

O COMBOIO EM PORTUGAL

<http://ocomboio.net>

053 A LINHA DO CORGO - REVISTA DE IMPRENSA

BIBLIOTECA DIGITAL FERROVIÁRIA

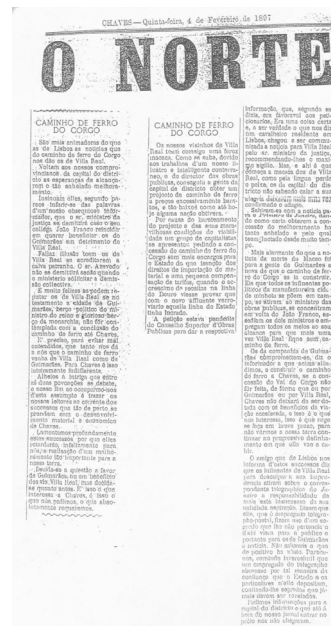
CHAVES E A LINHA DO CORGO NA IMPRENSA REGIONAL

RECOLHA E ORGANIZAÇÃO: BIBLIOTECA MUNICIPAL DE CHAVES.

VERSÃO ONLINE: RENATO GUEDES E DANIEL NOGUEIRA

DOCUMENTO CEDIDO PARA PUBLICAÇÃO ELECTRÓNICA PELA BIBLIOTECA MUNICIPAL E CÂMARA MUNICIPAL DE CHAVES.

PUBLICADO ONLINE EM AGOSTO DE 2008.



O NORTE

CAMINHO DE FERRO DO CORGO

São mais animadoras do que as de Lisboa as notícias que do caminho de ferro do Corgo nos dão os de Villa Real.

Voltam aos nossos comprouvianos da capital do districto as esperanças de alcançarem o tão anhelado melhoramento.

Insinuam elles, segundo parece inferir-se das palavras d'um nosso obsequioso informador, que o sr. ministro da justiça se demittirá caso o seu collega João Franco reinclidir em querer beneficiar os de Guimarães em detrimento de Villa Real.

Fallaz illusão tem os de Villa Real se acreditarem a calva patranha. O sr. Azevedo não se demittirá senão quando o ministerio sollicitar a demissão collectiva.

E muito felizes se podem reputar os de Villa Real se no testamento a cidade de Guimarães, berço politico do ministro do reino e glorioso berço da monarchia, não for contemplada com a conclusão do caminho de ferro até Chaves.

É preciso, para evitar mal entendidos, que tanto nós da a nós que o caminho de ferro venha de Villa Real como de Guimarães. Para Chaves é isso inteiramente indifferente.

Alheios á intriga que entre as duas povoações se debate, o nosso fim ao occuparmos-nos d'este assumpto é trazer os nossos leitores ao corrente dos successos que tão de perto se prendem com o desenvolvimento material e económico de Chaves.

Lamentamos profundamente estes successos por que elles retardarão, infelizmente para nós, a realisação d'um melhoramento tão importante para a nossa terra.

Decida-se a questão a favor de Guimarães, ou em benefício dos de Villa Real, mas decida-se quanto antes. É isso o que interessa a Chaves, e isso o que nós podemos, o que absolutamente requeremos.

CAMINHO DE FERRO DO CORGO

Os nossos vizinhos de Villa Real tem a consigo uma feroz inacaca. Como se sabe, devido aos trabalhos d'um nosso illustre e intelligente conterraneo, e do director das obras publicas, conseguiu a gente da capital do districto obter um projecto de caminho de ferro a preços excessivamente baratos, e tão baixos como até hoje alguma nação obtivera.

Por causa do barateamento do projecto e das suas maravilhosas condições de viabilidade um grupo de capitalistas se apresentou pedindo a concessão do caminho de ferro do Corgo sem mais encargos para o Estado do que isenção dos direitos de importação do material e uma pequena compensação de tarifas, quando o accrescimento de receitas na linha do Douro viesse provar que com o novo affluente ferroviario aquella linha do Estado tinha lucrado.

A petição estava pendente do Conselho Superior d'Obras Publicas para dar a respectiva

informação, que, segundo se dizia, era favoravel aos peticionarios. Era uma coisa certa e, a ser verdade o que nos diz um cavalheiro residente em Lisboa, chegou a ser communicada a noticia para Villa Real pelo sr. ministro da justiça, recommendando-lhes o maximo sigillo. Mas, e aqui é que começa a macaca dos de Villa Real, como pela lingua perde o peixe, os da capital do districto não sabendo calar a sua alegria deixaram mais uma vez confirmado o adagio.

Sahram-se com a noticia para o *Primitivo de Janeiro*, dando como certa obterem a concessão do melhoramento ha tanto anhelado e pelo qual tem fluctado desde muito tempo.

Mais alarmante do que a noticia da morte de Maceo foi para a gente de Guimarães a nova de que o caminho de ferro do Corgo se ia construir. Eis que todos os influentes politicos da manufactureira cidade minhota se põem em campo, se atiram ao ministro das obras publicas, se concentram em volta do João Franco, assediavam os dois ministros e empregam todos os meios ao seu alcance para que mais uma vez Villa Real fique sem caminho de ferro.

Os da companhia de Guimarães compromettem-se, diz o informador a que acima alludimos, a construir o caminho de ferro a Chaves, se a concessão do Val do Corgo não fór feita, de forma que ou por Guimarães ou por Villa Real, Chaves não deixará de ser dotada com os beneficios da viação accelerada, e isso é o que nos interessa, isso é que urge se faça em breve prazo, para não vermos a nossa terra continuar no progressivo deffinamento em que ella vae a cahir.

O amigo que de Lisboa nos informa d'estos successos diz que os influentes de Villa Real para desculpar a sua imprudencia atram sobre o correspondente telegraphico do *Ju-neiro* a responsabilidade de mais este insuccesso da sua anhelada aspiração. Dizem que elle, que é empregado telegrapho-postal, fizera uso d'um segredo que lhe não pertencia e dahi viara para o publico e portanto para os de Guimarães a noticia. Não sabemos o que de positivo ha n'isto. Parece-nos, contudo inverosimil que um empregado do telegrapho abusasse por tal maneira da confiança que o Estado e os particulares n'elle depositam, confiando-lhe segredos que já mais devem ser revelados.

Podemos informações para a capital do districto e que até á hora do nosso jornal entrar no prelo nos não chegaram.

O NORTE

- Domingo, 25 d'Abril de 1897

27 de Julho de 1897

7 de Março de 1897

CAMINHO DE FERRO

Jornaes da capital do districto deixam-nos a convicção de que o caminho de ferro do valle do Corgo se fará em breve prazo.

Os concessionarios entenderam-se já com o engenheiro que o governo nomeou para ultimar as negociações, e tudo nos leva a crer que o governo approvará o projecto.

Quando a Villa Real chegou a noticia de que tudo estava concluído e somente restava a assignatura do governo, que tambem está assegurada, subiram ao ar innumerous foguetes e saltaram-se entusiasticos vivas aos ex.^{mas} srs. Conde de Villa Real, director das obras publicas, engenheiro Sarmiento e engenheiro Andrade.

E' claro que ninguém lembrou o nome do sr. Antonio d'Azevedo, pois o publico estava informado de que este senhor não quiz saber de caminho de ferro, e até fugiu, em Lisboa, de encontrar-se com um dos membros d'essa empreza, que o procurava insistentemente.

E tanto os regeneradores ficaram arrolados com o triumpho alcançado pelos progressistas que se abstiveram de engrossar a manifestação de villarealenses que foi cumprimentar o chefe do districto, agradecendo-lhe o interesse que elle mostrava pelo engrandecimento da sua terra.

Notor-se que só o sr. dr. Augusto Guilherme de Souza, dos membros da enorme commissão d'um anno, foi coherente e sincero.

O resto, provou-se agora, entrava por exploração politica,

CAMINHO DE FERRO

O caminho de ferro do Valle do Corgo tem de ser ainda approvedo no parlamento. Elle o será porque á esse grandioso empreendimento está ligada a palavra do governo. Muito lucrámos nós com essa via ferrea, que de bem longe tem sido reclamada aos poderes publicos.

E já que abordamos esta assumpto não queremos deixar esquecida a maior tolco, das ultimas semanas, que a camara praticou.

Lembrou o digno administrador d'este concelho e nosso amigo Domingos Sarmiento, que se louvasse o honrado ministro das Obras Publicas que conseguiu tão almejado melhoramento para o districto.

Pois os doutos pataratas torceram-se nas cadelras e proferiram tambem um louvor ao sr. Campos Henriques!

Esta é admiravel!

Ninguém ignora que esse typo foi o que mais se oppoz á approvação do caminho de ferro.

E bem teria feito o sr. Antonio d'Azevedo se n'essa occasião tivesse abandonado a pasta da justiça. Mas não, o amor á pasta levou este indolente a submeter-se áquelle irrequieto. O sr. Campos Henriques fez tudo quanto pouda para o projecto não ser approvedo e o sr. Antonio d'Azevedo trocou o bem da sua terra pela pasta da justiça.

E' quem louval-os!

Só a camara de Chaves praticou tal tolco, mais nenhuma quiz dar provas de tão grande servilismo e descaro.

Ainda que peze aos regeneradores o caminho de ferro ha-de fazer-se e Chaves, em poucos annos, terá o prazer de o ver collear-lhe as suas montanhas e romper triumphador pelo valle fóra.

Ainda que peze a esta camara e a muito regenerador amudo.

Caminho de ferro da Regua a Chaves

A'cerca d'este importante melhoramento, que em breve se converterá em verdadeira realidade, escreve o nosso collega da capital do districto *O Echo*:

«Levantou-se um escaecoo mondenho na imprensa local por o governo introduzir no projecto de arrendamento das linhas ferreas do estado a condição de garantia ou subvenção de juro no ramal de Braga a Chaves que um dia vossa a construir ou explorar a companhia que tomar esse arrendamento. Concluem as folhas opposicionistas que semelhante condição falsificas as promessas do governo feitas á este districto, vindo já proterida, mais uma vez, a justa e legitima pretensão d'estes povos, na realisação d'um melhoramento que constitue por assim dizer a unica esperanza no resurgimento d'uma nova era de prosperidade.

Desnorteia-os a ideia de que o governo quiza trahir os seus compromissos, procedendo exactamente como os governos regeneradores, do quem o nosso districto nunca recebeu o menor favor, comquanto de longos annos esteja envolvido n'uma lucta atrociante e amagadora, e de que sobrevieio a crise agricola que o tem reduzido ao ponto mais culminante da miseria!

O governo, porém, impassivel aos ataques violentos dos nossos PATRIOTAS, vos honrando as suas promessas, pedindo ao parlamento a approvação da proposta de lei apresentada na sessão de quinta-feira ultima pelo nobre presidente do conselho, afim de tornar definitiva a concessão provisoria feita a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cahral, de construção e exploração do um caminho de ferro da Regua a Chaves e á fronteira, nos termos do decreto de 1 d'abril do corrente anno.

E' pois, correcto o digno e procedimento do governo, mostrando assim o maior respeito em corresponder ás mais abstrusas aspirações do nosso districto, ao bem que peze a muitos dos nossos compatriotas mais valiosos, áquelles que tem promovido incessantemente uma guerra árdua á concessão do caminho de ferro do Corgo, para que esse melhoramento, que em breve ha-de realisar-se, não fosse concedido pelo governo progressista.»

O INTRANSIGENTE

2 de abril de 1899

Caminho de ferro da Regua a Chaves

O illustre estadista Souza lembrou-se agora de metter bico em novas empresas flavianenses.

Deseja que sob a sua inspiração e influencia seja construido o caminho de ferro da Regua a Chaves, pondo todos obstaculos possiveis á realisção do contracto que a casa allemã Wirth e o sr. Cachapuz andam negociando com os srs. Cabral e Leão.

Os sectarios do illustre Souza vêm n'isto mais um rasgo de patriotismo do seu patrão, mas afinal não passa tudo d'um jogo para impedir que o caminho de ferro se construa, sem o sr. Teixeira lá poder rilhar alguma coisa, de que bem precisa, coitado.

16 de abril de 1899

Caminho de ferro da Regua a Chaves

Sr. redactor.

Ser-lhe-ei sumamente grato se v. me conceder a inserção do artigo que incluso remetto no apreciavel periodico que tão dignamente dirige.

Na esperança de ser attendido desde já me confesso

De v.
mt.º obrg.º e att.º
Leopoldo Cachapuz.

Nos ultimos numeros dos jornaes *Voz de Chaves* e *Correio de Chaves*, que se publicam n'esta villa, vêm insertas, muito interessantes noticias acerca do caminho de ferro da Regua á fronteira hespanhola, melhoramento tão necessario e benéfico para os povos d'esta região; mas os sobreditos jornaes, que até ha poucos dias nada tinham dito a tal respeito, mostram agora um grande interesse por este assumpto e defendem-no parcial e quasi desesperadamente nos seus artigos, procurando inspirar no espirito publico a desconfiança na sociedade allemã que ou represento.

E' esta uma ingratidão que muito me apraz desprovar... Dizem os referidos periodicos que a respeitavel casa bancaria Fonseca Santos & Vianna, organisára um syndicato (?) belga que se propunha construir o caminho de ferro em questão em dois annos (!!!) e que os concessionarios Leão e Cabral, por motivos partidarios, não quizeram aceitar

esta proposta.

Tal accusação é absolutamente falsa, pois os srs. Cabral e Leão são cavalleiros em toda a extensão da palavra e jamais sacrificariam o progresso e bem estar da sua provincia, que com tanto denodo têm promovido, a questões partidarias.

Em virtude de compromissos, muito anteriores a todas as noticias do *Correio* e da *Voz* não podem romper-se as combinações entabuladas com o syndicato allemão; e, se se trata de gente honesta e séria, deve aguardar-se antes de tudo a solução d'esta questão.

E em face d'isto, com que direito ou razão se fazem correr noticias tão leviandamente escriptas e prejudiciaes para os interesses de respeitaveis cidadãos?

Estas combinações não são facéis de concluir-se, tratando-se de um capital importante como é o necessario para construir esta linha ferrea, pois, apesar de seis mezes de trabalho aturado e consciencioso não se rounein facilmente dez milhões de francos, sobretudo não dando o governo algum interesse kilometrico aos capitalistas que se propõem empregar o seu capital na construção da linha ferrea.

Qual será o fim de taes jornaes n'este assumpto? Destruir o que se tem feito, com muito amor pelos interesses de seu país? Com palavras encobertas pretendem espalhar a idéa de que o syndicato allemão não é sério e dizem:

«Nós temos um syndicato

belga, e este teve origem entre nós, formando-se sob a nossa immediata influencia e ha de construir em dois annos o caminho de ferro.»

O' santa ingenuidade!

Onde haverá pessoa criteriosa e ilustrada que acredite em tamanha stulticia? Será isto possível?...

De dizer no fazer ha uma distancia enorme. Auguro porém a esta provincia de Trazos-Montes que os seus desejos serão realisados dentro de seis annos.

Convengam-se os redactores d'estes dois jornaes que, se o syndicato allemão não construir esta linha ferrea, este do modo algum se opporá a que outro syndicato a construa, e persuadam-se que sociedade alguma disporá de dez milhões sem estar certa de que o rendimento do seu capital está seguro.

Não se ocrevam mentiras e ingenuidades parvas com tanta leviandade, por que quando se ama o proprio país, é dever dos cidadãos o unirem-se quanto possível e não procurar destruir o que está feito. Não de-

vem escrever-se insinuações maliciosas contra um syndicato estrangeiro que não tem partido algum politico, sendo apenas seu fim construir a linha ferrea, logo que esteja assegurado o juro do capital empregado.

Esto é um facto de principalissima importancia e sem que elle se dê, sociedade alguma, belga, franceza, allomã, ingleza ou turca, construirá a linha ferrea em questão.

Julgar-me-hei bem feliz no dia em que esta terra, tão fértil e tão bella, que foi patria querida do meu saudoso e amado paé, obtiver a realisção d'esto seu justo e santo desejo.

Leopoldo Cachapuz.

- Domingo, 30 de abril de 1899

CAMINHO DE FERRO

Por motivos de um artigo publicado em um jornal d'esta villa acerca do caminho de ferro até á fronteira, e a que em outro lugar o nosso jornal se refere largamente, esteve ha dias para haver um duello entre o sr. Cachapuz e o editor do referido jornal.

Por fim tudo ficou como estava, menos o estanho alvar da cara do tal editor que só este facto o podia emporcalhar mais um pouco.

A'cerca d'este assumpto trasladamos ainda para aqui o que vinha inserto na telegraphia do *Primeiro de Janeiro* e d'outros jornaes de ha dias:

«E' inexacto que estejam interrompidas as negociações dos concessionarios do caminho de ferro da Regua á fronteira com os agentes allemães; tambem não é exacto estarem os mesmos concessionarios em negociações com a casa Fonseca Santos & Vianna.»

Por cartas dirigidas para esta villa pelo ex.º sr. Cabral, sabemos que foram os proprios concessionarios que pediram se fizessem taes desmentidos.

Ficam assim destruidas as phantasias de muita pobre gentinha que por ahí anda sem saber o que ha de dizer.

O INTRANSIGENTE

CHAVES — Domingo, 7 de maio de 1899

CAMINHO DE FERRO

É sabido que os concessionários do caminho de ferro da Regoa a esta villa andam negociando a construção da linha com uma companhia alemã.

Se os concessionários tem em adiantadas essas negociações e se espera que em breve comecem os trabalhos, não se comprehende a guerra que o grupo Santos, Souza & Barnay, sempre ávido de dinheiro, manda que se faça a esses corajosos concessionários que têm mais direito ás nossas benções que aos couces de qualquer deputado odiento ou de qualquer banqueiro estomendo.

O segredo da guerra é, porém de mais conhecido e não somos nós caixas encobridoras de negociantes sem patria, de políticos invejosos e inconscientes.

Quando nos actuaes concessionários foi feita a concessão, um empregado dos tabacos gritou contra no parlamento, em perigo de apanhar uma palmueira, e de desfazer a sola das mãos nas arestas das carteiras. Averiguado o caso soube-se que o aventureiro queria a

concessão para si ó, sem escrupulos, sem pudor, fazia todo aquelle motim.

A pedra andava-lhe no sapato. Continuou o trabalho de sapa, confiado na amizade que tem com o actual ministro das obras publicas.

Ha dias no parlamento foi vista a amostra do panno, e seguidamente veio para o balcão da imprensa a peça toda para admiração do publico. Quer-se, e isto em poucas palavras, obrigár os actuaes concessionários a largarem a linha do Corgo para a todo o comprimento n'ella engordar o tal empregado da companhia dos tabacos que ha dias fez uma pergunta ao sr. ministro dos Obras Publicas, e a quem este respondeu com a promessa de obrigar os concessionários a... largarem.

Não nos animam intuitos políticos, por quanto os concessionários são regeneradores, o que não deixaremos passar em silencio é o que se premedita para beneficiar um adversario politico em prejuizo de quem tem andado com lealdade e honradez.

Não era melhor que o ministerio das Obras Publicas se desprendesse da rede regeneradora e tratasse de fazer alguma coisa de bom e util para este concelho?

Mas nem n'isso ó bom pensar... não o consente a politica regeneradora.

CHAVES — Domingo, 30 de julho de 1899

CAMINHO DE FERRO

Os mais encontrados boatos, acerca do nosso caminho de ferro, se chocam e entrecruzam.

Manda, porém, a boa justiça equitativa dizer, que acima de tudo, em unisono concerto, o nome do concessionario Gabriel, se ergue na symbolisação honrosa d'uma energia tenaz, na ferrea vontade d'ago, que ha de vencer por fim todos os obices, todos os attrictos, todas as difficuldades, que se taem erguido á realisação do mais bello melhoramento da nossa querida terra.

É todavia o persistente concessionario, que offerece logares, empregos, accomodagões?

Esse tudo trabalho tomou-o á sua conta, segundo dizem, o sr. Teixeira de Souza, sendo certo que ainda nos não fez constar, pelos seus apaniguados, quando serão iniciados os trabalhos do caminho de ferro.

Vamos. Pola não nos achamos já no periodo eleitoral? Não, com a promessa d'umas accomodagões, podemo-nos garantir nas votas, possíveis é tambem, se não muito provavel, que uma opportuna e fervente declaração do começo das obras arraste á urna, em grandes convulsões e alegres, a multidão apaixonada.

Vamos, sr. Teixeira de Souza? Responda-nos. Quando comecou os trabalhos de abertura do caminho de ferro da Regoa a Chaves?

A proposito: Quantos são os administradores?

Ora... belas!

O INTRANSIGENTE

CHAVES — Domingo, 16 de julho de 1899

Caminho de ferro da Regua a Chaves

Parece, por informações que temos por seguras, que os negócios do caminho de ferro da Regua a Chaves infelizmente não estão em caminho tão seguro, como seria para desejar.

Por forma que, o sr. Teixeira de Souza que tem andado elevatissimamente, offerecendo logares e fazendo promessas, etc., contando com o ovo que ainda ha-de apparecer, está furiosissimo com o caso que é deveras para meditar.

Mas quem auctorisou o sr. Teixeira de Souza a offerecer logares e a prometter empregos n'uma empreza que ainda está por formar, e que duvidamos muito, seja levada a bom caminho pela influencia do sr. Teixeira de Souza, junto da casa F. Santos & Vianna?

Pois affirmamos-lhe, que se o caminho de ferro da Regua a Chaves não fór por diante, como, aliás, o sr. Teixeira de Souza asseverava pelos differentes sectarios de que se rodeia, strictas contas lhe serão n'este logar, pedidas, e desde já o reptamos a que praticamente justifique toda a influencia de que se dizia dispôr para levar a final solução, a mais querida obra, o mais util melhoramento, que os povos d'esta nossa querida provincia desejam e anhelam.

Sr. Teixeira de Souza, se é um homem correcto, se é um homem digno, se quizer provar com toda a evidencia de que não falseia o mandato que os povos de Aljô e Murça lhe conferiram, e se d'um modo effectivo quer demonstrar que tem pulso para empunhar o bastão da chefia, manda dizer nos jornaes que inspira, quando se iniciam os trabalhos do caminho de ferro d'esta provincia!

Sr. Teixeira de Souza aqui o emprazamos a uma formal e sincera declaração para tranquillidade dos povos do districto e nomeadamente dos concelhos de Villa Real e Chaves.

Sr. Teixeira de Souza aqui fica o ropto. Sem embages, sem phillania e sobretudo sem intrujices de mau gosto, declare peremptoriamente em que estado se acham as negociações do caminho de ferro d'esta provincia.

Aguardamos o resultado.

23 de julho de 1899

O caminho de ferro da Regua

Chega-nos aos ouvidos o boato que com insistência corre acerca da pretensão do sr. Teixeira de Souza, para ser um dos administradores da linha ferrea d'esta provincia.

Diz-se que envida os maximos esforços n'este sentido a fim de poder manter as promessas feitas (mas nunca realisadas) de logares e empregos a diversos eleitores.

E mais nos consta que o *homeminho* está verdadeiramente ao rubro, pelo monumental *fiasco* que fará, por occasião de se iniciarem os trabalhos, visto como, devendo a abertura dos trabalhos, constituir uma festa — a maior que se deva fazer na nossa querida provincia — elle o *calreiro* dos tabacos, não comparecerá por lhe fallecerem todos os requisitos, todas as qualidades, que o tornem sympathico a esta provincia. Que fazer, pois?

Na previsão d'este absolutissimo desprezo pela sua pessoa e prendas concomitantes, diz-se, que exorou em humilissima posição desprezadora, da casa Fonseca Santos & Vianna, todo o apoio, toda a protecção para administrador da companhia — *sem remuneração!*

Pyramidal!

Se é ceito o que se diz, vejamos a que estrelas proporções se vaé reduzindo o *homeminho!*

27 de agosto de 1899

Caminho de ferro do Corgo

Diz o nosso presado collega O Lobo:

«Não é agora occasião opportuna para impugnar as asserções biliosas lançadas no estorquilino de certa imprensa de Chaves, a proposito da questão do caminho de ferro do Corgo.

Falemos no entanto, assegurar ao dr. Teixeira de Souza, que logo em seguida á conclusão do contracto entabulado pelos concessionarios com a companhia belga representada no paiz pelo engenheiro Thys, o que terá logar no proximo mez de novembro, responderemos cabalmente ao aranzel, na certeza de que ficará esmagado como o mais mojado sapo-debaixo da rocha.

Aguardo, pois.»

Embora seja bem conhecido de todos o papel desgraçado que o sr. Teixeira de Souza tem desempenhado em tão importante questão, aguardamos com verdadeira ansiedade a historia completa por quem tem toda a competencia para faz-la.

3 de dezembro de 1899

Caminho de ferro da Regua a Chaves

No *Sexta* da 30 de novembro vem uma noticia que affirmo o que ha dias dissemos a respeito de novas negociações entabuladas pelos concessionarios do Caminho de Ferro do Valle do Corgo. A noticia é a seguinte:

«Consta que um poderoso syndicato italiano vaé pedir ao governo concessão para construir alguns caminhos de ferro no norte do paiz, entrando n'esse numero o da Regua a Chaves, cuja concessão está já pendente da consulta do conselho superior de obras publicas e minas.»

Linha férrea da Regoã a Chaves

Do *Primeiro* Janeiro, dia-rio progressista do Porto, transcrevemos, com a devida ve-nia, a seguinte noticia:
Na camara dos deputados, o sr. conselheiro Villaca foi muito felicitado pelo seu dis-curso defendendo o caminho de ferro da Regoã a Chaves e apresentando uma propos-ta assignada pelos deputados srs. conselheiro Alpoim, No-gueira e Medeiros, que fize-ram declarações apoiando o projecto do governo. Quando o sr. conselheiro Villaca acabou de fallar, o sr. ministro da marinha levantou-se e foi abra-çal-o; e quando o sr. ministro da marinha fallou em defeza do projecto, o sr. Villaca fez o mesmo.

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Domingo, 22 de outubro de 1899

Caminho de ferro e deputadicos

Conhecidas as qualidades negativas que exornam *Soisa*, o *ex-grande*, muito de arrepiar nos parece, a afirmação por elle espalhada adrede, de que se ultimam as derradissimas coisas, para se fechar o contracto, que passa a concessão do caminho de ferro d'esta provincia para uma companhia belga. Hum!... aqui anda bicho! Oh se anda!

A insistencia com que elle o faz assoalhar nos quatro ventos, revela-nos desde já, sendo tração pelo menos muito má.

Oh! é mistar tel-o d'olho... Porque é preciso que os sr.s saibam, que n'estes dastareas e incorrectas caracateres, o boppo está no illogico, e individualizando em *Soisa*—o casarero—sempre que elle—sob palavra—formular uma affirmação, a contraria é que é a verdadeira.

Sobejamente temos, n'este lugar, demonstrado, com o minucio e detalha d'um theorema geometrico, que o *Caudilho*, o *Hom'essa*, o *Bifronte*, o *Nulidade dr. Companhia*, o *Felizardo*, o *Dr. Coisa* sobre ser um nullo, um mediocre, personifica a deslealdade e a incorrectão. Isto está provadissimo.

E porque o está, não se admirem os nossos conterraneos, se qualquer dia recobermos a infeliz noticia do mallogro das negociações, acerca do nosso caminho de ferro, com tanto custo empachadas pelo activissimo patriota e laborioso cidadão Antonio Julio Cabral.

Pazza aos cens que nos enganemos, mas o *bifronte* que o manha efusivamente espregar, é porque... quem sabe! tinha já a certeza de que o engenheiro Thys, representante da companhia belga, *era a conta* por effeito de referencias investidas e novas combinações de *Soisa* junto da casa Fonseca Santos & Vianna. E, para que nem de leve, se possa entrever e entrever a nefasta, sinistra acção que sempre tem mantido, desde o seu inicio, sobre o mesmo caminho de ferro,—suprema aspiração de nós todos, os que sinceramente amamos a nossa querida provincia, o futuro deputado por Alijó julga arrancar do sobre a menor sombra de suspeita, fazendo agora constar, que da sua propria bocca sahiram boas palavras de esperanza, e convencidissimo estava de que se ultimavam as negociações. E, por v'ultima, na mesma tabalhinha, este pellen de má morte, para que o nosso grande idealista desapareadamente por terra.

Tal é o homem; tal é o futuro deputado por Alijó, Murça e Sabroza.

Que estes povos rejubilam por entregarem a sua confiança civica ao *hom'essa*, ao *tricio*, ao *polichinello* da pessada *canonica* que representando a *Soisa* affirma o povo transmontano, em plena

camara, covardissimamente, enguliu a declaração da renuncia do seu logar de deputado, se o que affirmava não fosse verdadeiro.

Lembram-se? E o conselheiro Arroyo immediatamente declarou em seu nome, e no do seu partido, que só tinha por verdadeiro o que o precedente orador affirmára.

E a esta formalissima declaração categorica, o representante dos timbrosos povos de Alijó e Murça encolheu-se e rastejou quasi que para debaixo da cadeira, que acabava de deshonrar, por não manter a sua palavra enviando para a meza, acto continuo, a renuncia do seu logar de deputado, como minutos antes declarara, *alto o bom com*.

Que Sabroza se mire n'este espelho, e depois que leve a sua confiança politica a quem tão gloriosamente sabe honrar um mandato!

Por isso o corpo legislativo chegou ao abatimento em que o vemos. Dezenas de vezes este *Soisa* tem demonstrado, sobretudo na ultima sessão, a sua incapacidade manifesta para discutir, para pensar, para crear, para dirigir, para resolver e ainda a mais rudimentar questão de administração. Todos sabem que a deputação para este honera tem sido uma especie de funcionalismo, por isso mesmo que é incapaz de qualquer função séria.

Essa que exerce de caixeiro, todos sabem as tropelias que representa.

Pois senhores: ha um partido a que fazemos justiça inda dizeado que é formado por alguns homens sérios e de valor, que não escorregam a legante, um mediocre, um nullo como *Soisa*—o *bifronte*.

Por isso o paiz a pouco e pouco se vai divorciando da scena politica. Pois como ha-de um transmontano olhar para a representação nacional, se aquilular os seus membros por este *Caudilho*, este *Soisa*?

A cravar por este, será capaz de confundir os dignos, que os ha fazimento, com os da *lata do Soisa* e por tanto achal-os todos impuros e nullos. D'ahi o desinteressa completo, absoluto, pelo parlamento que vai começando a olhar como se fira um palco, onde as *scenas* se lhes antolha sendo humeradas, pelo menos lautas.

Tal é o resultado dos partidos constituirem procuradores do povo quem non capacidade dispõe para ser procurador do si proprio.

Estes *patetas* dos *Soisas* são a perversão do sentimento politico, que os chefes dos partidos d-veriam affinar pelo diapasão da honra, do brio, da honestidade, sobretudo d'esta, e do saber.

Infelizmente, para os brios d'este bom povo altivo, Sabroza, Murça e Alijó irão procurar a sua vitalidade politica, o seu alto dever civico em *Soisa*—o mediocre—em *Soisa* o caixeiro dos tabacos!!!

O INTRANSIGENTE

Caminho de ferro

Hayendo-nos chegado aos ovideos, que o sr. Teixeira de Souza propalava o bom andamento, que levava o negocio do caminho de ferro, d'este districto, arrevelamo-nos de tanta virtude em tal cidadão, e exclamamos — *illum... aqui anda nichol oh se anda.*

Os nossos leitores decerto se recordam, de que no numero anterior do *Intransigente*, sob a epigraphe—*Caminho de ferro e deputação*,—manifestamos bem altamente esse receio e frisamos que, «—a insistencia com que elle o fazia assonhar, aos quatro ventos, nos revelava para logo, sendo trahição, pelo menos muita má fé.

Temos a pequenina vaidade de conhecer o caracter do homem, e por isso estremecemos *jusqu'au bout des ongles* com a noticia...

Pois bem! Ouçam agora os nossos confrerancos, e sobretudo que o saibam os povos de Sabroza, Murça e Alijó, que brevemente irão procurar no sr. Teixeira de Souza a sua confiança politica. Ouçam todos.

Confirma-se o **malôgro das negociações**, entre os concessionarios do caminho de ferro da Regua a Chaves, e o engenheiro Thys, amigo e intimamente relacionado com Fonseca Santos & Vianna e, por intervenção d'esta casa, relacionado tambem com Antonio Teixeira de Souza, caixeiro da Companhia dos Tabacos no districto de Villa Real, e proposto deputado!!! pelo circulo, constituído pelos povos de Sabroza, Murça e Alijó.

Esta engenheiro Thys, amigo do sr. Souza, dizia-se representante d'uma companhia belga.

N'esta qualidade, trataram os concessionarios com o referido Thys, cedendo a todas as imposições por este apresentadas, e ainda a de uns tantos tocos de demora para as negociações, com a mesma companhia.

Não sei se vêem bem... Por que se não vissem, dir-lhes-lheis que o sr. Souza tem, desde o inicio, enviado os maximos esforços para tolher, por todas as fórmas o feitiço, em primeiro lugar, que fosse dada a concessão—é publico e notorio—e posteriormente tem feito todo esse trabalho de sapo, que se não vê, mas que se presente nas mil e umas resistencias passivas, que o infeliz e benemerito Antonio

Julio Cabral encontrava sempre... Era o labor na sombra... cuja resultante final é o **completo malôgro** das negociações. É o que acaba de nos communicar pessoa fidedigna.

Viram bem? Ouviram melhor?

A suprema aspiração d'este districto, o nosso anelado caminho de ferro, que traduz para nós riqueza e valor, actividade e vida, commodidade e bem estar, tudo isto, toda esta risonha perspectiva, vilmente annullada por um fatuo, um mediocre, um nullo, que á propria fonte vital qua lhe nalgua os braços para se elevar, foi hervar os dentes, que daveria covardemente disparar mais tarde, contra os mais elevados interesses d'este povo,

ingenuo e bom, que ainda o consente no seu seio.

Ah! os senhores acalentaram a vibora sobre o coração? Soffram-lhe agora a envenenada ferroada. E corceem a sua obra generosa, não se esqueçam; engrinaldem-lhe a fronte com o carvalho e louro dos benemeritos; que Sabroza, Murça e Alijó, não hesitem um instante em o enviar já, já, procurador ás côrtes.

Sin, que o façam. Mas que um stygma infamante marque para todo o sempre aquelles, que com o seu voto, contribuírem para levantar nos escudos este nome, Antonio Teixeira de Souza, já agora transformado em nefasto symbolo para todo o districto de Villa Real.

Um verdadeiro symbolo... de maldição.

Depois de haver entrado em composição o precedendo artigo, chega-nos a noticia de que os benemeritos concessionarios, Julio Cabral á frente—entabularam negociações com outra casa estrangeira. O representante d'essa casa, que temporariamente se achava em Lisboa, repulsa o nosso caminho de ferro uma optima empreza.

Não avancamos mais; que não vá o sr. Teixeira de Souza rebentar para ahi com alguma apoplexia.

Caminho de ferro

Segundo nos informam, o sr. Henri Thys, representante do syndicato belga, que com os concessionarios tinha estipulado e assignado as bases para a construcção e exploração do caminho de ferro da Regua a Chaves, a fim de organizar a respectiva companhia até meado de novembro proximo, acaba de desligar-se d'esse compromisso a titulo do estado actual dos mercados financeiros.

Como os nossos leitores devem recordar-se, essas bases foram discutidas e acceitas pelo sr. Thys, por intermedio da casa Fonseca Santos & Vianna, tendo os concessionarios perdido n'esse novo tvntamen mais de cinco mezes!

Devem tambem lembrar-se dos foguetes e louvores tecidos ao dr. Teixeira de Souza pelas proprias gazetas d'esse sr., afirmando que *só elle e mais ninguem* é que tinha concorrido para que finalmente tivessemos o caminho de ferro; que só o credito da casa Fonseca Santos & Vianna poderia conseguir um syndicato para o construir, e muitas cousas mais que não importa pormenorisar.

Pois toda essa gritaria dos louvaminhos assalariados para armar ao effeito de falsa popularidade, empregos e trabalhos eleitoraes ruia por terra, sepultando nos escombros fétidos as jactancias e vaidades balofas do dr. Teixeira de Souza que, ainda dias antes, affirmava aos seus intimos que o caminho de ferro era cousa decidida e ia ser feito!

É' mais um esquife que passa para o cemiterio dos intrujões. Paz aos mortos.

Informam-nos ainda que os concessionarios, não desanimando perante tantos obstaculos que tem encontrado para realisação d'um melhoramento capital para o nosso districto, estão já tratando, por outra via, de vêr se conseguem formar companhia no paiz ou no estrangeiro para o que trabalham ha muito com uma tenacidade digna do melhor sorte, mas que toem jus á gratidão dos povos a quem o caminho de ferro deve benefoioar.

Oxalá para bem d'ellos o nosso os seus esforços sejam coroados de bom exito.

O INTRANSIGENTE

Caminho de ferro

Lemos no *Jornal de Notícias*, do Porto, do 6 do corrente, um longo aranzel remetido de Villa Real, em forma de correspondencia, sobre os louvores ao dr. Teixeira de Souza, a proposito do mesmo caminho de ferro, saliram da penna do escriptor, como o oso que elle está roendo, ou partendo roer, anno da Companhia dos Tabacos, para o grande caudillo ter as ordens quem lhe guarda as costas e sobre as folhas da falsa popularidade.

Pouco nos importaria ver, mais uma vez, queret-se enfiar a gralha com as pennas alheias, habituados como estamos a que os candidatos do homem da Aljô, presos pela barriga, não trepidam em fazer de uma sombra nefasta um rato de luz e do estello do algar do Douro a espada da justiça.

O districto conhece bem essa horda de amalariados, que á nuanha não hesitariam em vender ao proprio amo, se outro mais generoso lhes satisfizesse melhor as necessidades ou a ganancia.

O que, porém, nos revoltou e terá re-

voltado todos os homens de bem, os espiritos rectos e esclarecidos é o modo brutal e impioroso como, no tal aranzel, são tratados os concessionarios da linha ferrea da Roga a Chaves, por esses malandros, que outro nobre não merecem.

Tratado de deprimil-os sob pretextos falsos e injustos, podem para que o dr. Teixeira de Souza (elle que pede a si proprio) que tanto tem pagado pelos interesses da nossa região, digam quando o osso tire a concessão do bolso dos concessionarios e faça nacer um prazo fatal para a linha ser construida.

O fim do tal aranzel é transparente: dar motivo a que o rancoroso inimigo dos concessionarios, — pelo simples facto de o não bujalarém, ou dar-lhe algum quinhão — possa de novo afirmar-se, sob a capa do interesse publico, e o sr. ministro das obras publicas, para o forçar a ser cúmplice das suas artimanhas, levando-o a praticar qualquer acto, menos justo ou conveniente.

Ainda ha poucos dias ouvimos da propria bocca do ex.^{mo} conde de Villa Real, e no anno findo, do circumspecto conselheiro Antonio d'Azavedo, as mellhores referencias aos concessionarios da linha, pela persistencia e actividade para conseguirem organizar companhia para a construcção e exploração, sem que tenham desanimado diante das difficuldades e obstaculos imprevistos.

Sabemos tambem: que o governo não tom, actualmente, recursos para a construcção; que não se apresenta companhia alguma e que dá garantia para tal fim; e que os concessionarios atopexeram, sempre, o interesse do districto ao d'elles em particular, não sendo embaraços a queira se apresente, mais deligento, do fallar, mesmo com prejuizo do seu longo trabalh e dispendio.

Perguntamos, pois, aos ministros do dr. Teixeira de Souza:

Que lucrava o districto em ser recindida a concessão, se tal medida podesse, de algum modo, ser tomada?

Quem ha fazer já o caminho de ferro?

Os srs. Fonseca, Santos & Vianna? Não, que a tiveram ha pouco de suas ordens e d'ella desistiram.

CHAVES—Domingo, 14 de janeiro de 1900

Outro banqueiro portuguez?

O sr. Burnay tambem foi consultado, logo em seguida á concessão, e davam-lhe os concessionarios carta branca; e elle allegou grandes difficuldades, não accoitando por esse motivo. Os concessionarios nos affiançaram isto, e não são elles intuiques que mintam.

Onde pois ir buscar os recursos precisos? No estrangeiro? Não tomam já os concessionarios tontado arranjar syndicatos em mais de uma praça?

Podemos assegurar, que sim, e não será para surprehender que de um momento para outro os deligebidos d'elles sejam coronadas de bom exito, continuando, como continuam, a envidar todos os esforços para bem se desempenharem com o districto do encargo honroso, mas penadissimo, que centraliram.

Ora, para homens que assim procedem, é que a má vontade dos ambiciosos se revolva, sem attenderem ás circumstancias da occasião, nem ao proprio interesse do districto.

Seria isso digno de magna para o coraço, se não fosse simplesmente nojentul...

O INTRANSIGENTE

Caminho de ferro

A inveja insidiosa e o odio rotado nos concessionarios da linha da Regoa a Chaves, por umas certas individualidades, que comem na escudella dos tabacos, servida e alimentada pelo porta-bandeira da companhia em Villa Real, mais uma vez os levou, allucinados, a investir contra a razão e a verdade, no intuito unico o sabido de prepararem terreno para o seu patrão representar de novo um papel que, se pudesse dar-lhe o resultado que almeja, teria semelhantes na arte do padre Vieira.

A mascara do bem publico tem servido a muito fausto para encobrir pensamentos reservados e até intenções criminosas; porém, nunca, como do caso do caminho de ferro, para distingar, de um modo tão impudente, a mentira lórpa, o despeito e ambição de um homem, que todo o mundo conhece desnudado, para que os independentes da sua alçada tabaqueira e os reflectidos o tomem a sério.

Não ha ninguem em Villa Real e Chaves, que ignore a constancia, boa vontade e energia com que os concessionarios tem tratado de promover a construção da nossa linha ferrea, dedicando se de corpo e alma, em praça estrangeira, á realisacão do tão importante melhoramento para o nosso districto. N'esse labor lucessante não tem poupado dinheiro, trabalho, tempo, ausencias prolongadas de suas familias, incómodos e sacrificios derivados da concentração do seu espirito, quasi que sómente na organisação de uma empresa para fazer o caminho de ferro.

Não ha tambem quem desconheça as difficuldades que se tem levantado; os casos imprevistos, a falta de confiança no rendimento da linha, o estado financeiro do paiz e de outros, que não tem permitido, nem ás proprias casas bancarias, organisar companhia para a construção e exploração da li. n.

Pois, apesar de toda a persistencia, actividade e honção dos concessionarios, a inveja e a malquerença de alguns mais filhos d'esta terra, maxime de alguns adventicios, verdadeiros parasitas, incapazes do bem, mas que entendem poder impunemente impôr a seu talante a opinião, a deprimir a tudo e a todos, consueto os ordens de quem lhes sustenta a malandrice; —apesar do esforço dos concessionarios, repetimos, o da justiça que lhes é feita por os homens honestos de Villa Real e d'outras partes, — os aliçados e subservientes escribas não duvidaram voltar á carga, para maisnar e expôr á desconsideração publica os concessionarios.

Estão perfeitamente no papel que tomaram, n'essa farçada que o bom senso reprova e a moral condemna. Fingem sentir como proprios os arrebatamentos do patrão para fazer jus á continuacão dos queixos na escudella.

Se, porém, pensam illudir alguam com as suas refusadas manifestações pelo bem publico, estão completamente enganados. O povo consciente sabe, e até por instincto conhece, quem trabalha a favor do bem commum. Não confunde os egoistas com quem reparte o coração e o tempo.

E' facil a tarefa de deprimir e censurar as intenções e trabalho dos que se põem á frente de qualquer empreendimento. Imital-os é mais difficil e nem tudo é para todos.

Se ha entre os Aristarchos da phalange tabaqueira algum prestigioso e poderoso capitalista que queira ou tenha elementos para construir com mais brevidade o caminho de ferro, estamos certos que os concessionarios lhe entregará a prebenda; mas, dando antes garantia real e effectiva de que realisarão a construcção.

Sem isto, não. Os concessionarios já sabem, por uma dolorosa experiencia, quanto valem as promessas, informações e garantias mornas dos banqueiros em contractos firmados com engenheiros representantes de syndicatos para organisarem companhias, principalmente para a construcção e exploração do caminho de ferro da Regoa a Chaves!

Pois alguns d'esses mesmos banqueiros, como por toda a parte apregoavam os assalariados da Companhia dos Tabacos, eram no dizer d'estes, os unicos que podiam organizar no estrangeiro, ou no paiz, um syndicato para construll-o!...

Não o sabem os intrujões e os invejosos que querem desvirtuar a verdade? Será preciso nós podirmos aos concessionarios que publiquem as bases assignadas para o contracto definitivo, do qual, á ultima hora, desistiram esses banqueiros, do um modo tão brusco quanto injustificado?

Melhor é, pois, que os pseudos arautos da opinião publica se remetam ao silencio, se é que a sua má vontade aos concessionarios lh'o póde permitir, porque nem o capital se consaga com gritarias ou esparallas, nem os concessionarios se almoriscam com as farroncas do homem, que mais os tem deprimido, sem duvida por não tem, perante o idolo, pedir permissão para promover um melhoramento importantissimo para o districto de Villa Real.

Que differença entre o procedimento de tal personalidade, com os dos srs. conde de Villa Real e conselheiro Antonio d'Azavedo!

Estes animam a boa justiça que lhes é feita dos concessionarios; aquelle proem, por todos os modos, promover-lhes a descrença e deprimi-los!

Não o conseguirá. Acha do seu odio ou ambição está a justiça e a verdade que rompem allual por todas as intrujões, como o sol pelas sombras mais densas.

O caminho de ferro não póde ser feito com a rapidez que os irroquiotos exigem: sei-o-lhe quando poder ser.

Tudo mais será prógar aos poixinhos o atirar sem alvo; por que, nem o governo o póde fazer, por em quanto, nem os concessionarios vêem diante de si quem melhor possa pognar por tão desejado melhoramento.

Os proprios chefes politicos do districto, o nobre conde de Villa Real e conselheiro Antonio d'Azavedo, que teem conhecimento de todos os passos no dos concessionarios, com relação ao caminho de ferro, não consentiriam que a sua construcção se demorasse, se ella pudesse ser feita mais rapidamente por outra qualquer forma, e n'esse emponho não encontrarium a menor difficuldade da parte dos concessionarios, a quem o odio da inveja tão injustamente maltrata.

Mais justiça e menos ambições de falsas glorias e réclames.

A VOZ DE CHAVES

Quinta-feira 1 de Fevereiro de 1900

Quinta-feira, 22 de Março de 1900

CAMINHO DE FERRO

O *Intransigente*, órgão dos interesses do brasileiro, vem, há quinze dias, publicando artigos pezádos e massados para demonstrar que o caminho de ferro da Regoa a Chaves se não faz por motivo... do sr. dr. Teixeira de Souza!

O illustre deputado e honrado chefe do partido regenerador do Chaves não tem foga em dois numeros seguidos do órgão.

Que mal faria o sr. dr. Teixeira de Souza aos interesses do brasileiro?

Até admira que o não dessem como causador do fracasso das promessas *pancra-cius*... com telegrammas o tudo.

Mas adiante!

Em tempo opportuno tratámos desonvelidamente do assumpto — *caminho de ferro* — e só deixámos de fazelo quando nos informáram do proposito explorador e das imposições que os concessionarios fizeram a quem franca e lealmente desejou tratar com elles.

Depois de publicadas na *Voz de Chaves*, em o número 277 de 10 de agosto do anno passado, e recapitulando em artigo especial as differentes pluses porque esse aspirado melhoramento passou depois d'isso, entendemos que não podíamos, nem devíamos, decoreosamente tratar mal tal assumpto.

Estamos absolutamente convencidos que se os primeiros trabalhos da construção do caminho de ferro se não realisaram foi por culpa exclusiva dos concessionarios.

Presentemente, assaltamos o prosectimento de que, na obstinada recusa ou propozidas exigencias feitas, não foi estranho o dedo do *intrujão*...

E senão, porque dóe tanto ao órgão que o illustre titular das obras publicas, e correligionario, estabeleça um prazo para começo d'outras obras *sine qua* é certa a resolução da concessão?

Para completo conhecimento dos nossos leitores transcrevemos as condições impostas ao grupo de cavalleiros que desejava adquirir o privilegio que fora concedido aos concessionarios.

Vejam essas condições leoninas e digam-nos sinceramente, se não era certo, seguramente, o retrahimento do capitão para aquelle fim.

El-as.

a) Ficar o sr. Pereira Cabral na administração;

b) 15 contos em dinheiro

c) Percentagem fixa e determinada nos lucros da exploração;

d) O direito dos concessionarios e os seus successores e representantes de chefe da exploração, e

e) Não poder a companhia que se formasse passar a concessão, fundirse com outra companhia ou empresa sem previa annuencia dos actuaes concessionarios ou previa indemnisação.

Em faes d'essa exposição deixemos esbranvejar o *intrujão* e em furla com a honrada casa bancaria Fonseca, Santos & Vianna, de Lisboa, embóra ella seja dirigida por um cavalheiro de toda a res-

peitabilidade e autoridade moral, publica e particular, que o referido *intrujão* não tem nem terá, e não firzando tambem o facto de esse representante pertencer e ser um dos vultos mais preponderantes e sympathicos da politica... progressista!

Vamos, porém, sendo convencidos que a origem do fracasso da não construção do caminho de ferro foi tudo obra do *brasileiro*.

CAMINHO DE FERRO

A camara fez constar que havia representado ao governo para que se estabelecesse mais um comboio diario entre Tua e Mirandella, em correspondencia com o que ás 4 e meia da tarde parte do Porto para a Barca d'Alva.

Quer a camara com isto augmentar o tranzito de passageiros por esta villa.

Em representações ninguem leva a palma á nossa vereação.

E de tudo quanto faz, o menos inoffensivo, sendo na maioria das vezes anatico, são as representações, com que até hoje nada conseguu, nem mesmolançar poeira aos olhos dos muniçipes. Passam-se semanas e semanas, mezes e mezes em que a camara só dá signal de vida com uma representação, das quaes ninguem viu bons fructos para o concelho!

Isto da vereação querer augmentar o tranzito de passageiros por esta villa, estando as ruas immundas, a iluminação (?) vergonhosa, a policia indisciplinada, e, enfim,

o desleixo camarário a ser attestado em todos os serviços muniçipaes, se não é de velhacos, é pelo menos de quem não possui um miligramma de mioloira.

E, deixando estas considerações que cremos bem pôde ser não entrarem na clara-bola cerebral dos edis d'esta infeliz terra, o que por simples intuição se impunha era que os sr. vereadores, a gastarem o tempo em representações por causa do caminho de ferro, se fizessem para que aos concessionarios da linha da Regoa a esta villa fosse marcado prazo para o começo dos trabalhos da construção. Já está visto, e mais que visto, que não é por falta de tempo que elles conseguem capitães mas talvez, sim, pelas suas inaceitaveis exigencias.

Mas seja pelo que for, a verdade é que marcado o prazo e não começando a construir-se, caducaria a concessão, entrando a linha na rede do estado approvada na ultima sessão legislativa, conforme a proposta do sr. dr. Teixeira de Souza. Nada havia, pois, a perder e, antes pelo contrario, tudo a lucrar.

Porque não representa n'este sentido a vereação?

Ura, pelo que ha-de ser? Porque nem mesmo as suas representações são inspiradas no bem publico, mas unicamente em interesses particulares, nem o presidente da camara tem ordem do brasileiro sr. Sotto Mayor para mexer na questão da linha ferrea da Regoa a Chaves, porque isso contraria certos negocios...

Que importa que para lucrarem meia duzia de individuos, soffra um districto ou uma provincia?...

Demos tempo ao tempo e que a historia falle... Tudo se saberá...

O INTRANSIGENTE

Caminho de ferro

Acaba de ser concedida, pelo governo hespanhol, em virtude de lei passada em eórtos, a construcção e exploração da linha ferrea de Orense á fronteira portugueza, em Verin, ao sr. D. João Ortoneda, que elaborou o respectivo projecto.

A importancia que esta concessão tem para a linha da Regua á fronteira é indiscutível, pois que, tendo o prolongamento d'ella, transforma em linha internacional o nosso caminho de ferro, que terá a ligação de duas rēdes importantes:—a hespanhola e a portugueza.

Nos estabelecimentos hydrologicos das Pedras Salgadas e do Vidago a construcção da linha hespanhola ha-de trazer um consideravel acrescimo de movimento, contribuindo assim para augmentar a riqueza do nosso districto; tão digno da attenção que não tem merecido até hoje, apozar das innumeradas fontes de riqueza inexploradas que possui.

A linha hespanhola mede 110 kilometros d'estensão, estando orçada em 13 milhões de pezetas, ou 2:500 contos de reis, o seu custo.

Calculam-se em um milhão e duzentas mil pezetas, ou 240 contos de reis a receita, o que garante um juro de 6 p. c. nos capitães que se empregarem na construcção.

A região atravessada pela linha é muito rica em productos agricolas e gados e, estabelecendo-se por ella ligação facil com as minas de carvão das Asturias, da sua construcção deve resultar vantagem consideravel para a nossa industria, que está lutando com grandes difficuldades que lhe causa o elevado preço do carvão, que quasi exclusivamente importa da Inglaterra.

Muito para sentir é que as más condições em que se encontram os mercados monetarios, por causa das perturbações acarretadas pelas guerras em que nações poderosas se tem empenhado, obstem a realisção do melhoramento que tão util nos seria.

Não são, porém, motivo para desanimar estas contrariedades casuses, pois que o custo da nossa linha e o resultado que a sua exploração promette dão a garantia de

que será construída desde que as cousas entrem no seu estado normal.

Não adrouxam os concessionarios no seu empenho em realizarem a construcção, mas quando o governo, cuja influencia é superior, não pôde conseguir o accordo com os seus crédores, para o qual ha tanto tempo trabalha, como exigir que elles façam o milagre de reunir capitães para a construcção da linha da Regua á fronteira, que não têm do estado o mais pequeno auxilio?

E comtudo talvez em breve tenham conseguido o seu intento para o que muito contribuirá a concessão ultimamente dada a que acima nos referimos.

Nós, que temos sempre estado na brecha, pugando por tudo quanto interessa ao desenvolvimento do districto e á sua riqueza não podemos deixar de dar aos nossos leitores tão grata noticia com verdadeiro enthusiasmo.

A importancia que tem uma linha internacional chama as attensões mais do que as atrahes uma linha de simples interesse local e, estando o sr. Ortoneda d'accordo com os concessionarios da linha da Regua á fronteira, para que a mesma empresa realise a construcção dos dois caminhos de ferro, sem duvida que esta circumstancia é favoravel á realisção do nosso ideal.

Oxalá que o nosso ardente desejo tenha em breve a consagração dos factos e que o silvo da locomotiva venha romper o silencio das quebradas d'essas montanhas que ainda não conhecem este signal do progresso que desperta os povos e os incita a novas emprezas e a committimentos de elevado alcance.

(Do Villarealense).

Domingo, 18 de março de 1906

Caminho de ferro de Mirandella

A nossa camara resolveu na ultima sessão representar ao governo de Sua Magestade, pedindo se estabeleça mais um combolo diario entre Tua e Mirandella, em correspondencia com um expreso que no verão parte do Porto ás 4 e meia horas da tarde em direcção á Barca d'Alva.

A realisar-se isto augmentará muito a affluencia de passageiros em Tronco, que se destinam a Vidago e Pedras Salgadas, durante a epocha balnear e lucraria o publico em geral.

Oxalá que seja coronada do melhor exito a justa petição, e tanto mais que para o Estado, trará receita.

A VOZ DE CHAVES

Quinta-feira, 26 de Abril de 1900

Quinta-feira, 31 de Maio de 1900

Caminho de Ferro

El Miño, de Orense, noticia que *La Gaceta*, órgão official do governo hespanhol, publicou a lei autorizando a construção d'um caminho de ferro de via reduzida desde aquella cidade a Tainaguelos, povoação proxima da nossa fronteira, onde devia ligar com o que da Regoa se dirigisse por esta villa para all.

Outro tanto já cá está feito ha annos e é como se não estivesse.

Se os nossos vizinhos forem tão felizes como nós não conseguindo que se olhe mais pelo beneficio geral do que pelo dos concessionarios, como cá está acontecendo, terão de resignar-se a viajar em tipola por largos annos.

Para os snrs. concessionarios podermos negociar á vontade não está ainda marcado o prazo para o começo dos trabalhos, tendo os povos d'esta importante região os seus interesses á mercê das exaggeradas exigencias d'aquelles—a que já nos referimos opportunamente—que não fazem nem deixam fazer.

Nada tendo elles a perder, é infelizmente muito provavel que este estado de coisas se prolongue eternamente, se não modificarem as suas pretensões, ou lh'as obrigarem a modificar.

São as unicas esperanças que nos restam, e bem fracas esperanças.

Caminho de ferro

El Eco de Orense diz-nos a grata noticia de que é esperado n'aquella cidade, o sr. Monares, ex-director geral das communicações, acompanhado de dois engenheiros, a fim de se dar começo aos trabalhos do caminho de ferro d'all á fronteira-postuguca.

Parece que os nossos vizinhos hespanhoes são mais felizes do que nós.

Os estudos d'aquella linha foram feitos muito posteriormente aos da Regoa tambem á fronteira, e já saberi quando a construção começará.

Da nossa está tudo como ha 3 annos, e assim continuará, se não houver quem, interessando-se por esta região, conseguir que seja marcado aos concessionarios um prazo

para o início dos trabalhos, sob a pena de lhes enducar a concessão, ou que por qualquer forma elles modifiquem as suas propostas de trepassar, exageradamente lucrativas, visto não possuírem capitães proprios.

Enquanto não, esperemos.

Quinta-feira, 27 de Dezembro de 1900

Caminho de ferro

Podemos informar os nossos leitores que são promettedoras as negociações feitas entre uma empresa estrangeira e os concessionarios da linha ferrea da Regoa á fronteira passando por Chaves.

Mais nos informam que essas negociações, na parte relativa ao troço da linha que nos convem, estão liquidadas, faltando apenas a sanção do governo—que supponho lisonjeira—para ser entregue á referida empresa a construção das demais linhas ao norte do Mondego.

Temos inteira fé que, occupando as cadeiras do governo o illustre ministro da marinha sr. conselheiro Teixeira de Souza, dedicado e prestigioso chefe do partido regenerador de Chaves, pouco tempo verá quem não possa ver realizadas as aspirações do nosso concelho e districto.

Quinta-feira, 12 de Julho de 1900

Caminho de ferro

Chega-nos uma scintilla de esperança que, em todo o caso, não é motivo para precipitações!... As influencias manejadas ao sabor da politica podem entorpecer esta nova tentativa de realisacão do caminho de ferro da Regoa á esta villa.

É verdade que os concessionarios já não teem direito a pedir a continuacão d'este estado de coisas, mas é tambem verdade que não de quemimar o ultimo cartucho para não perderem a concessão. Deve, porem, vender o interesse d'esta região tão prejudicada pela exagerada ganancia dos concessionarios, ou, talvez antes queiram, pela sua demonstrada incapacidade para organisacão da companhia, visto não possuírem capitães proprios.

Vencerão os interesses geraes ou os dos concessionarios? Esperemos e esperemos sempre com o espirito na incerteza.

A historia não é para agora, mas deve fazer-se quando as esperanças se traduzam em factos, ou se percam de todo.

Foi no consulado progressista decretada a concessão, mas está provado que se decretou para beneficio dos concessionarios e não para o d'este districto. Senão tel-os-iam compellido a construir o ou a largarem a concessão.

Ouvimos que se trata agora d'isso. Parece que se espera a consulta da Procuradoria Geral da Coroa para lhes ser fixado um prazo dentro do qual terão que começar os trabalhos, sob pena de perderem os seus direitos.

Será d'esta vez? Devia ser e todos quantos, acima de tudo, se interessam pelo bem estar d'estes povos, estimam e se esforçam para que tal resolução vá por deante.

Oxalá não tenhamos nova desillusão.

O INTRANSIGENTE

Caminhos de ferro colonias

A camara dos deputados apogou o sorriso troyista, tomou a attitudo das grandes occasiões para se occupar da importante questão dos caminhos de ferro colonias. Para que a camara voltasse a essa grave compositura influa mais a consideração merecia no illustre ministro da marinha que aquella que os deputados costumam dar nos mais elevados projectos submettidos á sua apreciação.

Iniciou o debate o sr. João Franco, produzindo um notavel discurso, risivel da paixão partidaria, mas de levantados louvores ao distincto titular da pasta da marinha. Disse que era velho amigo do sr. Eduardo Villaça, que tinha pelo seu talento e pelo seu honestissimo caracter uma verdadeira admiração, e que agora admirava mais no notavel estadista que geria os negocios do ultramar uma firmeza de opiniões e vontade propria que não julgara fossem predicações dominantes do espirito de sua ex.^a Com este projecto, fazendo-o discutir, empirrando todas as difficuldades, vencendo, o illustre ministro assoprou a lenda de que era uma bella alma engastada em corpo sem vida.

O sr. Eduardo Villaça sabe ter vontade quando é preciso, sem réclamos no parlamento e na imprensa. E lembrou que é como as donas de casa que milhaes poucas vezes e vencem sempre, ao passo que outras ralham constantemente, mas transigam sempre.

A este discurso respondeu o nosso querido amigo e chefe politico. Foi um discurso notabilissimo, profundamente patriótico, d'uma extraordinaria elevação de conceitos como só os tem os oradores de raça e os estudiosos da profissão.

Entraram ainda no debate os srs. João Arrêdo, José d'Azevedo e o nosso intelligente amigo e deputado por este circulo, sr. Rodrigues Nogueira. E ainda outra vez vinha a palavra o sr. ministro da marinha.

Damos a palavra ao *Correio da Noite*:

«Em resposta ao sr. José d'Azevedo, o nobre ministro da marinha proferiu um discurso notabilissimo, das mais formosas da sua carreira parlamentar, nudo por um brilhante evidencia a sinceridade da sua palavra, o patriotismo das suas intenções. O governo estava representado pela sua pessoa. Assumiu para si toda a responsabilidade do projecto e reivindicou para si a honra de o ter apresentado.

Se o sr. ministro dos estrangeiros tivesse de entrar no debate, estaria na camara, porque elle é das que não foge nunca ao cumprimento dos seus deveres...

O que o governo não fará, o que nunca será capaz de fazer seria entregar a bacia dos Tigres, como o queria o sr. José d'Azevedo, de preferencia ao projecto. O que o governo fará é manter integro e absoluto o patrimonio nacional, do que fazem parte tanto o continente negro, como as mais remotas regides do nosso dominio colonial.

Em periodos formosissimos faz a apologia do sentimento do patriotismo, que não é exclusivo de nenhum partido, mas

de todos os que se chamam cidadãos portuguezes. Sobre politica internacional, os ministros não sempre podem dizer tudo o que desejariam dizer, não entrar em discussões abertas sobre os seus actos. Ninguém o sente mais do que elle. Pela sua parte espera tranquillo que tudo se possa saber sobre o procedimento do actual governo.

Registrará um facto: é que atraves de todas as difficuldades d'uma epocha tão acidentada, como a decorrida nos ultimos annos, o nome de Portugal é considerado e respeitado nas chancellarias mais poderosas e a visita das esquadras, que o anno passado recebemos no nosso Tejo; é a melhor prova da cordialidade de relações entre o nosso país e as grandes potencias da Europa.»

Como se vê este discurso foi notabilissimo por varias razões. Por um evidencia o patriotismo do governo, prova a excellencia do projecto, disse sem ser desmentido que o ministério tem governado com honra, economia e intelligencia.

Para nós, que somos amigos dos mais antigos, que temos pelo notavel estadista uma affeição e um enthusiasmo que nos orgulha, este discurso revelou um segredo—o homem de estudo, de trabalho e de honra é uma vontade que não torce. O sr. João Franco revelou uma grande verdade, que nós já muito já pedimos para que ella fosse tão evidente que não pudesse ilhar um só maldizante a duvidar.

Quem assim se afirma tem o caminho do futuro desempodado.

Quinta-feira, 3 de Janeiro de 1901

CAMINHO DE FERRO

Do nosso distincto collega de Villa Real pedimos venia para transcrever o artigo seguinte:

Informam-nos de que vão em caminho de obterem lisongeiro exito as negociações entabuladas entre os concessionarios do caminho de ferro do Corgo, e uma empresa estrangeira para a cedencia d'esta concessão.

Oxalá que as nossas esperanças não sejam frustradas, mais uma vez, e possa emfim haver a certeza de que o importantissimo melhoramento de que se trata venha finalmente a ser uma realidade para esta região, tão abandonada ao poder central e bem mais digna da consideração dos dirigentes.

Ha muito que o nosso districto carece para o integral desenvolvimento das suas faculdades productoras, d'este melhoramento, com que outras regiões menos consideráveis ha muito foram dotadas largamente.

Não corresponde esta nossa aspiração a um capricho futil, a uma reclamação que não tenha por fundamento a justiça, a razão e reaes e urgentes necessidades. Não é para satisfazer vaidades mal entendidas, ou interesses illegitimos que nos reclamamos este beneficio da civilisação, mas como exigencia indispensavel ao desenvolvimento gradual e necessario da nossa riqueza agricola, base e alicerce, fundamento e origem de todo o verdadeiro e solido progresso das nações.

Contribuir para a felicidade geral, é um dever de todo o homem, de todo o cidadão. Mas para que se cumpra esse designio superior, esse dever imprescriptivel, impende a collectividade facilitar a todo cidadão os meios de cumprir e levar á pratica essa obrigação.

A agricultura d'este districto carece para a sua natural expansão, para o seu desafoço de desenvolvimento, para o seu progresso legitimo, d'esse beneficio que se por um lado facultará a exportação dos seus productos, por outro lado contribuirá para o bem geral, proporcionando nos centros de consumo os generos que abundam no nosso meio e escassejam n'aquelles mercados.

A braços com uma longa e dolorosissima crise, esta parte do districto de Villa Real tem luctado ferrenhamente, heroicamente pelo seu restabelecimento; á semelhança do naufrago que, abandonado de todo o soccorro, tenta no alto mar essa tragica lucta de que espera a sua ultima e definitiva salvação.

Destruidos e seccos os seus vinhedos, tornados aridos e esterceis esses terrenos que á força de ingentes trabalhos haviam sido arrancados a pedregosos e inclinadissimos montes, o nosso lavrador votou-se de novo a replantá-los, pondo n'esse esforço heromero as ultimas forças, a derradeira parcella da sua energia.

Concluido esse trabalho—

que bem se pôde comparar á dolorosa ficção mythologica d'aquelle gigante condemnado a carregar um penedo para o cimo d'um monte, d'onde, mal chegado, rolava de novo para a base da precipitada ladeira, ou como o trabalho das Danaidas, perpetuamente condemnadas a encher um tonel sem fundo, — eis que nova condemnação pesa sobre o seu arduo destino. Os seus vinhos, não obstante possuirem todos aquelles predicados que os tornam estimados em todos os centros de consumo, não obtem saída por preço remunerador dos sacrificios postos na sua cultura, por causa da carestia e morosidade dos transportes. Situação afflictiva, situação desoladora!

O fructo de tanto trabalho, de dolorosos sacrificios, se não inutilizado, prestes talvez a perder-se e em risco de naufragar!

N'estas circunstancias o melhoramento de que nos occupamos não só é uma necessidade urgentissima, mas inadiavel remedio para uma crise gravissima que põe em cheque a mais fecunda, a mais importante fonte de receita d'esta região.

A noticia, pois, de que negociações serias entabuladas entre os concessionarios e uma casa bancaria de Lisboa, representando um comité estrangeiro, estão em via de lisongeiro exito, sobremaneira nos alegrou o espirito e como a nós a todos os individuos que desejam o bem estar, a riqueza e a felicidade d'esta villa e districto.

Oxalá as nossas esperanças não sejam goradas.

17 de Janeiro de 1901

Caminho de ferro

A Junta Consultiva de Obras Publicas apreciando a proposta do sr. Leopoldo Cachapuz, engenheiro italiano, e representante de um importantissimo comité de capitalistas estrangeiros e nacionaes, e relativa á concessão da rede ferrea ao norte do Mondego incluindo Regoa á fronteira passando por Chaves), foi de parecer que a referida concessão fosse posta a concurso.

Estamos ainda auctorisados a informar os nossos leitores, e todos aquelles que se interessam pelo progresso do nosso concelho, que a boa nova se não fará demorar muito, caso, é claro, não surja qualquer complicação irreductivel.

Quinta-feira, 24 de Janeiro de 1901

CAMINHO DE FERRO

De um nosso distincto collega de Villa Real, *O Povo do Norte*, transcrevemos a seguinte local:

A Junta Consultiva de Obras Publicas foi já submettida a proposta feita pelo engenheiro italiano sr. Leopoldo Cachapuz, como representante de um importantissimo grupo de capitalistas estrangeiros e nacionaes, relativa á concessão da rede ferro-viaria do norte do Mondego.

N'essa rede acha-se incluído o caminho de ferro da Regoa á fronteira, passando por esta villa e pelas estações aquistas de Pedras Salgadas, Vidago e Chaves.

A Junta, sem dar parecer contrario á concessão; opinou por que se abrisse concurso publico sobre ella, como aconselham os mais elementares principios da justiça.

Affiançam-nos que o governo se acha disposto a conformar-se com o parecer d'aquelle corpo consultivo. E n'essas circunstancias o concurso referido será aberto em breve prazo, se supervenencias absolutamente attendiveis a isso não obstarem.

Da parte do ministerio, ao que nos dizem, ha toda a boa vontade em que o troço da rede que nos interessa seja construido no mais breve prazo, satisfazendo-se por tal maneira ás imperiosas necessidades d'esta região e aos valiosos interesses das empresas aquistas acima mencionadas. Pelo menos assim nos informam pessoas de toda a probidade e que teem lampada acesa na Meca governativa.

Mas tão habituados estamos a ver preterido, por motivos futeis, este assumpto de tão capital interesse para nós, que nos assalta sempre o receio de que as nossas esperanças sejam mais uma vez frustradas.

Assim, dissemos acima, que o governo, conformando-se com o parecer da Junta Consultiva, fa por a concurso a rede ferro-viaria referida, a não o impedirem supervenencias attendiveis.

Ora no numero d'essas supervenencias podem figurar as reclamações do poderoso syndicato ou casa bancaria com quem a concessão do caminho de ferro foi negociada, se é que no syndicato representado pelo engenheiro Cachapuz essa mesma casa não figura já, como nos parece.

Na peor das hypotheses para nós, essa casa pode pôr serios embaraços ao concurso que vai abrir-se, o que será para o nosso districto motivo de graves prejuizos.

Obstar a quaesquer empecilhos d'esta natureza seria pois um acto do governo, que mereceria os applausos de todos os habitantes da região favorecida e valorisada pelo importantissimo melhoramento.

E' claro que este nosso receio não se funda em informações claras e directas que hajamos recebido sobre o assumpto, de qualquer individuo ou collectividade. Elle deriva d'um espirito de pessimismo muito arraigado no nosso espirito em tudo o que se refere a esta questão, ha tanto e por tantas vezes tão intensamente debatida e sempre sem immediata solução.

Temos razões especiaes para informar o collega que o concelho a que foi sujeita a concessão da rede de caminhos de ferro ao norte do Mondego obdece, exclusivamente, a tornar bem patente a todos a forma de que não há, de qualquer maneira, o proposito de prolongar indefinidamente um estado de coisas insupportavel.

Além d'isso, e nas condições citadas, será preferido, e com justiça, aquelle dos concorrentes que melhores garantias apresentar em todos os sentidos que interessam á necessidade urgente do começo dos trabalhos de construcção.

Assim como é certo que, da parte do governo, ha toda a boa vontade em que o nosso districto seja beneficiado com tão util e importante melhoração.

Podemos, pois, testemunhar ao collega que, correndo

as coisas no pé em que vão, tudo se encaminhará para a melhor solução, que é ardentemente desejada pelos povos do districto.

Quinta-feira, 21 de Março de 1901

Caminho de ferro

Somos informados de que o sr. Leopoldo Cachapuz, engenheiro italiano que por algum tempo residira n'esta villa, pediu a concessão da rede ferro-viaria ao norte do Mondego, com exclusão (!) do ramal da Regoa á fronteira passando por Chaves.

30 de Maio de 1901

Gaminhos de ferro

Segundo nos consta está em via de favorável solução a construção do caminho de ferro que liga Mirandella a Bragança, para o que foi já entregue ao governo o respectivo projecto e condições.

Relativamente á construção do da Regoa a Chaves informam-nos que lavra grande desanimo em Villa Real e consideram como completamente desfeita a legítima aspiração de todo o nosso districto.

Pois com as condições que em tempos publicamos, não admira que houvesse poucos gulosos da concessão e construção.

Caminho de ferro

Porque o assumpto não deve descurar-se e porque nunca é demasiado insistir nos compromissos, ainda que n'elles tenhamos inteira fé, de novo transcrevemos os telegrammas trocados entre o sr. presidente da Associação Commercial,—cujo telegramma foi subscripto por trinta e seis assignaturas de individuos representantes das primeiras casas commerciaes, e independentemente de principios politicos — e o illustre ministro da marinha sr. conselheiro Teixeira de Souza, prestigioso chefe do partido regenerador do conselho de Chaves.

E porque no numero anterior da *Voz de Chaves* não pudemos por carencia absoluta de espaço e por a copia do telegramma enviado pelo illustre ministro nos ser obsequiosamente facultada quando o nosso semanario estava no prelo, por esse motivo só, não frisamos então o nobre desprendimento do sr. conselheiro Teixeira de Souza collocando-se modestamente em um plano inferior de destaque, quando é certo, absolutamente comprovado pelo honrado estadista que preside ao governo que só, *exclusivamente*, ao interesse e dedicação do titular da pasta da marinha se deve a sahida do becco que era a concessão sem praso para o deposito.

Nós não estranhamos que o illustre estadista não quizesse salientar a sua provada interferencia na realisação da grande aspiração do nosso conselho, mas devemos frisal-a para confusão d'esses detrac-

tores do pechisbequê que por ahí entameiam, verdade seja, irrisoriamente, encarrapitados n'umas embôfiãs de metter... nojo.

Eis os telegrammas:

Ex.^{mo} Cons. Teixeira de Souza
Ministro da Marinha

Lisboa

O Comercio de Chaves rounido hoje na casa da sua Associação para o expresso fim do agradecer a V. Ex.^{sa} os tão assignalados serviços prestados para a realisação do caminho de ferro até esta villa, tem por honra o dever manifestar a V. Ex.^{sa} o seu reconhecimento e confia na alta cooperação do V. Ex.^{sa} para o engrandecimento e prosperidade do Chaves. Associação Commercial do Chaves, 12 de junho de 1901.

Presidente Associação Commercial,
Chaves

Agradeço telegramma V. Ex.^{sa} em nome da Associação Commercial por cujas prosperidades faço votos. A V. Ex.^{sa} asseguro que continuarei empregando todo o meu esforço para conseguir a realisação do vital melhoramento para o nosso districto, cuja justiça é reconhecida pelo governo e especialmente pelo Ex.^{mo} presidente do conselho e ministro das Obras Publicas.

Teixeira de Souza.

Quinta-feira, 25 de Julho de 1901

Caminho de ferro do Corgo

Pelo ministerio das Obras Publicas foi mandado passar o alvará concedendo definitivamente a concessão do caminho de ferro da Regoa a Chaves e á fronteira, feita por decreto de 1 de abril de 1897, a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral.

CAMINHO DE FERRO

Cá voltamos por dever d'officio, á triste fama de desfazer prematuras alegrias.

Sobre o assumpto que tanto interessa ao districto só sabemos, positivamente, o seguinte que nos informa pessoa competentissima.

Em Villa Real toda a imprensa verbêra energeticamente o procedimento do pseudo-benemerito concessionario da construção do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

E em vista de tal attitude, que se generalizou á população d'aquella villa, o referido concessionario abalou até á capital para ver se pôde ser reembolsado do deposito e se lhe garantem a importancia das despezas feitas.

Conseguido isto o governo poria em concurso a concessão e sabemos, que já há emprezapara immediatamente tomar o compromisso—e cumprir-o.

No caso, porém, do concessionario voltar a Villa Real e continuar no mesmo protellamento do assumpto, é de receiar qualquer manifestação que desagrade ao referido aspirante a benemerito assim como aos que lhe ajudam a fazer o jogo inconveniente.

Dizem-nos que estiveram n'esta villa os srs. Cachapuz e um marquez, tambem de nacionalidade italiana.

Informam-nos que nada ficou assente sobre o caminho de ferro do Valle do Corgo e que tudo quanto se avente não passa de presumpções que muito desejariamos tivesssem favoravel desfecho, mas que ponios em duvida por virtude da local, que transcrevemos, do nosso distincto collega de Villa Real *O Povo do Norte*, que tão brilhante papel tem desempenhado na lucta por este importantissimo melhoramento

«Pelos relações estabelecidas entre o sr. Cachapuz e o concessionario do caminho de ferro do Corgo, sr. Pereira Cabral, houve algumas ingenhas que suppozsem a vinda dos referidos senhores como um bom indicio para a realisação do nosso almejado melhoramento.

Chegou até a affirmar-se que o sr. Cachapuz vinha proceder a um reconhecimento do terreno para o fim de se habilitar o concessionario a apresentar ao governo o projecto do traçado definitivo do referido melhoramento. Assegurava-se ainda que o marquez de Seni, representante d'uma importante casa italiana, vinha colher de viva elementos que o habilitassem a fazer do negocio um telatorio succinto, a um syndicato em via de formação na Italia, e a quem a concessão seria transposta.

Afinal o marquez de Seni, que os optimistas suppunham representante d'uma casa financeira, é o simples agente d'uma importante fabrica de material de tracção electrica. Não tem ligações com qualquer grupo de capitalistas e a casa que elle representa promptificou-se tão somente, a fornecer aos concessionarios o material necessario—se o caminho de ferro, em vez de ser movido por meio de tracção a vapor, for desloquido pelo processo da tracção electrica. Consta-lhe aqui veio. Percorreu a estrada real e não pisou o terreno por onde deverá vir a passar a estrada de ferro, o que nos leva a suppor que se lhe fallou n'um caminho de ferro electrico montado n'uma estrada ordinaria e não n'aquelle que é objecto da concessão.

Quinta-feira, 27 de Junho de 1901

A VOZ DE CHAVES

CAMINHO DE FERRO

Emfim!

Contamos como certa a realização proxima e justa da grande aspiração do nosso concelho.

Segundo as informações dos jornaes da capital o conselho de ministros approvou a proposta feita pelo representante de uma companhia estrangeira para a construcção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

Aproveitando essa oportunidade o snr. conselheiro Teixeira de Souza, illustre ministro da marinha e prestigioso, dedicado e querido chefe dos regeneradores do concelho de Chaves, sustentou a necessidade, a justiça e o direito que assistia á capital do districto e a todo o districto de Villa Real de lhe ser garantida a igual regalia.

De há muito sabemos do nobre ministro da marinha o entranhado empenho que tanta vez manifestou para que tal aspiração se tornasse um facto.

Ninguem, decerto, esqueceu alguns artigos aqui mesmo publicados e em que se advogava, com calor e com toda a razão, o melhoramento importantissimo que tanto influiria no progresso e na economia do nosso concelho.

Por essa epocha o então ministro das obras publicas, snr. conselheiro Elvino de Brito, apresentou ao parlamento um projecto sobre caminhos de ferro e pelo parlamento foi approvedo um additamento do snr. conselheiro Teixeira de Souza para que n'esse diploma fosse incluída a linha do valle do Gorgo, da Regoa a Chaves.

E' certo que *determinados* individuos, muitos progressistas de Villa Real e até o proprio que se diz do orgão do partido regenerador,—com salamaleques e sabujices ao *benemerito* cá da terra,—classificou de *traidor* o procedimento do deputado Teixeira de Souza,

O odio pessoal e a natureza de insensatez que encobria os seus deveres de partidario levaram-o, então, a essa infamia.

Mas ahí têm agora esses diffamadores de occasião, e de sempre, a lealdade do nobilissimo character, a agudeza de vistas, a clareza de entendimento do actual ministro da marinha.

Sem aquelle providencial additamento, que o governo progressista—honra lhe seja—sanccionou e fez incluir no corpo de medidas relativas aos caminhos de ferro do Estado, ainda hoje estaríamos na expectativa, vivendo dos trabalhos, dos affans e das diligencias do concessionario.

E todavia a questão era simples.

A concessão fez-se há quatro ou cinco annos, e como não se obrigaram os concessionarios a fazer deposito em prazo fixo, resultava d'ahi, d'esse imbroglio, que a construcção se faria para as... calendas gregas!

O governo regenerador em face, pois, de um pedido de concessão para Bragança fez applicar aos concessionarios da linha de Regoa a Chaves as prescripções da lei especial votada em côrtes.

Sem duvida, e sem favor, podemos todos nós, os filhos do concelho de Chaves, agradecer ao illustre ministro da marinha snr. conselheiro Teixeira de Souza a sua dedicação e o seu interesse pelo nosso futuro, pelo progresso, pela civilização do nosso concelho.

Todos os jornaes da capital, sem distincção de côr politica, são unanimes em pôr em evidencia o relevantissimo serviço que o talentoso ministro da marinha prestou ao nosso districto.

E n'etti outra coisa era de esperar quando se conhece, como nós as conhecemos e admiramos, as nobilissimas qualidades do seu

character, os leaes e captivantes primores da sua alma.

Amigo dedicado, chefe valioso e sollicito, mais do que correligionario lealissimo amigo de todos aquelles que o acompanham, o nome do conselheiro Teixeira de Souza, deve merecer a todos quantos se prezam de ser amantes da sua terra um culto fervoroso e ardente de dedicação, de amizade e de lealdade.

A *Voz de Chaves* expressa ao illustre ministro e prestigioso chefe do partido regenerador do concelho de Chaves as suas felicitações e suppõe interpretar assim os sentimentos que animam todos os que d'elles são amigos dedicados e leaes.

O nosso prezado amigo snr. dr. Philippe de Moura, digno presidente do Centro regenerador, logo que pelos jornaes se soube da boa nova que tanto interessa ao nosso concelho, enviou ao snr. conselheiro Teixeira de Souza o seguinte telegramma:

Ex.^o Ministro da Marinha

Lisboa

Centro regenerador encarega-me de agradecer valiosamente a interferencia de V.^o Ex.^o para a construcção do caminho de ferro valle do Gorgo e, como sempre, confia de V.^o Ex.^o o bom exito da nossa commun aspiração.

Filippe Moura

Do nosso distincto collega villarealense *O Povo do Norte* e que tão desinteressada e nobremente tem luctado pela realização do melhoramento de que vimos tratando, pedimos venia para recortar do seu magnifico artigo *Gatlinho de ferro*, o seguinte periodo:

Azvedistas e Soutzistas cada um pertende engrinaldar com a corda da victoria, o seu idolo, levando-o ao Capitolio da consagração popular.

Acompanhamos o colle-

ga no seu modo de ver e se não pedimos o silencio inpenetravel—que só favoreceria interesses *interessados*—podemos assegurar-lhe que já não há silencio possível que faça esquecer o assumpto.

E, a proposito, garantimos-lhe, sob nossa palavra d'honra, e com documentos, que *sempre, sempre*, o deputado opposicionista snr. Teixeira de Souza, e ministro d'hoje, trabalhou, dedicada e lealmente a favor da construcção do caminho de ferro do valle do Gorgo.

Os factos são eloquentes e valem mais do que... todas as campanhas de silencio!

Podem testemunhalo os srs. conselheiro Elvino de Brito, então ministro das Obras Publicas, e engenheiro Alvaro Possolo, relator do projecto dos caminhos de ferro do Estado.

Como vê fallando tendo jogo de todos os naipes...

O mesmo collega refere-se tambem á constituição do syndicato a quem será traspassada a concessão e do qual faz parte a respeitabilissima casa bancaria de Lisboa, Fonseca, Santos & Vianna.

Podemos tambem dizer-lhe que é intenção d'aquella casa, era pelo menos há muito pouco tempo, explorar as magnificas aguas das Galdas e Villarelho do nosso concelho.

Estes e outros elementos de informação, muito justificados nos radicam a convicção de que a construcção do caminho de ferro do valle do Gorgo será, brevemente, um facto.

Ainda que peze aos do silencio...

A VOZ DE CHAVES

Caminho de ferro

Supponho ser caso raro o facto de toda a provincia estar alegre e confiante no seu futuro.

A boa nova de que o governo regenerador procura tornar viavel a construcção dos caminhos de ferro transmontanos — Mirandella a Bragança e Regoã a Chaves — provocou aos habitantes da sempre tão descurada provincia uma fervorosa alegria em que a gratidão transluz tambem.

Relativamente á linha que directamente nos interessa — e não quer isto dizer que nos desinteressemos da de Bragança — sabemos que o primeiro acto do governo foi obrigar a fazer deposito a firma concessionaria do caminho de ferro do valle do Côrço.

Destravou-se a roda dos protellamentos, das negociações, dos desanimos, das cobigas, dos enlevos e das chimeras.

Feito o deposito, como se fez já, subsistem duas hypotheses, qualquer d'elles mais conveniente, mais logica e mais prometteadora do que o adiamento, *sine die*, da almejada construcção.

No fim de seis mezes, a contar da data em que elle foi feito, os concessionarios começam os primeiros trabalhos de construcção.

Se elles proseguem regularmente, a linha será, n'um prazo relativamente curto, um facto.

No caso allás improvavel, de os concessionarios não darem começo aos trabalhos, além de perderem a importancia do deposito, o governo abre novo concurso ou manda construir por conta do Estado a linha projectada.

Como os nossos leitores vêem, devido á iniciativa do illustre ministro da marinha, sr. conselheiro Teixeira de Souza, a construcção do caminho de ferro affigura-se-nos completamente livre e certa.

E porque o assumpto interessa a todos os povos do nosso concelho e districto achamos justissimas as calorosas demonstrações feitas em honra de quem, valendo-se da sua importância pessoal e politica, e em obediencia a antigos compromissos expontaneamente tomados e que serão cumpridos, fez renascer a esperanza de melhores dias.

E fiadores d'esse cumprimento não queremos outros senão o caracter nobilissimo, franco e leal do sr. conselheiro Teixeira de Souza, prestigioso chefe do partido regenerador do concelho de Chaves, e o entranhado amor que elle vota a este nosso canto do districto.

E, certamente, de tanta effusiva manifestação de que elle foi alvo nenhuma lhe callaria mais na alma do que a mensagem telegraphica que a benemerita Associação Commercial de Chaves lhe enviou.

A distincta collectividade interpretando o sentir do commercio da nossa praça apressou-se, expontaneamente, a convocar os elementos que a constituem e, sem feição partidaria, expediu ao illustre ministro da marinha a mensagem que abaixo transcrevemos, e que, se constitue um titulo honorosissimo para o estadista a quem foi endereçada tambem honra a collectividade que a promoveu e assignou.

El-la:
Ex.^{ma} Cons. Teixeira de Souza
Ministro da Marinha
Lisboa

O commercio de Chaves reunido hoje na casa da sua Associação para o expresso fim de agradecer a V. Ex.^a estão assignalados servicos prestados para a realisacção do caminho de ferro ató esta villa, tem por honra e dever mani-

festar a V. Ex.^a o seu reconhecimento e confiana alta cooperacção de V. Ex.^a para o engrandecimento e prosperidade de Chaves.

Associação Commercial de Chaves, 12 de junho de 1901, (Seguem as assignaturas)

- José da Rocha Carvalho
- Manoel da Rocha e Silva
- Alexandre Luiz Pereira
- Francisco Gonçalves Serra
- Germano Luiz Salgado Pereira
- Albano Bragança
- Luiz de Figueiredo
- Manoel Salvador Fernandes
- Agostinho Diniz Alves Pereira
- Julio Baptista Xavier
- Manoel Gonçalves Pavao
- Antonio Julio Ballehas
- Avelino José Cardoso
- Manoel Augusto Pinheiro
- Americo Justinião Villela
- Elias Pereira Carneiro
- Francisco da Cunha
- Antonio Joaquim Gonçalves
- Manoel da Silva Pereira
- Benjamin Eugenio Leite
- José Manoel Tavares
- Antonio Alves Carneiro
- Antonio Pereira de Faria
- Annibal José Fidalgo
- Antonio Ribeiro Pêsquira
- Antonio Pereira de Souza Guimarães
- Annibal Dias Monteirinho
- Antonio José Dias e Filhos
- José Augusto Correia
- Domingos Alves da Cunha
- José Manoel Rodrigues
- Antonio Gonçalves Pereira Carreira
- Domingos José Alves da Silva
- José Maria da Silva Junior
- José Alves Adão
- Augusto César Medeiros Barreira

Caminho de ferro

O *Intransigente*, semanario progressista e não orgão do partido progressista — não sei se vêem bem! — faz umas insinuações e inventa calumnias sobre o papel que o illustre ministro da marinha, sr. conselheiro Teixeira de Souza, prestigioso chefe do partido regenerador do concelho de Chaves, desempenhou na resolução do governo sobre a construcção dos caminhos de ferro de Mirandella a Bragança e da Regoã a Chaves.

O *Intransigente* bem sabe que é falso tudo quanto diz sobre o assumpto.

Mas se isso aptaz á sua politica continue na mesma senda que nada lucra com isso — nem mesmo o sr. conselheiro Teixeira de Souza desiste de que a construcção seja levada a cabo ou que os principaes trabalhos da linha sejam feitos antes da sua sahida do governo.

Fique-se com esta e o futuro lhe mostrará a quem se deve a sahida da insuportavel situação em que nos encontramos todos em face da questão do caminho de ferro.

O tempo se encarregará de lhe desvendar a que obedeciam as torpissimas mentiras mandadas de... Lisboa!

Caminho de ferro

O nosso amigo sr. José da Rocha Carvalho, digno presidente da Associação Commercial recebeu do illustre ministro da marinha o telegramma que segue e em resposta ao que anteriormente lhe tinha sido enviado pelo commercio da nossa praça.

Presidente Associação Commercial.

Chaves.

Agradeço telegramma V. Ex.^a em nome da Associação Commercial por cujas prosperidades faço votos. A V. Ex.^a asseguro que continuarei empregando todo o meu esforço para conseguir a realisacção do vital melhoramento para o nosso districto, cuja justiça é reconhecida pelo governo e especialmente pelo Ex.^{mo} presidente do Conselho e ministro das Obras Publicas.

Teixeira de Souza.

A VOZ DE CHAVES

Quinta-feira, 18 de Julho de 1901

CAMINHO DE FERRO

Em resposta aos agradecimentos que a Associação Commercial d'esta villa enviou ao illustre ministro das obras publicas e relativamente á attitude que o mesmo titular tomou na resolução do assumpto importantissimo que prende com o futuro e progresso do nosso concelho, recebeu aquella Associação um officio do snr. conselheiro Vargas que diz: *foi feito deposito pelos concessionarios e será presente a El-Rei, na primeira assignatura, concessão definitiva da construção,* o que demonstra a boa vontade e sollicitude que ao governo merece a construção do caminho de ferro do Valle do Corgo.

Estamos, portanto, inteiramente convencidos que a construção do caminho de ferro será um facto e que mui brevemente deverão iniciar-se os primeiros trabalhos.

Da mesma opinião não communga um nosso distincto collega de Villa Real e que na campanha, que a todos nós interessa, tem tomado um papel sympathico, intransigente e honrosissimo.

Por isso, por nos parecer conveniente apreciar o modo de vêr decada um, pedimos-lhe venia para transcrever o importante artigo que se relaciona com o caminho de ferro.

Temos dito mais de uma vez que a presistencia dos concessionarios do caminho de ferro da Regoa á fronteira passando por esta villa, em sustentarem o compromisso de dotar esta região com um caminho de ferro, em lugar de ser benéfica para nós, ameaça de nos ser nociva e prejudicialissima.

O governo diz-se habilitado e resolvido a conceder a qualquer empresa que tome a seu cargo a construção e exploração da linha de Bragança a garantia de juro, ou subvenção.

N'estas condições é claro que, posta a concessão em pratica, não lhe faltarão adjudicatarios, e quando falem o Estado supprirá essa falta to-

mando para si a construção e exploração referidas.

Affirma-se que equal resolução tomaria o governo quanto á linha de Villa Real e Chaves, se a concessão d'essa linha não fosse já propriedade privada, e portanto uma coisa que o governo não pode adjudicar.

Perde-se, pois, no actual momento, uma occasião preciosissima, e como nunca se apresentará, de alcançarmos um melhoramento pelo qual anhelamos ha muitissimo tempo.

Passado este ensejo nunca mais o governo pensará no caminho de ferro de Villa Real, senão, quando solicitado, prorogar o prazo da construção aos concessionarios, ou lhes restituir o deposito.

Occasião semelhante a esta surgiu já sem que fosse possível aproveitá-la convenientemente.

Foi quando um grupo de capitalistas estrangeiros pretendeu comprar a concessão e por ella offerecera uma quantia, que, segundo nos dizem, orçava por 30 contos em moeda de contado ou em acções da Empresa.

Esse ensejo era quasi semelhante ao actual. Então o caminho de ferro podia construir-se, podiam satisfazer-se as antigas e ultra-legitimas aspirações dos habitantes d'esta região. Mas, tal qual como agora, os concessionarios não quizeram abdicar da gloria de serem elles quem hão de dotar esta terra com tão importante melhoramento. Porque o seu intento não é enriquecerem, não é negociarem com a concessão,—senão não desprezariam tão apropriado ensejo. Os seus desejos—o que nos custa crêr em tal?—os seus desejos são que a elles e a mais ninguém deva o districto de Villa Real esse melhoramento. E assim não podiam consentir que a uma companhia estrangeira viesse a caber tal gloria, e que o Estado lh'a quizesse roubar agora, seja pondo em praça a concessão, seja fazendo a construção por sua conta.

Louvamos a sua nobre persistencia em sustentarem um compromisso que muito os honra. E se, como exemplo, a sua conducta muito deve contribuir para o levantamento moral dos habitantes da região, pena é que não possa vir a cooperar para o seu progresso economico, contrariando-o até seriamente.

O povo que não anda habituado a essas acções de abnegação patriótica, e que no campo philosophico ankylosou no adagio: «A occasião é calva e

é necessario agarrá-la pelos cabellos»—o povo, diziamos, ao ver fugir duas occasiões propicias do caminho de ferro se construir, perdeu a esperanza de vir a gosar o melhoramento.

Se entretanto aos concessionarios lhes apparecer um thesouro, que lhes permitta fazerem a construção á sua custa, ou se a sorte grande de Hamburgo os vier a contemplar com um dos consagrados pontapés da inesperada fortuna, o caminho de ferro construir-se-ha, e o silvo da locomotiva virá enfim acordar a suave paz dos nossos vinhedos, emergindo do solo que fôra calcinado pela phylloxera e a que o arduo trabalho e incalculaveis despezas do cultivador conseguiram restituir as qualidades de fertilisação.

No estado em que a questão se encontra não lhe vemos mais apressada solução, a não ser que os villarealenses se impozessem ao ministerio fazendo-lhe perceber, emfim, que a salvação publica é a suprema lei, ou então—e talvez os interessados procurem fazel-o—pedindo ao governo que conceda aos actuaes concessionarios vantagens eguaes ás da linha de Bragança.

Isso, porem, exigiria um processo demorado, por que o governo não poderia conceder áquelles essas vantagens, a não ser sob a forma de opção, e para isso seria mister que a concessão fosse previamente praeada.

Este assumpto presta-se ainda a demoradas considerações que não deixaremos de fazer para elucidação do publico.

A VOZ DE CHAVES

CAMINHO DE FERRO

Tendo havido n'um dos dias da semana finda no ministerio das obras publicas entre o respectivo ministro, o sr. conselheiro Teixeira de Souza e o engenheiro sr. Antonio Sarmiento uma conferencia em que foram tratados alguns assumptos relativos a obras publicas n'este districto, o sr. conselheiro Teixeira de Souza por saber que aquele engenheiro devia ter interesse especial no nosso caminho de ferro, visto havel-o estudado, significou o desejo de que o sr. ministro das obras publicas lhe dissesse a sua resolução, e resolução do governo, acerca do caminho de ferro da Regoa a Chaves. O sr. Antonio Sarmiento ouviu então a affirmação peremptoria feita pelo sr. conselheiro Vargas de que era resolução já tomada pelo governo de pôr a concurso, com garantia de juro, a construcção do caminho de ferro logo que se desembar-

raçasse do concessionario sr. Antonio Julio Pereira Cabral, que se este no prazo de 8 dias não regularisasse o processo, satisfazendo algumas formalidades que faltam, annullaria a concessão e abriria immediatamente o concurso.

Tambem sabemos que, por combinação entre o sr. conselheiro Teixeira de Souza e Antonio d'Azevedo este se incumbiu de dizer ao concessionario que, se não tem a segurança de constituir companhia, devia desistir da concessão, recebendo o deposito, para não se perder a occasião de aproveitar a resolução do actual governo; de mostrar-lhe, enfim, que teimando elle concessionario grandes seriam as responsabilidades que o sr. Cabral fica tendo.

Não devia o sr. Pereira Cabral querer avolumar as grandes responsabilidades que já tem, protegendo por mais tempo a

realização de tão importante melhoramento para esta região, nem podia esperar que lhe fizessem mais.

Mais uma vez e de forma inconfundivel se affirmava a boa-vontade, os esforços, a tenacidade do digno chefe do partido regenerador d'este concelho e honrado estadista sr. conselheiro Teixeira de Souza para que se vença o perigo que nos ameaça de ficarmos sem linha ferrea. E será essa a sorte que espera esta região se estes patrioticos trabalhos não tiverem exito pela absurda teimosia do sr. concessionario. Nem por isso a nossa gratidão e a de todos os habitantes do districto deve ser menor, mas perde-se a occasião de aproveitarmos as boas disposições do governo que nas condições actuaes corresponde, seguramente, a estar assegurada a construcção do caminho de ferro e perdemos as esperanças, tão bem fundadas, de vermos encetar seriamente os seus trabalhos. E dizemos seriamente porque nos dizem

que o sr. concessionario, sabendo já que lhe não é concedida nova prorrogação de prazo, iniciará os trabalhos com o fim de ganhar tempo sem perder a concessão, e isto, a fazer-se, é pouco serio. Não classificaremos, por emquanto, visto não termos a certeza d'isso, tal procedimento.

Appellamos mais uma vez para o patriotismo de todos os que podem concorrer para modificar o actual estado de coisas afim de que ponham de parte queresquer interesses, por demais provado que são irrealisaveis, e cooperem nos trabalhos patrioticos em que vem empenhado sem descanço quem deseja que esta nossa região seja dotada com o melhoramento que justamente mais ambiciona.

A VOZ DE CHAVES

Quinta-feira, 17 de Abril de 1902

CAMINHO DE FERRO

Causou funda impressão a simples nota, que em *ultima hora* demos no numero passado do nosso semanario e referente á construcção do caminho de ferro da Regoa á fronteira passando por Chaves.

E essa impressão, justo é dizel-o, foi mais de desconfiança do que alegria pois de todos são sabidas as alternativas no prosseguimento das negociações feitas ou tentadas entre o concessionario e qualquer grupo de capitalistas, em regra renitentes.

O nosso collega lisboense, *O Seculo* veio no domingo trazer á publico aquillo que ent'ora o não ignorassemos odavia não nos era dado divulgar-o.

E' facto terem os concessionarios Cabral e Leão apresentado um requerimento p' dindo a rescisão da concessão feita em 1897 para a construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves e tambem que lhes fosse permitido levantar o deposito feito e receber os sellos e emolumentos que já pagaram.

Consta-nos tambem que o conselho de ministros resolveu rescindir a concessão, acquiescer ao pedido dos concessionarios e annunciar a arrematação para a construcção da linha com garantia de juros.

E n'estas circumstancias a ninguem é licito duvidar que com aquella garantia não saltarão capitais que certamente, levarão a nova empreza a accelerar a construcção da linha ferréa.

Está, portanto, cumprida a promessa feita pelo illustre estadista sr. conselheiro Teixeira de Sousa, prestigioso e dedicado chefe do partido regenerador do conselho de Chaves.

Havia de ser como ministro da Corôa que a celebre, e já tristemente celebre, questão do caminho de ferro da Regoa a Chaves entraria n'um campo pratico.

E a dedicacão do notavel homem de Estado de há muito vem infundido para que tal facto não fosse uma chimera ou uma mystificação.

Devem todos lembrár-se que quando o sr. conselheiro Elvino de Brito, então ministro das obras publicas, apresentou em 1898 o seu importantissimo projecto sobre a rede ferro-viaria do paiz, foi o então deputado sr. Teixeira de Souza que, com uma emenda, resalvou, e assegurou á construcção do nosso suspirado caminho de ferro.

Essa entenda, que se não estamos em erro foi accettata por toda a câmara, foi a segura origem de certo, para hoje estar desbravado o caminho para a construcção.

E todavia nos conselhos da Corôa alguém tinha lugar, e a quem o prendiam fortes laços politicos com a nossa terra.

Mas havia um seriissimo entrave o qual não sabemos porque mysteriosas combinações!—nenhum ministro foi capaz de remover.

A concessão estava feita mas sem prazo para apresentar o respectivo deposito.

E' tambem aos bons officios do illustre ministro sr. conselheiro Teixeira de Souza que se deve a resolução ministerial de obrigar o concessionario a fazer o deposito e passados seis meses a começar as obras de construcção.

No sabbado da preferita semana terminou o prazo, e como havia tambem a promessa formal de não ser prorogado nem mais um dia, entendeu, e muito bem, o concessionario que a sua missão estava cumprida e que nada mais haveria a fazer do que conseguir as boas disposições do governo para lhe ser permitido levantar o deposito, e a importancia dos sellos e emolumentos pagos.

Em tempos indolentes e muitos mezos, relatamos a uma importantissima conferencia havida entre os ministros das obras publicas sr. conselheiro Vargas, e martha sr. conselheiro Teixeira de Souza.

Nella se tratou o assumpto que mais interessa, e justamente interessa ao nosso districto. Assistiu á conferencia o sr. Antonio Sarmiento, engenheiro director das obras publicas do districto, e para o seu caracter appellamos para que elle nos contradiga n'esta asserção: é ao sr. conselheiro Teixeira de Souza que devemos o caminho de ferro da Regoa a Chaves, porque só elle conseguiu remover as difficuldades e estorvos constantemente apresentados!

Todos nós respeitamos o caracter e a honestidade provadisima do sr. conselheiro e, embora n'isso adversario politico, estamos absolutamente persuadidos que elle é incapaz de testemunhar uma coisa por outra.

Entim o caminho apresenta-se rasgado e sem solavancos.

O governo fez tudo quanto humanamente poderia fazer dadas as criticas circumstancias do thesouro.

Estamos certos que não deixará de haver empreza que aceite com a vantagem da garantia de juro, e com as que advirão da exploração da mais fértil e uberrima região de toda a provincia transmontana— a construcção da linha ferréa da Regoa á fronteira passando por Chaves.

E ao governo regenerador, ao nobre ministro das obras publicas e em especial ao illustre estadista sr. conselheiro Teixeira de Souza, o districto de Villa Real ficará devendo o importantissimo melhoramento porque há meia duzia de annos vem ardentemente suspirando.

Viva o governo regenerador!

Viva o sr. conselheiro Teixeira de Souza!

2.º Supplemento ao n.º 409 do jornal

TOR
da 1877

A VOZ DE CHAVES

TYP. CENTRAL
Largo da Igreja de Chaves

Chaves, 28 de Abril de 1902

Caminho de ferro da Regoa a Chaves TELEGRAMMAS

Do sr. Conselheiro Teixeira de Sousa, o incansavel propugnador do caminho de ferro da Regoa a Chaves, acabamos de receber o seguinte telegramma:

Lisboa, 28 ás 3^h 2^m

"Voz de Chaves,, (Urgente)

Chaves

Camara deputados votou hoje nosso caminho de ferro.

Teixeira de Souza

Lisboa, 28 ás 2^h 52^m

Presidente camara—Chaves

O projecto do caminho de ferro foi approved hoje na camara dos deputados. Conselheiro Villaça appoiou calorosamente o projecto e com elle a opposição sendo apenas impugnado por Oliveira Mattos ao qual respondeu com extraordinario brilho e vigor defendendo o projecto o ministro da marinha.

Filippe de Moura

Está cumprida a promessa do nosso illustre chefe politico!

O caminho de ferro é um facto e toda a gloria de tal se conseguir recae por inteiro sobre a dissonancia individualidade do nosso querido chefe sr. Conselheiro Teixeira de Sousa.

Kurrah! pelo concelho de Chaves!

Kurrah! pelo Conselheiro Teixeira de Sousa!

Supplemento ao n.º 409 do jornal

A VOZ DE CHAVES

TYP. CENTRAL

Luz do A.º de Chaves

EDITOR

Maria D'Amorim

Chaves, 27 de Abril de 1902

O GRANDE MELHORAMENTO CAMINHO DE FERRO DA REGOA A CHAVES

Foi apresentada pelo sr. ministro das obras publicas na sessão de 24 do corrente na camara dos deputados uma proposta para a construção do caminho de ferro da Regoa á fronteira passando por Chaves, e com garantia de juros.

E' pois certissimo o grande e importantissimo melhoramento por que ha tanto tempo vem suspirando o nosso concelho.

E sem duvida alguma é ao illustre estadista sr. conselheiro Teixeira de Souza, chefe do partido regenerador do concelho de Chaves, que se deve o conseguimento da tão ardente aspiração.

De há muito, quer particularmente quer na tribuna parlamentar ou na imprensa, que o nobre ministro vem lutando com uma tenacidade rara e inquebrantavel porque seja feita justiça ao nosso desprezado concelho!

Consegua, enfim, ver realizados e como ministro da Corôa os seus intimos desejos, que são o engrandecimento e progresso da nossa terra.

E', pois, a elle, no sr. conselheiro Teixeira de Souza, que o districto de Villa Real, e particularmente a villa de Chaves, fica devendo o mais assignalado serviço que o governo regenerador poderia propôr para os interesses commerciaes e agricolas do concelho.

Por isso bem sincero foi o entusiasmo que em todos causou a boa nova e bem interpretados foram pela camara municipal esses sentimentos de gratidão e alegria junto de quem mais directa e assincadamente olhou pelos nossos interesses e pelo nosso futuro!

Viva o governo regenerador!

Viva o conselheiro Teixeira de Souza.

Viva o partido regenerador de Chaves.

Lisboa, 24 ás 6 h 10 m.

Presidente Camara Municipal—Chaves

Ministro Obras Publicas apresentou hoje parlamento proposta lei para construção caminho ferro Regoa a Chaves com garantia de juro.

Teixeira de Souza

Lisboa, 24 ás 6 h 35 m.

Presidente Camara—Chaves

Foi hoje apresentada parlamento proposta lei construção caminho ferro Regoa Chaves com garantia juros. E' a Ex.ª ministro marinha que principalmente é devido tão grande serviço.

Filippe de Monru

Conselheiro Teixeira de Souza—Lisboa

Interprete dos sentimentos de entusiastico e sincero reconhecimento dos habitantes d'esta circumscripção municipal pelo energico e admirado impulso que V. Ex.ª, em tão curto espaço de tempo, se tem dignado dar á vital aspiração d'estes povos a via-ferrea da Regoa a Chaves—digne-se V. Ex.ª de receber d'elles por medeação minha, sinceros e profundos agradecimentos.

O presidente da camara,

Cunha Monteiro

Ministro das Obras Publicas—Lisboa

Os habitantes da circumscripção municipal de Chaves, profundamente reconhecidos, agradecem a V. Ex.ª o ter apresentado ao parlamento proposta para a construção do caminho de ferro da Regoa a Chaves com garantia de juro.

O presidente da camara,

Cunha Monteiro

Presidente conselho Ministros—Lisboa

Em nome dos habitantes do concelho de Chaves agradeço a V. Ex.ª sinceramente os esforços que V. Ex.ª se tem dignado de empregar em favor da via-ferrea da Regoa a Chaves.

O presidente da camara,

Cunha Monteiro

Dr. Filippe de Monru, Deputado da Nação—Lisboa

Interprete dos sentimentos de gratidão dos habitantes d'esta circumscripção municipal agradeço profundamente a V. Ex.ª os esforços que tem empregado em favor da via-ferrea da Regoa a Chaves.

O presidente da camara,

Cunha Monteiro

Publicações

Anuncios, por cada li-
nha..... 40 rs.
Recepção..... 30 rs.
Os res. seguintes por
cento de desconto de 20 %

Toda a corresponden-
cia deve ser dirigida á
administração.

ADMINISTRAÇÃO
Rua da Talha, 3 D
CHAVES

A VOZ DE CHAVES

SEMANARIO

Assignatura

Sem estampilha
Trimestre... 300 rs.
6 m... 500 rs.
12 m... 900 rs.
Africa, America, Asia, Eu-
ropa, Indias Orientaes, In-
dian, Oceania, etc.
Editor: José Maria Diniz
Calle de S. Antonio
TYPOGRAPHIA CENTRAL
LISBOA

O GRANDE MELHORAMENTO

CAMINHO DE FERRO DA REGOA A CHAVES

Foi apresentada pelo sr. ministro das obras publicas na sessão de 24 do corrente na camara dos deputados uma proposta para a construção do caminho de ferro da Regoa á fronteira passando por Chaves, e com garantia de juros.

E' pois certissimo o grande e importantissimo melhoramento por que ha tanto tempo vem suspirando o nosso concelho.

E sem duvida alguma é ao illustre estadista sr. conselheiro Teixeira de Souza, chefe do partido regenerador do concelho de Chaves, que se deve o conseguimento da tão ardente aspiração.

De há muito, quer particularmente quer na tribuna parlamentar ou na imprensa, que o nobre ministro vem luctando com uma tenacidade rara e inquebrantavel porque seja feita justiça ao nosso desprezado concelho!

Conseguiu, enfim, vêr realizados e como ministro da Corôa os seus intimos desejos, que são o engrandecimento e progresso da nos-
sa terra.

E', pois, a elle, ao sr. conselheiro Teixeira de Souza, que o districto de Villa Real, e particularmente a villa de Chaves, fica devendo o mais assignalado serviço que o governo regenerador poderia propôr para os interesses commerciaes e agricolas do concelho.

Por isso bem sincero foi o entusiasmo que em todos causou a boa nova e bem interpretados foram pela camara municipal esses sentimentos de gratidão e alegria junto de quem mais directa e afincadamente olhou pelos nossos interesses e pelo nosso futuro!

Viva o governo regenerador!

Viva o conselheiro Teixeira de Souza.

Viva o partido regenerador de Chaves.

Lisboa, 24, ás 6^h 10^m.
Presidente Camara Municipal—Chaves

Ministro Obras Publicas apresentou hoje parlamento proposta lei para construção caminho ferro Regoa a Chaves com garantia de juro.

Lisboa, 24, ás 6^h 35^m.
Presidente Camara—Chaves

Foi hoje apresentada parlamento proposta lei construção caminho ferro Regoa Chaves com garantia juros. E' a Ex.^a ministro marinha que principalmente é devido tão grande serviço.

Teixeira de Souza

Filippe de Moura

Conselheiro Teixeira de Souza—Lisboa

Interpreto dos sentimentos do entusiastico e sincero reconhecimento dos habitantes d'esta circumscripção municipal pelo energico e admirado impulso que V. Ex.^a em tão curto espaço de tempo, se tem dignado dar á vital aspiração d'estes povos—a via-ferrea da Regoa a Chaves—digne-se V. Ex.^a de receber d'elles por mediação minha, sinceros e profundos agradecimentos.

O presidente da camara,
Cunha Monteiro

Ministro das Obras Publicas—Lisboa

Os habitantes da circumscripção municipal de Chaves, profundamente reconhecidos, agradecem a V. Ex.^a o ter apresentado ao parlamento proposta para a construção do caminho de ferro da Regoa a Chaves com garantia de juro.

O presidente da camara,
Cunha Monteiro

Presidente conselho Ministros—Lisboa

Em nome dos habitantes do concelho de Chaves agradeço a V. Ex.^a sinceramente os esforços que V. Ex.^a se tem dignado de empregar em favor da via-ferrea da Regoa a Chaves.

O presidente da camara,
Cunha Monteiro

Dr. Philippe de Moura, Deputado da Nação—Lisboa

Interpreto dos sentimentos de gratidão dos habitantes d'esta circumscripção municipal agradeço profundamente a V. Ex.^a os esforços que tem empregado em favor da via-ferrea da Regoa a Chaves.

O presidente da camara,
Cunha Monteiro

Caminho de ferro da Regoa a Chaves

TELEGRAMMAS

Do snr. Conselheiro Teixeira de Sousa, o incansavel propugnador do caminho de ferro da Regoa a Chaves, acabamos de receber o seguinte telegramma:

Lisboa, 28, ás 3^h 2^{mt}
"Voz de Chaves,, (Urgente)

Chaves

Camara deputados votou hoje nosso caminho de ferro.

Lisboa, 28, ás 2^h 52^{mt}
Presidente camara—Chaves

O projecto do caminho de ferro foi approved hoje na camara dos deputados. Conselheiro Villaça appoiou calorosamente o projecto e com elle a opposição sendo apenas impugnado por Oliveira Mattos ao qual respondeu com extraordinario brilho e vigor defendendo o projecto o ministro da marinha.

Está cumprida a promessa do nosso illustre chefe politico!

O caminho de ferro é um facto e toda a gloria de tal se conseguir recahe por inteiro sobre a distinctissima individualidade do nosso querido chefe snr. Conselheiro Teixeira de Sousa.

Hurrah! pelo concelho de Chaves!

Hurrah! pelo Conselheiro Teixeira de Sousa!

CAMINHO DE FERRO

Estampamos na *Voz de Chaves* d'hoje os dois supplementos que há dias fizemos destribuir pelos habitantes da villa e tambem nas povoações do concelho.

Era um dever por mais de um motivo imposto á nossa consciencia, á nossa gratidão.

Consciencia de bem servir os interesses do municipio de Chaves lutando por todas as fórmias pelo seu engrandecimento e progresso.

Gratidão por esse homem de limpido caracter, de talento brilhante, de alma devotada e sã que impoz como um dos seus deveres essenciaes como homem e como politico o de propugnar pelo grande melhoramento que poderosamente influe nos destinos do nosso districto e do nosso concelho.

E esse homem de lealdade inequalavel e de inteireza fé é o conselheiro Teixeira de Souza, illustre ministro da marinha e prestigioso e dedicado chefe do partido regenerador de Chaves.

Póde a inveja malsinar as mais nobres intenções,

póde a paixão politica empanar o juizo recto de julgadores, mas a consciencia, essa, desaffrontada dos prejuizos da paixão facciosa, hade conhecer que é ao conselheiro Teixeira de Souza que se deve, indistinctivamente, só a elle, a sanção parlamentar para a sustiprema, justissima aspiração, de todos nós.
E' hoje um facto.

Foi votado o projecto na camara dos deputados e estamos certos que a camara alta não regateará o seu voto favoravel á proposta governamental.

E como se não houvesse tanta próva, evidentissima, da cooperação exclusiva, disvellada do illustre estadista sr. conselheiro Teixeira de Souza, bastava o sobresalto dos nossos comprouvianos de Bragança que só do estorvo, da opposição, — que não havia — do nobre ministro julgavam o mallogro do ambicionado melhoramento para o seu districto.

Mas, felizmente, que tudo se resolveu em bem: as duas capitães do districto transmontano, os povos da provincia de historica tradição bizarra e cavalheiro-

sa, serão brevemente dotados dos beneficios da viação accelerada.

Portanto todos nós, livres de paixões partidarias que presentemente maculariam a grande obra em que pomos o resurgimento e progresso do nosso liquorado torrão, sem preocupações e na convicção de traduzirmos um preito de justiça, bradamos do fundo de alma:

Hurrah! pelo conselheiro Teixeira de Souza!

Hurrah! pelas prosperidades do nosso concelho!

TELEGRAMMAS

Depois de conhecida a boa nova da approvação do caminho de ferro da Regoa a Chaves, foram trocados os seguintes telegrammas:

Conselheiro Teixeira de Souza

Lisboa
"Voz de Chaves" saudou seu querido e prestigioso chefe e dedicado amigo como tenaz propugnador do mais assignalado serviço prestado ao nosso concelho.

A Redacção

Ex.^{mo} Conselheiro Teixeira de Souza

Lisboa

Em nome dos povos

d'este concelho, congratulo-me com V. Ex.^a pela approvação do nosso caminho de ferro, agradecendo mais uma vez todos os esforços, valor e dedicação de V. Ex.^a a quem região transmontana fica devendo o mais importante melhoramento.

Presidente da Camara

Cunha Monteiro

Ex.^{mo} Dr. Philippe de Moura, Deputado da Nação

Lisboa

Congratulo-me com V. Ex.^a pela approvação do caminho de ferro e agradeço em meu nome e do nosso concelho os serviços de V. Ex.^a para satisfação da maior aspiração transmontana.

Presidente da Camara

Cunha Monteiro

Presidente da Camara Municipal

Chaves

Agradeço telegramma de V. Ex.^a. O meu concurso tem justa paga na satisfação da minha consciencia. Devo informar V. Ex.^a que conselheiros Villaça, Alpoim e deputado Medeiros facilitaram a minha approvação projecto.

Teixeira de Souza

Tambem ao Ex.^{mo} con-

selheiro sr. Eduardo Villaça foi enviado o seguinte telegramma:

Por communicação do Ex.^{mo} ministro da marinha soube que V. Ex.^a tinha prestado na camara dos deputados valiosissimo apoio approvação do nosso caminho de ferro, por cujo motivo em nome de municipios sinceramente agradeço a V. Ex.^a

Identico aos srs. conselheiro José Alpoim e deputado Francisco Medeiros:

Presidente Camara Municipal

Chaves

Tive o maior prazer em colaborar em tão grandemellhoramento!

Agradeço telegramma de V. Ex.^a

Alpoim

Concurso

Como se verá do annuncio adiante publicado está aberto concurso na secretaria da camara municipal de Chaves por espaço de trinta dias contados depois da publicação do mesmo no *Diario do Governo* o lugar de secretario da mesma camara.

A VOZ DE CHAVES

Chaves, 2 de Maio de 1902

O GRANDE MELHORAMENTO CAMINHO DE FERRO DA REGOA A CHAVES

TELEGRAMMAS

Lisboa, 2, ás 4^h 44^m 1^o
Redacção "Voz de Chaves,, (Urgente)
Projecto caminho ferro acaba de ser approved camara dos pares.

Teixeira de Sousa

Lisboa, 2, ás 4^h 43^m 1^o
Presidente camara municipal (Urgente)
Projecto acaba ser approved camara dos pares.

Chaves

Teixeira de Sousa

Lisboa, 2, ás 4^h 56^m 1^o
Ex.^o Presidente camara municipal

Chaves

Camara dos pares acaba de votar proposta de lei do governo para construcção
caminho de ferro Regoa a Chaves por Villa Real. Felicito povos d'esse concelho.

Hinze Ribeiro

Hurrah! pelo conselheiro Teixeira de Sousa!

Hurrah! pelas prosperidades do concelho de Chaves!

Hurrah! por todos que se interessaram pelo importante melhoramento!

E' bem da alma, como transmontanos acima de tudo, que levantamos esses brados!

Está vencida a grande campanha á qual se prende o nosso resurgimento, todo o nosso futuro!

Não há palavras que possam manifestar o nosso entusiasmo que, estamos certos, representa os sentimentos de gratidão de todos os homens amantes da sua terra para com esse homem de grande, authentica envergadura que se chama Teixeira de Sousa!

Quando a elle nos não prendessem, pessoal e politicamente, os indossolveis laços da mais vehemente dedicação, bastava o facto de elle conseguir o grande melhoramento que hade marcar brilhantemente o nosso futuro, a nossa grandeza commercial e agricola!

Caminho de ferro da Regua a Chaves

Na sexta-feira foi approvedo pela Camara dos Pares o projecto do caminho de ferro da Regua a Chaves.

Logo que foi conhecida n'esta villa tao boa nova, subiram ao ar inumeros foguetes e uma grande multidao de povo, acompanhado de musica, percorreu as ruas saltando freneticos vivas a todos os que se empenharam em que fosse votado um melhoramento, ha tanto tempo reclamado.

Até que emfim foram satisfeitas as justas aspirações d'este povo trabalhador, que de longos annos vinha reclamando dos altos poderes não fosse tratado, como bastardo.

O desprezo a que tem sido votada a nossa bella provincia fez-nos descontentes e foi com frieza, que recebemos as primeiras noticias, relativas á apresentação do projecto.

Felizmente que as nossas previsões falharam, sendo o projecto approvedo em condições, que dão a quasi certeza de ser levado á effecto, pela garantia do juro do capital a empregar em tal empreendimento.

Hoara a todos aquelles que, sem distincção de politica, concorreram para a realisação das nossas justas aspirações economicas, que a ninguem prejudicam.

Transcrevemos em seguida os discursos proferidos nas duas camaras, respeitantes a este importantissimo melhoramento:

O sr. conselheiro Eduardo Villaça.— Concorda em absoluto com o projecto em discussão: Ninguem mais do que elle reconhece a necessidade de se proceder á construcção das linhas fereas de Traz-os-Montes, as quaes irão servir regiões feracissimas e promover o desenvolvimento economico d'uma das mais nobres e formosas provincias de Portugal. Villa Real e Bragança são as duas unicas capitães de districto toda não ligadas pelo caminho de ferro o resto do palz. Todavia, apesar do altissimo interesse que tem pelo melhoramento em questão e da justiça incontestavel que reconhece n'elle, das circumstancias actuaes do palz, hesitaria em discutir a opportunidade do projecto se ella por ventura

trouxesse algum encargo para o palz. Succede, porém, que a somma necessária para o pagamento da garantia do juro, é retirada do fundo especial de caminhos de ferro collocado independentemente do orçamento por iniciativa do ultimo ministerio progressista, e qua, por isso mesmo, o thesouro nacional gravame sofre com a approvação da utilissima medida. Nestas circumstancias, em seu nome e em nome da minoria progressista, tem verdadeira satisfação e profundo prazer em dar o seu voto ao projecto. (Applausos de ambos os lados da camara).

Seguidamente o illustrado parlamentar manda para a meza uma proposta limitando o prazo em que deve ser posta em execução a authorisação a que se refere o projecto. Esse prazo será de sessenta dias a contar da publicação do respectivo decreto no *Diario do Governo*. O sr. Villaça, a propósito do projecto, que se diz que approvou de ensajo para accountar, e idem, menciona os valiosos serviços prestados á provincia de Traz-os-Montes pelo thesouro que rido, director, seu dilecto amigo. Em 1 de junho de 1888, Emydio Navarro apresentou ao parlamento a sua proposta de lei relativa á linha de ferro viaria do norte do Mondego em que estavam comprehendidas as linhas de Bragança e da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira. E termina o seu primoroso discurso com as proprias palavras escriptas pela penha subleto de Emydio Navarro no final do brilhante relatório d'essa proposta de lei. «Cio sperando todos, fora de preoccupações partidarias, na realisação d'estes melhoramentos, trabalharemos pelo engrandecimento e pela emancipação economica da nossa querida patria, e de todos no item por filhos do paiz».

O ministro das Obras Publicas.— Será muito breve porque ninguem impunhou o projecto. A circumstancia dos caminhos de ferro é indispensavel á vida economica do palz como a circulação do sangue é indispensavel ao organismo humano. Lembra o sr. Vargas o passivo systema das concessões de linhas ferreas, antes das providencias que tomou sobre o assumpto, obrigando os concessionarios a entrar com os depósitos respectivos para garantia dos seus contractos e marcando-lhes prazos para o começo execução d'esses mesmos contractos. Quanto ao systema da garantia de juro, a que o sr. Villaça se referiu, é perfeitamente defensavel, sobretudo quando, como agora, se trata de caminhos de ferro, que vão ser tributarios de linhas do estado e qua, por isso mesmo, darão a estas linhas um notavel desenvolvimento economico. O sr. Vargas espalha-se ainda em outras considerações de caracter geral sobre o assumpto.

O ministro da Marinha.— Consta-lhe-se com a provincia de Traz-os-Montes pelo projecto de lei em discussão. A sua vida pôde dizer-se que foi iniciada por uma intervenção a favor da construcção das linhas ferreas transmontanas. Tem sido sempre seu parecer que o caminho de ferro Valle do Corgo, e o caminho de ferro de Mirandella a Bragança, deviam ser, conjunctos, sem que qualquer d'elles prejudicasse economicamente o ou-

tro. A provincia de Traz-os-Montes vai dar um grande serviço ao ministerio das obras publicas e a haão de la camara e ainda mais a oppoção progressista pela sua attitudão de hoje. Deve agora levantar a accoção de inoportunidade que o sr. Oliveira Mattos vibrou ao projecto por motivo de approvação recente do convenio. O sr. Oliveira Mattos foi abso-lutamente injusto e infundado nas suas observações. Não o governo, a presen-taria a camara, nem o parlamento appro-valla, nem o sr. Villaça daria o seu apoio a uma medida, que trouxesse para o estado, como o sr. Oliveira Mattos pretendia fazer acreditar, um encargo annual de 100.000\$000 reis. A garantia de juro das duas linhas ferreas transmontanas, e a do fundo especial dos caminhos de ferro, que se não fosse applicada a essas linhas, se o ha a outras quaesquellas. O projecto não affeta em coisa alguma o que é lei do palz, porque a lei de 1892 separou os fundos dos caminhos de ferro do orçamento geral do estado. Elle, portanto, consideraria o dia mais feliz da sua vida politica aquelle em que referenciasse, como ministro, o decreto de construcção dos caminhos de ferro de Traz-os-Montes.

O deputado sr. Francisco José Machado.— Declara-se francamente a favor do projecto. Vae elle dotar a provincia de que é natural e que muito anda com ella, e abilitando-a em importantes e úteis que não resulta, an-ginante na despesa publica. A garantia de juro sahira do fundo especial dos caminhos de ferro, que se não for applicada aos caminhos de ferro transmontanos, se o ha em outros, e a mesma regra fere a vital importância das linhas de Traz-os-Montes.

O sr. conselheiro José Maria de Alpoim.— Da lodo o seu apoio ao projecto que quer satisfazer as legittimas aspirações d'uma provincia, a que o ligam os impulsos do seu cerebro e do coração.

O sr. conselheiro José Maria de Alpoim.— Da lodo o seu apoio ao projecto que quer satisfazer as legittimas aspirações d'uma provincia, a que o ligam os impulsos do seu cerebro e do coração.

O sr. conselheiro José Maria de Alpoim.— Da lodo o seu apoio ao projecto que quer satisfazer as legittimas aspirações d'uma provincia, a que o ligam os impulsos do seu cerebro e do coração.

O sr. conselheiro José Maria de Alpoim.— Da lodo o seu apoio ao projecto que quer satisfazer as legittimas aspirações d'uma provincia, a que o ligam os impulsos do seu cerebro e do coração.

O sr. conselheiro Eduardo Coelho.— Ve que soon a hora da justiça, e que emfim são attendidas as reclamações ha tanto tempo formuladas. Deve dizer por amor a verdade, que o sr. conselheiro Hintze Ribeiro disse e sustentou que a linha de Mirandella a Bragança se impunha de preferencia a qualquer outra. O sr. presidente do conselho diz que não se pôde combater a lei de 1892 não sob o ponto de vista de construcção, mas sob o aspecto do regimen administrativo dos caminhos de ferro.

A VOZ DE CHAVES

SEMANARIO

Sem estampilha:
Trimestre... 300 rs.
Com estampilha:
Trimestre... 400 rs.
Anual... 1200 rs.
Anual com
moeda forte. 2500 rs.

Editor: José Maria Diniz
C. Typographia Central
CHAVES

... por cada li-
... 300 rs.
... 300 rs.
... assignantes pro-
... de 20%

Toda a corresponden-
ça deve ser dirigida á
administração.

ADMINISTRAÇÃO
Rua da Talha, 313
CHAVES

Caminho de ferro da Regoa a Chaves

Esta segunda vez se honra *A Voz de Chaves* com a publicação do retrato do eminente estadista e illustre ministro da marinha sr. Conselheiro Antonio Teixeira de Souza, prestigioso chefe do partido regenerador do concelho de Chaves.

Foi a primeira quando, por El-Rei, foi chamado aos conselhos da Corôa.

É então, como soldados desvaliosos e dedicados do seu partido, quizémos assim prestar-lhe a manifestação da nossa alegria e do nosso orgulho em o termos por chefe incontestado e querido, porque as suas qualidades, tão nossas conhecidas, foram dignamente apreciadas por quem, pairando muito alto da mesquinhez da politica, sabe com segurança apreciar os homens e as coisas.

Era um preito sincero a quem como o conselheiro Teixeira de Souza é nobilitado por generosas e limpidissimas qualidades de character e tem a aureolar-lhe toda a sua vida, quer publica quer privada, a segura satisfação de ser um homem de bem.

Hoje *A Voz de Chaves* sublimando, se mais é possível, na absoluta dedicação que lhe tributa apresenta aos seus amigos o retrato desse homem que consumencia em subdissimo grau todas as altas qualidades de estadista, de patriota, de amigo e de desvellado protector da provincia de que é filho, e dos mais illustres.

Foi votado em ambas as casas do parlamento o projecto do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Si sem querermos amesquichar o valor de todos os colaboradores em tal resolução não nos calla a consciencia, assim como a de todos os homens de bem, que é, indubitavelmente, ao



CONSELHEIRO ANTONIO TEIXEIRA DE SOUZA

Efficaz propugnador do nosso caminho de ferro

conselheiro Teixeira de Souza que cabe a gloria de decisivamente influir para que aquella obra—inicio do resurgimento e progresso do nosso concelho—seja hoje um facto.

Na historia dos povos, como na das familias, há epochas que se classificam pelo nome de um homem.

É o homem n'este caso subentende-se ou pelo valor, pela bravura, pelo talento, sempre pelo character, em que as suas qualidades predominam e se perpetuam.

Assim podemos dizer da epocha feliz em que na his-

toria do concelho de Chaves é inscripto o nome de Teixeira de Souza, pois que a elle ficam indissolvelmente ligados os primeiros traços que marcarão ao nosso futuro economico, commercial e agrícola, um largo caminho de brilhantes aspirações e successos.

Se em nosso meio estivesse estabelecido o uso da liberal Inglaterra para com os seus filhos directos bem poderia o concelho de Chaves inscrever o nome de Antonio Teixeira de Souza como seu cidadão, pois se a consideração tocava a sua alma tão prodiga de gene-

rosidades como desprendida de galardãos officiaes, é bem certo que o maior galardão sobre nós recahiria, pois nenhum filho, como este, adoptivo, tanto fez em bem de todos nós, da nossa grandeza e do nosso futuro.

Não é de feito a lisongerias o seu animo, como não sabemos mentir aquelles a quem devemos consideração e estima.

Mas é certo que a ninguém, como a elle, a nossa terra é credora de maior e mais assignalado serviço.

Bem podemos, pois, ensinar a nossos filhos, aquelles

les a quem mais hade sorrir o progresso da nossa terra, que o nome de Teixeira de Souza deverá insculpir-se-lhes nos corações e nos espiritos como sendo o precursor de todas as nossas prosperidades.

Por isso *A Voz de Chaves* orgulhando-se mais uma vez de gravar nas suas paginas o retrato e o nome de Teixeira de Souza, considera que interpetra o sentir de todos os homens bons que sabem ser gratos e justos.

OS PRECEDENTES

Vão muito summariamente e porque de todos são conhecidos os esforços feitos em diversas epochas por muitos individuos de diferentes parcialidades e todos animados dos melhores desejos.

É certo que quando Antunes Guerreiro foi deputado se pensou no assumpto, o que parecia mais viavel sabendo-se que as condições de protecção do thesouro eram certamente mais desafogadas do que hoje.

O sr. Antonio Sarmiento, distincto engenheiro director das obras publicas do districto, tambem como deputado muito se interessou e tanto que no chamado *anello ferroviario* ao norte do Mondego, da iniciativa d'esse brilhantissimo talento do então ministro Emygdio Navarro, era elle o relator da commissão respectiva.

Mas o que é certo, todavia, é que de addiamento em addiamento, de esperanza em esperanza, e, em geral, desanimado em desanimado, quem conservou sempre a tenaz preoccupação de que o nosso caminho de ferro seria um facto, foi o illustre estadista sr. conselheiro Teixeira de Souza.

Remontando ao passado vemos que no *Districto de Villa Real*, órgão regenerador, em 16 de abril de 1880 — há precisamente dezassete annos da approvação na camera dos deputados! — escrevia o sr. dr. Teixeira de Souza, n'um longo artigo, a proposta do caminho de ferro.

«E' tempo de se acabar por uma vez com o melindre politico, que

8 - 5 - 1902

Um nelatos preferio ser aos interesses de Villa Real.

Esses intuitos politicos são uma injuria cuspi da na face dos que da melhor haia se sacrificam o seu tempo e os seus interesses aos interesses d'esta terra.

E n'esse mesmo anno, diz o actual *Districto de Villa Real*:

«Torna-se mais vehemente para os pontos conterranens, a ambição legitima do caminho de ferro de Valle do Corço.

Todos os partidos se congregaram para o triumpho d'um direito sagrado.

Já n'esse tempo, representando o partido regenerador, o actual ministro da marinha, era o porta bandeira da nossa caminha de ferro, quer sendo membro de commissões, quer fallando em reuniões publicas, já escrevendo inflammas artigos de criteriosa propaganda, como tu lo se vê das collecções d'este jornal, desde 1895 a 1898.

Já n'esse tempo, se proclamava, como na previsão dos acontecimentos, a necessidade de seguir, firme e obstinadamente, um caminho direito e desassombrado.

Por este aserto sôr incontestavel, é que o sr. Conselheiro Teixeira de Souza, quando em 1888, depois de muitas instancias suas, o ministro das obras Publicas, sr. Augusto José de Cunha, trouxe á discussão da camara dos deputados o respectivo projecto, quiz apresentar uma proposta, tornando obrigatoria a construção do nosso caminho de ferro, dando o caso de, dentro de terminado prazo, a não realizarem os concessionarios, e sendo estes indemnizados.

Por não podermos contar com o futuro como coisa nossa, é que o sr. Conselheiro Teixeira de Souza, na sessão parlamentar de 1899, quando se discutia o projecto d'este caminho de ferro, conseguiu, além d'uma providencia fixadora do prazo da concessão, a approvação do seguinte additamento:

«Que nas linhas do Estado a construir sejam incluídas aquellas que hajam sido concedidas e cuja concessão calucasse ou venha a caducar.»

Este additamento destinou-se effiçamente a salvar o caminho de ferro de Valle do Corço, e mo está plenamente justificado, pois, se a respectiva concessão, não caducou, pela differença de alguns dias, por haver prescripto, caducou por annullação, dadas as insuperaveis difficuldades dos concessionarios, alias, em hora tarde, dignamente confessadas em documento publico.

Chegamos agora ao zenith da questão.

O sr. Conselheiro Teixeira de Souza, como membro do governo, e membro reconhecido lamente preponderante, convenceu-se, como é convencimento de toda a gente sensata, que se o caminho de ferro não se convertesse agora em realidade visivel, palpavel, não se converteria nunca; não queirou a cadais dos seus discursos manifestos, dos seus serviços e erantes, em prol do consequimento d'esse grandioso factor do nosso progresso, da nossa riqueza; não se esqueceu de que era do districto de Villa Real: abanionaria o seu logar no ministerio, se o projecto do caminho de ferro da Regua a Chaves não fosse apresentado conjunctamente com o do caminho de ferro de Bragança.

E' que, se assim não acontecesse, nós estaríamos perdidos!

Ilão de reconhecê-lo todos quantos deixam o exame superficial dos factos, para se dedicarem á profunda investigação das suas causas e das suas consequencias.

N'esta circumstancia essencial se explica a campanha do partido progressista de Bragança contra o sr. Conselheiro Teixeira de Souza; n'esta circumstancia se explica a attitudão do sr. Eduardo Coelho, na Camara dos pares, pugando pela deslignação dos dois projectos, e extrahindo a reunião, n'um só diploma, a concessão para abrir concurso e a julicar o caminho de ferro da Regua a Chaves com a approvação do contracto feito relativamente ao de Bragança; n'esta circumstancia se explicam ainda os artigos das *Novidades* escriptos no mesmo sentido.

O sr. Conselheiro Teixeira de Souza, ao contrario do que o accusam os diáculos de Bragança, não obsteu nunca ao caminho de ferro d'aquelle districto, mas somente quiz

que este se conjugasse com o nosso. Declarou-o S. Ex.ª no parlamento, sem deixar duvidas.

E teremos o caminho de ferro, devido á intervenção decisiva do sr. Conselheiro Teixeira de Souza, que pôe a sua pasta de ministro sobre a realisacão do nosso desejo antigo e supremo, sobre o progresso e a felicidade do districto de Villa Real.

Já não pôle e nem deve haver duvidas, devonhamos.

O caminho de ferro *que se fazer-se.*

O INTRANSIGENTE

11 de maio de 1902

CAMINHO DE FERRO

Que a historia, fique enriquecida com mais o nosso depoimento. Tem-se escripto tanto diatribes, calumnias, elogios, — tem-se comido tantos jantares e bebido a locomotiva, que ha de talhar os campos transmontanos, que a confuzão fez-se no espirito esclarecido do leitor e a historia ficaria nebulosa sem alguns raios de luz, que vamos fornecer-lhe.

A camara dos deputados e depois a camara dos pares approvaram a construcção das linhas ferreas de Mirandella a Bragança e da Régua a Chaves.

Quem conseguiu essa approvação com garantia de juro?

Ninguém!

Todos?

Expliquemo-nos, porque o leitor está a julgar das nossas palavras um contrasenso. Vamos á historia, como é justo que se faça, sem paixões partidarias, cortando frio, imparcialmente. E o que vamos dizer ninguem ósará desmentil-o sem que a consciencia (os que a tiverem) proteste:

Comecemos pelos visinhos.

São sabidas as rivalidades entre o sr. Abilio Beça, governador civil de Bragança, e o sr. Teixeira de Souza, ministro da marinha. Ambos pretendem o pennacho da chefia politica d'aquelle districto.

Para bem o firmar no seu chapéu de governador civil o sr. Abilio Beça pediu ao governo que fizesse approvar, com garantia de juro, o caminho de ferro de Mirandella a Bragança. O sr. Teixeira de Souza contrariou vivamente os desejos do odiado rival, e o governo quedou-se silencioso, nem que sim, nem que não. E o sr. Abilio Beça estava vencido. Repentinamente, *O Jornal* emprenhou uma viva campanha em favor dos caminhos de ferro transmontanos, em artigos escriptos por um ministro de estado progressista, accusando o governo de não querer

apresentar ao parlamento o projecto de lei, que não seria mudado por ninguém.

Era pessima a situação do governo em face d'essa declaração auctorisada pelo nobre chefe do partido progressista. O sr. Abilio Beça voltou a carga. Se o partido progressista defendia na sua imprensa a approvação das linhas ferreas, que obstaculos havia ainda? Um só: o sr. Teixeira de Souza. Entrou na campanha, as *Novidades*, e o seu illustre redactor declara, que ou o governo apresentava as cortes o projecto das linhas ferreas transmontanas ou o projecto era descartadamente. O sr. Teixeira de Souza abandonado pelo brillante jornalista, ficou só com os seus odios. Muitos los odios, mas pôndo o valor e a energia e aproveitar as boas vontades de todos.

Os concelho do districto de Bragança ameaçam com uma insurreição, mandam para Lisboa telegrammas fumegantes de ira. Em Lisboa, o nosso querido amigo sr. conselheiro Eduardo Coelho e o sr. Abilio Beça, trucidam os ferradeiros cartuchos. O governo está disposto já á construcção da linha de Bragança, mas ha de ser approvada conjuntamente a da Régua a Chaves. Era ainda a intriga, era o proposito de annular as duas. Desejava isso o sr. Teixeira de Souza. Servia-se da de Villa Real para inutilisar a de Bragança.

Mas como os planos mais habilmente architectados tem um defeito diverso do que se espera e premedita! A imprensa redobra de energia, o districto de Bragança ergue-se justamente indignado, e o governo é compellido a levar ao parlamento o projecto das duas linhas ferreas.

O momento não podia ser peor, discutia-se o convenio e proclamavam-se economias.

Viesse a voz d'um grande caracter, d'um superior homem de bem dizer ao governo que devia ser approvado o projecto, para que o paiz não protestasse, para que a

opinião publica se convencesse das altas necessidades d'esta despro-

tegida provincia.

E foi então que o nosso illustre amigo sr. conselheiro Eduardo Vil-

laga pôde a palavra em defesa do projecto. A batalha estava ganha.

Fallou aquelle que tão querido é de todos, que tem uma vida honestissima, que se advoga economias? E porque era justo o que se fazia. Uma voz só protestou, ainda

mas não podia atalar o discurso do sr. conselheiro Eduardo Villaga, foi como folha perdida na corrente

rocando pelo rochedo fortemente engravado na margem. O sr. Beça

nosso prezado amigo não fallou o projecto tinha na mão a historia

de tudo e a historia, valendo a palavra

para mais que diz não mentiras para fins politicos, que peitue

cem ás paginas dos reportorios em secção de aneddotas.

A quem devemos pois a approvação das linhas ferreas transmontanas?

Aos seguintes: sr. Abilio Beça,

Eduardo Coelho, Eduardo Villaga,

as *Novidades*, ao *Jornal* e ao sr. Teixeira de Souza.

Não esqueçam os que nós ídem que o districto de Villa Real ficou devendo ao de Bragança a linha ferrea se se fizer.

Caminho de ferro da Regua a Chaves

Proposta de lei

Artigo 1.º O governo poderá applicar parte do fundo especial dos caminhos de ferro do estado, existente, nos termos da lei de 14 de julho de 1899, aos encargos da construção e exploração dos caminhos de ferro de Mirandella a Bragança e da Regua, por Villa Real e Chaves, á fronteira, contrahidos, sob a fórma de garantia de juro, nos termos da presente lei.

Art. 2.º E' approvedo e confirmado, na parte que depende do sancção legislativa, o contracto de 10 de abril do corrente anno, que vai junto á presente lei e d'ella faz parte, celebrado entre o governo e João Lopes da Cruz, para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

§ unico. Fica o governo autorizado a prescrever as regras que devam ser seguidas nos processos arbitraes a que se refere o art. 78.º do mesmo contracto.

Art. 3.º E' autorisado o governo:

1.º A solicitar a assistencia requerida por Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral da concessão do caminho de ferro da Regua por Chaves e Villa Real á fronteira, que lha foi feita nos termos da carta de 7 de julho de 1896, por alvará de 10 de outubro de 1901, e a restituir aos mesmos concessionarios o depósito de 10:000:000, feito nos termos da clausula 54.ª do mesmo alvará.

2.º Ajudicar em hasta publica e precedendo concurso aberto na conformidade das bases annexas, que fazem parte integrante d'esta lei, a construção e exploração do referido caminho de ferro.

Art. 4.º As importancias das garantias de juro, saídas do fundo especial de caminhos de ferro do Estado, que em virtude do aumento da receita líquida das linhas

a que se refere o artigo 1.º da presente lei, forem reembolsadas pelas empresas concessionarias, revertendo a favor do mesmo fundo especial, como restituição do pagamento feito.

Bases da autorisacão concedida pelo governo para ajudicacão da construção e exploração do caminho de ferro da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira

1.º A exploração sera concedida pelo espaço de noventa e nove annos a contar da data da assignatura do respectivo contracto.

2.º O prazo do contracto sera de noventa dias.

3.º Os licitantes serao obrigados ao deposito prévio de 5:000:000 reis que sera elevadissimo 10:000:000, a qual sera adjudicada a concessão.

4.º As clausulas e condições da concessão serao as do contracto provisório de 10 de abril do corrente anno para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, modificadas em harmonia com as prescripções das presentes bases.

5.º A linha sera dividida nas seguintes seções:

1.º De Villa Real a Regua e de Regua a Villa Real.

2.º De Villa Real a Villa Ponce de Aguiar.

3.º De Villa Ponce de Aguiar a Vidago.

4.º De Vidago a Chaves.

5.º De Chaves á fronteira.

6.º Os prazos para apresentacão dos projectos serao, a contar da data do contracto:

a) Seis mezas para a 1.ª seccão.

b) Um anno para a 2.ª e 3.ª seccões.

c) Desoito mezas para a 4.ª seccão.

d) O prazo relativo á 5.ª seccão sera de seis mezas, a contar da data da communicação do concessionario do ponto de partida na fronteira, escolhido por accordo

entre os governos portuguez e hespanhol.

7.º Os trabalhos de construccão de cada seccão deverao comecar no prazo de noventa dias, a contar da data da publicacão no Diario do Governo, da portaria que approvare o respectivo projecto, devendo estar concluidos no fim de tres annos os da 1.ª e 2.ª seccões, e de quatro os da 3.ª e 4.ª seccões, a contar das mesmas datas.

8.º A construccão da 5.ª seccão poderá ser ainda até que em Hespanha se proceda á construccão da linha que deve ligar-se com este caminho de ferro.

9.º O governo poderá autorisar que em virtude da excepcional difficuldade de construccão o raio minimo das curvas decaia a 10 metros e o limite maximo das pondeiras se eleva a 25 milímetros.

10.º O governo garante á empresa adjudicataria o comprimento do rendimento liquido annual até 4 e meio por cento em relacão ao custo kilometrico da linha, da estipulado no contracto, com exclusão do material circulante.

11.º A licitacão versará sobre a quantia em que é computada para os effeitos da garantia o custo kilometrico da linha, que não poderá exceder o de 28:000:000 de reis, tomndo para base da licitacão.

12.º A linha sera dividida, para os effeitos da liquidacão provisoria da garantia de juro, em fauces de extensão não inferior a 20 kilometros, na 1.ª seccão, e as 10 seguintes, que poderão ser successivamente abortos á exploração a partir da

A VOZ DE CHAVES

Quinta-feira, 22 de Maio de 1902

Caminho de ferro

O *Progresso do Norte*, oração do centro progressista de Villa Real, descreve os festejos no seu último numero, e por tal forma, que vamos reproduzir essa descripção:

Na sexta-feira da semana finda foi approvada na Camara dos Pares a proposta de lei, que autorisa o governo a abrir concurso, mediante fiança de juro pelo Estado, para a construção e exploração do caminho de ferro da Regoa por Villa Real a Chaves.

Esta boa noticia, que o telegraph nos trouxe na tarde do mesmo dia, produziu o maior entusiasmo e indescriptivel regosijo, sahendo depois para a rua a fanfara do Azyle Escola e queimando-se grande numero de foguetes.

No domingo, porém, é que tiveram lugar importantes manifestações do povo de Villa Real. Das quatro para ás cinco horas da tarde d'esse dia entraram n'esta villa tres bandas de musica, que a breve trecho eram acompanhadas por uma extraordinaria multidão, composta de individuos de todas as classes sociais e de todas as côres politicas, parando em frente das casas de todos os politicos em evidencia, regeneradores e progressistas, e de todos aquelles que, afastados das lides politicas, prestaram valiosos e incontestaveis serviços em beneficio da causa justa e santa, que, seguindo cremos, entrou agora n'uma phase satisfactoria, decisiva, e pela qual ha longos annos trabalhavam os villarealenses e os seus amigos e protectores.

Como era de esperar, essas manifestações nada, absolutamente nada, tiveram de politica, sendo-nos deveras agradavel consignar este facto como prova irrefragavel, de que não ha n'esta villa, quem a sério regateie louvores não só a todos quantos, progressistas e regeneradores, concorreram para que na presente sessão legislativa fosse approvada a referida proposta de lei, como tambem aos que anteriormente trabalhavam para que os poderes publicos nos attendessem e fizessem justiça, decretando a construcção do caminho de ferro da Regoa a Villa Real e Chaves.

Entre essa numerosa multidão que no domingo percorreu as ruas de Villa Real viam-se, como já dissemos, individuos de todas as côres politicas e, não devemos occultar o, foi com intimo jubilo que lhes ouvimos acclamar indistinctamente o Ministro das Obras Publicas, Teixeira de Souza, Antonio d'Azvedo, Conde de Villa Real, deputados Villaca, Alpoim, Medeiros e Nogueira, de mistura com os mais calorosos vixas ao povo de Villa Real e aos seus verdadeiros amigos.

Na travessa de S. Paulo e á porta da typographia da *Imprensa Moderna*, onde este jornal se imprime, foi igualmente saudada a Redacção d'«O Progresso do Norte», o que nos sempre agradecer com muito reconhecimento.

CAMINHO DE FERRO

Ao nosso distincto collega *La Opinion de Verin* (Hespanha) pedimos venia para transcrever o seguinte artigo que insere no seu ultimo numero:

Fazendo votos por as aspirações do collega e da região que tão dedicadamente defende agradecemos tambem as palavras de boa e amigavel visinhança que dirige aos nossos compatriotas e cooperadores no grande melhoramento que em breve começará os seus trabalhos.

Um dos assumptos que hoje mais preoccupa toda esta região é, sem duvida, a construcção da linha ferrea da Regoa á fronteira portugueza, passando por Villa Real, Villa Pouca d'Aguiar, Vidago e Chaves.

Enão pode estranhar-se que, como os povos visinhos, nós, os que vivemos n'este desprotegido talhão da Hespánha, nos entusiasmemos tambem com a realisacção d'este formoso projecto por isso que uns e outros seremos mais ou menos beneficiados.

Os jornaes do reino visinho celebram esse facto e dedicam entusiasmaticos artigos aos srs. Teixeira de Souza, Eduardo Villaca, Eduardo Coelho, José Beça que consideram como verdadeiros campeões da concessão aos quaes se deve, indubitavelmente, o chegar-se a realizar o caminho de ferro transmontano, há tanto ambitionado e que resolve um importantissimo problema para toda aquella região.

Se Portugal celebra entusiasmaticamente tão fausto acontecimento não deve a nós sermos indifferente pois que a elle está ligado o grande desenvolvimento do nosso valle, e devemos considerar o triumpho dos flavienses como nosso proprio triumpho, porque é indiscutivel que chegada a linha ferrea a Villa Verde, da Raja ao nosso commercio adquire um mais amplo desenvolvimento, augmentará os seus rendimentos que, devido ao afastamento em que nos encontramos desde que está em exploracção a linha do Norte, têm diminuido consideravelmente com grande prejuizo da nossa producção vinicola e da riqueza da nossa região.

Perdida a esperanca da nossa linha de Orense á fronteira, tantas vezes estudada, de novo renasce em nós a esperanca de podermos entrar no concerto dos demais povos, pondo-nos em perfeita e rapida communicacção com elles, pois é sabido que chegada ás nossas portas a linha ferrea portugueza é manifestamente mais accessivel a realisacção do nosso projecto, porque será mais evidente a necessidade, olhando o assumpto pelo prisma racional de que a companhia exploradora dos caminhos ferros do Norte hade ver a conveniencia de construir a linha de Orense e Fezes, para entroncar com o caminho de ferro do Douro.

O primeiro passo está dado e com garantias de exito; talvez d'elle dependa a realisacção das nossas aspirações.

Não terminaremos este modesto artigo sem antes dedicar o nosso applauso a todos os

individuos que contribuiram com seus esforços para a realisacção de tão grandes beneficios, pondo ao serviço dos povos toda a sua influencia e abandonando a ideia partidaria para consagrar-a inteiramente, ao bem commum.

Tão altos objectivos, bem merecem ser coroados pelo agradecimento dos seus concidadãos e das pessoas que consideram com desinteresse o progresso da região em que vivem.

Sabbado 31 de Maio de 1902

Caminho de ferro

Já foi decretado que do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado seja retirada, annualmente, a parte necessaria para occorrer aos encargos da construcção e exploracção do caminho de ferro da Regua a Chaves.

Quinta-feira, 12 de Junho de 1902

Caminho de ferro

O *Diario* publica hoje as cartas de lei, mandando abrir concurso para a construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves e approvando o contracto da linha de Mirandella a Bragança, constando que o annuncio do concurso sera publicado em breve.

A VOZ DE CHAVES

CAMINHO DE FERRO

O *Diário do Governo* de quinta-feira ultima publicou o projecto que se refere ao caminho de ferro da Regoa a Chaves, o mais justo e importante melhoramento por que ha muito aspiram e se julgam credores os povos d'esta região.

O projecto é do theor seguinte:

Artigo 1.º Do fundo, especial dos caminhos de ferro do Estado, existente nos termos da lei de 14 de julho de 1899, poderá ser retirada annualmente a parte necessaria para occorrer aos encargos da construção e exploração dos caminhos de ferro de Mirandella a Bragança e da Regoa por Villa Real e Chaves, a fronteira, contrahidos sob a forma de garantia de juro, nos termos da presente lei.

Art. 3.º E' auctorisado o governo:

1.º A aceitar a desistencia requerida por Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral da concessão do caminho de ferro da Regoa por Chaves e Villa Real a fronteira, que lhe foi feita nos termos da carta de lei de 7 de julho de 1898, por alvará de 10 de outubro de 1901, e a restituir aos mesmos concessionarios o deposito de reis 10.000.000, feito nos termos da clausula 54.ª do mesmo alvará, sem direito a indemnização alguma por despesas de qualquer natureza que hajam feito;

2.º A adjudicar em hasta publica e precedendo concurso aberto na conformidade das bases annexas, que fazem parte integrante d'esta lei, a construção e exploração do referido caminho de ferro.

§ unico. O concurso a que se refere o n.º 2.º d'este artigo abrir-se-ha dentro do prazo de sessenta dias, contado da data da publicação da presente lei.

Art. 4.º As importancias das garantias de juro, sahidas do fundo especial de Caminhos de Ferro do Estado, que em virtude do augmento da receita liquida das linhas a que se refere o artigo 1.º da presente lei, forem reembolsadas pelas empresas concessionarias, reverterão a favor do mesmo fundo especial, como restituição do adeantamento feito.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e a execução

da presente lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contem.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios Ecclesiasticos e de justiça, de Fazenda e interino dos Estrangeiros, e das Obras Publicas, Commercio e Industria, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, aos 24 de maio de 1902.—EL-REI, com rubrica e guarda.—Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro—Arthur Alberto de Campos Henriques—Fernando Mallozo dos Santos—Manoel Francisco de Vargas.—(Logar do sello grande das armas reaes.)

Carta de lei pela qual Vossa Magestade, tendo sancionado o decreto das Côrtes Geraes de 2 de maio de 1902, que auctorisa o Governo a retirar annualmente do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, existente nos termos da lei de 14 de julho de 1899, a parte necessaria para occorrer aos encargos da construção e exploração dos Caminhos de Ferro de Mirandella a Bragança e da Regoa, por Villa Real e Chaves, a fronteira, contrahidos sob a forma de garantia de juro, e a tomar outras providencias para a execução do mesmo decreto, o manda cumprir e guardar como n'elle se contem, pela forma retro declarada.

Para Vossa Magestade ver.—Carlos Augusto Elbling a fez.

Bases da auctorização concedida ao Governo para a adjudicação e exploração do caminho de ferro da Regoa por Villa Real e Chaves a fronteira.

1.ª A concessão para a construção e exploração será feita pelo espaço de noventa e nove annos, a contar da data da assignatura do respectivo contrato.

2.ª O prazo do concurso será de noventa dias.

3.ª Os licitantes serão obrigados ao deposito prévio de 5.000.000 reis que será elevado a 10.000.000 reis pelo licitante ao qual for adjudicada a concessão.

4.ª As clausulas e condições da concessão serão as do contrato provisório de 19 de abril do corrente anno, para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, modificadas em harmonia com as prescrições das presentes bases.

5.ª A linha será dividida nas seguintes secções:

1.ª Da estação da Regoa, na linha do Douro, Villa Real;

2.ª De Villa Real a Villa

Pouca d'Aguiar;

3.ª De Villa Pouca d'Aguiar a Vidago;

4.ª De Vidago a Chaves;

5.ª De Chaves a fronteira.

a) Os prazos para a apresentação dos projectos, serão a contar da data do contracto: Seis mezes para a 1.ª secção; e para a 2.ª e 3.ª secções;

Desoito mezes para a 4.ª secção.

O prazo relativo a 5.ª secção será de seis mezes, contados da data da communicação, ao concessionario, do ponto de passagem na fronteira, escolhido por accordo entre os Governos Portuguez e Hespanhol.

b) Os trabalhos de construção de cada secção deverão começar no prazo de noventa dias, a contar da data da publicação, no *Diário do Governo*, da portaria que approvar o respectivo projecto, devendo estar concluidas no fim de tres annos da 1.ª e 2.ª secções, e de quatro os da 3.ª e 4.ª secções, a contar das mesmas datas.

c) A construção da 5.ª secção poderá ser addida até que em Hespanha se proceda á construção da linha que deve ligar-se com este caminho de ferro.

Servirão de base aos estudos as directrizes seguidas nos projectos de 1888 e de 1897.

O Governo poderá auctorisar que em troços de excepcional difficuldade, de construção o raio minimo das curvas desça a 100 metros e o limite maximo das pendentes se eleve a 25 milímetros.

6.ª O Governo garante á empresa adjudicataria o complemento do rendimento liquido annual até 2.ª por cento em relação ao custo kilometrico da linha, estipulado no contracto, com exclusão do material circulante.

7.ª A licitação versará sobre a quantia em que é cotado para os effeitos da garantia e custo kilometrico da linha, que não poderá exceder o de 26.000.000, tomado para base de licitação.

8.ª A linha será dividida, para os effeitos da liquidación provisoria da garantia do juro, em lanços de extensão não inferior a 20 kilometros na 1.ª secção e a 10 nas seguintes, que poderão ser successivamente abertos á exploração a partir da Regoa, mediante previa approvação do Governo.

Paço, aos 24 de maio de 1902.—Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro—Arthur Alberto de Campos Henriques—Fernando Mallozo Santos—Manoel Francisco de Vargas.

A VOZ DE CHAVES

DE 11 DE SETEMBRO DE 1902

Caminho de ferro

Segundo informações que reputamos da melhor fonte poderemos informar os nossos leitores que o concurso para a construção da linha ferrea Rego a Chaves será muito concorrido e que embora haja alguma alteração em um ou outro ponto das condições não há receio de que os capitães desertem do grande melhoramento projectado.

DE 16 DE OUTUBRO DE 1902

Caminho de ferro

Do nosso distincto collega *Povo do Norte* transcrevemos os seguintes trechos de uma local:

«Termina a 5 de novembro o prazo do concurso aberto no ministerio das obras publicas para adjudicação da construção e exploração do novo caminho de ferro.

Como temos dito, não é crível que appareçam adjudicatarios para a linha, a não ser que algum grupo de capitalistas venha a contar com a boa-vontade do governo no sentido de lhe ser deferido o pedido de poder retrahir os raios das curvas abaixo dos 136 metros estipulados como base do tracado.

Sabemos que effectivamente houve um lapso de redacção quando foram publicadas no *Diario do Governo* as condições para a adjudicação.

Mas tambem podemos informar o nosso distincto collega, que tão brilhantemente tem defendido e luctado pelo grande melhoramento, que há mais de um concorrente, resultando todavia a condição relativa aos raios das curvas, e sabemos, por fim, que será adjudicada a concessão ficando dependente do parlamento, com cuja approvação se conta, sendo este um dos primeiros projectos a discutir, as alterações a fazer nas bases já publicadas, alterações que estavam na mente dos ministros interessados.

Por nossa parte temos plena confiança no grande melhoramento, confiança que um futuro proximo confirmará.

DE 30 DE OUTUBRO DE 1902

Caminho de ferro

Informam jornaes da capital, que no concurso para adjudicação do caminho de ferro da Rego a Chaves no proximo dia 5 de novembro apresenta proposta para a construção a respeitabilissima casa bancaria de Lisboa, Fonseca, Santos & Vianna, de sociedade com um grupo belga.

Além das fidedignas informações que varias vezes temos interido, nada mais podemos avançar sobre o importantissimo assumpto.

O INTRANSIGENTE

6 de novembro de 1902

Caminho de ferro

No dia 5 do corrente realisou-se a praça para a adjudicação da construcção do caminho de ferro da Regua a Chaves.

De todas as propostas apresentadas, que foram quatro, a mais vantajosa foi a do sr. João Lopes da Cruz, que foi o unico que accetou todas as condições do concurso.

O sr. João Lopes da Cruz é tambem o adjudicatario do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

Affirma-se que o sr. João Lopes da Cruz tem o apoio financeiro de um importante grupo estrangeiro.

Oxalá assim seja. Que em breve comecem os trabalhos, são essas as nossas maiores aspirações.

14 de dezembro de 1902

Caminho de ferro

A «Voz de Chaves» tem-se encheido de levar aos quatro cantos do mundo, se é que lá chega, os mais incensados elogios no procedimento do governo, o qual foi de ter reduzido o prazo autorisado para o 2.º concurso do caminho de ferro da Regua a Chaves.

Isto está-lhe na massa do sangue e por isso julgamos muito desculpaveis taes elogios.

Cita opiniões individuaes, aponta um ou outro jornal em defeza do governo, mas nada d'isto representa a expressão sincera, o sentir verdadeiro da opinião geral.

Espanialho da moralidade e correativas suspições, é a phrase com que começa um dos seus artigos.

Esta phrase, porém, caracteriza, e perfeitamente, quem a profere.

Mimoseia igualmente os progressistas com outros epithetos de igual força.

Nem menos era de esperar.

O escriptor (!) moralista chama-lhes puritanos; praxistas da ultima hora; mesquinhos da paixão partidaria, cega e truculenta; e varias outras coisas feias, transparecendo por entre estas phrases, aqui e acolá, o nome do sr. Teixeira de Souza, que deseja impôr-nos como o «esforçado e tenaz propagador do grande melhoramento», sem se lembrar já do que se passou no parlamento, o que ali fez o partido progressista, nem se recordando tambem do que disse n'um telegramma no seu n.º 410.

«Lisboa, 23, da 2 h. e 59 m.»

Presidente camara

CHAVES

O projecto do caminho de ferro foi approvedo hoje na camara dos deputados. Conselheiro Villaça appoiou calorosamente o projecto e com elle a opposição, sendo apenas impugnado por Oliveira Mattos ao qual respondeu com extraordinario brilho e vigor defendendo o projecto o ministro da marinha.

Agora, porém, muito ufanosamente desaja para convencer os que, a desun, de que só nos regeneradores, unica e exclusivamente, se deve esse grande e utilissimo melhoramento da região transmontana.

E tem razão. Não só esse mas todos os que, Chaves principalmente, hoje usufrue, deve-os por certo e incontestavelmente a esse prestimosissimo grupo politico.

Luz; limpeza; ruas; avenidas; canalisação; escolas; lyceu; jardim; e agora o caminho de ferro, tudo isto, se deve unica e exclusivamente ao grande grupo politico de que aquelle jornal é o thuribulorio orgão.

Para nos livrarmos, «contudo», de cahir em discussões fastidiosas sobre este assumpto, limitamos-nos a apresentar aos logicos o seguinte dilemma:

O governo ou procedeu bem quando marcou o primeiro prazo para o concurso, ou andou bem depois quando o elevou a 90 dias.

Se andou bem como devia no primeiro caso, porque não insistiu o que recelou?

Isso seria mais uma demonstração desnecessaria mas evidente do despoticismo e d'ictatorial modo de proceder.

Parece que reconheceu ter procedido mal.

Errare humanum est.

Se só procedeu correctamente na 2.ª voz, então bom resultado tiroo o partido progressista da contenda que promoveu, contenda que não deve ter sido grata ao governo, e ter livrado de persistir n'um errado passo, e tal o poppeto e sympathica versão, que insistente-

te correu, de um escandaloso favoritismo com que se pretendeu justificar, embora ennoando o seu primeiro procedimento.

Diz mais a «Voz»: «Ficou assento mais um desgraçado principio da mesquinha politica: se o caminho de ferro fosse conseguido por Fulano era bom; como foi por Beltrano é pessimo e os tramites illegaes.»

Com franqueza cremos que com relação a Beltrano e Fulano tanto conseguiu um como o outro. pois truba lham ambos o que é certo é que um tem a faca na mão e não admira que parta o queijo como melhor entenda e a tempo opportuno.

Esse principio devidamente modificado deveria antes ser:

Se o caminho de ferro tem por força de ser dado a Fulano, basta um pequenissimo prazo e as condições que elle quer; se tem de ser dado ao verdadeiro concessionario, ao que cumprir á risca as clausulas do contracto, então dá-se-lhe o verdadeiro prazo, e o caminho de ferro que se construa, feito seja por quem fór. A questão é que se faz.

Isto é que nós tambem desejamos.

CAMINHO DE FERRO

Realizou-se no dia 5 do corrente mez o concurso para a adjudicação da construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Conhecem os nossos leitores pelas informações circunstanciaes dos jornaes de Lisboa qual o numero, os concorrentes e as importanciaes propostas por cada kilometro.

Devemos confessar que foi inesperado o resultado porquanto tudo parecia disposto a tornar realidade a antiga e ardentissima aspiração dos povos do districto.

E' de todos sabida a actividade do nosso querido chefe sr. conselheiro Teixeira de Souza não só junto do governo mas especialmente do illustre ministro das Obras Publicas sr. conselheiro Vargas e depois nas duas casas do parlamento para que o assumpto se liquidasse com exito.

Dizia-se que todos os trabalhos se encaminhavam para que o concurso não ficasse deserto.

Efectivamente houve quatro propostas apresentadas o que prova que a empresa é lucrativa.

Além d'isso não se ignorava que um dos proponentes interessára na applicação de uma importante casa estrangeira de que resultaria um encurtamento nos prazos concedidos para a exploração da projectada linha um anno até Villa Real e o maximo de 3 annos até a nossa terra.

Como se sabe a Lei, e portanto o plano do concurso, estabeleceram principalmente o seguinte:

1.º—directriz—a do traçado de 1898.

2.º—garantia de 4,5% sobre 26 contos de reis por cada kilometro.

3.º—Nos casos de excepcional difficuldade de construcção o governo poderia concordar em que as curvas viessem até 100 metros de raio.

A garantia de 4,5% para 26 contos corresponde a 5,5% sobre 20 contos e d'esta garantia foi que todos partiram para levantar capital com uma certa margem para o agio do ouro na hypothese muito provável de que no paiz se não levantaria um real.

Ora as curvas de 100 metros elevam o custo da construcção entre a Regoa e o Amezio a cerca de 100 contos de reis.

Isto é um contrasenso visto que o traçado de 1898 foi aprovado e louvado e as curvas vem a 60 metros.

Foram apresentadas quatro propostas, como se sabe.

1.º—Fonseca, Santos & Mianha accetando as bases modificadas da seguinte forma:

a) o traçado entre a Regoa e Villa Real seria o de 1898.

b) nos casos de excepcional difficuldade de construcção o go-

verno poderia permitir que as curvas viessem a 100 metros.

Em compensação os concessionarios offerciam:

1.º—carris de 23 kilogrammas em lugar de 20 kilogrammas.

2.º—empregar o material circulante systema «Bogie», que é o que no estrangeiro está adaptado para garantir a velocidade e a segurança em curvas de 60 metros.

3.º—garantiam a velocidade commercial media da linha do Douro nos ultimos 3 annos.

4.º—offerciam-se para reforçar o deposito com 50 contos em lugar de 5 contos como exige a lei.

2.º—Do engenheiro Cohen: pede tambem a redução das curvas, mas pede mais dinheiro do que a 1.ª e não offerce compensações.

3.º—Alfredo Menéres: além da garantia da construcção auctorisada pela Lei pedia que o estado lhe garantisse o rendimento bruto kilometrico de 700000 reis.

Como se vê pede duas garantias o que não é provavel nem nunca se fez.

4.º—é ultima de João da Cruz: este offerceu-se para tudo e accetou tudo; mas no caderno dos encargos riscou tudo.

Ahi têm os nossos leitores o estado em que se encontra a vitalissima questão que tanto nos interessa.

Das tres primeiros propostos sabia-se que seriam apresentadas.

Da ultima é inesperda só nos assombra a perspectiva do caminho de ferro de Mirandella a Bragança que há um anno foi adjudicado pelo mesmo Cruz e que está como estava antes do concurso,—em cifra.

Como os nossos leitores vêm todos os concorrentes estão fora dos termos do concurso; uns porque apresentaram modificações, aliás razoaveis, o ultimo, que tudo accetou, riscou no caderno de encargos, de sorte que tambem está fóra.

O que nos resta, pois?

O momento é gravissimo para o nosso futuro e de todo o districto.

Em nome dos sacratissimos interesses do nossa malfadada região, em nome dos nossos sacrificios, em nome do desprezo a que tem sido votado o nosso progresso, nós, interpretando os sentimentos de todos, impetramos do illustre ministro das Obras Publicas, engenheiro distinctissimo, estadista de fecundissimo trabalho, que resolva o assumpto de forma a serem garantidos os interesses do nosso districto e por isso, que contracte sun ex.º com quem melhores garantias offereça para a immediata construcção.

São prononcentes respeitabilis-

simos aquelles que profundamente estudaram o projecto e que decerto não pertendem que não se repita a malfadada concessão de 1897.

Teve o nobre ministro ensejo de, como sempre e em todos os assumptos que interessam ao bem estar dos povos, mostrar o seu firme proposito de bem querer o nosso progresso e o nosso resurgimento.

Para elle, para todo o governo, para o nosso querido chefe e desveladissimo propugnador do importante melhoramento, apelamos n'este momento solemnissimo para a nossa terra.

O INTRANSIGENTE

16 de novembro de 1902

Caminho de ferro da Regua a Chaves

Proposta de lei

Artigo 1.º O governo poderá applicar parte do fundo especial dos caminhos de ferro do estado existente, nos termos da lei de 14 de julho de 1890, occorrendo nos encargos da construcção e exploração dos caminhos de ferro de Mirandella a Bragança e da Regua, por Villa Real e Chaves, á fronteira, contrahidos sob a forma de garantia de juro, nos termos da presente lei.

Art. 2.º E' approved e confirmado, na parte que dependa de sancção legislativa, o contracto de 19 de abril do corrente anno, que vai junto á presente lei, e d'ella faz parte, celebrado entre o governo e João Lopes da Cruz, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

§ unico. Fica o governo autorisado a prescrever as regras que devam ser seguidas nos processos arbitraes a que se refere o art. 75.º do mesmo contracto.

Art. 3.º E' autorisado o governo:

1.º A aceitar a existencia requerida por Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral da concessão do caminho de ferro da Regua por Chaves e Villa Real á fronteira, que lhe foi feita nos termos da carta de 7 de julho de 1898, por alvará de 10 de outubro de 1901, e a restituir aos mesmos concessionarios o deposito de 10:0003000, feito nos termos da clausula 54.ª do mesmo alvará.

2.º Ajudicar em hasta publica e precedendo concurso aberto na conformidade das bases annexas, que fazem parte integrante d'esta lei, a construcção e exploração do referido caminho de ferro.

Art. 4.º As hypothecadas das garantias de juro, saídas do fundo especial de caminhos de ferro do Estado, que em virtude do augmento da receita liquida das libras

a que se refere o artigo 1.º da presente lei, forem reembolsadas pelas empresas concessionarias, reverterão a favor do mesmo fundo especial, como restituição do adeantamento feito.

Bases da autorisatio, concedida ao governo para ajudicatio da construcção e exploração do caminho de ferro da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira

1.ª A exploração será concedida pelo espaço de noventa e nove annos a contar da data da assignatura do respectivo contracto.

2.ª O prazo do concurso será de noventa dias.

3.ª Os licitantes serão obrigados ao deposito previo de 5:0003000 reis que será elevado a 10:0003000 reis pelo licitante ao qual for adjudicado a concessão.

4.ª As clausulas e condições da concessão serão as do contracto provisorio de 19 de abril do corrente anno, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, modificadas em harmonia com as prescripções das presentes bases.

5.ª A linha será dividida nas seguintes secções:

1.ª Da estação da Regua na linha do Douro a Villa Real;

2.ª De Villa Real a Villa Pouca de Aguiar;

3.ª De Villa Pouca de Aguiar a Vidago;

4.ª De Vidago a Ohaves;

5.ª De Chaves á fronteira.

a) os prazos para apresentação dos projectos serão, a contar da data do contracto:

Seis mezes para a 1.ª secção;

Um anno para 2.ª e 3.ª secções;

Doze mezes para a 4.ª secção.

O prazo relativo á 5.ª secção será de seis mezes, contados da data da communicação, ao concessionario, do ponto de passagem, na fronteira, escolhido por accordo entre os governos portuguez e hespanhol.

b) Os trabalhos de construcção de cada secção deverão começar no prazo de noventa dias, a contar na data da publicação, no *Diario do Governo*, da portaria que approvar o respectivo projecto, devendo estar concluidos no fim de tres annos os da 1.ª e 2.ª secções, e de quatro os da 3.ª e 4.ª secções, a contar das mesmas datas.

c) A construcção da 5.ª secção poderá ser ainda até que em Hespanha se proceda á construcção da linha que deve ligar-se com este caminho de ferro.

Servirão de base aos estudos as directrizes seguidas nos projectos de 1888 e de 1897.

O governo poderá autorisar, que em troços de excepcional difficuldade de construcção o raio minimo das curvas seja de 100 metros e o limite maximo das pendentes se eleve a 25 millimetros.

6.ª O governo garante á empresa adjudicataria o cumprimento do rendimento liquido annual até 4 e meio por cento em relação ao custo kilometrico da linha, da estipulado no contracto, com exclusão do material circulant.

7.ª A licitatio versará sobre a quantia em que é computada para os effeitos da garantia o custo kilometrico da linha, que não poderá exceder o de 28:0003000 de reis, tomado para base de licitatio.

8.ª A linha será dividida, para os effeitos da liquidatio provisoria da garantia de juro, em lancoes de extensão não inferior a 20 kilometros, na 1.ª secção a 10 nas seguintes, que poderão ser successivamente abertas á exploração a partir da Regua, mediante previa approvação do governo.

Do Porto, acompanhado de sua ex.ª esposa e da ex.ª sr.ª D. Emilia Porgo, regressou a esta villa o sr. dr. Pereira da Silva.

Partiu para o Porto o 2.º aspirante da alfândega d'aquella cidade, sr. José Soares.

Caminho de ferro da Regua a Chaves

Consta vai ser annullado o concurso, ultimamente realisado, para a construcção d'este importantissimo melhoramento tão insistentemente reclamado pelos povos do nosso malfadado districto.

O motivo d'esta resolução é, segundo se diz, não terem os proponentes satisfeito as condições technicas do projecto.

Diz-se que vai abrir-se novo concurso, em que serão modificadas as condições technicas, e que terá lugar no dia 30 de novembro corrente.

A inesperada proposta do sr. João da Cruz, concessionario do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, desconcertou o plano do governo em adjudicar a construcção á casa Fonseca Santos & Vianna.

Seria um escandaloso favoritismo, uma mystificação, aceitar propostas que não se cingissem ás condições do concurso, porque outras se teriam podido apresentar em condições, quiçá mais vantajosas para o Estado, uma vez que se estabelecesse claramente a liberdade de cada um propor o que julgasse conveniente.

A abertura do novo concurso é, pois, um acto de justiça, embora venha protelar por mais algum tempo as nossas justas aspirações, mas torna-se necessario que se estabeleçam com toda a clareza as condições a que tem de sujeitar-se os proponentes.

Proceder d'outro modo é dar razão aos que dizem querer o governo á viva força dar a concessão á casa Fonseca Santos & Vianna, patrocinada pelo sr. Teixeira de Souza.

—As ruças da villa, sujas como nunca estiveram;

—os candieiros sem luz;

—muitas «aranhas» sem candieiros;

—os pagamentos em atraso de mezes.

Não havendo construcção de jardins, o que fazem os intrusos aos «trinta contos» de rendimento do municipio?

conhecendo como inadiável a execução do melhoramento, fizesse a adjudicação áquelle dos concorrentes que mais condições de immediata execução offerecesse.

Tudo o adliamento traria um prejuizo immediato e importantissimo para o nosso districto. Pedia o ministro das obras publicas fazer a adjudicação áquelle dos concorrentes que mais garantias offerecesse de immediata realisação do melhoramento. As camaras confirmariam ou annullariam essa adjudicação.

Não quiz, porém, o snr. ministro proceder assim, no que, a nosso juizo, opera com inteira e absoluta justiça e sob as indicações da mais absoluta equidade.

A annullação do actual concurso impunha-se como uma necessidade, visto que os concorrentes se afastaram das bases estabelecidas. Mas ao mesmo tempo que a annullação se impunha como um acto de justiça, a abertura de novo concurso tornava-se por sua vez necessaria, urgente.

Felizmente assim se procedeu. O novo concurso será aberto no dia 30 do corrente mez, sob as bases indicadas pelos 3 primeiros concorrentes.

E posta a questão n'estes termos, parece-nos certa a adjudicação.

Oxalá, porém, a concessão não volte a mãos que protraíam a execução do melhoramento por mais largo espaço!

A todos nos cumpre vigiar escrupulosamente pelo assumpto, no qual se acha interessado o progresso e o desenvolvimento agricola e economico d'este districto, o seu commercio, a exportação dos seus productos, a circulação da sua riqueza.

Pela nossa parte cumprimos escrupulosamente os nossos deveres, pon-do ao serviço d'esta causa toda a nossa boa vontade e toda a energia do nosso espirito, applaudindo os que o merecerem, censurando os que por qualquer motivo menos legitimo pretendem addir por mais largo prazo a consecução do nosso caminho de ferro.

Do nosso distincto e prezado collega *A Cruzada*, órgão nacionalista, as seguintes palavras:

Não sabemos o que o governo projecta fazer, mas o que sabemos, e bem, é a necessidade imperiosa que a nossa região tem da via accelerada, desenvolvida e explorada em todo o paiz, excepto nesta malfadada provincia.

Sendo assim, achamos justas as demoras havidas na adjudicação porque, ao que nos consta, o snr. Cruz não está habilitado com o capital para trabalho tão dispendioso como é a construcção d'um caminho de ferro de sul a norte da nossa provincia. Demais, accresce a circumstancia de aquelle cavalheiro ter conseguido a concessão da via ferrea de Mirandella a Bragança, ha quasi dois annos, e não ter ainda dado começo aos trabalhos.

Necessario se torna que o governo, empenhado como está em nos dotar com aquelle importante melhoramento que ha muitos annos nos vem fazendo negações, tome todas as precauções, use de todas as reservas e exija todas as garantias para que não sejamos logrados uma vez mais.

Uma região inteira, tão importante como a nossa, não pôde nem deve estar á mercê de lubrificadores, nem sujeita á ganancia de interesseiros.

Urge que o nosso caminho de ferro se construa, o mais breve possivel, e porisso dê o governo a concessão aos que tiverem todas as probabilidades de começarem e terminarem os trabalhos.

Não fazemos politica, não defendemos os interesses de ninguém, mas apoiaremos o governo se fizer a adjudicação, seja a quem fór, salvando todos os nossos interesses e com garantias de exito final.

Eis o resumo das bases para o novo concurso para a adjudicação da construcção do caminho de ferro:

Foi annullado o concurso effectuado em 5 do corrente mez para a construcção e exploração do caminho de ferro

da estação da Regoa por Villa Real e Chaves á fronteira e ordenando que, por prazo não inferior a quinze dias, se abra novo concurso, regulado pelo programma do anterior e em harmonia com as respectivas clausulas e condições, nas quaes se introduziram, porém, as modificações que fazem parte integrante d'este decreto.

O concurso realizar-se-ha em 5 de dezembro proximo futuro, perante a comissáo nomeada para presidir ao anterior concurso por portaria de 28 de outubro findo. O deposito provisório que os concorrentes devem effectuar será de 50:000:000 reis, que será elevado a reis 100:000:000 em dinheiro ou titulos da divida publica portugueza, segundo o seu valor no mercado logo que, nos termos abaixo indicados, seji approvedo o contracto provisório. E' auctorisado o limite minimo de sessenta metros, para os raios das curvas em troços de excepcional difficuldade de execução, mediante previa approvação do governo, devendo ser empregado na exploração material circulante do typó mais aprefeiçoado e especialmente adaptado a passagem nas curvas d'este raio. A velocidade commercial dos comboios não será inferior á velocidade actual dos comboios-congeneres na linha do Douro. O limite minimo do peso dos carris será de 23 kilogrammas. A construcção da 5.ª secção será feita até um ponto proximo da fronteira, quanto o governo julgue sufficiente para não prejudicar a escolha do ponto de passagem na mesma fronteira. O projecto d'esta secção será apresentado conjunctamente com o da 4.ª secção e o prazo para a sua construcção será o mesmo d'esta ultima. A adjudicação que houver de ser feita terá o character provisório, carecendo o respectivo contracto de approvação das côrtes para se tornar definitivo.

Ao concorrente a quem fór feita a adjudicação será facultado desistir d'essa adjudicação e levantar o respectivo deposito provisório se na proxima sessão legislativa não for approvedo para se tornar definitivo o contracto provisório, nos termos da condição anterior.

O INTRANSIGENTE

23 de novembro de 1902

CAMINHO DE FERRO

O concurso do caminho de ferro do Valle do Corgo foi uma descarnada burla. Consentiu n'ella o governo, como era de esperar de quem calca com soberano desprezo a lei e não tem em estima a propria dignidade. Choram-se com razão os tempos passados! Isto vai muito para o fundo. O ministro, que nos saudosos tempos de moralidade ouzasse praticar a façanha, que vem de commetter o burbado das obras publicas, era para sempre abandonado, não encontrava uma palavra de desculpa, não tinha uma mão que se lhe estendesse. Hoje é o que estamos vendo. O ministro rasga as deliberações das côrtes, annulla um concurso, porque a casa bancaria a quem se deseja dar o caminho de ferro foi vencida por outro concorrente, levanta o valor do deposito e marca um pequeno prazo para nova praça, afim de afastar desejos.

As bases do novo concurso foram redigidas de maneira, que só a casa amiga possa concorrer, porque ninguém mais tem tempo de estudar o projecto, e ella estava para elle, caladamente, preparada.

Isto é serio? Isto é honesto?

Não se querem concorrentes, mas só um, e despresam-se as bases approvadas em côrtes, para se fazer uma dictadura no sentido de favorecer um collega, ambicioso e bulbento!

Quem vir o ministro das obras publicas, de grandes barbas, esguio como um cypreste, physionomia cretada e doente, não dirá quanta audacia está reprimindo n'aquelle fraco corpo. De tempos a tempos atira-nos ás faces com uma manifestação do seu ouso, um repelão da sua coragem e é então que elle entrega a construcção de caminhos de ferro aos amigos e manda passar cartas de agronomos a quem ainda não completou o curso. E mais, e muito mais ainda digno de ser contado a envergonhar o baixo imperio. A lei é o terror do governo,

que afugenta o medo espesinhando a lei.

E pôde isto continuar, assim?

Grandes são as responsabilidades de todos os que podem acabar com esta anarchia e a deixam á solta, do primeiro ao último dos portuguezes, todos sentirão um dia o seu erro, que é filho do feroz egoismo a que se abraçou a actual sociedade.

Paes ou filhos pagarão as faltas do presente. Somos monarchicos, mas aborrece-nos isto. Quando as instituições não são firmadas no respeito pela lei, caliginosa é o horizonte que vislumbram. E porque somos monarchicos queremos que a monarchia se impunha pela ordem, pela honestidade, pela economia, e sobretudo pelo amor á lei.

E' preciso isto, se é preciso que a monarchia viva.

O grande bispo de Vizeu!

Consentiria esse grande patriota, que se gastassem milhares de contos de reis em passeios e em bailes? Pois somos agora mais pobres, estamos muitissimo mais individados, e gastamos loucamente, morgadamente. Pague o povo as contribuições, que o governo precisa de gastar o dinheiro em fumo. Dão se logares a todos os galopins eleitoraes e os menos honestos são os mais queridos, contentam-se os descontentes, que podem arriscar a vida ministerial, e dão-se caminhos de ferro aos collegas, aos amigos, aos banqueiros, exigentes e insasiaveis. A terra portugueza, que a leve o diabo.

Caminho de ferro

São do theor seguinte o decreto que annullou o concurso ha pouco realiado, as modificações introduzidas no anterior o o annuncio respectivo.

DECRETO

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, há por bem, em nome do rei, annullar o concurso effectuado em 5 do corrente mez para a construcção e exploração do caminho de ferro da estação da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira e ordenar que, por prazo não inferior a quinze dias, se abra novo concurso, regulado pelo programma do anterior e em harmonia com as respectivas clausulas e condições, nas quaes se introduziram porém as modificações que fazem parte integrante d'este decreto e baixam assignadas pelo mesmo Ministro e Secretario de Estado.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça cumprir.

Modificações a introduzindo no programma do concurso, effectuado em 5 de no-

vembro de 1902, e nas respectivas clausulas e condições para a construcção e exploração do caminho de ferro da estação da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira.

1.º— O concurso realisar-se-ha em 5 de dezembro proximo futuro, perante a commissão nomeada para presidir ao anterior concurso por portaria de 23 de outubro findo.

2.º— O deposito provisório que os concorrentes devem effectuar será de reis 50.000.000, que será elevada a reis 100.000.000, em dinheiro ou titulos da divida publica portuguesa, segundo o seu valor no mercado logo que, nos termos abaixo-indicados, seja approvedo o contracto provisório.

3.º— E' authorisado o limite minimo de sessenta metros, para os raios das curvas em troços de excepcional difficuldade de execução, mediante previa approvação do Governo, devendo ser empregado na exploração material circulante do typo mais apropriado e especialmente adaptado á passagem nas curvas d'esse raio.

4.º— A velocidade commercial dos combolos não será inferior á velocidade actual dos combolos congenereos na linha do Douro.

5.º— O limite minimo do peso dos combolos será de 23 kilogrammas.

6.º— A construcção da 5.ª secção será feita até um ponto proximo da fronteira quando o Governo julgar sufficiente para não prejudicar a escolha do ponto de passagem na mesma fronteira.

O projecto d'esta secção será apresentado juntamente com o da 4.ª secção e o prazo para a sua construcção será o mesmo d'esta ultima.

7.º— A adjudicação que houver de ser feita terá o character provisório, carecendo o respectivo contracto de approvação das Côrtes para se tornar definitivo.

8.º— Ao concorrente a quem for feita a adjudicação será facultado desistír d'essa adjudicação e levantar o respectivo depósito provisório só na próxima sessão legislativa (não for approvedo para se tornar definitivo o contracto provisório, nos termos da condição anterior.

9.º— Fica de nenhum effeito a base de licitação fixada no artigo 2.º do programma do concurso realisado em 5 do corrente mez.

Puco, em 15 de novembro de 1902.

Manuel Francisco de Vargas.

ANNUNCIO

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de dezembro de 1902 se realisará no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria o concurso publico para a construção e exploração, por nove e nove annos, de um caminho de ferro que, partindo da estação da Regua, na linha do Douro, e, passando por Villa Real e Chaves, termine na fronteira.

As propostas, em carta fechada, devem ser entregues até á uma hora da tarde do referido dia 5 de dezembro.

O programma do concurso, e bem assim as clausulas e condições para a construção e exploração d'esta linha estarão patentes em todos os dias uteis das onze horas da manhã ás quatro da tarde, na repartição de caminhos de ferro na Direcção Geral de Obras Publicas e Minas.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, em 15 de novembro de 1902.

— O conselheiro director geral, Sítio: rio Augusto Pereira da Silva.

A VOZ DE CHAVES

DE 27 DE NOVEMBRO DE 1902

CAMINHO DE FERRO

Ahi temos já o espantallo da moralidade e das correlativas suspeições no caso do nosso caminho de ferro, da Regoa a Chaves!

E' do dominio publico que o governo regenerador foi o unico que mostrou decidida boa vontade em que a grande aspiração, aliás justissima, do nosso districto fosse tornada uma realidade.

Tantas vezes, foi a boa fé dos transmontanos torpemente illudida, tantas fermentadas promessas se fizeram, tantos salvadores e tantos benemeritos appareceram, e de todos os calibres, que na opinião publica nasceu uma pronunciada manifestação de descrença, que só o procedimento francamente e ostenterivamente declarado, por parte do governo Hintze Ribeiro em favor do nosso districto, é que conseguiu animar os espiritos e incutir-lhes a confiança, já perdida, no futuro e no resurgimento da agricultura e do commercio d'esta tão malfadada e desprotegida região transmontana.

E porque assim succedeu, porque nenhum governo teve a energia e o desassombro de encarar o assumpto como o actual governo o fez, é que estamos vendo esse espectáculo de uma pequenissima parte da imprensa, e que se diz tão prompta em luctar pelo progresso dos povos, que todavia lhes não deram nunca preocupação para fazel-o, mas que tudo esquece, cegando-a sómente a preocupação de entrar o conseguimento de uma medida justissima, innadiavel e necessaria.

Se fossé em período eleitoral agitado, certamente, essa imprensa acariciaria o amor proprio dos povos d'esta desprotegida região fazendo sobresahir as injustiças de que tem sido victima, isto para angariar um d'esses papelinhos que representam o voto amigo.

Como, porém, não precisamos de rojar-se aos pés do povo, então desprezamo-o, porque outra coisa não é a guerra accintosa, deslealissima contra o mais importante me-

lhoramento porque o mesmo povo almeja.

Pois que não vêm esses puritanos, esses praxistas da ultima hora que o nosso districto é dos dois unicos do reino que não mereceu ainda a consideração de ter uma linha ferrea que lhe rasgasse e valorisar-se o solo?

Ignoram que tambem nós somos portuguezes como os demais, do paiz e que, como elles não devemos ao estado um centil da enorme contribuição que nos é lançada?

Não seremos, porventura, filhos da mesma Patria, com os mesmos deveres de pagar, e os mesmos direitos de usufruir os melhoramentos, as regalias e as prerogativas dos demais povos?

Tudo isso reconhece a tal imprensa e os taes respeitadores de leis.

Mas é que lhes confurba de tal forma o entendimento a paixão partidaria — maldita e desprezível paixão! — que esquecem os seus deveres, de solidariedade e de confraternidade e procuram de todas as maneiras protellar — até sabe Deus quando! — a adjudicação do caminho de ferro, e que, assim, o districto de Villa Real não veja realisada em curto prazo uma medida importantissima é que d'ella provenha a sua prosperidade e o seu engrandecimento!

São preocupações nascidas da inveja e do amor proprio ferido que os anima a essa campanha ridicula, baixa e anti-patriotica?

Que nos importa a nós transmontanos que seja A ou B ou C o adjudicatario da projectada linha ferrea?

O que pretendemos, pois? A construcção, e bem garantida, para evitar a interferencia de elementos de duvidosa seriedade, e no mais curto prazo porque para mentiras e sophismas bem bastaram, e até sobram, os largos seis annos em que fomos ludibriados e escarnecidos!

Mas querem os nossos leitores vêr, querem os habitantes do concelho de Chaves inteirar-se da boa fé e sinceridade dos opposicionistas

na construcção da linha ferrea?

Ahi, por um exemplo e dado é expresso bem claramente no ultimo e annullado concurso.

Um dos concorrentes, acceptou tudo: preço inferior aos tres restantes, todas as condições, emfim, que os outros concorrentes não acceptaram por onerosas.

Pois, no caderno de encargos, o tal generoso concorrente que tinha *acceptado tudo*, não se conformou com os orçamentos feitos no caderno e tudo riscou, ficando por esse motivo fóra do concurso, como os demais.

Pois os opposicionistas ao nosso caminho de ferro, que não ignoram decerto este estranho e significativo facto, vêm, deturpar o occorrido e atrevem-se a dizer que o governo commetteu um acto arbitrario e até de favoritismo annullando o concurso, porque havia um concorrente que offerecera o minimo preço e se sujeitava a todas as condições do concurso!

Offereceu esse menor preço e acceptou as condições do concurso... mas *riscou tudo* no caderno de encargos, que é a mola real de todas as construcções.

Ahi tem os povos do concelho de Chaves a sinceridade, a justiça e o patriotismo que anima esses detractores de caracteres austeros e encarnizados inimigos dos nossos interesses, dos interesses d'esta até hoje tão desprezada região!

Outro ponto que merece as, patrioticas, inflammas e soberanas censuras dos taes opposicionistas é o augmento da importância dos depósitos provisório e definitivo.

Pelas bases da adjudicação essas importancias eram respectivamente: 5 contos e 10 contos de reis.

Eram mesquinhas de mais para evitar que qualquer ludibriador de má morte pudesse arranjar a vidinha transaccionando a concessão.

Voltavamos então á anti-

Hoje aquellas importancias cresceram: cincuenta contos de reis e cem contos de reis, em dinheiro ou papeis de credito e á cotação do dia, no mercado.

A VOZ DE CHAVES

DE 27 DE NOVEMBRO DE 1902

Já não é tão fácil arranjar capital... nem a vidinha!

D'ahi a berraria dos taes opposicionistas que accusam o governo de commetter uma illegalidade!

Mas não explicam qual a razão porque a qualquer concorrente, que hade contar com capitães no valor de mais de dois mil contos de reis para a construcção da linha, se já difficil fazer o deposito de finitivo de cem contos de reis!

Altos mysterios que só tem explicação na mesquinhez da paixão partidaria cega e truculenta, mas que demonstram os bons desejos de serem agradáveis a um districto que é portuguez como os restantes do paiz, que tem direitos, como elles, e que é o único que ainda não tem a viação accelerada á valorisar-lhe o solo e os productos em que é riquissimo!

Mesquinhez de paixão, cega e truculenta, que assim exorbita e se desacredita, e que tanto alarde faz por ser um governo regenerador que metteu hombros á empreza nobilissima e patriótica de se pagar uma divida sacratissima para com os povos de lealdade inquebrantavel e demorigeados e honestos costumes como estes bons e dedicados povos transmontanos!

E ainda outro engulho os atormenta, enraivece e desnorteia: é ser Teixeira de Souza o esforçado e tenaz propugnador do grande melhoramento para o nosso districto de que o nobre estadista é um dos mais dedicados filhos!

Eis no que se cifra essa forçada campanha de... moralidade e de suspeições!

Notas

Sobre o importante assumpto que tanto agita os espiritos do nosso concelho transcrevemos de alguns collegas, insuspeitos nas suas apreciações, os seguintes trechos.

Do nosso illustre collega lisboéense *Novidades o caso do dia* referente ao caminho de ferro em discussão.

Está ahí levantada uma polemica, por motivo da annullação do primeiro concurso para o caminho de ferro da Regoa a Chaves e da abertura d'um segundo concurso, em condições diferentes das do primeiro. O ponto de vista superior, em que

sempre nos temos collocado a respeito dos caminhos de ferro transmontanos, impede-nos de tomar parte n'essa discussão. Para nós, o que é essencial, o que prevalece acima de quaesquer outras razões, é que *esses caminhos de ferro se construam*, real e effectivamente, e o mais brevemente possível. De antemão damos a nossa approvação plena ás combinações, e até aos expedientes, que mais effectivamente assegurem esse duplo resultado.

Duplo escrevemos, porque não, que remos só um caminho de ferro. Queremos os dois: o de Villa Real e tambem o de Bragança. Nem podemos admitir um sem o outro.

Se, pois, o governo tiver de entrar em quaesquer combinações para esse effeito, ou de promover o que lhe não ficará mal ou de as sustentar, não tem de firmar por qualquer modo, de veras, a pirra-se n'esse duplo e conjunto objectivo que é o das conveniencias publicas e tambem o da justiça para os povos transmontanos, sem distincção de districtos, porque tal distincção seria odiosa.

Conseguido esse objectivo, não se atreva o governo de criticas e accusações por ter preterido quaesquer formalidades administrativas, ou por ter enveredado por caminhos de atalho, que sendo os mais curtos são tambem muitas vezes os mais seguros. O essencial é que os dois caminhos de ferro se façam. Isto terá o applauso clamoroso dos povos transmontanos, e abafará por completo perante a opinião publica as apreciações discordantes.

Mãos á obra, sr. ministro das obras publicas. Com alguma firmeza e diplomacia, talvez tudo se consiga.

O Povo do Norte, sem apanha-rio republicano e do nosso prezado collega de Villa Real diz, entre outras coisas:

Dentro da lei, e dentro dos principios da mais louvavel equidade, procedeu o ministro das obras publicas abrindo novo concurso. E procedeu tanto mais louvavelmente, o que parecerá extranho affirmado por nós, seus adversarios politicos—por que, ao mesmo tempo que procurou garantir os interesses do Estado determinando que a adjudicação se fizesse por meio de concurso, não esqueceu os direitos do districto de Villa Real ao usufructo do alméjalo melhoramento, fixando o prazo do concurso para antes da abertura do parlamento, a cuja approvação o contracto tem ainda de ser submettido.

Este facto é para nós um justificado motivo de esperanza de ver construido o caminho de ferro, porque vem provar mais uma vez, a boa vontade das regiões superiores para que finalmente nos seja feita inteira justiça.

O caminho de ferro parece que d'esta vez será adjudicado e construido. Alem do governo, interessa-se na realisação das nossas aspirações uma importante casa de Lisboa, cujos interesses conjugam com os nossos. A nossa causa acha-se, portanto, bem apadrinhada em caminho de levar bom rumo.

Parece que alguns dos concorrentes se queixam de que o prazo para o novo concurso é demasiado estreito, não lhes dando margem á conveniente preparação das suas propostas. Não nos parecem fundados semelhantes reparos. O concurso de 5 de dezembro proximo realisa-se exactamente nas condições apontadas pela quasi-unanimidade dos concorrentes, e as bases da praça foram tambem molhadas nas condições por elles indicadas. Essas clausulas correspondem ás suas indicações, foram talhadas segundo as suas propostas. O estudo da linha está feito no projecto de 1888. E adopta-se a directriz d'esse projecto. Que mais poderiam desejar os que pretendem habilitar-se a alcançarem a adjudicação?

Ah! sim, o deposito provisório é que não é o mesmo. Aos concorrentes exige-se agora um deposito de 50 contos, quantia que depois da adjudicação subirá a 100 contos de reis. Com tal disposição pretendeu o ministro assegurar a construcção da linha por parte d'aquelles

que pretendessem a adjudicação. Desviar da praça os especuladores, arredar do concurso os enreilhadores que só procuram assegurar os seus interesses, em detrimento do Estado e dos povos que o melhoramento ha de vir beneficiar; tal se nos assegura o intuito que dictou aquella disposição.

E' natural que interesses illegítimos, directamente visados por esta clausula do concurso se insurjam contra ella, mas o publico sensato e justiciero saberá apreciar no que ellas valem essas reclamações, e desmascarar-lhes os fins gananciosos.

As clausulas e condições do novo concurso são assim concebidas.

Do nosso distincto e prezado collega *A Cruzada*, orgão nacionalista, as seguintes palavras:

Sabendo-se que nenhuma das propostas abertas satisfazia ás condições do concurso, das quaes umas se desviavam em parte e outras na totalidade, natural era que o governo, não querendo commetter qualquer illegalidade embora justificada por necessidades urgentes, fizesse a annullação.

Por isso applicou o governo toda a sua attenção a este negocio e, depois de serio estudo e de ser adquirida a certeza de que a praça não ficaria deserta, seguiu o caminho mais seguro e legitimo, para garantia individual de qualquer licitante, para cumprimento da lei e para salvaguarda dos nossos interesses. Annullou o concurso e ao mesmo tempo estipulou novo prazo reduzidissimo, para que os trabalhos possam commear breve. Claro é que a adjudicação, feita provisoriamente, tem de ser approvada em côrtes para poder tornar-se definitiva, e que o seja nenhuma duvida temos.

A solução governamental foi bem accolta, como não podia deixar de ser, apparecendo agora algumas reclamações por causa do prazo terminar em 5 de dezembro.

Reclamações de quem? A' hora em que escrevemos, ainda o ignoramos. De suppôr é, porém, que sejam dos primitivos concorrentes, olhando egoistamente aos seus interesses, não se lembrando que o bom particular deve propor-se ao geral.

Nem mesmo se comprehende o motivo d'essas reclamações, que só podiam derivar da falta de habilitação monetaria, da carencia de capital para a construcção projectada, o que é inadmissivel desde que se supõe que dispunham dos recursos pecuniarios sufficientes na occasião do ultimo concurso.

Mas seja qual for o motivo, nunca o governo deve accepta-las, nunca ninguém as deve apoiar, aliás veremos demorada talvez indelinidamente a realisação do nosso ideal.

Do nosso collega portuense *Primeiro de Janeiro* transcrevemos parte da carta de Lisboa do seu correspondente na capital sr. conselheiro José d'Alpoim.

Offerecemos esse guardanapo aos desinteressados amigos do nosso concelho.

Nos jornaes, agora, o grande assumto de discussão é o que se diz ter acontecido como o caminho de ferro da Regoa a Chaves. Não conheço bem por mimdo os incidentes d'esta questão, que foi versada especialmente no *Jornal*, importante folha progressista, a qual ataca muito o sr. ministro das obras publicas pela maneira como se abriu o concurso, que dizem ter condições illegaes e inconvenientes. Querem ver que, por causa do barulho feito em volta d'isto, ainda mais uma vez se gora um melhoramento que é dos de maior necessidade para o norte?

Quando este anno se tratou, nas camara

ras, d'um caminho de ferro em que, por parte do governo, especialmente se interessou o sr. Teixeira de Sousa, na camara dos pares pelo regenerador do sr. Antonio de Azevedo, e, no parlamento pelo progressista o sr. Villaça, Medeiros, Nogueira, Eduardo Coelho, Alpoim e outros, quando se tratou d'ello, viu-se bem de que enorme utilidade era para Villa Real e Chaves para todo o Traz-os-Montes, enfim. Oxalá que não provenha, d'aquillo que está occorrendo, mais uma enorme demora, ou quasi até a paralisação d'uma obra tão reclamada por aquella provincia do norte, a qual, em melhoramentos materiaes, pouquissimo ou nada tem deido aos governos!

O governo mandou pro-

rogar o prazo para o novo concurso da adjudicação do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Por esse motivo o novo concurso deveria realisar-se no dia 16 do mez de Fevereiro do proximo anno.

Ex.^{mo} Presidente Conselho de Ministros
Lisboa

Camara de minha presidencia deliberou hoje por aclamação congratular-se com V. Ex.^{ta}, reiterando protestos de agradecimento pelo especial patrocínio de V. Ex.^{ta} para a realisação do capital melhoramento d'esta região, que no consulado do governo de S. Ex.^{ta} vai ser um facto—Caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Presidente camara.
(a) Miguel Maximo da Cunha Monteiro.

Ex.^{mo} Ministro Obras Publicas.
Lisboa

A camara municipal de Chaves na sua sessão de hoje inspirada pelos seus justos e profundos sentimentos de gratidão, deliberou por fervorosa e entusiastica aclamação agradecer a V. Ex.^{ta} os relevantissimos e excepcionaes serviços que se tem dignado prestar a esta provincia, fazendo que o caminho de ferro da Regoa a Chaves seja um facto.

O presidente,
(a) Miguel Maximo da Cunha Monteiro.

Ex.^{mo} Ministro da Marinha.
Lisboa.

Camara de minha presidencia, reunida hoje sessão, deliberou por entusiastica aclamação, consignar na acta voto de louvor e congratular-se com V. Ex.^{ta} pela sua relevante e excepcional dedicacão por este districto, traduzida pela valiosa cooperacão de V. Ex.^{ta} em remover embaraços a realisação caminho de ferro da Regoa a Chaves.

O presidente.
(a) Miguel Maximo da Cunha Monteiro.

A VOZ DE CHAVES

DE 20 DE NOVEMBRO DE 1902

CAMINHO DE FERRO

Anulação do concurso—Abertura de nova arrematação em 5 de dezembro de 1902.

Produziu funda impressão o artigo que sob a nossa epigrapha publicou *A Voz de Chaves* no seu ultimo numero.

Foi commentadissimo, e justamente, o relato que fizemos das differentes propostas apresentadas e por isso o caso assumiu fóros de notavel acontecimento.

E era legitima e justificada a sensação produzida pois é bem certo que a questão *caminho de ferro* é sem duvida alguma o mais importante, e tambem mais inadiavel, dos melhoramentos de que carece a nossa villa, e o nosso concelho.

O districto de Villa Real, desolo fertilissimo, de população densissima e trabalhadora, com excepcionaes recursos, tanto sob o ponto de vista agrícola como commercial, procura há longos annos, como a mais ardente, radicada e persistente aspiração, o desideratum d'esse riquissimo empreendimento que a viação accelerada pôde alcançar, para assim resurgir do marasmo, do atrophiamiento em que jazem as suas forças vivas.

A campanha foi mais de uma vez tentada, com promessas hoje, com quebrantos amanhã, protellamientos sempre.

Há cinco annos houve nos espiritos de todos nós como um rago de esperança que os annos seguidos sem trabalho mais proficuo reduzião a completa descrença.

De addiamento em addiamento, de promessa em promessa, com projectos, com phantasias, todo esse castello de cartas e de mentiras cahiu finalmente no corrente anno sob o firmissimo golpe que pelo governo regenerador lhe foi vibrado.

Conjugados todos os elementos,—e sabe Deus com que tenacidade e ardor por parte de quem no governo tem evidente e justa preponderancia, e que nunca d'este nosso districto se esqueceu—o governo do sr. conselheiro Hintze Ribeiro definiu

os campos com uma enérgica medida de rasgada iniciativa.

A concessão que estava feita caducou e o governo fez discutir em côrtes, e estas approvaram, as bases para nova adjudicação da construção do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Annunciou-se o concurso para o dia 5 do corrente mez mediante condições que não eram precisamente concordes com uma das bases—a da directriz do projecto de 1898.

E assim, por essa differença, as propostas viaveis apresentadas, que eram tres—Fonseca, Santos & Vianna, Cohen e Menéres—apontavam modificações que, se divergiam das condições do concurso, não se afastavam das bases do projecto de 1898.

A ultima, do proponente Cruz—que tudo acceitou, tanto em preço menor como sem alterações—essa mesma foi prejudicada pois que no caderno de encargos tudo riscou, não se conformando com elles.

D'esta sorte todos os concorrentes ficaram fóra do concurso.

Sob a impressão dolorosa de maior protellamiento nós, interpretando o sentir dos povos do concelho, aventámos a solução de que o nobre ministro das Obras Publicas contractasse com qualquer dos concorrentes que melhores garantias offerecesse e cujas modificações apresentadas fossem mais conformes com as considerações technicas e mais probabilidades de que n'um proximo futuro o importantissimo melhoramento fosse deveras um facto para o nosso desprotegido districto.

Não nos desamparou a fé no fervoroso empenho patriótico e alevantado que ao governo merece o progresso do nosso torrão.

Fosse como fosse, ouvidos os queixumes d'estes povos transmontanos, de rara dedicação e inquebrantavel amor ao trabalho, que tanto os distingue e nobilita, o governo,

dentro do qual se destaca nobremente um dos seus filhos mais enérgicos, de mais puro caracter, de mais solida intelligencia e de maior e mais generosa alma—Teixeira de Souza,—não deixaria de providenciar para que uma medida promulgada e de tão promettedores auspicios ficasse abandonada, e, peor do que isso, irremessivelmente condemnada a um protellamiento estagnante e duradoiro.

Suppunha-se que o governo podia contractar provisoriamente a adjudicação do nosso caminho de ferro.

Não é assim.

O regulamento da contabilidade publica prohibe esses contractos provisorios que não sejam sobre propostas proferidas em concurso.

A anulação do concurso era uma necessidade em vista dos concorrentes se afastarem das bases.

Mas isso era insufficiente: era urgente, necessária a abertura de novo concurso.

E assim o illustre estadista, sr. conselheiro Vargas, nobre titular da pasta das Obras Publicas resolveu que no dia 5 do proximo mez fosse aberto novo concurso e sob as bases indicadas e propostas pelos concorrentes Fonseca, Santos & Vianna, engenheiro Cohen e Alfredo Menéres.

A seguir publicamos tambem os topicos do proximo concurso annunciado no *Diario do Governo* do dia 17 do corrente.

Por elles verá que o deposito provisorio a fazer é de 50 (cincoenta) contos de reis e o deposito definitivo de 100 (cem) contos de reis.

E' evidente que o fim é afastar os especuladores que não tendo um real para fazer a construção, contrariam e embaraçam a grande aspiração do nosso districto.

Assim, quem fór ao concurso construirá o caminho de ferro e, pelo menos, haverá o concorrente cuja proposta serve de base no concurso do dia 5 de dezembro.

Mais concorrentes que haja, e oxalá isso succeda, quem tem tudo a lucrar é o país, pois a construção será assim feita pelo mais baixo preço offerecido.

Em todo o caso o deposi-

to definitivo de cem contos de reis dá garantias de que ao concurso ninguém vai se não para construir o caminho de ferro.

E' boa a nova transmitida e tanto melhor quanto é certo que um triste alvoroço se manifestou nos povos da nossa provincia com o temor de que seria indefinidamente adiada a consecussão do grande melhoramento que há tantos annos é o seu grande; o seu maior sonho de progresso e de resurgimento.

Estamos, por isso, firmemente convencidos que o governo de Hintze Ribeiro hade dotar o nosso districto com essa rasgada medida de fomento e de civilisação.

Notas

Dos nossos prezados collegas de Villa Real publicamos alguns trechos de artigos tratando do assumpto palpitante para o nosso districto.

Por elles se verá que é unanime o desejo de ver liquidada a questão do caminho de ferro e todos sollicitam do governo medidas tendentes a evitar o addiamento da construção e a garantir-se contra a ganancia de interesseiros.

O *Districto de Villa Real*, órgão do partido regenerador, publica um substancioso e notavel artigo sob a fórma de carta dirigida ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Ministro das Obras Publicas e historiando a construção do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

D'elle destacamos os seguintes periodos:

Resumindo: o que nós e todo o districto desejamos e pedimos é que, se as propostas apresentadas estão fóra das bases do concurso principalmente por os proponentes entenderem que necessitam da redução do raio das curvas de 60 metros, V. Ex.^a faga desde já um contracto provisorio com aquelle que mais garantias de solidez offerecer e apresente ao parlamento na proxima sessão, logo em janeiro, para ser discutido.

D'esta forma a construção do caminho de ferro será um facto e as esperanças que a lei de 24 de maio ultimo fez reviver em nós não serão illusorias.

O *Povo do Norte*, órgão democratico e estimado collega, tenaz propugnador do grande melhoramento:

Todos os concorrentes saíram para fora das clausulas do concurso, todos elles se arrelharam das conglieções marcadas pelo governo para a adjudicação da linha.

A nenhum d'elles, portanto, podia, em bom direito, ser conferida a adjudicação, a não ser que o sr. ministro das obras publicas, compreendendo as necessidades d'este districto, e re-

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Domingo, 30 de novembro de 1902

Caminho de ferro

A noticia de que o prazo do concurso tinha sido elevado a 90 dias, como a imprensa tinha reclamado, produziu um verdadeiro desespero nos regeneradores locais. Não é uma questão de legítimos interesses feridos, que determina os seus falsos pruridos de patriotice, é, propriamente fallando, uma questão de barriga, que lhes determina cunibras.

— Todo o paiz sabe que o partido progressista cooperou com fervor na realisação immediata do nosso caminho de ferro, sendo até o nosso chefe politico, sr. conselheiro Eduardo Villaça, quem no parlamento pediu fosse reduzido a sessenta dias o prazo para o annuncio do concurso respectivo.

— É um facto tão recente, que não é preciso senão recordal-o aos *desmomeciados* da nossa terra.

— Mas, se o partido progressista foi leal e fervoroso cooperador do governo n'esta questão, não importava esse facto, que o acompanhasse nos seus desvarios, apparentemente coonestados pela immediata realisação do caminho de ferro, mas realmente motivados n'um favoritismo audaciosamente posto em pratica. A redução do prazo do concurso era um acto tão illegal, que o governo, reunido em conselho, resolveu immediatamente fosse de 90 dias e não 18, como arbitrariamente fora estabelecido e mandado annunciar pelo sr. ministro das obras publicas.

Os partidarios do sr. Teixeira de Souza, mais papistas que o sr. ministro da marinha, não aceitaram como boa a annunciada resolução do governo, barafastaram, invectivaram os seus adversarios tanto na praça publica, como no seu orgão «A Voz de Chaves», accusando-os de menos patriotas e dizendo-se os unicos campeões, com o sr. Teixeira de Souza á frente, do nosso almejado caminho de ferro.

Não contentes com isso ainda

foram mais longe, requerendo ao ex.^o sr. presidente da Associação Commercial convocasse uma assembleia extraordinaria para, dizia o requerimento, se vêr qual os meios de empregar, para não ser addiada por mais tempo a realisação do caminho de ferro.

Em face do que determinam os estatutos o ex.^o sr. presidente convocou a assembleia requerida e a que assistiram, além do presidente, 14 socios, todos elles partidarios do sr. Teixeira de Souza e alguns empregados dos tabacos.

Resolveram mandar telegrammas a diferentes entidades politicas e alguns jornacs.

Sendo os telegrammas assignados pelo presidente da Associação, que por dever do seu cargo teve de assistir á reunião, foram tomados a sério, quando não representavam senão o despeito dos que tinham o maximo interesse em que a adjudicação do caminho de ferro fosse feita á casa bancaria, Fonseca Santos & Vianna.

Lembraram-se ainda de promover o encerramento de todos os estabelecimentos commerciaes, mas bem depressa desistiram do seu intento.

Para inutilisar moralmente a campanha de diffusão levantada pelos regeneradores locais, o proprio sr. ministro da marinha se encarregou de fornecer elementos esmagadores, telegraphando ao ex.^o sr. presidente da Associação Commercial dizendo ter o governo resolvido prolongar o concurso por 90 dias, por causa da reclamação legal d'um dos interessudos.

, 16 de novembro de 1902

Caminho de ferro da Regua a Chaves

Consta vao ser annullado o concurso, ultimamente realiado, para a construcção d'este importantissimo melhoramento tão insistentemente reclamado pelos povos do nosso malfadado districto.

O motivo d'esta resolução é, segundo se diz, não terem os proponentes satisfeito as condições technicas do projecto.

Diz-se que vao abrir-se novo concurso, em que serão modificadas as condições technicas, o que terá lugar no dia 30 de novembro corrente.

A inesperada proposta do sr. João da Cruz, concessionario do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, desconcertou o plano do governo em adjudicar a construcção á casa Fonseca Santos & Vianna.

Seria um escandaloso favoritismo, uma mystificação, aceitar propostas que não se cingissem ás condições do concurso, porque outras se teriam podido apresentar em condições, quiçá mais vantajosas para o Estado, uma vez que se estabelecesse claramente a liberdade de cada um propôr o que julgasse conveniente.

A abertura do novo concurso é, pois, um acto de justiça, embora venha protelar por mais algum tempo as nossas justas aspirações, mas torna-se necessario que se estabeleçam com toda a clareza as condições a que tem de sujeitar-se os proponentes.

Proceder d'outro modo é dar razão aos que dizem querer o governo á viva forza dar a concessão á casa Fonseca Santos & Vianna, patrocinada pelo sr. Teixeira de Souza.

A VOZ DE CHAVES

DE 4 DE DEZEMBRO DE 1902

CAMINHO DE FERRO

Como dissemos no ultimo numero do nosso semanario foi interrogado para o dia 16 de fevereiro o novo concurso para adjudicação da construcção do caminho de ferro da Regoã á Chaves.

E' claro que não vimos acirrar contendas, nem isso é preciso.

O nosso temor de que se gorrasse tão importante melhoramento provinha das terminantes palavras do illustre correspondente do *Primeiro de Janeiro*, sr. conselheiro José d'Alpoim, em uma das suas cartas.

Eram estas:

«Querem vêr que, por causa do barulho feito, ainda mais uma vez se góra um melhoramento que é dos de maior necessidade para o norte?»

Oxalá que não provenha, d'aquillo que está occorrendo, mais uma enorme demora, ou quasi até a paralisação d'uma obra tão reclamada por aquella provincia do norte, a qual, em melhoramentos materiaes, pouquissimo ou nada tem devido aos governos!...

Essas palavras são de um dos mais preponderantes e prestigiosos estadistas e jornalistas do partido progressista.

São escriptas pelo valoroso condestavel do partido e por isso está plenamente justificado o nosso receio de que se gorrasse um melhoramento capitalissimo para o nosso futuro commercial e economico.

Para fechar, por nossa parte, as considerações sobre o assumpto só nos resta rebater algumas injustas affirmações que estão sendo feitas em certa imprensa.

Não nos referimos ás suspeições; as essas nem se responde porque se devolvem intactas áquelles que accusam de favoritismo e defeza de interesses illegítimos os que combatem pelo caminho de ferro, o mais breve possivel e feito seja por quem for.

São suspeições de que não apontam um facto cathorico, uma prova, e como taes desprezam-se.

Dizem os amigos do nosso districto,—em epoca eleicoeira?—que ao concorrente Cruz não foi entregue a concessão.

Não podia ser-o porque se collocou fora do concurso visto que não accetou o cahimto de encargos.

Dizem tambem que a elevação do deposito de 5 e 10 contos—provisorio e definitivo—á 50 e 100 contos, arredou concorrentes.

As proprias noticias de origem progressista provam o contrario, porque têm apparecido mais concorrentes serios e capazes da construcção,—que é o que se pretende com a elevação das importancias.

Exemplos: engenheiro Raul Mesnier, Paulo de Barros, Cohen e outros.

Portanto fica outra columnia desfeita.

Tambem affirmavam que o concurso aberto em novas bases como as do dia 16 de fevereiro eram condemnadas pelos technicos.

Então como se comprehende que os engenheiros venham estudar a linha? e que o projecto feito pelo sr. Antonio Sarmiento, e exactamente nos termos das no-

vas bases, fosse approved e louvado pelo conselho superior de obras publicas?

Quaes são os technicos? os engenheiros ou os que propalam essas desconfianças suspeições?

Finalmente, o governo conseguiu um grande serviço para o nosso futuro: interessar no caminho de ferro projectado o maior numero de concorrentes.

Quem tem a lucrár com isso?

Certamente o paiz que verá barateada uma construcção cara e importantissima.

Dentro da boa fé e desapassionadamente offerece-se nos discutir e aclarar estes pontos combatidos.

Relativamente á campanha de suspeições e meaquinhas retaliações não descemos a esgrimir com taes combatentes.

Dizem-nos que os progressistas estão contentes com o prorellamento da adjudicação.

Sinceramente não acreditamos, e só o acreditariamos se elles nos apresentassem uma nota dos nomes dos negociantes, agricultores e industriaes de convicções progressistas, e amantes da sua terra, que defendessem esse prorellamento.

Do contrario estamos certos que elles, como nós, querem o caminho de ferro o mais brevemente possivel e feito seja por quem for.

Tudo o mais é desprezível e meaquinho.

A VOZ DE CHAVES

CAMINHO DE FERRO

Estão extremados os campos d'onde foram tratados os incidentes do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Foi mais um protellamento que os praxistas e os puristas das leis conseguiram.

As intenções ficam com elles.

Por nossa parte cumprimos, como transmontanos, o nosso dever, desprezando as mais pequenas suspeições com que pretenderam enlamear-nos e aos nossos amigos.

Ficou assente um desgraçado principio de mesquinha politice: se o caminho de ferro fosse conseguido por Fulano era bom; como foi por Beltrano é pessimo e os tramites illegaes.

Que lhes preste a doutrina, a nós não.

Facciosos e puritanos!

Resta-nos como ultima, edificante e, para nós, consoladora consagração dos nossos propositos transcrever de um collega villarealense a seguinte carta.

E' ella devida á penna do illustre engenheiro sr. Kopke de Carvalho, antigo e consideradissimo director das Obras Publicas no districto de Villa Real.

Tem ella dupla importancia e abrange na sua exposiçao a, decerto, opiniao do sr. Antonio Sarmiento, actual director das Obras Publicas, e que no tempo dos estudos do caminho de ferro que tanto nos interessa collaborou dedicada e intelligentemente com o sr. Kopke de Carvalho na consecução d'esses estudos que foram approvados e por motivo dos quaes mereceram especial louvor.

Ahi fica a ultima enxada da que um homem de alto saber, isento de paixões partidarias e de caracter honestissimo, o sr. Kopke de Carvalho, acaba de vibrar nos castelinhos de cartas, e de baixas suspeições, que architectaram os puritanos da ultima hora.

Ao abrigo da competencia como a do illustre engenheiro ficam bem todos aquelles que comnosco attribuiram a ruins intuitos de partidario a campanha preparada para protellar, desnecessaria-

mente, — e sabe Deus até quando! — a mais ardente e justa aspiração do nosso districto.

Eis a carta e o que ella directamente interessa ao assumpto em questão.

Mais vale tarde que nunca, diz o antigo rifeo, e é certo.

Não venho bater á sua porta desde largo tempo já, não porque deixasse de ser alguma vez acolhido com a boa vontade e estima com que sempre me distinguuiu, mas porque circunstancias que conhece e avalia, por experiencia propria, me tiraram o animo para tudo, e me tornaram indifferente até aquillo que, antes, me enthusiasmava e me prendia a attenção.

O tempo, balsamo salutar para todas as feridas d'alma, se não cicatrizou, porque não tem cura, a que me doia tanto, ao menos mitigou o soffrimento e fez com que possa, novamente, occupar-me d'assumptos que tanto me preocuparam e que, ainda hoje, apesar da grande distancia que me separa da sua boa terra, á qual devo inviolaveis provas d'estima e affecto, me prendem a attenção e me interessam verdadeiramente.

Refiro-me ao caminho de ferro da Regoa á fronteira, cuja construcção desejava ver, não só começada, mas concluida, para poder, saborear o prazer da realisacão d'uma ideia, que tem sido a minha preocupação e o meu enlevo até.

Realisado o concurso, para a construcção e exploracão da linha, em 5 do corrente mez, succedeu o que eu sempre esperei, desde que, nas condições, se fixava como limite para raios de curvas 150 metros.

Appareceram quatro propostas, tres d'ellas reduzindo o raio, duas a 60,ºo uma a 100,ºo e outra pedindo acclaracões á garantia de juro, de modo que nenhuma estava em condições de ser accete, pelo que, muito avidamente, o governo annullou o concurso.

Annunciou-se novo concurso, para 5 de dezembro, e modificaram-se, muito acertadamente, as condições do primeiro, visto que estava demonstrado, pelo anterior o raio de 150,ºo era um obstaculo á realisacão do melhoramento que esse districto, tão justamente reclama; fixou-se em 50 contos o deposito provisório, em 100 contos o deposito definitivo, e annullou-se, como não podia deixar de ser, a base de licitacão, primeiramente estabelecida, de 20 contos por kilometro.

Tudo isto parece que devia ser accete e apoiado pelos primeiros, concorrentes, pois que,

no seu interesse, estava que não viessem outros do novo concurso.

Tal não succedeu, porém, e provocaram alguns d'elles, uma campanha, na imprensa, em favor da ampliacão do prazo de 90 dias, de tal modo que o governo cedeu e o novo concurso terá de realisar-se a 16 de fevereiro do anno proximo.

E' realmente para lamentar que tal resolução fosse tomada, quando nenhuma vantagem traz aquelles que a provocaram, podendo trazer a esse districto graves inconvenientes.

O capitalista não quer o seu dinheiro parado, e se para nós portuguezes, o tempo não tem valor, para a gente de negocios é um factor importante de riqueza.

Combinacões financeiras, feitas para uma certa ephoca, podem substituir em dadas occasiões, por alguns dias, mas o que só em casos especiaes succede, e mantem-se por alguns mezes. Assim a ampliacão de prazo para 90 dias podia muito bem servir a quem tivesse querido, simplesmente, especular com a concessão, mas, por modo algum a quem, com animo de construir e explorar a linha, tivesse vindo ao concurso.

E' pois a meu ver perigosa a ampliacão do prazo concedido pelo governo, salvo porém se o novo concurso ficando deserto, a sua resolução for construir a linha por administracão.

Alegava-se falta de tempo para estudos, por parte, dos concorrentes que pretendiam o alargamento do prazo. Tal alegação prova apenas incompetencia para empresas d'esta natureza, desde que no ministerio está patente o projecto da linha, na parte mais difficil do seu traçado, desenvolvendo-se, a directriz, com curvas de 60,ºo de raio.

Algumas horas bastariam para o exame do projecto, para a analyse do orçamento e para se formar opiniao segura sobre o preço kilometrico a propor.

Gritam contra a elevacão do deposito de garantia, a 50 contos o provisório e a 100 o definitivo.

Se as propostas eram serias, se realmente, cada proponente tinha atraz de si o capital preciso para construir a linha, ou gente capaz de reunir esse capital, se lhe fosse feita a adjudicacão, 2,5 % é uma parcella insignificante da totalidade, e a tanto correspondem os 50 contos do deposito provisório.

O que seguramente ninguem faz é arriscar 50 contos n'uma aventura, não duvidando arriscar 5, para tentar uma negociata. Aqui é que bate o ponto. A annullacão da base da licitacão causou tambem estranheza: A base da licitacão, sendo 20 contos e 4,5 % o juro, era de reis 1.170.000, por kilometro o rendimento que o Estado garante. Ora esta quantia, a juro de 6 %, corresponde a um capital de 19.500.000 reis.

Se a linha da Regoa a Villa Real está orçada, com raios de 60,ºo, minimo, a 18.000.000 rs. o kilometro, erro seria manter como base de licitacão a que se referia a uma linha com raios de 150,ºo, minimos. O alongamento do prazo pode, ainda por outra razão, trazer a inutilisacão de todos os esforços, feitos, para a consecucão de tão util melhoramento, visto que o contracto provisório que fôr celebrado com o adjudicatario, tem de ser sancionado pelas Camaras e tendo o concurso logar em fevereiro, pode, muito bem, não haver tempo, na proxima sessao, para ser convertido em lei, hypothese já prevista, nas novas, condições do concurso, quando permitisse a desistencia, e levantamento do deposito.

Quero crer que a imprensa da capital levantasse, de boa fé, a questão, que foi convencida de que a França, a Inglaterra, a Alemanha, a Belgica, e até a America, mandariam os seus engenheiros, pressurosos, estudar a linha da Regoa á fronteira, para que os gros bonets da financa podessem apresentar-se ao novo concurso, que ella, em altos brados, pediu que o prazo se alongasse a 90 dias, (vendo, infelizmente, coroados de bom exito os seus esforços).

Eu vejo o contrario d'isso, vejo a possibilidade d'um concurso deserto, precisamente em resultado da ampliacão do prazo; e, em todo o caso, uma situacão muito menos favoravel para os primitivos licitantes, aos quaes pelo prazo curto ficava limitado o concurso.

Mas como dizem os nossos visinhos, *con pau-se-las coman*. O que eu sinto, do fundo d'alma, é que possa deixar de realisar-se a construcção da linha que tão util é a esse districto, e tão vantajosa a todo o paiz.

Creja-me com estima, etc.

11 DE DEZEMBRO DE 1902

O INTRANSIGENTE

, 14 de dezembro de 1902

Caminho de ferro

A noticia de que o prazo do concurso tinha sido elevado a 90 dias, como a imprensa tinha reclamado, produziu um verdadeiro desespero nos regeneradores locais. Não é uma questão de legítimos interesses feridos, que determina os seus falsos pruridos de patriotice, é, propriamente fallando, uma questão de barriga, que lhes determina caimbras.

Todo o paiz sabe que o partido progressista cooperou com fervor na realisação immediata do nosso caminho de ferro, sendo até o nosso chefe politico, sr. conselheiro Eduardo Villaça, quem no parlamento, pediu fosse reduzido a sessenta dias o prazo para o annuncio do concurso respectivo.

É um facto tão recente, que não é preciso senão recordal-o aos desmemoriados da nossa terra.

Mas, se o partido progressista foi leal e fervoroso cooperador do governo n'esta questão, não importava esse facto, que o acompanhasse nos seus desvarios, apparentemente honnestsados pela immediata realisação do caminho de ferro, mas realmente motivados n'um favoritismo audaciosamente posto em pratica. A redução do prazo do concurso era um actô tão illegal, que o governo, reunido em conselho, resolveu immediatamente fosse de 90 dias e não 18, como arbitrariamente fora estabelecido e mandado annunciar pelo sr. ministro das obras publicas.

Os partidarios do sr. Teixeira de Souza, mais papistas que o sr. ministro da marinha, não acceitaram como boa a annunciada resolução do governo, barafustaram, invectivaram, os seus adversarios tanto na praça publica, como no seu orgão «A Voz de Chaves», accusando-os de menos patriotas e dizendo-se os unicos campeões, com o sr. Teixeira de Souza á frente, do nosso almejado caminho de ferro.

Não contentes com isso ainda foram mais longe, requerendo no ex.^o sr. presidente da Associação Commercial convocasse uma assembleia extraordinaria para, dizia o requerimento, se ver qual os meios a empregar, para não ser addiada por mais tempo a realisação do caminho de ferro.

Em face do que determinam os estatutos o ex.^o sr. presidente convocou a assembleia requerida e a que assistiram, além do presidente, 14 socios, todos elles partidarios do sr. Teixeira de Souza e alguns, empregados dos tabacos.

Resolveram mandar telegrammas a diferentes entidades politicas e alguns jornaes.

Sendo os telegrammas assignados pelo presidente da Associação, que por dever do seu cargo teve de assistir á reunião, foram tomados a sério, quando não representavam senão o despeito dos que tinham o maximo interesse em que a adjudicação do caminho de ferro fosse feita á casa bancaria, Fonseca Santos & Vianna.

Lembraram-se ainda de promover o encerramento de todos os estabelecimentos commerciaes, mas bem depressa desistiram do seu intento.

Para inutilisar moralmente a campanha de difamação levantada pelos regeneradores locais, o proprio sr. ministro da marinha se encarregou de fornecer elementos esmagadores, telegraphando ao ex.^o sr. presidente da Associação Commercial dizendo ter o governo resolvido prolongar o concurso por 90 dias, por causa da reclamação legal d'un dos interessados.

30 de novembro de 1902

Caminho de ferro

A «Voz de Chaves» tem-se encluido de levar aos quatro cantos do mundo, se é que lá chega, os mais incensados elogios ao procedimento do governo, o qual foi de ter reduzido o prazo autorisado para o 2.^o concurso do caminho de ferro da Regua a Chaves.

Isto está lhe na massa do sangue e por isso julgamos muito desculpaveis taes elogios.

Cita opiniões individuaes, aponta um ou outro jornal em defesa do governo, mas nada d'isto representa a expressão sincera, o sentir verdadeiro da opinião geral.

Espantallo da moralidade e corrolativas suspeições, é a phrase com que começa um dos seus artigos.

Esta phrase, porém, caracterisa, e perfidamente, quem a profere.

Mimosela igualmente os progressistas com outros epithetos de egual força.

Nem mãos era de esperar.

O escriptor (!) moralista chama-lhes puritanos; praxistas da ultima hora; mesquinhos da paixão partidaria, cega e trinculenta; e varias outras coisas feias, transparecendo por entre estas phrases, aqui e acolá, o nome do sr. Teixeira de Souza, que deseja impôr-nos como o «esforçado e tenaz propugnador do grande melhoramento», sem se lembrar já do que se passou no parlamento, o que ali fez o partido progressista, nem se recordando tambem do que disse n'um telegramma no seu n.^o 410.

Esse telegramma dizia:

«Lisboa, 28, ds 2 h. e 52 m. t.

A VOZ DE CHAVES

DE 19 DE FEVEREIRO 1903

CAMINHO DE FERRO DA REGOA A CHAVES

Ao nosso distincto collega lisbónense *O Popular* pedimos licença para transcrever o notabilissimo discurso do nobre estadista snr. conselheiro Manoel Vargas, illustre ministro das Obras Publicas.

Por elle se verá a inanidade da argumentação dos progressistas que fizeram do caminho de ferro da Regoa a Chaves um dos seus cavallos de batalha e um dos pontos vulneraveis do governo.

Enganaram-se redondamente como se prova pela eloquentissima e notavel oração proferida pelo snr. conselheiro Vargas.

Será bem que os povos do districto vejam a quem devem agradecer os bons desejos e firmeza de vontade para se conseguir o melhoramento pelo qual ardentemente a nossa provincia lucha ha 26 annos.

Tambem é conveniente que se conheçam os patriotas e amigos do nosso concelho que fizeram de uma questão vitalissima para o nosso futuro, o pretexto para a manifestação dos seus sentimentos contrarios aos interesses do districto derivando a importancia da medida decretada para um campo de sustepeições injustas e de mesquinhos horisontes da politica.

Pela transcripção do notavel discurso do illustre ministro das Obras Publicas se verá a sem razão e o despropósito de tanto barulho e de tanta perfida insinuação.

O snr. ministro das obras publicas produziu uma verdadeira oração de homem de Estado illuminada por argumentos eloquentes e evidentes e revestida de profundissimos conhecimentos technicos e financeiros da questão, desfazendo nitida e cabalmente todas as accusações. O discurso do snr. Vargas produziu profundissima e justa impressão em toda a camara, incomodando muito a opposição, que se não cançou de o interromper no intuito manifesto de empallidecer o brilhante effeito de tão elevada e conceituosa defesa, que a maioria applaudiu vehemente.

Começou sua ex.ª por accentuar que estavam cumpridas as promessas do sr. Beirão, quando a proposito do discurso da coroa annunciou em interpellações successivas discutir a opposição os actos do governo. Este não teme a discussão, antes a estima para elucidação do seu proceder. Não tem gravidade o assumpto em questão, e antes assim pois nem o paiz nem a opposição ganhariam com um erro de administração publica.

Começou o sr. Cabral por dizer que foram infructiferos desde 1879 todos os esforços empregados no intuito da construção da linha da Regoa á fronteira por villa Real e Chaves; é certo. Elle, orador, resolveu a questão da forma mais consentanea com o seu ardente desejo de não protelar o melhoramento e de desaggravar os povos transmontanos, procedendo, sempre dentro da lei, da maneira mais propria para tornar uma realidade o pensamento tão desejado; pois é a elle, ministro, que o orador antecedente vem arguir acrememente!

A primeira accusação consistiu em que no programa do 1.º concurso publicado no *Diario do Governo* de 5 de agosto de 1902, já no artigo 1.º § 3.º se alterava o que no artigo 1.º e § 3.º do contracto da linha de Mirandella publicado no *Diario do Governo* de 12 de junho do mesmo anno, se estabelecia, quando nos termos da auctorisação legal havia a imposição de perfeita harmonia de clausulas. Mas qual foi a alteração? No contracto da linha de Mirandella havia fiscalisação de trabalhos, porque já estavam feitos os estudos; no concurso da Chaves, como nem estudos

havia, era indispensavel a fiscalisação d'esses estudos, a respectiva construção ficava tambem fiscalisada visto a empresa ter de se sujeitar ás condições geraes de empreitadas. A seguir fez-se a accusação, grave na opinião da opposição, de que n'esse programma do concurso da linha de Chaves houve modificação no § 1.º do artigo 43.º do contracto, que lhe devia servir de modelo, porque se introduziu que na modificação das tarifas se adoptariam como maximos os preços das linhas *similares* exploradas pelo Estado, emquanto que a palavra *similares* não estava nas clausulas da auctorisação.

Ora como se podem applicar tarifas comparadas senão a caminhos de ferro *similares*? *Similar* não é qualificação que importe que as linhas ferreas tenham a mesma largura, mas sim que os caminhos de ferro atravessem as mesmas regiões e tenham a mesma natureza de trafego. Se não

fosse introduzida a palavra *similares* iriam comparar-se tarifas de linhas ferreas heterogeneas. Nesta ordem de ideias, procedeu o sr. Augusto José da Cunha em 1887, estabelecendo que as tarifas da projectada linha de Chaves fossem comparadas com as do Minho e Douro e não com as do Sul e Sueste.

O orador, sempre em phrase alevantada e conceituosa, muito methodicamente, passou a segunda parte da interpellação.

É certo que houve quatro propostas findo o prazo do primeiro concurso, cujas leves modificações ficaram absolutamente justificadas. D'essas houve duas muito semelhantes, outras duas bastante differentes.

Das ultimas, uma pedia que se garantisse o rendimento kilometrico de exploração em 700 mil reis, o que é a peor subvencção que um Estado pode conceder Deu-a em 1865 Fontes, mas errou reconhecidamente, embora fossem outras as circunstancias. Na opinião pessoal do orador o rendimento de exploração é sem duvida superior a 700 mil reis por kilometro, mas o seu voto de homem de Estado não o permittia aceitar um pedido absolutamente rejeitado nos tempos modernos entre os subsidios possiveis. Outra, a de Lopes da Cruz, pedia reduccção do raio da curva em todos os pontos que o concessionario apontasse como difficéis, além de não declarar que se sujeitava a todas as condições da empreitada.

Esta imposição da proposta Cruz tornava-a inaceitavel, pois o governo é que deve ser o juiz,

e não concessionario, das alterações a fazer nas condições do programma. As outras duas propostas estavam em absoluto accordo com o programma. O que devia fazer o governo? No decidido empenho de realisar este melhoramento abriu novo concurso. Nas condições do 1.º? Não tinha a experiencia do resultado. Então usando da auctorisação legal, só na parte que o auctorisava a promover a construção, e não nas clausulas que de forma nenhuma tinham o caracter imperativo, abriu, nos termos das leis geraes e dentro d'ellas, novo concurso com novas bases, tornando sempre dentro da lei, a adjudicação de caracter provisorio e dependente de sancção parlamentar. Não houve a mais leve illegalidade. Assim procedeu elle ministro no anno findo com o caminho de ferro de Mirandella e a mesma opposição o applaudiu.

Como devia organizar as novas clausulas? Pondo de parte a illação, que o seu caracter de homem de bem immediatamente repelle, de ter querido servir interesses particulares de determinados concorrentes, tornou as duas propostas semelhantes, já apresentadas, e certo de ter já pelo menos dois concorrentes baseou n'ellas o novo program-

ma. Alterou as condições technicas do 1.º concurso, mas sempre salvaguardando os interesses das pessoas e coisas a transportar e os do Estado. Reduziu o minimo dos raios de curvas a 60^m, mas lá impoz a condição de que o material fosse do de melhor qualidade, a fim da velocidade commercial não ser menor que a das linhas similares (Minho e Douro).

Augmentou os depositos provisorios e definitivo: é certo.

Mas leia a opposição a lei de 1883 para a construção do ramal de Vizeu, linha de 60 kilometros; lá verá depositos provisorio e definitivo de 30 e 90 contos; ora esta linha tem quasi o duplo da extensão kilometrica.

Estabeleceu só 18 dias para o prazo do concurso, porque, como nas secretarias de Estado havia já estudos feitos nas condições technicas do segundo concurso, não era necessario fazer novos projectos, o que succedeu para o primeiro concurso, mas só copiar os já formulados, e antigos, para o raio minimo de 60^m. Mas como um concorrente lhe communicou que sem o alargamento do prazo não poderia apresentar a sua proposta, n'um intuito liberal, modificou esse prazo e passou-o para 30 dias. Supprimiu a base de licitação, porque no primeiro concurso havia estudos com orçamentos approvados; no segundo concurso nada d'isso existe. Estabelecer

incalculadamente uma base, era crear estorvos a sua acceitação; de resto, o governo pode ou não concordar com a licitação que fôr proposta. Mas a primeira vez que o orador, como ministro, pôz em concurso o caminho de ferro de Mirandella, foi sem base de licitação e muitos applausos mereceu da minoria da camara. O que fez, pois? Harmonizou os interesses do Estado com a efficacia do desejo de bem servir a causa, que o anno passado tanto interesse merecia ao partido progressista e sempre dentro das leis geraes do paiz.

O effeito d'este discurso foi esmagador para a opposição, por bem mostrar como ella accusa por systema toda a obra do actual gabinete, sem conhecimento completo do assumpto que discute. Appoiadissimo e muito felicitado pela maioria terminou o seu lucido discurso o snr. ministro das obras publicas.

Até á hora em que escrevemos não temos noticia definida sobre o resultado do concurso realisado no dia 16 do corrente.

A's tres e meia d'aquelle dia foi-nos enviado o seguinte telegramma:

Unica proposta apresentada foi casa Vianna.

Duas horas depois tambem o telegrapho trouxe o seguinte despacho:

Não foi adjudicada.

Como os correspondentes eram diferentes não sabemos o que ajuizar sobre o assumpto.

Todavia parece-nos que uma noticia completa a outra.

Supponmos portanto que mais um protellamento soffrerá a maior e mais legitima aspiração do nosso concelho.

Por culpa de quem?

Em tempos fomos obrigados pelo nosso distincto collega *O Povo do Norte*, de Villa Real, a rectificar umas afirmações que elle fizera relativamente ao caminho de ferro Regoa—Villa Real—Chaves.

Dizia elle que nós disputavamos com um collega local sobre quem deveria merecer os agradecimentos do districto pela sua dedicação, tenacidade e boa vontade de que se realisasse o grande empreendimento.

Repomos então, como sempre, o nosso intimo modo de ver: desejamos o caminho de ferro, *seja quem fôr que o consiga.*

Pois agora, e por suppor que está affastado o grande dia de satisfação para os nossos concelho e districto, agora que o collega referindo-se á extraordinaria, inconvenientissima, anti-patriótica e impolitica attitude do snr. Rodrigues Nogueira, que já representou o circulo de Chaves em mais de uma legislatura, que actualmentemente representa o districto de Villa Real em cortes, agora, tambem aproveitamos o amargo commentario da sua local e perguntamos-lhe, com a mão na consciencia, sobre sua palavra, que nos diga:

Quem são os amigos do districto de Villa Real?

E' certo que o collega acrescenta: *aquelles a quem tem conferido os seus votos eleitoraes!*

Tem razão e nem por isso, e apesar da grande e sincera dor que nos punge por vermos perdida a esperança da realisação do caminho de ferro, nem por isso nós nos vangloriamos da razão que sempre nos assistiu porque os nossos votos eram sinceramente honrados e patrioticos.

Mas, porventura, admitte-se

que o snr. Rodrigues Nogueira, tendo sido deputado por Chaves, tendo visitado a nossa terra, sendo actualmente deputado pelo districto, admittesse que elle tomasse tal attitude, combatendo, ruidosa e veementemente o novo concurso?

Qual a razão porque os snrs. Villaca, Beirão, Alpoim, e outros marechães da opposição progressista, não protestaram contra essa medida governativa?

Pois quem, com mais auctoridade, poderia fazel-o?

Foi o partido progressista a Chaves que obrigou o snr. Nogueira a tal procedimento?

Não acreditamos, porque se assim fosse todo o concelho de Chaves devia expulsar do seu convivio politico

A ultima hora

Hontem foi recebido o seguinte telgramma que jubilosamente transcrevemos.

Presidente Camara

Chaves

7. Governo em conselho ministros acaba resolver mandar construir caminho ferro por administração. Respectivo decreto é submittido a assinatura real proxima sexta feira.

Ministro obras publicas conta começar trabalhos construcção antes 1.º maio.

Teixeira de Souza

Hurrah! pelo partido regenerador

Hurrah! pelo ministro das obras publicas!

Hurrah! pelo oeselheiro Teixeira Souza

Hurrah! pelos amigos sinceres do concelho de Chaves!

DE 19 DE FEVEREIRO 1903

Por nossa parte ficamos inteirados e nunca supozemos que a politica pudesse servir para incorrecções e deslealdades como a que o partido progressista de Chaves approvou.

NOTAS

Das Novidades do Realizou-se hoje a abertura da praça, no ministerio das obras publicas, para a adjudicação do caminho de ferro da Regoa a Chaves, por villa Real. A commissão era composta pelos srs. general Silveira, presidente, Justiniano Teixeira Brito, Laborda e Leão Guerra, secretario. Representava o ministerio publico o sr. conde de Paço Vieira, ajudante do procurador geral da coroa.

Appareceu um unico concorrente a firma Fonseca, Santos & Vianna. Mas a commissão resolveu não tomar conhecimento da sua proposta, e não abriu por não estar nos termos legais a sua apresentação. Entre outras faltas, consta nos que a proclamação não tinha o selo competente, e nem mesmo estava reconhecida, sendo por isso lavrado auto de infracção e mandado para a inspecção geral dos postos para lhe ser applicada a multa respectiva.

Da correspondencia de Lisboa para o "Plymouth" de 19 de Janeiro.

Quo dizer que apenas das condições em que se apresenta o concurso, julgando-se indubitavel o apparecimento de um concorrente, elle ficará deserto.

Sera um mal para a provincia de Traz-os-Montes, e com certeza terao um grande desgosto dos regeneradores, o sr. Teixeira de Souza que tanto luctou pelo melhoramento do sr. Antonio d'Azevedo que se mostrou sempre muito interessado e dos progressistas, pelo menos os tres deputados srs. Villaga, Medeiros e Alpoim, que me recordo de terem julgado com interesse na indispensavel realisacão do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Missa do 7.º dia

No dia 19 de corrente foi rezada na igreja da Misericordia, d'esta villa uma missa do 7.º dia por alma do que foi nosso querido e inolvidavel amigo Antonio Jose Pereira Coelho.

Para a reza offereceu-se o nosso amigo sr. padre Elias José Alves, tambem amigo do finado, o que fez as 9 horas da manhã d'aquelle dia.

Alguns das pessoas de familia tambem assistiram amigos do finado.

Cartões de visita

A Typographia Central, e Papelaria do largo do Anjo, chegou uma linda collecção de typos proprios para cartões de visita.

o grupo de homems que tão criminosamente traballiasse contra um melhoramento, o maior, o mais importante para o nosso futuro.

O partido progressista de Chaves sancionou, approva o procedimento do sr. Nogueira.

Vem talvez dizer-nos que a consciencia de cada um é liberrima.

De accordo; mas porque não protestou o sr. conselheiro Villaga?

Como chefe politico dos nossos adversarios, não conheceria elle, melhor que outros, o que convinha aos nossos interesses, aos interesses da agricultura e do commercio da nossa tão desprezada provincia?

Não havia outros deputados da minoria que combatessem o concurso?

Não fallaram os srs. Alexandre Cabral e Tavares Festas?

Não havia mais deputados opposicionistas sem ser o sr. Nogueira?

Pela sua extranha e injusta attitude para com o concelho de Chaves, devemos inferir que o partido progressista de Chaves é solidario com o procedimento d'aquelle representante do concelho de Villa Real?

Mas se assim é que patriotismo é o dos nossos adversarios? Que razão tem elles dos legitimos interesses do nosso concelho que confiança podem elles merecer aos seus concidadãos?

Não é isso uma traicão?

Porque não se impozeram, afim de evitar semelhante procedimento, que se por um lado, lezava os interesses do povo do concelho de Chaves, por outro, teve a grande virtude de patentear aos olhos de todos quaes os seus amigos, os seus homems de sinceridade, de energia e de trabalho desinteressado tinham?

Agradeça o povo de Chaves ao seu antigo representante sr. Nogueira o grande merito que acaba de pres-

Este o partido progressista local é solidario com o seu correligionario, o que duvidamos, que o povo o conheça e cuide de precaver-se contra futuros procedimentos.

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Domingo, 22 de fevereiro de 1903

Caminho de ferro da Regua a Chaves

O governo resolveu, que a construção do nosso caminho de ferro seja feita por conta do Estado.

No *Diário do Governo* de 19 do corrente vem publicados varios diplomas, que vamos transcrever, e que asseguram a prompta execução de tão justo melhoramento, com grande economia e beneficio do thesouiro.

Ao mesmo tempo que applauimos semelhante resolução, não podemos deixar de felicitar-nos por ella ter sido a consequencia da brillante e patriotica opposição parlamentar em que se salientou energia e proficientemente o nosso prestimoso correlligionario, sr. dr. Antonio Rodrigues Nogueira.

A immoralidade administrativa, planejada em favor d'uma casa bancaria, e que era um acto de revoltante e escandaloso proteccionismo, foi criticada pelos deputados, que, no correr do debate, puzeram bem a nú a illegalidade e immoralidade do concurso.

Ao ministro das Obras Publicas, tão mal ferido da discussão, só restavam dois caminhos: demittirse, ou exigir a construção por conta do Estado.

Querem os nossos adversarios, fazendo politica, deturpar a verdadeira significação da campanha travada no parlamento e na imprensa contra o governo pelo seu procedimento n'esta questão, apontando os progressistas como inimigos dos interesses do districto de Villa Real, que sacrificaram aos seus interesses politicos.

Nada d'isso assim foi.

O partido progressista cooperou entusiastica e lealmente na realisação de tão justo e necessario melhoramento para o districto de Villa Real, mas combateu com o mesmo ardor o negocio, que pretendia fazer-se á sombra d'uma causa tão justa.

Os fins não justificam os meios, desde que elles não são legitimos.

A resolução de construir o caminho de ferro por conta do Esta-

do vem demonstrar, que não eram precisas a illegalidade e immoralidade para a realisação d'uma necessidade publica, urgentemente reclamada.

Os documentos publicados pelo *Diário do Governo* são:

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que pela direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro se proceda sem perda de tempo ao restabelecimento do traçado da 1.ª secção da linha da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, comprehendida entre a Regua a Villa Real, conforme o projecto com data de 18 de junho de 1897, procurando-se ao mesmo tempo onde seja possível augmentar os raios das curvas, sem agravamento importante do custo da linha, devendo os necessarios trabalhos de campo e do gabinete estar concluidos até 31 de março proximo.

Sua Magestade El-Rei determina que, para a rapida execução dos trabalhos de campo e gabinete relativos ao projecto da 1.ª secção do caminho de ferro da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, incumbido por portaria d'esta data á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, a mesma direcção requisiite o pessoal tecnico e auxiliar que, além dos engenheiros e conductores que n'ella se acham em serviço, foram necessarios para a elaboração dos referidos trabalhos.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que uma commissão composta do engenheiro chefe da 2.ª classe José Fortunato de Sousa, vogal secretario do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, do engenheiro subalterno de 1.ª classe Luiz de Albuquerque de Orey, chefe do serviço de tracção da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Suaste, e do engenheiro subalterno de 2.ª classe, José Victor Duro Sequeira, chefe do serviço de tracção da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, proceda sem perda de tempo ao estudo de typos de material circulante de tracção e transporte, que mais convenha adoptar na linha da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, de modo que nas condições technicas de limites de inclinações e de raios de curvas a que foi subordinado o projecto da 1.ª secção da Regua a Villa Real, datado de 18 de junho de 1897, da mesma linha, o referido material satisfaça a todos os requisitos de segurança e commodidade, e permita a realisação de velocidades commerciaes não inferiores ás dos comboios congæntes da linha do Douro.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que uma commissão composta do inspector geral supranumario, vogal do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, do engenheiro chefe de 2.ª classe, chefe do serviço de via e obras da direcção do Minho e Douro, Basilio Alberto de Sousa Pinto, e do engenheiro subalterno de 1.ª classe, chefe do serviço de via e obras da direcção do Sul

e Suaste, Augusto Victor da Costa S queira, proceda ao estudo dos typos de material de via que convenha adoptar na construção do caminho de ferro da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, tendo em attenção as condições technicas da linha, adaptadas no projecto da 1.ª secção da Regua a Villa Real, datado de 18 de junho de 1897.

A VOZ DE CHAVES

DE 26 DE FEVEREIRO 1903

ORGÃO DO PARTIDO REGENERADOR

Caminho de ferro da Regoa a Chaves



Conselheiro Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro

Presidente do Conselho

Conselheiro Manuel Francisco de Vargas

Ministro das Obras Publicas

Conselheiro Antonio Teixeira de Souza

Ministro da Marinha

A *Voz de Chaves* julga inapropriado os sentimentos de gratidão que os povos do concelho manifestando esta homenagem a tres illustres estadistas de tão valiosa e eficazmente conseguiram que o maior e mais ardentemente desejado melhoramento—o caminho de ferro—fosse um facto.

Montar esses tres nomes na mesma consagração estamos profundamente certos que é um acto de justiça e o testemunho vivissimo da nossa gratidão.

Hintze Ribeiro, o grande parlamentar, o grande estadista, o grande e prestigioso e querido chefe do partido regenerador e presidente do conselho de ministros, pôz toda a energia do seu espirito e do seu coração, toda a sua alma dedicada ao bem publico, e a sua fé de estadista de mais visões, para que o seu governo a construção do caminho de ferro fosse a ser executado a mais proximo mez de Maio.

Manuel Vargas, o illustre ministro das obras publicas, de tão superior, respeitado e engenharia portugueza e de tão dos mais formosos e de tão espiritos e caracter de mais aguda, foi elle o cooperador tenaz, perseveran-

te, dedicadissimo e por si, pela sua pasta, conseguiu que a provincia de Traz-os-Montes fosse, enfim, dotada do melhoramento importante que hade fazel-a resurgir do marasmo em que jazia sem esperanças.

Teixeira de Souza, enfim, o grande amigo do nosso concelho, o ministro de audaz e rasgadissimas iniciativas, lutador de lealdade e dedicação nunca desmentida, alma formada de todas as qualidades que enobrecem um homem, politico preponderante, *sans peur et sans reproche*, Teixeira de Souza que vê, finalmente, realizado o seu grande, ardentissimo, incessante sonho do progresso, de prosperidade, de futuro amplo para a nossa provincia, para este concelho de Chaves que lhe mereca todos os incessantes cuidados mesmo dentro da sua extraordinaria labuta de ministro da Corôa.

Não houve iniriga, não houve maliciação que não fosse adrede preparada por alguns que aquilatom os traços dos caracteres dos outros pelos proprios.

Mas tão firme, tão sincera protecção devotaram a esta provincia os tres grandes ministros, que todos nós po-

demos, bendizer-lhes os nomes e bendizer esta alvorada do anno de 1903 que com o seu ridentissimo sol, arrançou definitivamente das brumosas nuvens das promessas, dos protellamentos, dos desanimos e das inirigas, do coração de todos nós, leal como os dos outros portuguezes, mas abatidos pelo desprezo a que nós votávam os poderes superiores.

Foi preciso, porém, que Teixeira de Souza, Hintze Ribeiro e Manuel Vargas, occupassem as cadeiras do governo para que essa aspiração há longos annos suspirada fosse uma realidade!

Por isso bem merecem do concelho de Chaves, de todo o districto, as suas effusivas provas de gratidão e de sincero enthusiasmo e agradecimento.

A *Voz de Chaves* publica hoje os retratos dos eminentes homens de estado e faz-o na consciencia de que pratica, em nome do concelho, um acto de justiça, de respeito e devoção pelos seus serviços.

Queremos tambem que nas paginas d'este semanario, e no mesmo numero que lhes estampou os retratos, se inscrevam os decretos que vêm

marcar nova epocha para os destinos do nosso concelho.

Hurrah! pelo governo regenerador!

Hurrah! pelo conselheiro Teixeira de Souza!

Hurrah! pelo concelho de Chaves!

Hurrah! por todos os seus amigos sinceros.

No dia 18 recebeu-se do sr. conselheiro Teixeira de Souza o telegramma que ainda em d'ultima hora publicamos na *Voz de Chaves*.

Immediatamente ao ter-se conhecido o seu conteúdo organizou-se uma espontanea manifestação que percorreu as ruas da villa, em marcha aux-flambeaux e precedida da banda dos Voluntarios e seguida de centenas de populares que aclamavam ruidosa e enthusiasmicamente o governo, os amigos do concelho de Chaves, etc. manifestação que durou até altas horas da noite.

No dia 19 tambem o sr. conselheiro Teixeira de Souza enviou o seguinte telegramma ao nosso illustre amigo sr. dr. Cunha Monteiro.

Presidente camara municipal Chaves

Diario Governo publicará hoje decreto hontem mesmo assignado por El-Rei mandando construir caminho de ferro de Le. P. de Justiça agradeço presidente concelho e ministro Obras Publicas Teixeira Souza

Do nobre presidente do conselho de ministros:

Ex.^{ma} Miguel Maximo Cunha Monteiro

Chaves

A V. Ex.^{ma} e nos nossos amigos d'este concelho agradeço o seu pehorante telegramma e com todos vivamente me congratulo pelo largo beneficio que o caminho ferro trará a estes povos.

Hintze Ribeiro

Presidente camara municipal Chaves

Tambem eu me congratulo com V. Ex.^{ma} e com o municipio que distintamente representa pela definitiva resolução acerca caminho de ferro que fará transformação economica nozso districto e que se me dá viva e effusiva satisfação traduzida a umiz dedicada e firme vontade que os senhores Presidente do concelho e ministro das Obras Publicas tinham de attender as nossas justissimas e insistentes reclamações.

Teixeira Souza

Dr. Miguel Maximo Cunha Monteiro

Chaves

Agradeço telegramma que me foi dirigido, tenho viva satisfação em que de vos foi

sem afastadas todas as difficuldades e realisação d'um melhoramento que hade fazer a transformação economica do nosso districto. V. Ex.^a e eu encontramos no sr. presidente do conselho e no sr. ministro das Obras Publicas a mais decidida boa vontade de prestarem esse relevante serviço ao districto de Villa Real.

Teixeira Souza

A benemerita e sympathica Sociedade de Socorros Mutuos Artística e Commercial de Chaves enviou os seguintes telegrammas que bem demonstram a satisfação com que, em todas as classes que aquella phylantropica associação representa, foi recebida a bda noticia da construção do caminho de ferro.

Ex.^{mo} Presidente conselho ministros

Lisboa

A direcção da Sociedade Socorros Mutuos d'esta villa agradece a V. Ex.^a e ao governo resolução fazer construir caminho ferro da Regoa a Chaves por administração directa do estado.

Ex.^{mo} ministro Obras publicas

Lisboa

Em nome da Sociedade Socorros Mutuos d'esta villa agradeceos V. Ex.^a o empenho em fazer construir caminho ferro para esta villa.

Ex.^{mo} Ministro da Marinha

Lisboa

A direcção da Sociedade de Socorros Mutuos Artística e Commercial de Chaves interpetando sentimento de gratidão d'esta Associação para com V. Ex.^a agradece a V. Ex.^a os seus esforços para a realisação do nosso maior desejo—a construção do caminho de ferro da Regoa a esta villa.

Todos estes telegrammas eram assignados pelos srs: João Bravo, José Felisbino, Antonio Monteiro, Ayres Aguiar, Correia Mello e Manuel Philippe.

Tambem um numero grupo constituído por cavalheiros de todas as classes sociaes da nossa terra enviou aos illustres presidente do conselho, ministro das obras Publicas e ministro da Marinha os seguintes telegrammas que seguem:

Conselheiro Teixeira de Souza

Lisboa

Chaves, 19.—Os abaixo assignados, representando todas as classes de Chaves, vem manifestar a v. ex.^a entusiastico e sincero agradecimento pela valiosa, patriótica e affeita interferencia de v. ex.^a para a realisação do nosso caminho de ferro, o mais importante beneficio que podemos receber, e a que o nome de v. ex.^a ficou indissolvelmente ligado, para justa gratidão de todos nós.

Miguel Maximo, Cunha Monteiro, Antonio Rocha Carvalho, Francisco José Chaves, Avelino José Carlos, João Paulão, Antonio Fernandes, Joaquim José Gonçalves, João Baptista Moraes, Alexandre Luiz Pereira, Antonio Carneira, Bernardim Magalhães Junior, Juha Xavier, Francisco José Silva, Francisco Alves Costa, José Manuel Rodrigues, Manuel João Gomes, José Manuel Tavares, Manuel Augusto Pinheiro, Antonio Sousa Burdadas, Francisco Silva, João Duarte Mesquita, Joaquim Castanheira, Domingos Alves da Silva, Annibal Pereira da Silva, João Moura, Antonio Ribeiro, Joaquim Alves, Arthur Annibal Botelho, Julio Augusto Reis, Augusto de Sousa Dias, Antonio Joaquim Gonçalves, José Maria Diniz, Carlos Pires, João Barbosa, Francisco Castello, Domingos José Silva, Accacio Campos, José Irigoyen Teixeira, pela redacção do «Aguade Flavian» Pedro Branco, José Mesquita, Antonio Montezinho, Annibal Montezinho, padre Antonio Srinomias, Julio Gouveia, João Figueiredo, Eduardo Freitas, Aurelio Soares, José Adão Silva, Manuel Cunha Fajardo, Manuel de Sousa Morato, Annibal Simões Silva, José Pereira de Moraes, Julio Teixeira Pinto, Abilio Bragança, Bernardim Magalhães, João Bravo, João Philippe Sousa, Adolpho Magalhães, Luiz Cunha, João Dias, Antonio Sousa Saavedra, Manuel Rodrigues Silva, Manuel Antonio Ribeiro, José Manuel Hanios, José Ribeiro, Antonio Bragança, João Maria Magalhães, Feliciano Castello Branco, Adriano Reis, João Silva, José Joaquim Fontes, padre Rodrigo Campos Sanchez, Domingos Alves Cunha, Seraphim de Castro, João Elias Barroso, Antonio Padua Coelho, Antonio José Rodrigues, José Durão Branco, padre Silvino Miranda, José Augusto Correia, Patricio Ribeiro, Manuel Pavão, Alfredo Alves Nobrega, José Moutinho, Julio Sarmiento, Americo Villella, Ignacio Pizarro, Albano Bragança, Arnaldo Torres, Francisco Luiz Alves, Manuel Salvador Fernandes, Agostinho Diniz Pereira, abbade Manuel Barroso, Ignacio Moraes Carmona, Germano Salgado Pereira, Antonio Alves Carneiro, Luiz Figueiredo, Benjamim Eugenio Leite, Antonio Motta Campos, Antonio Teixeira Barroso, Manuel Antonio Rodrigues Junior, José Augusto Curson, José Bento Ferreira, Elias Pereira Carneiro, José Pereira Soares, Antonio Queiroz, Antonio Sarmiento Junior, Alfredo Falcão, Adriano Baptista, Alfredo Cunha, Antonio Mendes Castro, Joaquim Monteiro, José Antonio Dias, Joaquim Coelho, Antonio José Dias, José Lopes da Costa, Joaquim Pereira da Silva, Francisco Barroso, Sebastião Guedes, Luiz Lima Barreto, Firmiano Soares, Antonio Pereira Faria, Annibal Fidalgo, padre Adelino Pereira, Manuel Rocha Silva, Virgilio Silva, José Felisbino, José da Rocha Carvalho, Ernesto Silva Pereira, Annibal Santos Teixeira, Modesto Barreto Francisco Faria, João Miguel Silva, Nicolau Mesquita.

Ex.^{mo} Presidente conselho ministros

Lisboa

Habitantes Chaves possuidos sincero jubilo felicitam e agradecem V. Ex.^a e governo iniciativa construção caminho ferro Regoa a Chaves e fizesem ardentes votos realisação maior aspiração este concelho.

Ex.^{mo} Ministro Obras Publicas

Lisboa

Habitantes Chaves vem agradecer V. Ex.^a ter ligado seu nome a obra de maior empreendimento e reconhecido o valor nosso concelho.

Seguem os decretos:

Attendendo a que por decreto de 1 de abril de 1897 foi concedida provisoriamente a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral, ou a companhia que elles organisarem, a construção e exploração por noventa e nove annos do caminho de ferro da Regoa a fronteira, segun he por Villa Real, Villa Pouca de Aguiar, proximidades das Polras Salgadas, Vilago e Chaves;

Attendendo a que pela carta de lei de 7 de julho de 1898 foi o governo autorisado a tornar definitiva, nos termos da mesma lei, a concessão provisoria

feita pela citado decreto de 1 de abril de 1897, concedendo-lhes ainda o direito de opção na construção e exploração de todas as linhas convergentes a pontos situados dentro das zonas lateraes de 30 kilometros, a que se refere a base 4.^a da concessão provisoria;

Attendendo a que, no u o da auctorisação referida, foi feita a mencionada concessão por alvará, de 10 de outubro de 1901;

Attendendo a que, pela carta de lei de 24 de maio do anno findo, foi auctorisado o governo a acceptar a desistencia requerida pelos concessionarios e a adjudicar em hasta publica e procedendo concurso, a construção e exploração do referido caminho de ferro, nos termos da mesma lei;

Attendendo a que, aberto o concurso, nos termos do decreto de 2 de agosto de 1901 e no uso da auctorisação especial concedida pela citada lei de 24 de maio de 1901, foram apresentadas quatro propostas, que todas pela commissão especial que presidiu ao concurso foram julgadas nullas, no termos do artigo 7.^o do respectivo programma;

Attendendo a que por este motivo foi annullado o concurso por decreto de 15 de novembro ultimo, e que, ficando caducada ipso facto a auctorisação especial concedida ao governo pela carta de lei de 24 de maio ultimo, foi, pelo mesmo decreto, e nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1894, mandado abrir novo concurso por prazo não inferior a quinze dias em condições diferentes do anterior;

Attendendo a que, a pedido d'um dos concorrentes ao concurso anterior, foi prorogado em 18 de novembro ultimo o prazo do concurso, o qual se effectuou em 16 do corrente;

Attendendo a que a unica proposta apresentada não foi accepta por não convir aos interesses do Estado;

Hei por bem, no uso da auctorisação conferida na alinea e) do n.^o 1.^o da base 4.^a da lei de 14 de julho de 1899, determinar que se proceda desde já a construção da linha da Regoa a fronteira por conta do Estado e nos termos da referida lei.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que pela direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro se proceda sem perda de tempo ao restabelecimento do traçado da 1.^a secção da linha da Regoa por Villa Real a Chaves e a fronteira, comprehendida entre a Regoa e Villa Real, conforme o projecto com data de 18 de junho de 1897, procurando-se ao mesmo tempo onde seja possivel augmentar os raios das curvas, sem aggravamento importante do custo da linha, devendo os necessarios trabalhos de campo e de gabinete estar concluidos até 31 de março proximo;

Sua Magestade El-Rei determina que, para a rapida execução dos trabalhos de campo e gabinete relativos ao projecto da 1.^a secção do caminho de ferro de Regoa por Villa Real a Chaves e a fronteira, incumbido por portaria d'esta Magestade a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, a mesma direcção requirir o pessoal tecnico e auxiliar que, além dos engenheiros e conductores que n'ella se acham em serviço, forem necessarios para a elaboração dos referidos trabalhos.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que uma commissão composta de engenheiro chefe de 2.^a classe José Fernando de Sousa, vogal secretario do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, um engenheiro subalterno de 1.^a classe, Luiz de Albuquerque de Orey, chefe do serviço de tracção da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e do engenheiro subalterno de 2.^a classe, José Victor Duro Sequeira, chefe do serviço de tracção da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, proceda sem perda de tempo ao estudo de typus de material circumstante de tracção a transportar que mais convenia adoptar na linha da Regoa por Villa Real a Chaves e a fronteira, de modo que nas condições tecnicas de limites de inclinações e de raios de curvas a que foi subordinado o projecto da 1.^a secção da Regoa a Villa Real, datado de 18 de junho de 1897, da mesma linha, o referido material satisfaga a todos os requisitos de segurança e commodidade, e permita a realisação de velocidades commerciaes não inferiores ás dos combioes convergentes da linha do Douro.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que uma commissão composta do inspector geral supranumario, vogal do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, do engenheiro chefe de 2.^a classe, chefe do serviço de via e obras da direcção do Minho e Douro, Basilio Alberto de Sousa Pinto, e do engenheiro subalterno

de 1.^a classe, chefe do serviço de via e obras da direcção do Sul e Sueste, Augusto Victor da Costa Sequeira, proceda ao estudo dos typus de material de via que conveniu adoptar na construção do caminho de ferro da Regoa por Villa Real a Chaves e a fronteira, tendo em ttenção as condições tecnicas da linha, adoptadas no projecto da 1.^a secção da Regoa a Villa Real, datado de 18 de junho de 1897.

Caminho de ferro

Quizeram interesses perdidos maisinar o partido progressista com a opinião publican, accusando-o de protelar a construção do caminho de ferro da Regoa a fronteira.

Não é longa a historia para que deixemos de contar a. Quando no anno passado foi submittido ás côrtes o projecto o partido progressista pela palavra sympathica e eloquente do sr. Eduardo Villaga deu-lhe o seu voto e propoz que o tempo do começo dos trabalhos fosse tanto quanto possível encurtado. Veio depois o concurso a que foram quatro preponentes, e o governo annullou-o com o falso fundamento do que nenhum se submittia ás condições impostas. Na ultima discussão parlamentar a verdade ficou evidente e o ministro chegou a concordar que tinha andado mal. Particularmente, nos corredores da camara, afirmou que fora levado a annullação por instigações do sr. Teixeira de Sousa. Por que não accoitou o governo a proposta mais barata? Também se viu no parlamento porque. A casa Fonseca Santos & Vianna, de que é socio o sr. Teixeira de Sousa, havia apresentado a proposta mais cara, e não podendo ser-lhe adjudicada a concessão recorreu-se ao expediente de a não dar a ninguém.

Protestou contra o favoritismo descarrando o partido progressista, mas os interesses regeneradores eram tão lucrativos que o protesto não lhes mudou o proposito. E para mais desonrada ficar a negociata, o governo dicitatorialmente decretou outras bases e mandou abrir novo concurso. As novissimas bases eram as que a casa Fonseca Santos & Vianna indicava na proposta e ameaçava não accoitar outras! O ministro curvou-se e praticou o escandalo. Mas chegou o momento de se apurarem responsabilidades e o ministro das obras publicas oppoz uma defesa miserável ás accusações violentissimas que lhe fizeram. O ataque foi rude, mas o escandalo foi enorme. D'essa pugna parlamentar saiu humilhado o ministro, que logo resolveu demittir-se. Dois dias depois effectuava-se o concurso e as vozes regeneradoras exploraram que ficaria deserto, que os FONSECA, SANTOS & VIANNA não queriam perder muito dinheiro concorrendo! Pois no concurso só elles foram e com proposta tão elevada que o governo a não accoitou! Em conselho de ministros foi, por imposição do sr. Hintze Ribeiro, deliberado que se fizesse a construção por conta do estado.

Qual é a responsabilidade do partido progressista nesta questão? Elle que só trabalhou e desinteressadamente para que o melhoramento não fosse demorado? Affirmaram depois os engenheiros, que o ministro das obras publicas chamou para aconselharem-no, que a construção custaria a rasão de quinze contos por kilometro, e como os Viannas, pediam vinte e quatro, ganhavam estas santissimas pescoas o melhor do nove contos contos de reis.

Se não havia panno para mangas! Se não merecia a pena sacrificia por tão honroso amigo de Traz-os-Montes! Que desejava o partido progressista?

A construção por um preço razoavel ou a construção por conta do Estado. Do preço razoavel fugiram os amigos d'este concelho, restava a construção por conta do Estado que o governo foi compellido a accoitar.

Perdeu-se a sorte grande. Mas não convinha perder tudo e por todo o districto cahiram telegrammas recommendando felicitações entusiastas a que fez isto, tudo!

Foram os telegrammas, mas apurou-se que só ao fim de tres annos estará construida a linha até Villa Real, e que só até alli foi ordenada a construção.

Viu-se mais, o governo ordenou trabalhos mas sem saber onde buscar dinheiro, e confessando não o ter.

Esta é toda a verdade. Os povos de Traz-os-Montes devem saber por larga experiencia que é loucura ferver em pouca agua e que não deyou queimar-se foguetes antes da festa. Os exploradores de manifestações pagos com bons logares ou pingues ordenados, quizeram mas não puderam glorificar o seu protector endeusado.

Caminho de ferro

Mascaras abaixo!

Os polichinellos, os industrioses, os ludibriadores do concelho de Chaves, ficaram apontados n'uma das ultimas sessões do parlamento pelo vigoroso orador e nosso querido amigo sr. Rodrigues Nogueira. Ha muitos annos que este povo trabalhava pelo caminho de ferro e é de toda a justiça a sua pretensão.

Agora, a realisação d'esse ardentissimo desejo esteve eminente, se interesses particulares, se interesses d'uma casa bancaria não viessem prejudical-o.

Se o governo faz a concessão a quem de direito pertencia, e não vem com habilidades transparentes oppôr entraves, as nossas canceiras encontrarão um termo e os nossos sonhos a realidade. Mas o governo queria a concessão para a casa bancaria que favorece com gravamo para os interesses do estado, sem cuidar do nosso futuro e dos nossos desejos. A historia parlamentar é bastante eloquente, diz claramente onde ficaram os homiens de honra e os atrevidos intrujões.

Foi ordenada a construção por conta do estado. Pois sabe-se que o estado não tem vintem para a construção. As bandeirolas que no sul do districto estão fascinando os ingenuos, não illudim os que conhecem o proposito com que esta comedia se desenrola. O sr. Rodrigues Nogueira arrancou no parlamento a mascara aos comicos: Um breve resumo da sessão:

Ha dias annou se, mércê da discussão parlamentar, o concurso para o caminho de ferro de Chaves.

Affirma isto, porque a falta de um sello não é razão juridica para se annullar um concurso.

O sr. Varyas—O que fez annullar o concurso foi o preço que se pedia.

O orador—V. ex.^a sabe que a imprensa officiosa declarou que a proposta não chegara a ser aberta, e muito antes de ella se conhecer telegraphara-se em nome do governo, para Traz-os-Montes, dizendo-se que o caminho de ferro se fazia por conta do Estado. Affirma o seu amor por realisação do caminho de ferro de Chaves, e insurge-se contra a solução que se tomou, solução que é uma mystificação, porque os findos que se distinguiram a esse caminho de ferro, já estão quasi totalmente absorvidos por outras obras.

Pede ao sr. ministro das obras publicas que apresente um projecto auctorizando a realisação de um emprestimo, garantido por aquelle findo, para se construir a linha. Se o governo o não apresentar, apresentalo ha elle, porque não quer poeira nos olhos de ninguém, nem bandeirolas para se illudir os eleitores.

Disse mais o illustre parlamentar.

Provou que o fundo dos caminhos

que se escoou para outros caminhos de ferro, que não ha vintem para a linha da Regoa a esta villa. Onde vao o governo buscar dinheiro? Ninguém lhe respondeu. Então convidou o governo a apresentar um projecto, e se este não souber resolver a dificuldade apresenta-lo ha elle. Ficaram assim desmascarados os intriguistas e os comediantes. Foi nobre e patriotica a attitade do nosso querido amigo e o povo transmontano não a esquecerá nunca.

E os factos justificarão inteiramente as nossas affirmações.

15 de março de 1903

O Intransigente

Caminho de ferro

Quizeram interesses perdidos mais n'ar partido progressista com a opinião publica, accusando-o de protelar a construção do caminho de ferro da Regoa á fronteira.

Não é longa a historia para que deixemos do conta a. Quando no anno passado foi submettido ás côrtes o projecto o partido progressista pela palavra sympathica e eloquente do sr. Eduardo Villaça deu-lhe o seu voto e propoz que o tempo da comega dos trabalhos fosse tanto quanto possível encurtado. Veio depois o concurso a que foram quatro proponentes, e o governo annullou-o com o falso fundamento de que nenhum se submettia ás condições impostas. Na ultima discussão parlamentar a verdade ficou evidente e o ministro chegou a concordar que tinha andado mal. Particularmente, nos corredores da camera, afirmou que fôra levado á annullação por instigações do sr. Teixeira de Sousa. Porque não accitou o governo a proposta mais barata? Também se viu no parlamento porque. A casa Fonseca Santos & Vianna, de que é socio o sr. Teixeira de Sousa, havia apresentado a proposta mais curta, e não podendo ser-lhe adjudicada a concessão recorreu-se ao expediente de a não dar a ninguém.

Protestou contra o favoritismo descurado o partido progressista; mas os interesses regeneradores eram tão lucralivos que o protesto não lhes mudou o proposito. E para mais descurada ficar a negociata, o governo dictatorialmente decretou outras bases e mandou abrir novo concurso. As novissimas bases eram as que a casa Fonseca Santos & Vianna indicava na proposta e ameaçava não accitar outras! O ministro curvou-se e praticou o escandalo. Mas chegou o momento de se apurarem responsabilidades e o ministro das obras publicas oppoz uma defesa miseravel ás accusações violentissimas que lhe fizeram. O ataque foi rude, mas o escandalo foi enorme. D'essa pugna parlamentar saiu ganhado o ministro, que logo resolveu demittir-se. Dois dias depois effectuava-se o concurso e vozes regeneradoras espalharam que ficaria deserto, que os FONSECAS, SANTOS & VIANNA não queriam perder muito dinheiro concurrendo! Pois ao concurso só ellos foram e com proposta tão elevada que o governo a não accitou! Em conselho de ministros foi, por imposição do sr. Hintze Ribeiro, deliberado que se fizesse a construção por conta do estado.

Qual é a responsabilidade do partido progressista n'esta questão? Elle que só trabalhou e desinteressadamente para que o melhoramento não fosse demorado? Afirmaram depois os engenheiros, que o ministro das obras publicas chamou para aconselharem-no, que a construção custaria a razão de quinze contos por kilometro, e como os Viannas, pediam vinte o quatro, ganhavam centas e tantas milhas de mais o melhor de nove contos contos de reis.

Se não havia panno para a tangal! Se não merecia a pena sacrificios por tão generoso amigo do Traz-os-Montes! Que desejava o partido progressista?

A construção por um preço razoavel ou a construção por conta do Estado. Do preço razoavel fugiram os amigos d'este concelho; restava a construção por conta do Estado que o governo foi compellido a accitar.

Perdeu-se a sorte grande. Mas não convinha perder tudo, e por todo o districto cahiram telegrammas recommendando felicitações entusiasticas ao que fez isto tudo!

Foram os telegrammas, mas apurou-se que só ao fim de tres annos estará construida a linha até Villa Real, e que só até alli foi ordenada a construção.

Viu-se mais, o governo ordenou trabalhos mas sem saber onde buscar dinheiro, e confessando não o ter.

Esta é toda a verdade. Os povos do Traz-os-Montes devem saber por larga experiencia que é loucura ferir em pouca agua e que não deyxem fugir, se foguetes antes da festa. Os exploradores de manifestar pagos com bons logares ou pingues prindados, quizeram mas não puderam glorificar o seu protector, endeusado.

Caminho de ferro

Mascaras abaixo!

Os polichinellos, os industrioses, os ludibriadores do concelho de Chaves, ficaram apontados n'uma das ultimas sessões do parlamento pelo vigoroso orador e nosso querido amigo sr. Rodrigues Nogueira. Ha muitos annos que este povo trabalha pelo caminho de ferro e é de toda a justiça a sua pretensão.

Agora, a realisação d'esse ardentissimo desejo esteve eminente, se interesses particulares, se interesses d'uma casa bancaria não viessem prejudical-o.

Se o governo faz a concessão a quem de direito pertencia, e não vem com habilidades transparentes oppôr entraves, as nossas canceiras encontrarão um termo e os nossos sonhos a realidade. Mas o governo queria a concessão para a casa bancaria que favorece com gravame para os interesses do estado, sem cuidar do nosso futuro e dos nossos desejos. A historia parlamentar é bastante eloquente, diz claramente onde ficaram os homens de honra e os atrevidos intrujões.

Foi ordenada a construção por conta do estado. Pois sabe-se que o estado não tem viateira para a construção. As bandeirolas que no sul do districto estão fascinando os ingenuos, não illudem os que conhecem o proposito com que esta comedia se desenvolve. O sr. Rodrigues Nogueira arrancou no parlamento a mascara aos comicos: Um breve resumo da sessão:

Ha dias annulos se, merce da discussão parlamentar, o concurso para o caminho de ferro de Chaves.

Afirma isto, porque a falta de um selto não é razão juridica para se annullar um concurso.

O sr. Varyas—O que fez annullar o concurso, foi o preço que se pedia.

O orador—V. ex.ª sabe que a imprensa officiosa declarou que a proposta não chegara a ser aberta, e muito antes de ella se conhecer telegraphara-se em nome do governo, para Traz-os-Montes, dizendo-se que o caminho de ferro se faria por conta do Estado. Affirma o seu amor por realisação do caminho de ferro de Chaves, e insurge-se contra a solução que se tomou, solução que é uma mystificação, porque os fundos que se destinaram a esse caminho de ferro, já estão quasi totalmente absorvidos por outras obras.

Pede ao sr. ministro das obras publicas que apresente um projecto auctorizando a realisação de um emprestimo, garantido por aquelle fundo, para se construir a linha. Se o governo o não apresentar, apresentalo ha elle, porque não quer poeira nos olhos de ninguém, nem bandeirolas para se illudir os eleitores.

Disse mais o illustre parlamentar.

Provou que o fundo dos caminhos

que se escoou para outros caminhos de ferro, que não ha viateira para a linha da Regoa a esta villa. Onde vao o governo buscar dinheiro? Ninguém lhe respondeu. Então convidou o governo a apresentar um projecto, e se este não souber resolver a difficuldade apresentalo ha elle. Ficaram assim desmascarados os intriguistas e os comediantes. Foi nobre e patriótica a attitude do nosso querido amigo e o povo transmontano não a esquecerá nunca.

E os factos justificaram inteiramente as nossas affirmações.

15 de março de 1903

O Intransigente

A VOZ DE CHAVES

DE 12 DE MARÇO 1903

CAMINHO DE FERRO

O *Diário do Governo* publicou a seguinte portaria:

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que, para cabal cumprimento das prescripções do decreto de 18 de mez findo, a Administração dos Caminhos de ferro do Estado dê começo aos trabalhos de construção da 1.ª secção da linha da Regoa por Villa Real a Chaves e á fronteira, comprehendida entre a Regoa e Villa Real, logo que tiverem sido concluidos e approvados os respectivos trabalhos preparatorios incumbidos pela portaria da mesma data á Direcção do Minho e Douro, ficando assegurados á mesma administração, nos termos dos artigos 19.º, 58.º e 59.º do regulamento de 2 de novembro de 1899 e por forma igual á que foi prescripta para a construção dos prolongamentos de Pias a Moura e de Faro a Villa Real de Santo Antonio, os recursos necessarios para a construção da referida secção.

Ha por bem outrossim o mesmo Augusto Senhor determinar que a referida administração mande proceder pela Direcção do Minho e Douro, logo que estejam terminados os trabalhos preparatorios de construção da 1.ª secção á elaboração do projecto das secções seguintes nas condições technicas eguaes ás prescriptas para aquella.

Paço, em 25 de fevereiro de 1903 — Manuel Francisco de Vargas.

E conveniente, para elucidação dos nossos leitores, o transcrevermos do regulamento de 2 de novembro de 1899 os artigos a que a mesma portaria se refere.

Por elles se verá — e só o não vêm já os amigos devotados ao bem do nosso concelho — que o governo demonstra em actos publicos o seu proposito de assegurar aos povos do districto um melhoramento — o maior — porque ha tantos annos elles baldadamente reclamam.

Art.º 19.º — As receitas pertencentes ao fundo especial serão depositadas, á ordem do ministerio das obras publicas, commercio e industria, na caixa geral dos depositos.

Ora como os amigos do concelho não podem duvidar de que haja um fundo especial de caminhos de ferro, fica sem base conscienciosa a atoarda de que não havia dinheiro para a construção.

Mas vamos ao artigo 57.º, a que se não allude na portaria, mas que tem significação importante para o assumpto.

Art.º 57.º — No principio de cada anno economico e logo que estejam fechadas as contas do anterior, o conselho de administração, tendo em vista a importancia atingida pelo fundo especial e os encargos de operações de credito que sobre elle pesem, e calculando com todo o rigor a parte que possa com segurança reputar-se disponivel, proporá ao governo a sua applicação em harmonia com o disposto no artigu

Tambem é de presumir que os amigos do nosso concelho não duvidem da seriedade dos membros que constituem o conselho de administração dos caminhos de ferro.

E querem saber a doutrina do art.º 55.º?

Diz isto: o fundo especial será destinado: á aquisição de material circulante, ás obras novas das linhas em exploração e ao custeio de estudo e construção das linhas complementares e tributarias das redes do estado.

E' tambem muito crível que os amigos do concelho não neguem que a nova linha, que nos interessa, seja tributaria e complementar da linha Minho e Douro, que é do Estado.

Mas vá lá o artigo 59.º, que definiu claramente as applicações do dinheiro.

Artigo 59.º — Pelos encargos das operações mencionadas no art.º responderá o fundo especial, que não poderá ter, sob pretexto algum, outra applicação além das previstas no mesmo artigo.

Julgamos que em face d'essa demonstração tão positiva da parte do governo, os taes amigos dedicados do concelho — e que tão galhardamente se propunham impedir a realização do grande melhoramento — afinal se capacitarão que o nosso chefe sr. conselheiro Teixeira de Souza nunca promete aquillo que não possa ou consiga satisfazer e que quando não pode ou não consegue, não o promete a ninguém.

E ahí têm, além de exemplos recentissimos e pessones que elle manifestou, o trabalho, a tenacidade verdadeiramente extraordinaria que elle dispendeu para que o caminho de ferro fosse um facto.

Mas os taes amigos são capazes de chamar a Teixeira de Souza, o inimigo...

Facciosismo a quanto ob-

ga?...
De nosso distincto collega o *Popo do Norte* transcrevemos a seguinte nota:

"Poucas obras d'arte se acham projectadas, sendo a maior uma ponte metalleica sobre o Tanha que terá uma extensão de 60 metros, e uma outra de pedra na ribeira da Ermida e cuja extensão não excede a 10 metros.

As estações e pardeiros projectados são: estação de Villa Real, paragem de Folhalella, apeadeiro das Avoledas, estação de Carracelo, apeadeiro da Povosoa, estação de Alvegaes do Corço, apeadeiro Tanha, paragem da Vacaria e estação da Regoa, na linha do Douro.

Continua-se a afirmar que os trabalhos de rompimento da linha se iniciarão nos meados d'este anno sendo para isso postas em praça quatro torres. Assim os trabalhos abrir-se-hão simultaneamente em quatro pontos da linha, o que para nós constitue uma demonstração das boas disposições em que o governo se encontra de deferir ás veias e justas reclamações d'este districto.

Folgamos que assim succeda e de todo a gratidão aos associarios e aos applicaos que aos promotores da execução do caminho de ferro forem tributados. Affirma-se tambem que para assistir á abertura dos trabalhos virá a esta villa o ministro das obras publicas e dos conselheiros Teixeira de Sousa e Antonio d'Azevedo.

Já se reuniu em Lisboa a com-missão de engenheiros, sob a presidencia do sr. conselheiro Manuel Vargas, e que tem por fim apresentar os seus trabalhos sobre a escolha de typo de material fixo e circulante para a linha ferrea da Regoa a Chaves.

A VOZ DE CHAVES

DE 21 DE MARÇO 1903

Caminho de ferro

Terminaram já os trabalhos de rectificação do traçado da linha ferrea do Valle do Corgo, na secção de Regua a Villa Real, recolhendo a direcção dos caminhos de ferro Minho e Douro o pessoal encarregado d'aquelle serviço.

É a proposito.

Lembram-se os nossos leitores que os amigos dedicados do nosso concelho investiram ruidosa, violenta e injustamente o governo regenerador por não adjudicar a construcção da linha ao sr. Lopes da Cruz?

Lembram-se d'aquella inferneira? com insinuações infames á mistura?

Recordam-se das vociferações dos dedicados amigos do nosso concelho?

Pois ao mesmo tão cantado sr. Lopes da Cruz, e por instancias do sr. Beça, governador civil de Bragança, concedeu o governo nova, e cremos que terceira, prorrogação por mais 3 mezes para se iniciarem os trabalhos de construcção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança!

E já lá vão dois annos!

Que dirão agora os amigos do nosso concelho?

Naturalmente renovam a mesma inferneira de protestos, e legalidades e mais miudezas, e insinuações á mistura—, porque sem esse tempéro não arranjam um pratinho ao paladar do facciosismo.

DE 12 DE ABRIL DE 1903

Caminho de ferro

Segundo consta foi ordenado que simultaneamente se dê principio na Regoa e em Villa Real aos trabalhos do primeiro troço do caminho de ferro da Regoa a Chaves, trabalhos que, como se disse, serão inaugurados no proximo mez de maio, com a assistencia do sr. ministro das Obras Publicas, conselheiro conde de Paçó Vieira.

Ainda não está definitivamente resolvido qual o dia da inauguração.

Parece que será depois de encerradas as camaras esperando-se que assistam, além do titular da pasta das Obras Publicas, os srns. conselheiros Teixeira de Souza, illustre ministro da Fazenda, Antonio d'Azevedo, José d'Alpoim, além dos deputados do circulo.

Diz-se tambem que as camaras municipaes dos povos interessados na construcção do caminho de ferro concorrerão ao acto solemne que deve realisar-se na Regoa.

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Domingo, 29 de março de 1903

Caminho de ferro

O tempo malbaratado em habilidades lucrativas, mas improficuas pela acção dos homens honestos, seria de sobejo bastante para desbravar as difficuldades que ainda se oppõem á realisação d'este melhoramento urgente e necessario. Como honra e proveito não cabem no mesmo sacco, os obstaculos, que no anno de 1902 se julgaram ceifados com a apresentação do projecto pelo governo e o appoio esforçado do partido progressista, subsistem quasi aggravados. Perdeu-se mais um anno!

Essa responsabilidade é toda do sr. Teixeira de Sousa, entrega-lha integra a historia imparcial dos factos, e ha de castiga-lo duramente a critica dos homens. Quem procura a gloria, não pesquisa o lucro. A historia do caminho de ferro é uma edição luxuosa da historia das aguas de Vidago. O mesmo desejo de enriquecer, a mesma comedia do patriotismo avariado, a mesma investida contra as leis para protecção de banqueiros insaciaveis. Para pleitear com o municipio o sr. Teixeira de Sousa encabeçou-se no partido regenerador local, que dobrou servile e vergonhosamente ao tucão do seu sapato tachado; para derivar os lucros da linha ferrea do valle do Corgo nos cofres dos seus associados, o sr. Teixeira de Sousa fez annular um concurso, fez torcer a lei, baralhou, confundiu, originou o pandemio que ha um anno se desenrola perante a avidez e ingenuidade do povo transmontano. Das agoas de Vidago sahio vencido, da linha ferrea sahio aniquilado na prosapia e no lucro. Se o sr. Teixeira de Sousa luctasse em favor dos povos de Traz-os-Montes desinteressadamente e lealmente não embaraçaria a construcção do caminho de ferro e o futuro do municipio de Chaves. Aquelle que ali está no mi-

nisterio da fazenda e que uma revolução popular saudou de cluços em punho, arvorou-se em chefe do partido regenerador de Chaves para disputar ao municipio as agoas de Vidago! Aquelle que o paiz afasta com justo sentimento de revolta, quiz que os seus associados na Empresa de Vidago fossem os concessionarios do caminho de ferro, e n'esse trabalho inutilizado perdeu um anno e poz em risco o melhoramento!

Nem lucros, nem glorias. E agora? Agora, um batalhão de engenheiros e conductores estendem bandeirolas da Regoa a Chaves, alvoraçou as aldeias, telegraphou para os jornaes, banqueteeou-se e partiu. Mais nada! E' que para construir um caminho de ferro é necessario dinheiro, e os rendimentos publicos esconram-se para viajatas faustosas, para luminarias, para as guelas funelicas da multidão innumeravel de empregados do fisco e commissarios do governo. Murmura-se que as viagens enguliram mais de tres mil contos de reis! Construam-se os caminhos de ferro do valle do Corgo, de Arganil e outros que estão apalavrados. O governo esgotou os mananciaes e por isso o povo se ergue terrivel ameaçador, preferindo a revolução que lhe garante o castigo de tantos esbanjamentos, á paz que lhe arranca o pão e lhe saqueia o lar.

E' no fundo do caminho de ferro do estado que os transmontanos esperam irá o governo abastecer-se para a construcção da linha da Regoa a esta villa?! Lá não existe vintem. As outras linhas em construcção sorveram até o pó dos cofres. Não é uma comedia a promessa do governo?!

Quando ha dias o brillante parlamentar e amigo dedicado d'esta terra, o distincto engenheiro sr. Rodrigues Nogueira, interpellou o governo sobre este assumpto, teve uma resposta dubia e falsa. Então, ameaçou-o com a apresentação d'um plano que realisará em curtissimo praso o desejo do districto de Villa Real. E ha de ser agora que o governo é compelli lo a cumprir a sua palavra, abandonando subterfugi-

os que nem o honram nem o acreditam. Mas se o não fizer, chegará o momento do sr. Rodrigues Nogueira cumprir a sua palavra, descida da tribuna parlamentar e entusiasticamente acolhida em Traz-os-Montes. Conliécemos nas suas linhas geraes esse plano, e sabel-o-hão brevemente todos os que no caminho de ferro tem interesse justo e ardente.

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Domingo, 19 de abril de 1903

CAMINHO DE FERRO

O ministro da fazenda é o sr. conselheiro Antonio d'Azevedo Castello Branco, honrado chefe do partido regenerador do districto, estarão na Regoa, no dia 1.º de maio, para inaugurarem o caminho de ferro do Valle do Corgo.

E' só na Regoa que os trabalhos começam, e não em Villa Real, como erradamente se tem escripto. O ministro da fazenda não comparecerá porque lá ha muita gente para queimar os foguetes.

Uma duzia de operarios escavarão a montanha que vae da Regoa a Villa Real E' isto serio? Não veem todos uma comedia n'esta inauguração apressadamente mandada fazer?

E' que o ministerio vai cahir, já não vence o mez de maio, por isso se iniciam os trabalhos no fim de abril.

Como não ha dinheiro nem o governo sabe onde buscá-lo, chamam-se alguns operarios, queimam-se foguetes, soltam-se vivas e quem vier que faça o resto. Mas o caminho de ferro ha de fazer-se e caberá essa honra ao partido progressista. Não só até Villa Real, mas até Chaves, até esta terra, que os regeneradores só cuidam explorar em beneficio dos seus proprios bolsos. Até lá vá vendo o povo a comedia regeneradora.

CAMINHO DE FERRO

Referimo-nos no ultimo numero d'A *Voz de Chaves* ao discurso proferido na camara electiva pelo nosso querido amigo snr. dr. Philippe de Moura, illustre deputado da Nação.

Hoje transcrevemos do *Diario da Camara dos Senhores Deputados* o summario, aliás bastante completo, do discurso pronunciado pelo nosso amigo.

Certamente elle será lido com prazer por todos quantos admiram as altas qualidades de character e de intelligencia de Philippe de Moura e por todos aquellos que, embora não commungando no mesmo credo politico, apreciam o esforço e a dedicação de quem, como o nosso amigo, pugna pelos interesses do concelho de Chaves.

Tambem transcrevemos a resposta dada em nome do governo pelo illustre ministro das Obras Publicas snr. conselheiro Conde de Paçõ Vieira.

O Snr. *Philippe de Moura*.—Diz que, depois de circumstancias varias largamente apreciadas já nesta Camara, o governo resolveu com superior criterio mandar proceder á construcção do caminho de ferro da Regua a Chaves e á fronteira, por conta do Estado, obedecendo ao principio hoje incontrouverso de que o Estado deve possuir o maior numero de linhas ferreas, quando as não possa possuir todas como succede na Alemanha.

Esta providencia traduziu-se pelo decreto de 17 de fevereiro de 1903, ao qual se seguiram tres portarias com data de 18 de fevereiro, todas tendentes a dar execução ao texto d'aquelle decreto.

Pela primeira d'estas portarias foi ordenado o restabelecimento do traçado da 1.ª secção do caminho de ferro, comprehendida entre a Regua e Villa Real, devendo os trabalhos de campo e gabinete estar concluidos até 31 de março do corrente anno.

A portaria de 25 de fevereiro de 1903 mandou proceder á elaboraçào do projecto das secções seguintes, logo que fossem terminados os trabalhos preparatorios da construcção de 1.ª secção, que nos termos da precedente portaria devesssem terminar em 31 de março; mas apesar d'isto os trabalhos de elaboraçào do projecto para construcção das 2.ª e 3.ª secções ainda não principiaram.

E' para este facto que chama a attenção do nobre Ministro das Obras Publicas, confiando em que S. Ex.ª com as suas altas facultades, comprehendendo bem que a construcção do caminho de ferro da Regua a Chaves representa alem do mais o maior acto de justiça a realizar em terras portu-guezas, por certo providenciára para que os estudos da 2.ª e 3.ª secções do caminho de ferro da Regua a Chaves e á fronteira, começassem sem demora e prosigam ininterruptamente.

Continuando diz que a applicação directa do fundo especial dos caminhos de ferro, criado por carta de lei de 19 de julho de 1899, apesar dos progressivos aumentos d'este fundo, não é por certo sufficiente para a rapida construc-

ção do caminho de ferro da Regua a Chaves e á fronteira.

No Orçamento Geral do Estado vem computada a receita d'este fundo em 400:000:000 reis, dos quaes 150:000:000 reis são destinados á aquisição de material circulante e obras complementares, ficando assim disponível para a construcção de linhas a verba de reis 250:000:000, quantia verdadeiramente insignificante para a construcção das linhas secundarias, entre as quaes figura a da Regua a Chaves, que deverá custar quantia aproximada de 9.000:000:000 reis.

Outra talvez deveria ser, por isso, a orientação do Governo, realizando como lhe faculta a lei de 19 de julho de 1899, uma operação financeira que lhe permitta a construcção da linha da Regua a Chaves nos mesmos prazos que, conforme o artigo 60.º das clausulas e condições elaboradas quando se tentou a construcção da linha por adjudicação em concurso, com garantia de juro, eram impostas á empresa que tomasse a construcção.

Para uma outra circumstancia, que The parece de subido interesse, pretende chamar a attenção do nobre Ministro das Obras Publicas.

Entre Chaves e a fronteira existem as aguas mineromedicinaes de Villarelho da Raia, de rica mineralisação e preciosas virtudes therapeuticas. Seria, portanto, um acto de boa administração, bem conforme com os interesses economicos que a linha da Regua a Chaves e á fronteira se propõe fomentar e desenvolver, que o estudo da 5.ª secção d'esta linha obedeça, ao fim de servir directamente a estancia de aguas de Villarelho da Raia.

De grande vantagem seria, para debellar as más condições economicas em que se encontram os povos do norte do districto de Villa Real, que a construcção da linha se iniciasse á medida que os estudos definitivos das diferentes secções fossem sendo concluidos.

Podia isto encarecer talvez um pouco o preço da linha, pelo acrescimo no custo do transporte de materiaes, mas era esta uma das clausulas impostas á empresa pelo artigo 60.º do programma do concurso para a construcção da linha, e não ha motivo justo para que agora assim se não pratique.

A provincia de Trás-os-Montes tem plena confiança em que o nobre Ministro das Obras Publicas não descuará este importante assunto, synthese das suas mais legitimas e justas aspirações; e sabe bem quanto tem a esperar do nobre Ministro da Fazenda, inclito filho da provincia transmontana, e sempre extrenuo defensor e propugnador do seu engrandecimento material e moral, sendo incontestavel que a S. Ex.ª se deve o muito que se tem caminhado para a realização do desejado caminho de ferro, em que se condensa o futuro economico da bella provincia, tão olvidada sempre dos beneficios materiaes de iniciativa do Estado, mas partilhando largamente dos impostos que este distribue.

Aproveita a occasião de estar com a palavra para, a exemplo de muitos outros seus illustres collegas, pedir a attenção do Governo para as legitimas e justas reclamações formuladas pelos empregados do commercio, para que o descanso dominical seja sancionado por uma lei.

Certamente que este pedido dos empregados do commercio se não harmoniza com o regime individualista; mas este regime está decadente, e a tendencia é para o socialismo do Estado, que, como na Alemanha, vae até ao ponto de dizer aos operarios quanto devem economizar, assistindo-lhes quando as enfermidades e os incidentes os inutilizam para o trabalho.

A causa dos empregados do commercio é d'aquellas que tem de triunfar, porque ha muito está já decretada pela consciencia universal, e apenas carece da sancção do Parlamento.

O Snr. *Ministro das Obras Publicas* (Conde de Paçõ-Vieira).—Agradece ao Snr. Deputado Philippe de Moura as suas perguntas por lhe darem ensejo de dizer no Parlamento que a provincia de Trás-os-Montes vae ter em breve o seu caminho de ferro, que ha tanto tempo reclama. E ninguem mais do que

elle, orador, folga com esse melhoramento que vae facilitar e ajudar o desenvolvimento d'aquella tão rica quanto abandonada provincia.

Faz em seguida a historia de tudo que se tem passado desde 1897, em que foi feita a Alberto Leão e Julio Cabral a concessão d'este caminho de ferro, até ao decreto que, baseado na base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, mandou fazer a construcção por conta do Estado.

A construcção deve ser por lanços successivos, como se impunha á companhia concessionaria.

Quanto aos recursos responde o artigo 55.º da lei de 14 de julho de 1899, que permite a applicação directa do fundo especial ou a sua consignação no todo, em parte, ao serviço de quaesquer emprestimos realizados pelo Governo para esse fim.

Faz o mais rasgado elogio á lei de 1899 que criou o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado e enumerando os serviços por ella prestados tributa a sua homenagem ás pessoas que constituem o conselho, as quaes tem administrado estes enormes rendimentos de uma forma superior a todo o elogio.

Por ultimo allude aos serviços prestados á provincia de Trás-os-Montes pelo Snr. Ministro da Fazenda, que na discussão da lei de 1899 introduziu a emenda que mais tarde permittiu ao Governo decretar a construcção por conta do Estado do caminho de ferro de Chaves, e quanto aos prazos de construcção serão elles os mesmos da lei de 24 de maio de 1902, que são os seguintes:

1.ª secção.—Regua a Villa Real, estudos em seis meses, construcção tres meses depois da approvação do projecto, prazo tres annos.

2.ª Secção.—Villa Real a Villa Pouca, estudos num anno, construcção tres meses depois, prazo tres annos.

3.ª secção.—Villa Pouca a Vidago, estudos um anno, construcção tres annos depois, prazo quatro annos.

4.ª secção.—Vidago a Chaves, estudos dezoito meses, construcção tres meses depois da approvação, prazo quatro annos.

A VOZ DE CHAVES

DE 30 DE ABRIL DE 1903

A VOZ DE CHAVES

DE 23 DE ABRIL DE 1903

DE 5 DE MARÇO 1903

Caminho de ferro

Ainda a propósito do caminho de ferro da Regoa a Chaves sabemos que proseguem activamente os trabalhos para o estabelecimento da linha ferrea de harmonia com o projecto de 1897.

Assim, o serviço está distribuído por 5 brigadas de estudo correspondente cada uma a cinco kilometros devendo estar concluídas as tarefas ainda antes de decorrido o presente mez.

O illustre engenheiro sr. João Gualberto Povoas, zeloso director dos caminhos ferro do Minho e Douro escolheu já, em Villa Real, o local para a estação do caminho de ferro n'aquella villa.

O sitio escolhido foi proximo a 200 metros, no prolongamento do taboleiro da ponte do Corgo, cujo assentamento está completo, ficando a fachada da estação servida por uma ampla avenida enfiando com a ponte, e que não terá menor largura do que 14 metros.

Tambem é opinião geral dos distinctos engenheiros que effectivamente em principios de maio poderão começar os trabalhos de construcção.

Sobre o assumpto, que tão alta importancia e interesse despertou no nosso concelho, transcrevemos hoje o telegramma que o nobre presidente do conselho sr. conselheiro Hintze Ribeiro enviou ao sr. João Bravo, presidente da direcção da benemerita e sympathica Associação de Soccorros Mutuos Artística e Commercial, em resposta a outro que a mesma direcção lhe enviára.

Ex.^{mo} João Bravo

Chaves

Agradeça a V. Ex.^a e seus collegas seu telegramma, com todos me congratulo pelo grande melhoramento que tanto aproveita aos povos d'esse concelho.

Hintze Ribeiro

Caminho de ferro

O nosso querido amigo sr. dr. Filippe de Moura, illustre deputado da Nação, enviou hontem ao digno presidente da camara sr. dr. Cunha Monteiro o seguinte telegramma, por onde se vê as firmes intenções do governo relativamente á construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Ex.^{mo} presidente camara

Chaves

Perguntei hontem camara dos deputados recursos com que governo contava para construcção caminho ferro Chaves.

Ex.^{mo} ministro obras publicas respondeu que consignaria a uma operação financeira parte fundo especial de caminhos de ferro e que trabalhos logo que fossem inaugurados seguiriam ininterruptamente.

Filippe de Moura.

DE 23 DE JULHO DE 1903

Caminho de ferro

Segundo informações recebidas devem inaugurar-se os trabalhos do caminho de ferro da Regoa a Chaves no outono do corrente anno.

O acto realizar-se-ha em Villa Real e procura dar-se-lhe todo o brilhantismo.

São esperados na capital do districto os illustres ministros das obras Publicas e Fazenda e os srs. conselheiros Antonio de Azevedo e José de Alpoim.

DE 20 DE AGOSTO DE 1903

Caminho de ferro

Segundo informações recebidas de Villa Real estava destinado o dia d'hoje para a inauguração dos trabalhos do caminho de ferro da Regoa a Chaves, passando por aquella villa.

Resolvida amigavelmente a maneira de expropriar diferentes zonas de terreno que interessavam á linha ferrea, houve effectivamente ideia de inaugurar hoje os trabalhos.

Mas os villarealenses pensaram, e muito bem, que tal facto não deveria passar sem maior realce, e assim organizaram uma grande commissão composta de membros de todos os partidos politicos para levar a effecto os festejos condignos do grande melhoramento que vai ser inaugurado.

O FLAVIENSE

CHAVES—TERÇA-FEIRA 25 DE AGOSTO DE 1903

Caminho de ferro

Celebrou-se hontem na capital do districto, com grande luzimento e geral enthusiasmo, a inauguração solemne dos trabalhos da construcção da linha ferrea do valle do Corgo.

Perante um acontecimento de tão promettedor alcance para o futuro desenvolvimento da nossa provincia, os partidos politicos de Villa Real ensarilharam as armas e todos confraternisaram, em momentânea tregua, nas demonstrações de um regosijo, que não é o regosijo official, frio e postico das manifestações encommendadas, mas sim o espontaneo grito d'alma de um povo soffredor, a quem afinal concedem o melhoramento mais ardentemente desejado, tantas vezes promettido, tantas vezes adiado.

Achamos altamente Jouyavel e sympathico este procedimento dos villarealenses e é assim que nós entendemos a politica das pequenas localidades, extremas, embora os campos na luta de principios, mas unidos todos na defesa de interesses communs ou nas demonstrações de regosijo pelos melhoramentos que a todos beneficiam.

Os politicos de Villa Real deram um grande exemplo aos de Chaves, que, valha a verdade, tem tido sempre mais acanhadas vistas.

Saudando a capital do districto pelo inicio do seu caminho de ferro, que afinal é o principio do nosso, tambem muito promettido, mas de mais affastada realisacção, fazemos os mais sinceros votos para que os politicos de Chaves saibam conjugar os seus esforços, sem despeitos, sem odios, sem mal-querenças, no sentido de apressar a posse de um beneficio egual ao que agora determinou o legitimo jubilo dos villarealenses.

CHAVES—TERÇA-FEIRA 16 DE MARÇO DE 1904

Caminho de ferro

No relatorio que o snr. ministro das obras publicas acaba de apresentar á camara dos deputados acerca dos caminhos de ferro do Estado, diz o illustre estadista que dentro de pouco mais de um anno deverá ser aberta á exploracção a parte da linha ferrea de Chaves, comprehendida entre a Régua e Villa Real, e que vão começar os estudos na parte comprehendida entre Villa Real e Chaves.

Para as obras da 1.ª secção e estudos das secções immediatas foi destinada no actual anno a verba de 240 contos.

CHAVES—TERÇA-FEIRA 12 DE ABRIL DE 1904

Caminho de ferro

Dizem-nos de Villa Real que chegou alli no dia 6 do corrente o engenheiro sr. Ferreira, da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, acompanhado de pessoal operário, a fim de proceder ao traçado da linha ferrea desde a capital do districto até Chaves.

Este serviço deve ter começado hontem e nós celebramos o facto com muito jubilo, por ser mais uma esperanza de chegarmos a ser dotados com um melhoramento que tem para a nossa terra a mais alta importancia.

Oxalá ao traçado se siga em breve o inicio da construcção e nós não tenhamos de ver mais uma vez despeitos em pó as nossas mais caras e legitimas aspirações.

A VOZ DE CHAVES

DE 14 DE ABRIL DE 1904

DE 17 DE MARÇO DE 1904

DE 14 DE JANEIRO DE 1904

Caminho de ferro

Os trabalhos para a construção do caminho de ferro da Regoa a Chaves continuam activamente entre aquella villa e a capital do districto.

Como dissemos, foram arrematadas todas as empreitadas da linha e informam-nos que se procura, dando o maximo impulso ás obras complementares, inaugurar a linha, n'aquelle percurso, no proximo anno de 1905.

Consta-nos que muito brevemente o distincto engenheiro director dos trabalhos do caminho de ferro incetará os trabalhos de campo no resto da linha—de Villa Real a Chaves.

Como sabem os nossos leitores, as directrizes da construção foram indicadas nas condições approvadas superiormente e o que falta ainda é, nos projectos anteriores, assentar a adaptação do novo traçado conforme a redução de via, que n'aquelles era de via larga e na actual tem de ser de via reduzida.

Caminho de ferro

O snr. ministro das obras publicas apresentou na camara dos deputados o relatório sobre o uso feito pelo governo da authorisação que lhe foi concedida para emissão d'um emprestimo destinado á construção de diversas linhas complementares e tributarias do Estado e de lanços de estradas de accessos das estações.

Com respeito á informação dos trabalhos de construção de novas linhas, o relatório apresenta os seguintes elementos e dados cujo conhecimento interessa ao nosso concelho.

Regoa a Chaves e á fronteira—Estão adjudicadas e em construção as terraplanagens e obras de arte, da Regoa a Villa Real, na extensão de 24 kilometros, sommando a importancia das seis empreitadas em que foram divididas 175:910:000 reis.

Vão ser adquiridos os carris e o material circulante indispensavel e estão já contratadas as travessas, podendo-se esperar que dentro de pouco mais de um anno possa ser aberta a linha á exploração. O custo total do troço, incluindo o material circulante, não deverá exceder a 400:000:000 reis.

Vão começar os estudos para além de Villa Real.

Temos informações de que se espera que a data da inauguração da exploração do caminho de ferro da Regoa a Villa Real será no mez de junho de 1905, por occasião da feira annual de Santo Antonio, em Villa Real.

Continuamos, como sempre, que bem depressa os pessimistas sofrerão a desillusão de verem activar-se o restante estudo do caminho de ferro da capital de districto para a nossa terra.

E lembram-nos que poderia estar toda a linha em exploração no periodo de tres annos se não houvesse, como houve, amigos tão dedicados do nosso concelho...

Mas os nossos inquietos adversarios que lhes agradeçam, a estes amigos...

Caminho de ferro

Andavam os alvicaireiros, os grandes amigos do nosso concelho, a propalar que os estudos do traçado do caminho de ferro de Villa Real a Chaves ficariam para se realisarem... nas calendas gregas.

Afinal—e a nosso se não affrouxou nunca—esta já em Villa Real o pessoal tecnico competente, de que faz parte o engenheiro snr. Ferreira, para se proceder sem demora aquelles estudos, e assim, ao passo que o grande melhoramento vai seguindo seus tramites com desusada actividade, ficaram os alvicaireiros, os grandes amigos do concelho, de cara a bonda.

CAMINHO DE FERRO

Foram brilhantes e entusiásticos os festejos promovidos pela população de Villa Real para commemorar a inauguração dos trabalhos do caminho de ferro da Regoa a Villa Real.

Recortamos de um jornal progressista a noticia telegraphica relativa a esses festejos.

E' bõa e eloquentissima lição para certos patriotas e amigos do concelho de Chaves que promoveram o compasso de espera que havemos de soffrer.

Mas essa *hora e gloria* fica só com elles e os seus processos de politica.

Terminou agora o cortejo; no local da inauguração juntaram-se para cima de 20:000 pessoas. O espectáculo era magestoso á passagem da ponte metálica que conduz ao local dos trabalhos; incorporaram-se no cortejo que sahio ás 3 e meia da tarde dos paços do concelho duas corporações de bombeiros uniformizados de gala e respectivas bandas de musica em numero superior a cem homens; seguia-se o azylo escola com a sua fanfara, bandeira e respectivo pessoal. Immediatamente a este ia a academia do nosso lyceu com o seu luxuoso estandarte. Depois via-se o governador civil que levava á sua direita o conde de Villa Real e á esquerda o sr. Antonio d'Azevedo, chefes politicos do districto; na fila immediata marchava o general da sexta divisão com o seu estado maior e officialidade de infantaria 13. Seguiam-se a magistratura judicial, funcionalismo de todas as repartições publicas, agentes de bancos, representantes de companhias, industriaes, commerciantes, grandes proprietarios commerciantes e industriaes, a camara com o seu estandarte e todos os seus empregados e por fim a grande commissão dos festejos na qual se viam os mais considerados membros dos partidos politicos. Acompanhavam a comitiva 11 bandas de musica que no local dos trabalhos e durante o trajecto não cessaram de tocar o hymno nacional.

Tem-se queimado durante o dia d'hoje e a noite d'hontem immensa quantidade de foguetes. O cortejo sahio dos paços do concelho ás 3 da tarde chegando ao local dos trabalhos ás 4 e meia. Durante o trajecto foi-lhe lançado de todas as janellas,

adornadas de lindas e ricas colgaduras, grande profusão de flores e em alguns pontos, á passagem, ouviam-se prolongadas salvas de palmas. As ruas mais profusamente embandeiradas offerecem um aspecto de inconfundivel alegria; pelas ruas tem hoje transitado immensa multidão; no local dos trabalhos era o cortejo esperado por immensa mole de povo que victoriava, com entusiasmo, os promotores do caminho de ferro, engenheiros, encarregados da construção, ministro das obras publicas, srs. conselheiros Vargas, Villaça, Teixeira de Souza e Eduardo Coelho, Antonio d'Azevedo, Conde de Villa Real e Antonio Sarmiento.

Grande numero de senhoras

das mais distinctas familias da localidade occupavam duas extensas galerias levantadas junto a um estrado, destinado á presidencia da cerimonia e convidados. N'uma d'essas galerias estava a condessa de Villa Real.

Foi benzido o terreno pelo vigario geral. Foram incumbidos da cerimonia official da inauguração dos trabalhos o governador civil, sr. conselheiro Antonio d'Azevedo, conde de Villa Real e presidente da camara. O primeiro munido de uma picareta, levantou a terra que os segundos baldearam para uma curreta por meio de pás, levando-a o presidente em seguida para proximo do local da estação; n'este momento e enquanto se procedia ao acto, a multidão esteve em religioso silencio, mas concluida a cerimonia prolongadas salvas de palmas se fizeram ouvir, enquanto as musicas tocavam o hymno nacional; o dynamite reboava pelas alcantiladas margens do Corgo e das galerias as senhoras assenavam com os seus lenços; do estrado o sr. dr. Antonio Lobato, presidente da commissão dos festejos, em breve allocução, disse que vinha de praticar-se um grande acto de justiça para com essa região, que ha muito deveria ter sido feita pois que Villa Real se extremara sempre pela observancia rigorosa dos seus deveres para com o estado como os demais districtos do paiz.

Saudava tres transmontanos illustres dois dos quaes Antonio d'Azevedo e conde de Villa Real alli presentes e Teixeira de Souza.

Recordou o conselheiro Vargas, o ministro que attendeu a justiça da causa e não esqueceu o sr. conde de Paço Vieira, uma nascente esperanza para o bom exito das nossas aspirações, que deixará o seu nome ligado á causa da maior justiça, por que Villa Real tem pugnado.

Terminou levantando vivas á familia real, ao chefe do estado, aos ministros das obras publicas e fazenda. Antonio d'Azevedo, Conde de Villa Real, Villaça, conselheiro Povoas, Affonso Cabral, José Sarmiento, Antonio Sarmiento, imprensa local e a justiça e liberdade.

De novo se poz em marcha o cortejo para os paços do concelho, onde novas e vibrantes aclamações foram feitas aos conselheiros Povoas, Antonio d'Azevedo e Conde de Villa Real; alli se dissolveu a comitiva, desfilando as corporações e convidados. A commissão dos festejos acompanhou até o hotel os engenheiros. No cortejo incorporou-se sr. conselheiro José de Azevedo.

Villa Real tem a fachada dos seus predios, á hora a que telegrapho, todas illuminadas; a Ponte do Corgo tem arcos voltaicos; o extenso jardim publico regorrita de povo admirando as deslumbrantes illuminações, está-se queimando muito fogo d'artificio.

Os engenheiros tem sido muito victoriados.

Á onze horas o chefe do club de Villa Real e a grande commissão offereceu uma taça de champagne ás auctoridades, e engenheiros pronunciando-se entusiasticos brindes.

Agora para perto da estação muito povo das aldeias em descantes populares.

Hontem os membros da commissão, em trens, esperavam na Cumieira os conselheiros Povoas

e Cabral que foram recebidos na volta com bandas de musica e aclamações. Á porta do hotel estacionava grande massa de povo, sendo necessaria a intervenção da auctoridade para dar passagem áquelles funcionarios.

Hoje era tal a quantidade de povo que precedia o cortejo, que 50 praças d'infanteria foram insufficientes para conter a multidão que invadiu a ponte do Corgo em risco de a fazer desabar.

A VOZ DE CHAVES

DE 27 DE AGOSTO DE 1903

Caminho de ferro

As noticias recebidas da capital sabemos que o illustre ministro das Obras Publicas sr. Conde de Paçõ Vieira, informou o nosso prestigioso chefe sr. conselheiro Teixeira de Souza, nobre ministro da Fazenda, de que dêra ordens para com a maxima urgencia commencarem os estudos do caminho de ferro de Villa Real a Chaves.

Como se sabe superintende estes trabalhos o distincto engenheiro sr. José Sarmiento.

CAMINHO DE FERRO

«O sr. ministro da fazenda foi hontem procurado no seu gabinete pelo sr. conde de Paçõ Vieira, para o informar de que hontem mesmo tinha mandado pôr em praça toda a construcção do caminho de ferro entre Villa Real e Regoa e proceder com a maior actividade aos estudos entre Villa Real e Chaves.»

Da Commercio do Porto de 12 do corrente.

Com este telegramma quize-mos abrir as ligeiras considerações que, sem cunho de polemica — não ha motivo para tal — nos suggeriu um artigo do nosso prezado collega do *Povo do Norte*, da capital do districto.

O telegramma que nos dá a noticia de mais um largo passo avançado na construcção do caminho de ferro, dá-nos tambem a prova do cuidado que o mais importante melhoramento para esta região tem merecido ao sr. conselheiro Teixeira de Souza, a quem, seja-nos permitindo repetir visto que nos estamos occupando do caminho de ferro e embora isto esteja no espirito de todos, exclusivamente se deve ter entrado na phase de realisação em que o vemos.

Appareceu o telegramma, que é mais um motivo de jubilo para os povos do districto e mais um motivo de reconhecimento d'estes povos para o nobre titular da pasta da fazenda, na occasião em que impellidos por um sentimento de pretexto apreciamos, como entendemos, as manifestações realisadas em Villa Real a proposito da abertura dos trabalhos.

Vinha essa noticia em boa occasião se alguem cedendo a impulsos tão sinceros como os que dictaram aquelles brindes do club ou os discursos nos Tres Logares, se lembra — não era de esperar duração longa a esse ridiculo — de attribuir-se, de parceria com outrem, os serviços efficazes somente devidos ao sr. conselheiro Teixeira de Souza para a construcção do nosso caminho de ferro.

Não foi precisa essa noticia porque as affirmações a tal respeito são uma redundancia: não tinham nem podem ter contestação.

D'accordo connosco sobre a efficacia, valor e desvello dos serviços do sr. conselheiro Tei-

xeira de Souza para a construcção do caminho de ferro da Regua a Chaves, discorda todavia, na apreciação que fizemos da festa de inauguração. *O Povo do Norte*.

A parte a muita consideração e o conceito que nos merece porque embora militando n'uma politica avançada todas as causas e assumptos tratados nas suas columnas o são com ponderação notavel que lhe dá direito á auctoridade de que goza n'este districto, permita-nos o collega que sem intuitos de polemica, a qual, repetimos, não queremos e já seria desnecessaria e extemporanea, e sem remoque de especie alguma, lhe declaremos que não conseguiu desfazer em nós a impressão de ridiculo que nos deram as festas e que traduzimos no nosso artigo. Antes, pelo contrario.

O nome do sr. conselheiro Teixeira de Souza, como o prezado collega diz, foi aclamado por milhares de pessoas no sitio dos Tres Logares mas foi-o de cambulhada, da mesma forma e feitio que outros nomes que ali não deviam apparecer visto que em taes manifestações não é proprio o desagrado para ninguem, alem do que possa dimanar das mesmas para enaltecer quaesquer actos contrariados... Concorda o collega que o nobre ministro da fazenda sobrelleva a todos na realisação do caminho de ferro.

Não destacar o seu nome, pois foi, pelo menos, uma injustiça. E, n'este ponto, deixamos o sr. Antonio Lobato...

Mas peor do que isso foi a tal paparóca do club!

Se, como o collega pretende, só com ella se teve em vista cumprimentar os engenheiros que tem de intervir na construcção da linha, não era necessario, não vinha a proposito, nem se devia ir mais longe...

Ficassem por ali os palrados e embora não estivessem bem porque já vinham mal do antecedente, ficavam melhor do que se collocaram.

Tratava-se de cumprimentos, faziam os cumprimentos.

Desde que fallassem em pessoas que *contribuíram* para a construcção do caminho de ferro nada se podia levar a serio esquecendo o sr. conselheiro Teixeira de Souza, ou não pon-do o seu nome acima de todos, como o unico a quem se devia esse melhoramento.

A não fazerem mais, ao menos, dissessem do valor dos serviços do nobre ministro a favor da causa d'este districto o equivalente ao que *O Povo do Norte* disse referindo-se á nossa apreciação das festas. Nós que a fizemos para aquillo não passar em julgado sem opposição expressa pois que explicita tinha a condemnação em todos os espiritos, seguiriamos o caminho de os deixar armar á popularidade, livremente...

No fundo, na essencia, pois, *O Povo do Norte* está connosco o que, com prazer, registamos, como fazemos justiça ás suas intenções patrioticas mostrando divergir de nós n'estes dois pontos especializados. Mais por consideração para com o collega do que pelo que valem é que a elles nos referimos com tanta largueza...

CAMINHO DE FERRO

Proseguem activamente os primeiros trabalhos para a construção do caminho de ferro da Regoa a Chaves, passando por Villa Real.

É certo que ainda esses trabalhos só tomaram extraordinario desenvolvimento no primeiro troço da Regoa a Villa Real, mas nós confiamos, *absolutamente*, que quem fez chegar o caminho de ferro a Villa Real também o trará a Chaves.

Sempre que se trata de tão importante melhoramento para o nosso districto, é para nós de infinita satisfação esse facto, pois lembrado elle acode naturalmente o nome do seu maior e mais tenaz propugnador—Teixeira de Souza.

A historia vai-se fazendo dia a dia e embóra as festanças da capital do districto, os fumos da *champagnada* e o vivorio, cuidassem de pôr em plano secundario a Teixeira de Souza, o que no intimo de todos os villarealenses se traduz é que sem a energia, e tenacidade—atravez de tudo, com *calumnias*, *insinuações*—de Teixeira de Souza, o caminho de ferro continuaria sendo uma linda cantata para adormecer meninos.

Estimamos, do coração, que os trabalhos prosigam activamente porque cada dia que passa é como um facto que radica nos espiritos a certeza de que o caminho de ferro será feito.

Nem o governo regenerador, nem Teixeira de Souza, são de character a brincar com factos que prendem com a prosperidade o futuro dos concelhos interessados na construção há trinta annos almejada e só agora—com Teixeira de Souza no governo—realmente, effectivamente levada a cabo.

Passou da aspiração, do sonho no facto.

×

Ora vem isto para nos felicitarmos por sabermos que toda a linha desde Regoa a Villa Real está arrematada.

É embora os amigos do nosso concelho—que são os nossos adoraveis adversarios do partido progressista—clamam que o caminho de ferro ficaria em Villa Real—nem que o de Mirandella não ficasse mais proximo, para economia do publico e das transações agricolas e commerciaes!—nós sabemos, *temos absoluta confiança*, que hade vir a Chaves... se também os progressistas auxiliarem,—mas não como até agora.

Segundo vemos no nosso es-

timado collega *Puro do Norte*, de Villa Real,—o qual com o mais patriotico interesse e desassombro, tem luctado e feito a historia do agora desencantado caminho de ferro—verificou-se no dia 10 do corrente, na direcção do Minho e Douro, a arrematação das duas empreitadas que faltam para a arrematação total da linha comprehendida entre a Regoa e Villa Real.

Foram admittidas quatro propostas sendo a mais favoravel a de Cannas Affonso que se propõe construir as duas empreitadas pela quantia de 79:650:000 reis.

Acrescenta o nosso distincto collega:

Lavrado o competente auto de abertura de propostas, o processo foi remettido ao Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que mandará proceder á adjudicação em favor do empreiteiro que mais vantagens offerceu na praça realisada.

Pouco tempo todavia se pode inverter n'essa formalidade, empenhadas como estão as estancias officiaes em que a construção se realice no mais curto prazo.

Mais alguns dias passados, e todos os empreiteiros haverão entrado em colre com os depositos definitivos, das empreitadas que tomaram a seu cargo, e assignado os respectivos contractos de obrigação.

Parece-nos ficar assim inteiramente assegurada a construção da linha pela qual tanto tem trabalhado esta localidade, e os seus filhos ou amigos, aquelles que, solidarios com as nossas alegrias e tristezas, consideram esta villa, como a propria naturalidade.

As nossas previsões, quanto á construção e inauguração da linha, confirmam-se-hão, portanto, em toda a sua realidade, se circumstancias muito imperiosas e absolutamente imprevisas, que não se nos affiguram possiveis, a isso não vierem oppôr se.

Segundo a promessa do conselheiro Povoa, o denodado amigo e acerrimo defensor da linha do Gergo, após a conclusão d'estas arrematações tratar-se-ha do praeamento das empreitadas necessarias para a construção das estações e mais obras complementares, de modo a poder concluir-se a linha e pô-la em exploração no mais curto prazo de tempo.

Em meados de feveiro, o mais tardar, deve toda a infrastructura da linha achar-se em construção.

É, pois, de esperançosa alegria para nós todos a noticia que hoje damos aos nossos leitores de que se acha já arrematada toda a linha comprehendida entre a Regoa e Villa Real.

Mas os progressistas de cá dizem que tudo isso é... *positivada!*

A VOZ DE CHAVES

DE 9 DE JUNHO DE 1904

DE 1 DE SETEMBRO DE 1904

Caminho de ferro de Mirandella

Já por mais de uma vez tivemos ensejo de frisar o mau serviço que a Companhia Nacional vem prestando ao publico.

Tem sido muitas as queixas que recebemos relativamente á morosidade como é feito o serviço de mercadorias, a forma porque as bagagens são recolhidas nos vagões e bem assim da indisculpavel demora do caminho, raramente chegando á tabella nos dias em que transporta... peixe.

Essas faltas são do conhecimento de todos quantos por dever ou necessidade têm de transitar por aquella linha.

Mas essa consideração não pôde ir mais longe e por isso endereçamos á illustre direcção da Companhia Nacional uma queixa que sabemos ter sido feita por um nosso illustre e prezado amigo, distincto cavalheiro conhecido e respeitadissimo, na nossa terra.

Há talvez dois annos viajava aquelle nosso amigo do Porto para Chaves aproveitando o caminho de ferro de Mirandella.

Em uma estação, não nos occorreu agora qual o nome, da linha Tua-Mirandella, foi visto por muitos passageiros que do vagão destinado ás bagagens era tirado a toda a pressa pelo pessoal do comboio um caixote de madeira que produzia grande fumarada.

Averiguado o facto soube-se que aquelle caixão, junto com as bagagens dos passageiros, conduzia apenas... ácido sulfúrico!

E' claro que ninguem deixou de reprovar a forma como se consentia assim no transporte de materias tão perigosas sem o devido resguardo e em communidade com as bagagens dos passageiros.

Teve conhecimento o pessoal da linha e o chefe de serviços.

O nosso amigo vigiou exteriormente as suas bagagens e nada viu de extranho.

Mas, já em Chaves e ao mandar abrir as malas notou que, de alto abaixo, toda a roupa n'ellas contida estava deteriorada pelo ácido sulfúrico.

Fez immediatamente a sua queixa, que o chefe de serviços accitou e secundou superiormente, acrescentando que outros tinham tambem sido prejudicados—um passageiro em perito de trescentos mil reis de tripas que conduzia do Porto—e que a Direcção indemnizaria brevemente!

Passam-se dois annos e ainda a Direcção da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro não cumpriu a sua obrigação, qual é a de satisfazer nos interessados os prejuizos que lhes causou a condescendencia da mesma companhia permitindo que fosse transportado juntamente com as bagagens dos passageiros o ácido sulfúrico, sem ser devidamente acondicionado.

Ora perante os prejudicados quem é o responsavel?

Certamente a Companhia.

Pois querem saber a desculpa—se pode admitir-se semelhante nome—que a companhia dá de ainda não ter indemnizado os prejuizos que causou?

E' phantastica e nada abona em favor da mesma; é que espera que os tribunales se pronunciem para, depois de receber do droguita a quem pertencía o

ácido sulfúrico a importancia dos prejuizos, então reembolsar os prejudicados!

E' unico e, com franqueza, mal parece que uma companhia privilegiada, e de capitães, regateie assim uma indemnisação justa, pois os passageiros nada têm com as acções judicias da companhia.

Se a illustre direcção quizer attender-nos n'esta queixa, e outras que ficam enumeradas, que fazemos muito tinha a lucrar com isso, pois, não o fazendo, certamente ninguem se sujeita a viajar nas linhas da companhia quando demais a mais pode aproveitar-se da do Douro, pela Regoa.

Caminho de ferro

O nosso distincto collega de Villa Real *O Povo do Norte* publica no seu ultimo numero um interessante e patriótico artigo referente á construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Afirma o nosso collega que foram dadas ordens para que prosigam os estudos do caminho de ferro de Villa Real á nossa terra, e esse facto demonstra que o governo, e demais entidades officiaes que intervem na sua consecussão trabalham porque se realice no menor prazo esse grande melhoramento para o nosso concelho.

Sabemos que na proxima feira annual de Santo Antonio há todas as esperanças de que seja inaugurada por El-Rei a linha de Villa Real á Regoa, e, em face do que o nosso collega villarealense adianta, não deixaremos de, em curto prazo, gozar dos beneficios de viação accelerada.

Tambem *O Povo do Norte* advoga com inteira justiça e sã independência a necessidade imperetrivel do rapido prolongamento da linha ferrea até á nossa terra.

E' que o nosso collega encara as questões de interesse geral sob um largo ponto de vista que bem define a justiça e independência como trata esses importantes assumptos.

Da nossa terra diz elle:

• A villa de Chaves, pela importancia commercial da sua situação, pelo uberrimo solo de que dispõe, pelas regiões que commercialmente lhe são tributarias, e pela abundancia e riqueza das suas aguas mineraes, ha de necessariamente ser objecto da directriz d'um caminho de ferro que a ligue á linha do Douro.

Se essa ligação se não fizer na estação da Regoa, e tendo como ponto intermediario Villa Real, far-se-ha por Guimarães, por Braga ou pelo leito do Tamega, o que nos isolaria da parte mais importante do districto e tornaria a linha do-Corgo n'um caminho de ferro de percurso, movimento e trafego insufficientes para a manutenção d'um intenso movimento de comboios.

A enunciação d'estes factos basta a demonstrar a asserção de que para Villa Real seja motivo de sincero jubilo a noticia de que pela administração dos caminhos de ferro do Estado foram dadas ordens para se proseguir nos estudos do prolongamento da linha com toda a actividade.

Isso dá-nos a esperança de que a nossa linha se completará em curto prazo, e que na sua exploração disporemos de comboios tão frequentes como as necessidades locais e regionaes exigem.

1-FEIRA 27 DE SETEMBRO DE 1904

Caminho de ferro

Informa um nosso distincto collega de Villa Real que já deram entrada na repartição competente os projectos para as estações do caminho de ferro da Regua a Chaves.

As estações são de 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª classe, pertencendo ao primeiro grupo somente as de Villa Real e Chaves.

Estas estações de 1.ª classe, com 30 metros de fachada e 12 metros de fundo, constam de um corpo central e dois corpos lateraes. No rez do chão teem nove portas e o corpo central tem um primeiro andar, com tres janelas, destinado a habitação do chefe.

O aspecto do edificio é elegante e de bastante novidade, fazendo lembrar os modernos *chalets*.

Folgamos immenso com esta noticia e oxalá a nossa terra venha em breve a gozar as vantagens de um melhoramento de que, por tantos motivos, dependem os seus progressos, materiaes e o desenvolvimento da riqueza publica d'esta desventurada região.

-TERÇA-FEIRA 4 DE OUTUBRO DE 1904

Caminho de ferro

Dizem-nos que, tendo sido terminado o levantamento e reconhecimento do terreno entre Villa Real e Villa Pouca d'Aguiar, se procede agora com toda a actividade aos estudos de gabinete para o traçado d'aquella secção da linha ferrea da Regoa a Chaves.

Quanto à 1.ª secção (Regoa a Villa Real) continua a affirmar-se que a exploração da linha começará no proximo mez de junho.

-TERÇA-FEIRA 22 DE NOVEMBRO DE 1904

Caminho de ferro

O nosso illustre conterraneo, snr. conselheiro Eduardo José Coelho, ministro das obras publicas, ordenou que sejam activados os estudos, tanto de gabinete como de campo, da segunda secção do caminho de ferro da Regoa a Chaves. Esta secção, que primitivamente comprehendia a parte da linha entre Villa Real e Villa Pouca d'Aguiar, passou agora, por determinação do mesmo ex.º ministro a ter o seu termo nas Pedras Salgadas.

Sempre esperámos que o snr. conselheiro Eduardo Coelho se interessaria pela rapida construção do nosso caminho de ferro, pois que o illustre ministro, melhor do que ninguem, conhece as necessidades d'esta região tão desprotegida. Fazemos, pois, os mais ardentes votos para que sua ex.ª, durante a sua estada nos conselhos da corôa, possa, emfim, dotar a nossa terra com tão apreciavel e necessario beneficio.

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Quarta-feira, 25 de dezembro de 1904

Caminho de ferro

Parece estar plenamente assegurada a rápida construção do caminho de ferro da Regua a Villa Real e Chaves.

O actual ministro das Obras Publicas, o ex.^o sr. conselheiro Eduardo José Coelho, natural do nosso concelho e concededor das suas mais instantes necessidades, entre as quaes figurava em primeira plana uma via acelerada, que nos puzesse em communicação com a rede ferro-viaria do paiz, procura, não só assegurar-nos a realisação d'essa justa aspiração, mas dar-lhe uma execução rápida, tanto quanto o permittam as circumstancias do thesouro.

Uma prova evidentissima do que acabamos de afirmar está na dotação, que o nobre ministro acaba de fazer ao nosso caminho de ferro e que ascende á importantissima somma de QUATRO CENTOS CONTOS DE REIS.

Para nos dar mais uma prova d'affeição, quiz o nobre ministro ser o primeiro a communicar-nos tão grata noticia, por cuja gentileza muito lhe ficamos reconhecidos.

No dia 25, á noite, foi recebido n'esta villa o telegrama seguinte:

Calhariz, 25, ás 12 h. e 26 m.

CENTRO PROGRESSISTA—CHAVES

Assignei decreto dotando largamente a construcção do lanço caminho de ferro da Villa Real até Villa Pouca d'Aguar.

O ministro das obras publicas,

E. J. Coelho.

Sobre o mesmo assumpto acaba

de ser recebido polo sr. administrador do concelho nm telegrama do sr. Conde de Villa Real, governador civil do districto, que é assim concebido:

ADMINISTRADOR DO CONCELHO—CHAVES

Ex.^o Ministro das Obras Publicas acaba de prestar relevante serviço a este districto, concedendo quatrocentos contos de reis, para continuação obras caminho de ferro Regua a Chaves.

Governador civil.

Por tão gratas noticias exultam todos os povos d'este concelho, em distincção de côres politicas.

O nome, do nobre ministro das Obras publicas, tão querido já no nosso concelho, onde, conta numerosissimos amigos, ficará d'ora ávante venerado; tambem, pelos adversarios, a quem a cegueira politica não impedirá de vêr n'elle um devotado amigo da prosperidade de Chaves.

Em nome de todos agradecemos a sua ex.^a o grande impulso, que acaba de dar ao proseguimento do nosso caminho de ferro.

Caminho de ferro

Foram mandados activar os estudos do caminho de ferro de Villa Real a Pedras Salgadas. O governo vai contractar, segundo se diz, um novo empréstimo de 1.500 contos para dar cumprimento a estes estudos.

Os caminhos de ferro em construção. Os technicos continuam a affirmar que o troço da Regua a Villa Real será inaugurado no proximo mez de junho. Assim seja, e temos a maior esperanza, que assim sera, pois á frente das obras publicas, está o ex.^o sr. conselheiro Eduardo Coelho, nosso illustre patricio, que de sobejo conhece as instantes necessidades d'esta região, que são despresadas, tem sido dos poderes publicos.

Apoiamos com o maior entusiasmo o alvitre apresentado pelo nosso collega Aquas Flaminas e secundamos o seu pedido ao commissão de Chaves para a frente do parlamento de solicitar do nobre ministro das Obras Publicas o começo simultaneo dos trabalhos em Villa Real, Pedras Salgadas e Chaves.

Foi aberta, concorre para a abertura da construcção dos edificios da linha ferrea da Regua a Villa Real.

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Quarta-feira, 15 de Janeiro de 1905

O caminho de ferro

Quando todos exultam pelo decidido impulso, que o ex. ministro das obras publicas, conselheiro Eduardo José Coelho, deu, ao novo caminho de ferro, não nos parece occasiono bem escolhida para reanimações, mas a *A Voz de Chaves*, órgão da regeneração local não o entendeu assim, aproveitando, como sempre, todas as occasiões de maliciar os actos dos seus adversarios politicos, procurando entalocar suppostas virtudes dos seus.

Ao passo que insinua ter sido incorrecto o procedimento do partido progressista para com o seu chefe, conselheiro Teixeira de Souza, quando, em supposta identidade de circunstancia, se negou a associar-se ao partido regenerador, quando procurou levar a effecto uma manifestação publico de reconhecimento pelos serviços por se ex. prestados ao caminho de ferro de Regua a Chaves, procura salientar a sua correcção e reivindicar para o seu partido e, em especial para o seu cbblo local a gloria da iniciativa de tão grandioso melhoramento publico.

Como essa iniciativa não partiu da regeneração, nem o nosso procedimento foi incorrecto, cumpre-nos o dever de levantar a lãva, que nos foi arremessada e restabelecer a verdade dos factos, que, apesar de recentes, são durpáculos estão já, até por aquelles que se dizem estranhos ás luctas politicas e portanto podem serennamento, sem preocupações de especie alguma, narrar-os, e apreciar-os.

Não nos pertence portanto a responsabilidade de trazer para a discussao um assumpto, que para os nossos adversarios melhor seria estar esquecido, passando-se uma esponja sobre a historia do cami-

nho de ferro, em que o partido regenerador sahio muito mal ferido da lucta, e, que se emponhou no parlamento e na imprensa.

A historia do nosso caminho de ferro pode dividir-se em tres periodos bem distinctos. O primeiro vna desde a concessão feita a Antonio Julio Pereira Cabral e logo até que essa concessão conducou o segundo desde essa epocha até que o governo resolveo fazer a construcção por conta do Estado e o terceiro d'all até ao presente.

Na anterior, o partido progressista teve logar a concessão, sem garantia de juro, para a construcção do caminho de ferro do Valle do Corgo, desde a Regua a Chaves e a fronteira, feita a dois contractores que militavam na politica regeneradora, os sr. Antonio Julio Pereira Cabral e o sr. João Pereira progressista, satisfazendo as justas reclamações dos povos do districto da Villa Real, feita a concessão nos termos, em que lhe foi solicitada e que pelos solicitantes eram julgadas bastantes, para se levar a effecto uma obra tão grandiosa e tão ardentemente desejada. Fez tudo o que humanamente era possivel em nosso beneficio.

Assim o entenderam todos, sem distincção de partidos, e um dia, sono cetro de louros, foi entoado no governo progressista, que teve a gloria de dar o primeiro passo para a realisacão da via do caminho, que agora está prestes a concluir-se. As difficuldades, que surgiram para impedir a realisacão pratica dos projectos formulados por funcionarios distinctissimos, os sr. Kopke de Carvalho e Antonio Sacramento, não partiram do partido progressista, que praticamente manifestou a sua boa vontade, ordenando a execucao rapida dos trabalhos necessarios, e facilitando todos os meios ao seu alcance para a sua consecução, mas foram consequencia de multiplices circumstancias, que contra nós todos se amontoaram.

Da parte dos concessionarios tambem não partiram os contraves, pois fizeram esforços extraordi-

rios e sacrificios, bem dignos do melhor arte.

A concessão embora não tivesse realisacão pratica, que a todos se afigurava facilissima, teve a grande vantagem de mostrar, que, apesar dos innumeros esforços, não era possivel reunir capitães para a construcção da linha, sem garantia de juro e assim preparar bom terreno para n'elle germinar a ideia d'uma garantia aos capitães e dispendio ou para a construcção por conta do Estado.

O segundo periodo é assignalado por factos, em que os interesses particulares, foram guidados com mais dovelo, que os publicos, cedendo ao partido progressista a gloria de, por uma campanha energeticamente feita na imprensa e no parlamento, ter impedido, uma negociação, que levava ao taboro algumas tentativas de conta, de r.ia, em beneficio dos pretensos amigos e delemacões dos interesses immateriaes e moraes, d'este concelho.

Não nos demoraremos mais com a exposicão e apreciacão d'esta questao, cuja historia já se sabe e bem lembrada está de todos.

O terceiro periodo, consequencia necessaria e immediata da mobilisacão da campanha, a que nos referimos já, é assignalada pela resolucao parlamentar, de se fazer a construcção por conta do Estado. Não foi só o sr. conselheiro Teixeira de Souza, que trabalhou para esse fim, e bem sabido de todos, pela imprensa, pelos boletins da Camara, e de deputados e de parlamentares, de sr. conselheiro Teixeira de Souza, qual o papel importante, que o sr. conselheiro Eduardo Vilçaga representando o partido progressista, desempenhou na concessão de annuacão, que foi votada a construcção do nosso caminho de ferro, e qual de tal modo a sua intervençao, que o projecto não teria sido votado sem ella.

Ninguem poderá contestar esta nossa affirmacão e, se tanto for necessario, recorreremos para o testemunho do proprio sr. consel-

heiro Teixeira de Souza. É igualmente devida a intervençao do partido progressista pela voz do seu talentoso e energico membro, deputado sr. Antonio Rodrigues Nogueira, que per. ministro das obras publicas, conselheiro Vargas, depois de varias hesitações, se resolveu a contrahir um emprestimo para dotacão da construcção da linha, do Valle do Corgo, que, sem isso ficaria ainda addiada, não se sabe para quando.

Foi ainda devido ao fundo de bicação dos caminhos de ferro, criada pelo ministro das obras publicas, sr. conselheiro Elvino de Brito, progressista, que a construcção se tornou viavel, permitindo a realisacão d'este emprestimo.

Sendo isto assim, não podia o partido progressista local adierir a uma pretensa manifestação publico d'agradecimento ao sr. conselheiro Teixeira de Souza, que manifestamente era um acto politico, pois se considerava sua ex. conio aquelle, a quem deviamos o caminho de ferro, quando era certo que outras entidades do nosso partido tinham, pelo menos, o mesmo quinhão da gloria na consecução de tão grande melhoramento.

O nosso procedimento foi una consequencia necessaria do procedimento incorrecto dos regeneradores, que desvirtuados pela patete politica, não quizeram fazer justiça aquelles, que cooperaram com vontade na realisacão da nossa maior aspiração.

A incorrecto não partiu dos nossos arraiacs.

Ficã pois averiguado, que a iniciativa do caminho de ferro não partiu do partido regenerador e que a realisacão da *A Voz de Chaves* não tem cabimento.

A VOZ DE CHAVES

Caminho de ferro

O partido regenerador, n'um campo neutro e sem abdicar dos seus principios, e dentro dos justos limites da correcção e do dever civico, collaborou sem difficuldades no agradecimento ao ministro que auxiliou o proseguimento da construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

D'esta attitudde de absoluta isempção e do mais escrupuloso respeito pelos melhoramentos que interessam á nossa terra, são testemunhas os membros do partido progressista que procuraram o nosso partido para aquelle fim.

Falando do caminho de ferro, não regateámos agradecimentos a quem de direito mas também repositámos a iniciativa do grande beneficio ao seu legitimo propugnador que foi, incontestavelmente, o sr. conselheiro Teixeira de Sousa.

E' nosso principio fazer justiça e nunca másimámos intenções, quando estas são sinceras.

Opportunamente desenvolvemos já, os tramites das *nuances* que o caminho de ferro de Chaves á Regoa tem apresentado.

E porque se trata do mesmo importantissimo e vital assumpto, muito ligeiramente, vamos demonstrar que a Teixeira de Sousa, sobretudo, somos devedores de o caminho de ferro ser um facto e não uma utopia e não uma simples promessa.

O fallecido conselheiro Elvino de Brito, então ministro das obras publicas, resolveu crear o fundo especial dos caminhos de ferro para que d'elle proviesse a garantia da conservação das linhas ferreas em exploração e da construcção e exploração das já existentes.

No projecto pelo mesmo ministro apresentado em côrtes e do qual constava os ramos e linhas a construir, não era incluída a linha ferrea da Regoa a Chaves, para effeitos da construcção por conta do Estado,

nem da garantia de juros quando exploradas por particulares.

Foi n'essa occasião que Teixeira de Sousa, então deputado opposicionista, apresentou um additamento, de accordo com o ministro e com o relator que era, salvo o erro, o illustre engenheiro Alvaro de Castellões, e pelo qual também no projecto se incluía a linha da Regoa a Chaves.

Apesar d'esse esforço, — porque o foi, e d'ahi nasceu a in-

terferencia effectiva do Estado na construcção que tanto nos interessava, — nada mais se conseguiu, porque os então concessionarios não apresentavam uma garantia segura nem tão pouco foram obrigados a fazer o deposito definitivo.

Enquanto isto se não fizesse, a construcção não saíra nunca dos sonhos e todas as promessas e *démarches* dos concessionarios não passavam de cantigas para embalar crianças.

Durou essa indefinida situação até que subiu aos conselhos da Corôa o ministerio Hintze Ribeiro, do qual fazia parte o nosso illustre chefe sr. conselheiro Teixeira de Sousa, e a elle se deve a primeira esperança, mas com todos os visos de realidade.

Os concessionarios foram obrigados a fazer o deposito definitivo, e como não contassem com capitães correspondentes ao encargo porque se responsabilisaram, pediram a desistência da concessão, concedendo-se-lhes levantassem o deposito provisorio.

Avançou-se muito porque tal facto constituiu a remoção de um torpêço, que era um pézadello para todos quantos sinceramente luctaram pelo grande melhoramento do nosso districto.

Baseado no projecto de lei, anteriormente approved conjuntamente com o additamento do deputado Teixeira de Sousa, resolveu o governo regenerador abrir concurso para a concessão da construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Todos se lembram das peripécias que então saíram a lume, e bem assim da opposição inconveniente tomada por um deputado — triste figura, — fazendo insinuações que elle não ti-

nia, nem tem auctoridade para fazer e é incapaz de sustentar no campo leal em que todas as questões sérias se derinem.

Essa destrambelhada opposição, que os *dirigentes do partido progressista não sanccionaram*, deu em resultado o protellamento da construcção do nosso caminho de ferro.

Houve nova praça que ficou deserta e foi então que Teixeira de Sousa conseguiu que o governo, de que fazia parte, construísse por conta propria a linha que tanto nos interessa.

E tão longe foi o seu patriótico empenho, que sendo ministro da fazenda conseguiu o emprestimo de 3:000 contos de réis, pelo menor juro que se conhece em operações de igual natureza feitas pelo Estado.

Das duas séries em que o emprestimo se dividiu, da primeira foi, logo, largamente dotado o nosso caminho de ferro e da segunda prestação a série de 1\$500 contos de réis do mesmo emprestimo, destinou o actual

titular das obras publicas uma dotação importante para a continuação do mesmo até Villa Pouca.

Poderá essa dotação ser absorvida ainda dentro do actual anno economico, que termina em junho?

E' essa uma duvida que salteia o espirito e que só o tempo se encarregará de desfazer.

Eis a traços muitos largos, mas verdadeiros, a história do caminho de ferro e por ella verão os imparciaes, os homens de bem, se o verdadeiro impulsor do melhoramento não é o nosso querido chefe sr. conselheiro Teixeira de Sousa.

15 DE JANEIRO DE 1905

O INTRANSIGENTE

CHAVES - Quarta-feira, 15 de janeiro de 1905

O caminho de ferro

Continua a *A Voz de Chaves* a querer para os seus a gloria da iniciativa do caminho de ferro da Regua a Chaves e a fronteira, quando é certo que ella partiu do partido progressista, como já deixamos demonstrado anteriormente.

Não negamos o concurso do partido regenerador e em especial do sr. conselheiro Teixeira de Souza, apenas protestamos contra a pretensão de a *A Voz de Chaves* em querer as honras da iniciativa para o chefe da politica regeneradora local.

Ambos os partidos cooperaram para o estado actual, em que se encontram os trabalhos para a consecução de tão grande melhoramento, mas é fóra de duvida, que a maior parte cabe ao partido progressista.

Muito propositalmente, não quizemos azedar a questão, recordando peripecias, que se deram, no periodo decorrido desde a caducação da primitiva concessão, até á resolução parlamentar da construção por conta do Estado, mas não podemos continuar na mesma disposição d'ideias, em consequencia das insinuações, feitas ao nosso partido e em especial ao illustre deputado, de então, sr. Antonio Rodrigues Nogueira, um dos novos de mais talento, entre os que infleram no partido progressista.

Cooperou o partido progressista com a maior boa vontade e lealdade na realisação das justas aspirações do districto de Villa Real, e tanto assim, que, quando em côrtes foi apresentado á discussão o projecto, garantindo os juros do capital a empregar, o partido progressista, pela palavra eloquente do sr. conselheiro Eduardo Villaça, deu-lhe todo o seu apoio e propoz que o tempo de começo dos

trabalhos fosse, tanto quanto possível encurtado, como effectivamente foi.

Veio depois o primeiro concurso a que se apresentaram varios concorrentes e entre elles a casa bancaria Fonseca, Santos & Vianna, cuja proposta foi a mais cara.

O concurso foi annullado e aberto um outro, a que concorreu apenas a casa Fonseca, Santos & Vianna. Foi nesta altura que o partido progressista, pela palavra auctorisada d'um dos seus mais illustres membros o sr. Antonio Rodrigues Nogueira, oppoz uma vigorissima campanha contra a negociata, que se tramava e que daria o melhor de nove centos contos de lucros, pois o custo provavel de cada kilometro estava ficando em quinze contos, e os Villaças pediam vinte e quatro.

Produziu-se um escandalo parlamentar enorme de que sauiu muito mal ferido o sr. ministro das obras publicas. Em conselho de ministros subseqüente foi resolvido, por imposição do sr. Hintze Ribeiro, que o concurso fosse annullado e o caminho de ferro fosse feito por conta do Estado.

E a elle e a mais ninguém, que se dêve tal resolução, que foi consequencia da vigorissima e moralisadora campanha parlamentar, que muito honrou o partido progressista e o seu denodado campeão.

E ainda ao partido progressista, pela voz do mesmo illustre membro, que se dêve a resolução de contrair o empréstimo, para assegurar o começo dos trabalhos da Regua a Villa Real.

Foi ordenada a construção do caminho de ferro por conta do Estado, mas não havia um real para cumprir essa determinação, e sabe Deus, quando ella toria lugar.

Foi nesta altura, que a intervenção do partido progressista deu resultados benéficos, immediatos, determinando o governo a contrahir um empréstimo, que pôz á disposição do sr. Teixeira de Souza, para a execução dos trabalhos. Vamos em seguida lembrar uma

parte da sessão em que esse empréstimo assumpto, foi discutido.

Antes, que se começasse a discutir a iniciativa da *A Voz de Chaves*, foi feita a seguinte pergunta: "O caminho de ferro de Chaves, a fronteira, isto, porque a falta de um estudo não é razão sufficiente para se annullar um concurso?"

Respondeu o sr. ministro das obras publicas, sr. Hintze Ribeiro, que a imprensa officiosa de Chaves, que a proposta não cregia a ser aceita, e, muito antes de ella se contrahir, telegraphava-se em nome do governo, para os ministros, dizendo-se que o caminho de ferro se falia por conta do Estado.

Antes, que se realizasse o caminho de ferro de Chaves, e antes de se contrahir a utilidade que se tomou, só a ideia que o governo, para que os fundos que se destinavam a esse caminho de ferro, se fossem empregados em obras publicas, e para a execução de um projecto auctorisado a realisação de um empréstimo, para a construção da linha de Chaves a fronteira, não se apresentava, e a elle, porque não quer pôz a mão dos olhos de ninguém, nem de deltoas para se illudir o eleito.

Foi depois d'isto que o governo se resolveu a pedir auctorisação para o empréstimo de tres mil contos, cuja iniciativa a *A Voz de Chaves* quer attribuir, ao sr. Teixeira de Souza.

Não pôde ser, tenha paciencia, mas a verdade acima de tudo.

Não foi pois uma opposição destribelhada, que os dirigentes do partido progressista não saocionaram, como insinua a *A Voz de Chaves*, mas uma campanha de moralidade, calorosamente secundada por todo o partido progressista, que fez e por um evitar a extensão ao thesouro de nove centos contos de reis, e assegurar o começo dos trabalhos do nosso caminho de ferro.

E, quanto ás insinuações de caracter inteiramente pessoal feitas ao nosso querido amigo, sr. Antonio Rodrigues Nogueira, limitamo-nos a protestar contra ellas, por serem inteiramente em opposição com o seu passado honesto e com o seu caracter brioso, estando certos de que o articulista em breve terá uma desillusão formal ao seu modo de ver a respeito.

Caminhos de ferros de Chaves

Pelo decreto de 15 de fevereiro de 1900 que approvou o plano geral das vias ferreas a construir ao norte do Mondego, tem Chaves por objectivo as seguintes linhas ferreas com a largura de 1 metro:

- 1.ª — Guimarães a Cavez — por Fafe, Moreira de Rei e Refoios;
- 2.ª — Valle do Tamega — da Livração, por Amarante, Cavez (margem direita do Tamega) e Chaves, á fronteira;
- 3.ª — Valle do Corgo — da Regoa, por Villa Real, Villa Pouca de Aguiar a um ponto terminus da linha do Valle do Tamega, junto a Vidageiro.

Foi esta a ordem por que a commissão de engenheiros, as mencionou no projecto e que o ministro conservou no plano approvado, para a preferencia na sua construcção.

Pelo projecto da commissão, a 1.ª linha, prolongamento do caminho de ferro de Guimarães até á linha do Valle do Tamega, é destinada a servir o movimento de Chaves para o Minho, e mede 58 kilometros, os quaes, juntos aos 34 kilometros que ha feitos entre Trofa e Guimarães, dão ao caminho

de ferro de Guimarães, entre Trofa e Cavez, a extensão de 92 kilometros.

A 2.ª linha serve o movimento de Chaves para o Porto, medindo 125 kilometros entre Livração e a fronteira, ou 115 desde Chaves ao entroncamento da linha do Douro, ficando ha pouco na Livração.

E a 3.ª linha que serve o movimento para o Douro e para a cabeça do districto, mede 80 kilometros entre a Regoa e Vidageiro ou 100 entre Chaves e a Regoa.

O traço commum das duas ultimas linhas tem 60 kilometros, de sorte que

a linha de Guimarães mede 134 kilometros entre Chaves e Trofa.

Com estes elementos, com os que fornece o quiz official dos caminheiros de ferro de Portugal e com os preços de transporte nas estradas de Mirandella, Villa Real e Guimarães, pôde organizar-se um quadro em que se approximadamente as principaes circumstancias do movimento das linhas mencionadas, para avaliar-as sob o ponto de vista do serviço que prestarão a Chaves.

Com estes elementos organisámos os dois quadros que se seguem, pelos quaes se pôde fazer o estudo das linhas, quando construidas.

Quadro n.º 1 — Movimento para o Porto

VIAS	Relação		Passagem em 2.ª classe		Custo do transporte de 1 kilo de mercadorias de 2.ª classe		Importancias arrecadadas pelo Estado		Observações
	Via ferrea	Estadual	Custo	Tempo, horas	Via ferrea	Estadual	Passagens	Mercadorias	
Chaves-Trofa-Porto	92	125	2.650	2.650	5,317	5,317	2.670	2.670	Dois manobras e tres manobras
Chaves-Livração-Porto	175	175	2.300	2.300	5,194	5,194	2.281	2.281	Dois manobras
Chaves-Regoa-Porto	200	200	3.000	3.000	6,000	6,000	3.000	3.000	Dois manobras
Chaves-Mirandella-Trofa-Porto	129	129	1.700	1.700	3,400	3,400	1.700	1.700	Dois manobras

Quadro n.º 2 — Movimento para o Minho

VIAS	Relação		Passagem em 2.ª classe		Custo do transporte de 1 kilo de mercadorias de 2.ª classe		Importancias arrecadadas pelo Estado		Observações
	Via ferrea	Estadual	Custo	Tempo, horas	Via ferrea	Estadual	Passagens	Mercadorias	
Chaves-Trofa-Porto	60	72	2.650	2.650	4,828	4,828	300	1,700	Dois manobras
Chaves-Livração-Porto	170	170	2.650	2.650	5,461	5,461	2.620	5,461	Idem
Chaves-Regoa-Porto	200	200	3.000	3.000	6,379	6,379	3.100	6,379	Idem
Chaves-Mirandella-Trofa-Porto	141	141	1.700	1.700	3,120	3,120	2.170	3,120	Idem

Caminho de ferro

Em nome da grande commissão dos festejos nomeados em Villa Real por occasião de serem iniciados os trabalhos do caminho de ferro da Regoa a esta villa, foi publicado em todos os jornaes d'aquella localidade um convite ao povo do concelho para uma reunião no salão do tribunal judicial, a fim de tratarem de assumptos referentes á inauguração do caminho de ferro entre a Regoa e Villa Real.

Informam algumas folhas diarias que o sr. conselheiro Fernando Sousa, digno secretario do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, foi a Zamora e Madrid a fim de preparar as bases de um accordo portuguez-hespanhol acerca das diversas ligações ferroviarias do nosso para Hespanha.

Entre as ligações que estão previstas conta-se a do nosso caminho de ferro com o que de Orense será prolongado passando pela nossa villa villa hespanhola de Verin, á fronteira em frente de Villa Verde da Rala, d'este concelho, o que certamente virá augmentar consideravelmente o trafego da linha da Regoa a esta villa, além da importancia resultante da facil comunicação d'esta região com parte da Hespanha e estrangeira.

Por estes quadros se vê que a linha do Corgo satisfaz ao seu fim exclusivamente e que, quando se applique ao serviço do Porto ou ao do Minho, augmenta a distancia destes pontos a servir, o que importa prejuizo de tempo, muito acentuado nas passagens, e onera os preços d'estas e das mercadorias.

E que o serviço do Porto pôde ser feito indifferentemente pela linha do Valle do Tamega e pelo caminho de ferro de Guimarães, de sorte que um destes caminhos de ferro torna-se desnecessario a Chaves para as suas relações com o Porto e sul do reino.

Qual se deya dispensar dizem os mesmos quadros que é o do Tamega, visto satisfazer peor ao serviço do Minho.

Ora, como na linha do Tamega se ha a privação importante de Amarante, além da de Chaves, e que nenhuma relações tem com esta, deve concluir-se a quasi inutilidade desta linha, como independente, bastando servir Amarante pelo ramal da Livração.

A tal condição ficou reduzida com o estreitamento de largura que lhe deu o decreto e a commissão auctora do respectivo projecto, porque, se a dita linha fosse de via larga, como a do Douro, poderiam circular nella comboios com maior velocidade e sem trasteiro entre Chaves e o Porto, o que equivaleria a tornal-a mais curta que a de Guimarães para o serviço do Porto, principalmente, e portanto preferivel.

Naturalmente, o estreitamento de via nhe levou á consideração da despesa importante exigida pelo estabelecimento da via larga; e de tal modo parece um facto inevitavel.

Talvez porem o futuro mostre, na epocha, pouco remota, em que se tratar de substituir onde for possível o vapor pela electricidade na exploração dos caminhos de ferro, para barata, a que, errecido a linha do Tamega ao longo d'um rio de inclinação favoravel para o aproveitamento da força da sua corrente, por meio da electricidade, na exploração da linha, tal exploração compensaria o excesso de despesa que esta a bitoa larga.

Com a bitoa reduzida pôde dizer-se

que, para servir as relações de Chaves com o Porto e Minho, é necessario e basta o caminho de ferro de Guimarães; que para servir as relações com o Douro é necessario o caminho de ferro do Corgo; e que não pôde um só destes caminhos de ferro servir bem todas ellas.

Ora o movimento de Chaves para o Minho e Porto é incomparavelmente mais importante que o de Chaves para o Douro, sendo ocioso demonstrar, porisso a verdadeira linha de Chaves é o caminho de ferro de Guimarães prolongado até á fronteira.

E assim deveria ser esta a primeira a concluir-se, como a cita a commissão e o decreto indicavam.

Economicamente não é admissivel que se pretenda servir com o caminho de ferro do Corgo as relações de Chaves com o Porto e Minho.

Conviria pois activar o prolongamento do caminho de ferro de Guimarães, ajudando a respectiva companhia com uma garantia de juro, como tem sido feito a outras e para caminheiros de ferro hem menos necessarios, a fim de que ella pudesse cumprir rapidamente a missão que se impoz do prolongal-o, e que está cumprindo honrifica mas lentamente, sem ajuda do Estado e com a contrariedade de interesses adversos.

Esteve para fazer-se isto, ha 23 annos, a outra companhia, o que permitia que gozassemos j os beneficios do nosso caminho de ferro.

Não se fez por via d'um leito de companhias rivaes, que se unissem nella, e da má vontade do Estado, que ficou e continua, como muitos factos indicam.

Porque esta má vontade, tão contraria aos bons principios e aos interesses de Chaves?

Será devida á influencia de Villa Real?

Não pôde ser. Villa Real é intelligente e illustrada, e tendo presente o exemplo do recente desastre de Braga em o seu ramal, não pôde querer ser testa de rimal.

Antes applaudirá o prolongamento d'elle, porque, approximando Chaves de Villa Real, beneficia as relações

ses em geral e não prejudica a esperanca que meia duzia de milhas pôde ainda ter de recuperar interesses, fardes pela mudança para Mirandella do movimento entre Chaves e o Porto, que tem succedido por via do meu estado da estrada real n.º 5.

E não lhe interessando estar na linha do dito movimento, pouco lhe importará decreto que este passe longe do porto de Villa Real.

Todavia ha quem recorre o prolongamento do caminho de ferro de Guimarães e se defen da delle, sacrificando os interesses de Chaves.

Talvez o exame dos quadros revele este inimigo desconhecido.

Nota-se nelles com effeito que do producto do movimento de Chaves para o Porto que se faça pelo caminho de ferro de Guimarães, se se separa para a receita dos caminhos de ferro do Douro e Minho 400 reis por passagem e 1,075 reis por kilo de mercadoria, de modo que o rendimento dos ditos caminhos de ferro diminuirá 1200 por passagem e 2,120 reis por kilo de mercadoria, o que desfalcará consideravelmente o actual rendimento.

O inimigo de Chaves pôde hem ser porisso o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado no empenho de não deixar baixar este rendimento.

Mas os processos que terá de empregar para obrigarnos ao caminho de ferro do Douro não poderão dizer-se humanos e liberais, constrangendo-nos a pender no trajecto hora e meia de vida e 400 reis por passagem, assim como 0,75 reis por kilo de mercadoria.

Aos flavenses pouco importará ir para o Porto por Guimarães ou por Villa Real em igualdade de sacrificios: ate pelo habito, ainda não esquecido, preferido mais ir por Villa Real.

Mas, para irem sem sacrificio que no caso significa violencia, será necessario que os caminheiros do Douro tenham velozidade maiores que compensem o alongamento do trajecto, e se baixem as tarifas dos transportes para que não percam dinheiro; ou combinar qualquer transacção com a Companhia de Guimarães, que a liberte e anime, e garanta ao caminho de ferro do Douro o seu rendimento.

O contrario d'isto será violencia filha de odioso monopolio, porque custa perder tempo e dinheiro e não tambem pensar que tal sacrificio irá reverter em proveito de outros caminhos de ferro, ficando a conclusão do nosso indefinidamente adiada.

N.

O FLAVIENSE

—TERÇA-FEIRA 31 DE JANEIRO DE 1905

Caminho de ferro de Chaves

II

As relações sociais e também a unidade nacional são altamente contrariadas pela *distancia*.

A influencia nociva d'esta resulta do tempo gasto em percorrel-a, do esgotamento ou prejuizo dos transportes, e da despez que estes occasionam.

Já não é certamente a que foi outrora; e porisso a feição do nosso paiz mudou muito.

Contudo ainda lembram as estradas velhas, encommodas e perigosas, viajadas em caravana para evitar acciden-tes que alguns mais prudentes acen- telavam, fazeo do testamento; as boya-gens e as mercadorias transportadas em cargas a dorso dos indigenas; viagens feitas em machos de almocreve com as pernas penduradas nos albardões e badejar dias inteiras ao som cava e enfadonho dos *chocolhos*, e sob a acção do sol, da chuva ou do vento; as noites dormidas nas estrebarias em camas improvisadas, todavia preferíveis aos leitos das negras e mal vedadas estalagens onde os parvitas espalhavam o pobre viajante para sugar-lhe o sangue.

Mais antigo que o produzido pelo classico arroz de frango das ditas estalagens, mal cozinhado e peor servido, em pratos de barro grosseiro, sobre toalhas avinhadas.

E' claro que tantas difficuldades prejudicaram muito as relações sociais e os beneficios da sociedade que só os mais ricos e decedidos podiam aproveitar; os cidadãos isolavam-se porisso nas suas casas, povoações ou provin-cias, diferenciando-se por classes e costumes contrarios á unidade nacional.

E' exemplo notavel d'isto a organiza-ção do antigo *Baturo*, feita para isolar o do mundo.

Para attenuar tam graves inconvenientes da *distancia*, imaginou-se o systema de decentralisar os meios de civilização, reunidos na capital e n'ou-tras grandes cidades, para approximar os dos cidadãos, creando-se para tal fim pequenos centros de civilização espalhados no paiz e porisso mais ao ul-timado de todos; mas estes centros ti-nham de ser cada vez mais rudimenta-res com a *distancia*; de sorte que a acção do Estado, diluindo-se neste, la apagar-se nos confins do paiz.

Porisso se dizis com verdade e di-

da se ouve dizer—para cá do Marão governam os que cá estão.

Tal desamparo explica a influencia do padre na educação da familia e a ingerencia do commerciante e do agri- ta na sua economia, os quaes, se pre- tam serviços, supprindo a acção do Estado, tambem perturbam o progress- so social com os seus abusos.

— Ainda a' este caminho se anda, toda- via com mais facilidade, por, terem vindo em auxilio do progresso os correios e as estradas, os caminhos de ferro, o telegrapho e o telephone, propor- cionando ao Estado maiores veloci- dades para vencer a *distancia*.

As jornadas são já relativamente breves e commodas, e as despesas d'elas vão diminuindo successivamente; os depositos commerciaes de primeira linha desapareceram e os de segun- da linha, tambem, substituidos pelo caixeiro viajante que, servindo muitas praças, pôde servir-as mais barato; o credito augmentou, e os costumes ado- çaram-se.

Assim, com a redução já obtida na influencia da *distancia* a physiono- mia do paiz melhorou muito; mas quan- to falta ainda para annullar-a!

Podérá ser annullada ou, ao menos, reducl-a sinla e iguala-a para todos os cidadãos?

×

Concebe-se esta possibilidade, ge- neralizando a todos os transportes o modo como se faz o serviço do correio no transporte das cartas, jornaes, valo- res e encomendas, e o do telegrapho.

Restará atacar o tempo com gran- des velocidades, já applicadas na cor- respulencia, servindo com comboios expressos os pontos mais distantes e empregando meios de transporte mais veloces a descobrir.

Assim o concebo; e penso que será esta a obra civilizadora de que seccio- no qual a acção do sol que anta perdi- dida será mais utilmente aproveitada por meio da electricidade; em que se estabelecerão corridas de carros elec- tricis para as aldeias em cuja visi- nhança passem correntes de agua ca- pazes de mover as, e de carros auto- moveis para outras, completando-se assim a obra civilizadora dos comboios, tambem devida á acção do sol con- vertida em hulla; em que se domina- ri a direcção dos balões, applicando- aos transportes; em que o homem del- zará de ser machina para approximar-se de Deus, como director das forças na- turas uominadas pelo seu genio; em que se approximarã tambem mais do seu semelhante pela suave collabo- ração no progresso social, que gera o enor do progresso social, que gera o enor da sociedade só se diferenciando pelo valor bem accito do merecimento de cada um.

Será necessarin então modificar a ba- se da tarifa actual, porque, sendo pro- porcional á *distancia*, origina todos os males notados, separando em vez de unir, empobrecendo em vez de en- riquecer, pesando o progresso em vez de auxiliá-o.

(Continua)

A VOZ DE CHAVES

5 DE FEVEREIRO DE 1905

CAMINHO DE FERRO

O sr. general Zephyrino d'Arrochella Maia a quem, embora militando n'um campo opposto ao nosso, temos sempre satisfação em prestar homenagem pela sua illustração e qualidades de caracter, porque sem preoccupações partidárias sempre costumamos fazer justiça aos adversarios, teve a gentileza de pessoalmente nos procurar na redacção d'A VOZ DE CHAVES para nos dar conhecimento do seguinte telegramma, que gostosamente publicamos:

General Arrochella

Chaves.

Pego que manifeste á commissão encarregada de enviar-me a mensagem o meu eterno reconhecimento e gratidão.

Espero ser digno de tamanha estima:

Pelo correio renovo os meus protestos de reconhecimento.

O ministro das obras publicas

E. J. Coelho.

Da leitura d'esto telegramma depreheende-se que o nobre ministro está bem disposto e dará o maior desenvolvimento ao nosso caminho de ferro:

E' nós immensamente grato, com toda a sinceridade o dizemos, que na realisação de tão importante melhoramento cujo inicio não devemos esquecer é devido ao valor, aos esforços perseverantes empregados energeticamente, quando ministro da corôa, do nosso respeitavel e querido chefe sr. conselheiro Teixeira de Sousa, venha tomar uma parte tão importante em nosso conterraneo illustre, embora seja membro d'um governo que não é do nosso partido. Isso nada significa para nós—já o demonstramos—para prestarmos homenagem e fazermos justiça a quem nol'a mereça.

Foi-nos, pois, agradavel, a leitura do telegramma e muito especialmente porque nos trouxe a esperanza de que o nobre ministro satisfará ao pedido que os seus conterraneos lhe faziam, para providenciar afim dos trabalhos serem iniciados simultaneamente em Villa Pouca e Chaves o que, além de encurtar o prazo para usufruirmos o beneficio da viação accelerada, viria tambem minorar a miseria dos trabalhadores de campo d'esta extensa região.

E ao espirito do s. ex.^a a cujas intenções fazemos justiça, e, repetimos, já o provámos, certamente ha de ser lisongeiro que se accentua de maneira inconfundivel que quiz prestar um serviço á sua terra. O prolongamento da linha até Villa Pouca, melhor que nós o sabe s. ex.^a, impunha-o o aproveitamento, para a linha do Douro, que é do Estado, do trafego que dá esta re-

das estatisticas provou ser talvez superior aos calculos feitos, depois que a linha de Mirandella ao Tua passou a ser utilizada por esta zona.

Antes que a linha de Guimarães se approximasse de Chaves, certamente ponderou o conselho de administração dos caminhos de ferro que era indispensavel tomar-lhe o passo—permitta-se-nos o termo—para a corrente de Chaves não ir aproveitar-se d'ella, visto que nos offerece maiores vantagens pelo encurtamento da distancia com os grandes centros. Com a linha de Guimarães prolongada até Cavéz e a da Regoa até Villa Pouca é ainda caso muito para ponderar qual das linhas

—Villa Pouca á Regoa; Cavéz a Guimarães e, já agora diremos tambem, de Mirandella ao Tua,—nos convém utilizar para as nossas relações com o Porto que são os principaes para nós. Com tarifas criteriosamente estabelecidas pela direcção do caminho de ferro de Guimarães, não nos parece que haja duvida em que nos utilizaríamos de essa linha. E' a opinião de pessoas auctorizadas. Mas assim desapareceria o importante trafego com que contribuimos para a linha do Douro, isto é, diminuiria o trafego n'uma grande extensão em l'nhas do Estado pois que passaríamos a servir-nos d'ellas só na Trofa, e consequentemente diminuiria o fundo dos caminhos de ferro, que é o mesmo que dizer que seria prejudicada a construcção d'outras linhas que esperam que a nossa a vá auxiliar...

E d'essa lucta de que presentemente é alvo a companhia de Guimarães, inferimos nós uma orientação com que bem pôde acontecer que sejamos prejudicados porque nos pôde privar de communicação rapida com o Minho, que é sem contestação a que mais convinha a Chaves, como já expuzemos.

No nosso espirito não ha duvida de que s. ex.^a o sr. ministro das obras publicas desejará que a sua passagem pela segunda vez pelos conselhos da corôa fique assignalada por um serviço importante á sua terra, e por isso submettemos estas ligeiras considerações, feitas muito ao correr da pena porque a falta de tempo nos não dá para mais, mas que são dictadas pelo sentimento do patriotismo, á sua apreciação e resolução.

As vantagens para Chaves do caminho de ferro em Villa Pouca são, relativamente e na ordem de ideias expostas, poucas, e se nos difficulta a communicação com o Minho agora e no futuro, são talvez negativas...

O que nos convém é o prolongamento immediato e mais rapidamente, e que de Vilago se ataque a construcção da linha da Livração. Seria o completo, na opinião de entendidos e a nosso vêr.

Estas considerações que são uma divagação após a leitura do telegramma do sr. ministro, não toem outra protensão senão a de que Chaves seja realmente beneficiada.

Foram escriptas a fugir, quando o nosso intento era apenas manifestarmos o agradecimento pela boa hóa vontade que se depreheende do telegramma de s. ex.^a o sr. ministro.

Todavia, ali ficam, fazendo votos para que o pedido formulado na representação seja attendido assim como ponderados os interesses de Chaves, sob os diversos aspectos, para se accentuar a intenção do sr. ministro em ser util á nossa terra, que é tambem a sua.

O FLAVIENSE

Caminhos de ferro de Chaves

CHAVES—TERÇA-FEIRA 7 DE FEVEREIRO DE 1905

III

Os caminhos de ferro pertencem ao patrimonio da nação e tem a natureza de monopólio semelhante ao das escolas; porque são também instrumentos de civilização e progresso, e ha inconveniente em entregar os a livre exploração, como o das estradas, a dos rios etc.

A posse d'este monopólio compete evidentemente ao Estado.

Mas o Estado não deve esquecer na exploração dos caminhos de ferro, quer a faça por sua conta, quer a entregue a companhias, que os ditos caminhos não foram feitos para serviço de particulares, mas sim, para realizar um grande bem publico vinculado a elle: e que por isso na sua paga deverá attender-se, e principalmente, á utilidade que do referido serviço resulta para a collectividade.

Ora esta utilidade é incomparavelmente superior ao beneficio feito aos particulares, e cresce progressivamente com a concorrência ferro-viaria; porisso é de boa regra rejeitar, senão annullar, a tarifa, e proporcional a importância d'aquelle beneficio a fim de promover a concorrência.

Em principio, a paga dos serviços do caminho de ferro comparo-la a uma troca, que deve suppr-se feita entre o Estado e a collectividade e não entre o Estado e os particulares, como admittit a tarifa actual.

Será este o modo de respeitar a facultade que todos tem, por direito, de utilizar os caminhos de ferro; e só assim se comprehenderá que estes caminhos são bens publicos, e como taes, susceptíveis de ser gosados por todos, como as pontes, os rios, as ruas, os jardins publicos etc.

Mas, ainda, que a troca fosse entre o Estado e os particulares, a paga deveria ser avaliada pela utilidade do serviço feito; e não pelo tempo gasto em fazel-o ou pela distancia a que se faz.

Porque, se for ao contrario, claro é que o caminho de ferro só presta, em cada localidade, serviços cuja utilidade, valha a paga correspondente á distancia que se conta na tarifa para essa localidade; e que ficarão os de utilidade menor naturalmente excluidos.

Ora os serviços excluidos crescem em numero com as distancias, o que dará em resultado—desigualdade do beneficio ferro-viario, com prejuizo para as povoações mais distantes da origem do movimento; perda de receita para o Estado; e perda de utilidade para a collectividade.

Póde comparar-se o effeito da tarifa actual ao de um dique lançado através de uma corrente.

Assim como na represa formada pelo dique, a agua relluz e alaga as margens até nivelar-se com elle para dar passagem á agua de cota superior, extagna até essa altura, sujeita a sumir-se, a evaporar-se e a corromper-se; também a riqueza estagna e se deprecia ao longo da linha ferrea, relluz pela tarifa; e só entra na circulação ferroviaria a que póde supportar-a. Como se aceita e mesmo defende tal tarifa?

Tudo se explica pela tradição. Nós vamos saindo da região da treva para a região da luz; e a meia luz da

luz já nos satisfaz, alegria e encanto.

Se chegasse-mos a gozar a plenitude da luz deste sol que nos attrahe e não tem occaso, immediata seria a revolta contra toda a tentativa tendente a annullar-o, com a imposição de semelhante tarifa.

×

Parece á primeira vista que o Estado faz uma administração recta e zelosa, cobrando o transporte conforme a distancia, e procurando custear com o rendimento desta tarifa a exploração dos caminhos de ferro e a amortização do capital investido na sua construção; e não só zelosa, mas até excelente, porque poderá receber, liquido, o imposto lançado sobre o augmento da riqueza devido á acção dos caminhos de ferro.

Parece ainda que o Estado poderia arruinar-se, privando-se do rendimento da tarifa actual.

E' illusão.

O augmento da riqueza publica produzido pela acção dos caminhos de ferro varia com a concorrência, e esta é prejudicada pela tarifa actual: póde então conceber-se que a riqueza excluida da circulação ferroviaria, por uma tarifa inconveniente, importe tal prejuizo no dito augmento, que o respectivo imposto exceda o rendimento dessa tarifa applicada á riqueza circulante: ou que haja uma combinação mais feliz que permita arrecadar a importância da dita tarifa sem prejudicar a circulação da riqueza.

Exemplifiquemos para tornar a ideia mais clara e pida, e pari patentear a todos a origem do mal immenso da nossa terra devido á sua muita distancia dos grandes mercados.

A e B são a regiões muito distantes mas ligadas pelo caminho de ferro.

Em A faltam braços para executar certo serviço agrícola inalienavel—a vindima; p. exemplo.

Ao contrario, em B, onde não ha vinha e onde as colheitas são muito escasas, estão recolhidas sobram braços que desejam trabalho para fugir á fome.

Procura braços em B com os salarios n. ramos.

Se A e B fossem contiguas, ou proximas, tudo se combinaría logo.

Mas, em consequencia da grande distancia entre A e B, os salarios são quasi insufficientes; para, no todo, pagarem o inellexivel imposto de transporte no caminho de ferro.

E' póde acontecer:

1.º—B recusa a offerta.

Então A perde a colheita, e o vinho encarece ali; B perde o trabalho, e não melhora a situação; e o Estado perde o transporte e também o imposto relativo á riqueza perdida em A e em B. O transporte gratuito seria melhor para todos.

2.º—B, apertado pela necessidade, aceita a offerta; e serve-se do caminho de ferro ou dispensa-o.

O Estado, para receber o transporte, esgotou as forças reproductivas de A; ou perdeu-a, convertendo o caminho de ferro num traste inutil para o bem publico.

3.º—B conseguiu impor a A a paga do transporte.

A, prejudicada, onerou com esta o preço do vinho, que se vende mais caro no common; ou não se vende.

No primeiro caso, em ultima analyse, o imposto recae sobre quem menos póde pagal-o, e houve apenas uma transferência de miseria, de B para A.

No segundo caso, o prejuizo póde não ser maior e alcançar o Estado. Em todos as hypothesees o Estado representa um papel pouco sympathico e contrario á sua missão.

Lembra o salteador de estrada que embargo o transitu, ao qual é necessario pagar resgate para poder passar e valer a maiores males.

E tudo isto succede por um erro de formula da tarifa; pois sendo a utilidade do serviço prestado pelo Estado a mesma, quer A e B estejam proximos, quer distantes, não tem outra explicação que o caminho de ferro facilite a solução da crise de trabalho no primeiro caso, e a agrave no segundo.

Se o Estado não recobesse outros renditos do movimento ferro-viario mais que a tarifa, justificava-se até a regra dos transportes particulares. Mas, recebendo-os e mais importantes, não se comprehende que sacrifique estes a quelle; e não ser pela circunstancia de serem menos visiveis, e que é puepl.

Exemplifiquemos mais, com o mesmo proposito, de expor ainda outros males.

Regressa o «brazileiro» das terras de Santa Cruz ao paiz natal, com a bolsa atestada de dinheiro, fructo do labor de muitos annos.

Vem acariaciando pelo caminho a suave ideia de fazer uma casa em que

possa passar o resto dos dias, e como a e pacatamente.

Tratando de fixar a residencia na vidade, aponta-lhe a aldeia em que nasceu, para com a sua riqueza sustentar os patrios; mas a experiencia da vida e dos caminhos de ferro obriga-o a reflectir.

E' dissonre:

«Fazendo a casa em Lisboa, não prejudico a fortuna dos filhos, porque ella sempre terá o valor do custo; e tenho para meu recreio os cafes, jardins, theatros, festas etc; que não são possíveis na provincia; a propriedade mais segura, a vida mais facil, e a sociedade mais polida.

Se a fizer na villa mais proxima da minha aldeia, a construção será mais cara por via dos transportes de materiais (50% sendo em Chaves); ficará tolhida por causa da inaptidão dos operarios; e valerá menos que o custo.

Dar-me-hei com gente mais rude; e a vida será menos tranquilla e mais cara.

Alguns generos serão baratos—as batatas, o vinho e talvez a carne; mas pagaria mais caro o pão, os generos coloniaes, as vigens etc.

Na minha aldeia, a casa ainda custará mais e não terá valor; faltará-me muitos recursos de vida; e terei de viver entre feras.

Decididamente, fico em Lisboa.

E' por isto que os «brazileiros» florescem á beira mar; proximo de qualquer testa de linhas maritimas.

Fogem á tarifa, ao... salteador!

E' tem razão.

Se o caminho de ferro transportasse de graça, ou por preço equitativo, as coisas de que precisa o «brazileiro» para fazer a casa na aldeia e para viver nella, o Estado não perderia mais que aquillo que perde com a residencia d'elle em Lisboa, e tiraria maior utilidade da fortuna d'elle, porque seria applicada no fomento da riqueza da provincia.

Muitos provincianos pódem raciocinar e proceder com a mesma logica, e alguns tem raciocinado e procedido assim de sorte que a capital absorve a provincia.

O que é um grande mal, não só porque a provincia se deprecia e esvazia, tornando-se erma ou foreira da capital; mas também porque as capitães se convertem em Babilonias—cidades do prazer, por falta de objecto para a occupação d'aquelles emigrados.

Fica pois demonstrado que a tarifa actual é a origem primaria dos nossos grandes males, e também se indica que, pretendendo ella enriquecer a nação, a empobrece a final.

A seguinte analogia confirmará ainda mais este asserto.

A Inglaterra tinha, em 1826, na pauta, cujo effeito é comparavel ao da tarifa, 128 artigos.

Mudando de ideias, reduziu o numero destes e as taxas, de modo prodigioso, de sorte que em 1870 só tinha 7 artigos com taxas relativamente baixas.

Pois, com tal redução nos artigos e nas taxas, o rendimento das alfandegas que em 1800 de 500.000 libras passou á 22.670.000!

O que representa um augmento assombroso de riqueza e bem estar.

X.

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Quarta-feira, 8 de Fevereiro de 1905

CAMINHO DE FERRO

Causou a mais agradável impressão o telegramma, que o ex. Sr. ministro das Obras Publicas, conselheiro Eduardo José Coelho, enviou ao presidente da comissão encarregada de lhe enviar a mensagem do povo do nosso conselho.

Esta vez se arreigo mais no espirito de todos, que sua ex. dará uma satisfação completa as nossas justas aspirações, traduzindo em factos reais a petição, que ha dias ha foi feita conjunctamente com a mensagem do agradecimento.

Não tem outra explicação o sentido do seu telegramma, que nos abra quanto o sensibilizou a exponer a manifestação, de que fomos por parte dos seus patricios.

Bem dizemos a hora, em que sua ex. tomou a gerencia da pasta das obras publicas, que a qual ha de ser, certamente, coberto de gloria, que é muito mais do que é muito mais para o seu coração de verdadeiro transmontano, saudado com

dele, ante o enthousiasmo, e com verdadeiro affecto, por todo este bom povo, que o guardará no seu coração, e esculpirá o seu nome, em letras d'ouro, nas paginas da sua historia.

Foram adjudicados a «Societe des Ateliers Germain», o fornecimento de 8 carruagens-salões, 4 mixtas de 1.ª e 2.ª classes, 6 de 2.ª classe e 4 fourgons, por 157,200 francos, para a linha da Regoaria

«Compagnie Centrale» de Construction de Haisse Saint-Pierre, for também adjudicado o fornecimento de 20 vagonis de «bogies», sendo 6 fechados, 8 de borda alta, 6 de borda baixa e 6 vagonis sobre dois eixos.

Este material deve estar pronto para entrar em serviço no fim de maio proximo.

Logo que o respectivo projecto estiver concluido, começará a construção entre Villa Real e Pedras Salgadas, ficando desde já a linha dotada com o material circulante sufficiente para a exploração, até aquella estação de aguas.

N'uma terceira «étape» será a linha prolongada até Chaves, sendo de presumir, que em Hespanha se construa a de Orense a Verin, que com ella deve ligar.

Para presenciar a apresentação do projecto de prolongamento da linha de Chaves até Orense, o Sr. ministro das Obras Publicas, conselheiro Eduardo José Coelho, enviou ao presidente da comissão encarregada de lhe enviar a mensagem do povo do nosso conselho.

Noticias militares

Para presenciar a apresentação do projecto de prolongamento da linha de Chaves até Orense, o Sr. ministro das Obras Publicas, conselheiro Eduardo José Coelho, enviou ao presidente da comissão encarregada de lhe enviar a mensagem do povo do nosso conselho.

Presentou-se de licença o sargento ajudante d'infanteria 19, sr. Carlos de Figueiredo Sabuente, e substituiu-o, exercendo o cargo de sargento, o sr. João de Almeida Carvalho.

O FLAVIENSE

TERÇA-FEIRA 14 DE FEVEREIRO DE 1905
Caminhos de ferro de Chaves

IV

Caminhos de ferro devem ser considerados como os agentes principais do progresso.

seu serviço facilitam a troca, aumentando a riqueza publica e tornando a condição do util rendimento de outros agentes.

que, podendo fornecer-lhes com facilidade as materias de laboração e os meios de qualquer ponto servidos pela via ferrea, dilatam o campo da actividade dos ditos agentes, que tambem se tornam mais intensos; e depois, em ordem inversa, distribuem com a mesma regularidade, a todas as distancias, os productos de organisação, a serem assimilados onde convier. A sua função assimilha-se á da circulação do sangue.

Como para o exito desta ha, alem da circulação impulsor que a anima, a que regularisa a circulação, a que conserva invariavel a composição do sangue, escolhe neste os elementos assimilaveis em cada ponto do organismo ou denuncia a falta d'elles e a sua função elimina os nocivos, — tambem para o exito d'aquella será indispensavel um director que regule a circulação ferro viaria, conheça as necessidades do progresso e as satisfaça com os meios proprios chamados á circulação, e repilla os elementos nocivos. Este director que tem como norte o bem publico, como bussola os indicadores do progresso e como leme a tarefa, precisa ser, ao mesmo tempo, politico, economista, financeiro, moralista, etc. e sobretudo, patriota.

Tem de ser então o Estado.

Tantanto os caminhos de ferro devem ser unificados sob a acção directa do Estado.

Simultaneamente; não é admissivel que se abandone a outrem o gozo de tam nobre instrumento do progresso, e que, com a liberdade explorar a concorrência nacional como se fosse estrangeira.

que, se Moyses pôle dizer — que a alma da carne, tambem se diz que a circulação ferro viaria é a alma da nação.

que, se Moyses pôle dizer — que a alma da carne, tambem se diz que a circulação ferro viaria é a alma da nação.

que, se Moyses pôle dizer — que a alma da carne, tambem se diz que a circulação ferro viaria é a alma da nação.

que, se Moyses pôle dizer — que a alma da carne, tambem se diz que a circulação ferro viaria é a alma da nação.

que, se Moyses pôle dizer — que a alma da carne, tambem se diz que a circulação ferro viaria é a alma da nação.

que, se Moyses pôle dizer — que a alma da carne, tambem se diz que a circulação ferro viaria é a alma da nação.

que, se Moyses pôle dizer — que a alma da carne, tambem se diz que a circulação ferro viaria é a alma da nação.

que, se Moyses pôle dizer — que a alma da carne, tambem se diz que a circulação ferro viaria é a alma da nação.

que, se Moyses pôle dizer — que a alma da carne, tambem se diz que a circulação ferro viaria é a alma da nação.

Conceda-se, desfavorecendo a tarifa, que o Estado recolha todo o imposto sobre o augmento da riqueza publica.

Este imposto fica virtualmente repartido pelos cidadãos segundo a lei fiscal, porque poupa outro que seria repartido assim.

Desto modo, só ha a repartir o producto da tarifa.

Ora a fracção "deste producto", percentente á nação, deve ser repartido pelos cidadãos segundo a lei fiscal; e os concorrentes, sendo cidadãos, tem nella um quinhão que escusam pagar; tambem os mesmos escusam pagar o quinhão da outra fracção, porque esta se reparte entre elles, conforme contribuíram para o caminho de ferro.

De sorte que o *tarifa racional* vem a ser — a indemnisação devida aos contribuintes que não concorreram ao caminho de ferro e aos que, tendo concorrido, não chegaram a indemnisar-se com a sua concorrência.

Mas, em principio, tal tarifa só é devida quando o imposto "sobre a riqueza" produzida pelos caminhos de ferro não chega para pagar os encargos deste no anno considerado.

A tarifa é pois variavel com a riqueza produzida; e, porisso, com a concorrência e com a especie d'ella; e só se devida no caso acima indicado ou quando as razões de Estado a imponham.

Mas em epocha certa e para determinada concorrência e especie d'ella, fóra d'estas razões, constante.

Todavia, como a tarifa constante poderá onerar os transportes ferro-viarios, entre pontos proximos, tornando-os mais caros que os transportes particulares, convirá, e será justo, que só se applique a certa distancia do ponto de partida, usando-se até essa distancia da formula dos transportes particulares que é a da tarifa actual.

Haverá pois em cada ponto da linha ferrea uma zona na qual a tarifa varia com a distancia; e, para alem d'essa, outra em que a tarifa é constante.

Com a concorrência a tarifa abaterá, e esta zona se approximará do ponto considerado, tocando-o quando o transporte for gratuito.

É o ideal para que se tenderá pela evolução, organisando uma pauta com artigos cuja tarifa se determinará por approximação, isto é, pela sua influencia sobre a riqueza; e revendo-a periodicamente, para harmonisal-a com a riqueza produzida pela regra acima indicada, afim de não alterar a sua natureza de indemnisação limitada e de ser constante para cada serviço nos limites de distancia fixados para cada ponto da linha ferrea.

Entretanto, virão os electricos e os automoveis os quaes submettidos ao mesmo regimen dos transportes ferroviarios, para tornal-os mais vantajosos, completarão a rede unida dos transportes que ligará todas as povoações.

Esta rede formará um systema arterial completo no qual, expulsa a tarifa actual que o entupia, correrá livremente um sangue novo, vivificado pelo progresso, que removerá a nação.

X

reduzir o que é a *tarifa racional*, e a tarifa devida como paga do caminho de ferro feita controlada, suppremos, para resolver o problema, que o fim de tudo é gozar e desenvolver os meios de viação accelerada, relativamente.

simplicidade, a nação assimila a riqueza publica, e o producto do imposto sobre o augmento da riqueza produzida pelo caminho de ferro serve os particulares e a riqueza publica.

da gerencia é o producto do imposto sobre o augmento da riqueza produzida pelo caminho de ferro serve os particulares e a riqueza publica. (segundo a lei fiscal); e a da gerencia, proporcionalmente á concorrência de cada concorrente para o caminho de ferro.

TERÇA-FEIRA 28 DE MARÇO DE 1905

Caminho de ferro

É no dia 18 do proximo mez d'abril que se realiza, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, a arrematação da empreitada da construcção do 1.º lanço do caminho de ferro de Chaves, comprehendido entre Villa Real e a ribeira da Varzea, na extensão de 15 kilometros.

Dizem-nos que em breve chegará a Chaves o pessoal tecnico incumbido de fazer o projecto da linha, desde Chaves até Vidago.

Os estudos do lanço entre a ribeira da Varzea e Pedras Salgadas estão sendo feitos com toda a actividade, tendo o nosso illustre conterraneo, sr. conselheiro Eduardo José Coelho, dado as mais terminantes ordens para que elles sejam concluidos a tempo de poder ser arrematada a construcção dentro do actual anno economico.

As varias noticias que vão chegando a Chaves relativas ao nosso caminho de ferro são sempre recebidas com a maior satisfação e todos os flavienses confiam inteiramente na boa vontade do illustre ministro das obras publicas, certos de que o nobre estadista ha de levar a cabo o importantissimo melhoramento com que tão dedicadamente se empenha em dotar a sua terra natal.

O FLAVIENSE

TERÇA-FEIRA 21 DE FEVEREIRO DE 1905
Caminhos de ferro de Chaves

Da pena morrer sem ter visto esta maravilha que está para vir e parece um sonho.

A acção do sol, origem do trabalho, sabiamente aproveitada para beneficio do homem, especialmente, a manifestada no immenso trabalho que nos deante de nós, perdido, em cyclo incessante e fatal, nas agoas dos rios—que vão para o mar e deste sobeem ás montes, para cairem sobre a terra e voltarem aos rios.

A força destas correntes que hoje escravizam a terra, recebida em turbinas e transmitida a distancia, sob a forma electrica, para irrigar a terra, para alumiar e aquecer a casa, para fazer a cozinha, e para mover as machinas, poupança a hulha.

Rédes de electricos e automoveis que aproveitand'o as estradas, completando as rédes dos caminhos de ferro, para espalhar a vida, a riqueza e os beneficios da sociedade por toda a parte, em transportes gratuitos, custeados pela nação, ou igualmente custosos para todos.

A população abandonar as cidades, em que se aglomera com prejuizo da vida, e espalhar-se pelos vales, subindo até aos ultimos que são mais saudios; trazer as encostas e chegar ás cumeadas, para banhar-se na pureza dos seus ares; e gosar por toda a parte as mesmas commodidades.

As encostas cobrirem-se outra vez de densa arvoredo que amaciara o clima e que, tornando inutil, para o aquecimento, tambem permittirá a adubação barata da terra, ao modo da Africa e da America, o que gerará a abundancia e barateará a vida.

O desbrochar da sociedade na primavera desta era nova e feliz, em que o homem conquistará o logar que lhe pertence na terra e na sociedade pelo seu trabalho e intelligencia, deixando de ser machina, deixando de ser paria; em que o genio será reconhecido e recompensado com a riqueza dos privilegios de invenção; e em que a sociedade será repartida em outras classes tahejas para o merecimento intellectual de cada um.

A instrução gratuita e igualmente accessivel para todos nas sciencias, nas artes e nos officios, escolhendo-se para cada um a profissão mais adequada á sua aptidão.

Gerar a concorrência aos estabelecimentos de instrução, pela qual o Estado predominará na educação do cidadão e poderá formal-o á sua vontade.

A familia entreter-se a chefes illustres, cidadãos assim formados, que podem dirigir a coberça de influencias estranhas, contrarias ao fim social.

A riqueza augmentada pelo maior e mais facil rendimento do trabalho, e mais igualmente distribuida por meio

de relações mais directas entre o produtor e o consumidor, cessando as crises de carestia em um ponto e de abundancia em outro, e extinguindo-se naturalmente a açõ do especulador.

As trocas realizadas em feiras locais semelhantes aos mercados actuaes, em feiras regionaes e em grandes feiras nacionaes ou exposições—destinadas a tornar conhecidos os novos productos do trabalho e a relacionar o produtor com o consumidor; ou por cooperativas.

O credito, função da riqueza, mais dilatado.

Os costumes mais doces, a liberdade mais respeitada e a nação mais unida.

Em summa, uma sociedade christã, por se terem realizado na terra os preceitos de Christo—liberdade, igualdade e fraternidade. A liberdade, pela grande abundancia de meios; a equaldade, pela facilidade real de todos os adquirirem; e a fraternidade, como consequencia das primeiras.

Só o genio se elevará sobranceiro e

privilegiado.

Mas este não será odiado, nem invejado; antes será amado pelos seus beneficios.

Porque o genio é como os pincares das altas montanhas que primeiro veem o sol, mas se despojam da riqueza da sua fertilidade em beneficio dos vales.

TERÇA-FEIRA 28 DE FEVEREIRO DE 1905

Caminhos de ferro de Chaves

VI

Acordemos do sonho encantador e voltemos ao assumpto inicial, rematando a divagação que, se foi longa, não resultou esteril, visto ter-nos permittido estabelecer principios uteis para o melhoramento na nossa situação que é deploravel.

Efectivamente demos idea, que sahio pallida, do prejuizo enorme que temos soffrido, pagando, ha meio seculo, imposto para caminhos de ferro sem poder gosar o beneficio para que contribuímos.

Pela nossa theoria, inteiramente avessa ao commercio dos transportes, e cuja verdade se funda no destino do serviço ferro viario e na solidariedade nacional, isto dá-nos direito a uma larga indemnisação que a nação nos deve.

Nunca será paga, fiquemos certos, ainda que nos ponham o caminho de ferro á porta de casa.

E' um prejuizo irremediavel que veio do systema descentralizador, em consequencia da grande distancia a que Chaves está da capital—a maior de todas; depois de Bragança—e tambem da nossa indolencia.

Mas se não podemos já valer a este prejuizo, poderemos, quando não continuemos indolentes, prevenir que o mal subsista ainda quando servidos pelo caminho de ferro.

Referimo nos ao que deriva da tarifa proporcional á distancia, origem de prejuizos importantissimos por via da magnitude d'esta, os quaes representam uma grande injustiça e desigualdade.

Desejamos inculcar no animo nos nossos contemporaneos a noção clara desta injusta desigualdade, para abalar a sua indifferença e a sua inercia, movendo-os a reclamar, e porisso repisaremos

o assumpto em synopse applicada a Chaves.

A dita tarifa não representa a paga devida pelo transporte ferro-viario, quando se considere—paga; porque, nos caminhos de ferro do Estalo não attende á nossa contribuição para a construção e exploração dos mesmos, nem á vantagem que do nosso serviço re-ulta para a collectividade, a qual vantagem representa o valor da nossa cooperação para o fim social; e nos caminhos de ferro construidos pelo systema de subvenção ou pelo de garantia de juro, em que a nação paga por uma só vez ou annualmente o beneficio que recebe do caminho de ferro, não attende á solidariedade nacional dos concorrentes, reduzindo os nacionaes á condição de estrangeiros.

E' portanto arbitraria e revela uma noção imperfeita da acção dos meios de transporte modernos.

E' além d'isso muito pernicioso para nós, porque, restringindo a liberdade de usarmos o caminho de ferro, reduz o campo da nossa acção, com prejuizo do augmento da nossa riqueza e do valor dos nossos bens.

E, porque dificulta a afluencia ao caminho de ferro, tambem não concorre para a prosperidade publica; nem para a da empresa que explora o caminho de ferro; e agrava as despesas de exploração.

Isto percebe-se facilmente, notando que, embora a paga creça com a distancia, d'onde resulta varcar a concorrência, a fracção da paga attribuida ao transporte do peso morto do comboio cresce mais, resultando mais cara a exploração.

E' porisso que a relação entre a receita e a despesa da exploração tem diminuido nos caminhos de ferro que adoptam inflexivelmente a tarifa proporcional, apesar de ter havido grande augmento da circulação, pois esta exige hoje maior numero de comboios para satisfazer ás sugestões do serviço que são mais numerosas.

Na Companhia Real desceu nos ultimos vinte annos de 3 para 2,5.

—Ora, francamente, não era melhor para todos que os comboios descendentes, em vez de saírem vastos das estações extremas, levassem passageiros?

Certamente que era; porque, tendo elles de marchar por outras razões, bastaria para não haver prejuizo que o passageiro, rezido em terra pela tarifa da grande distancia, pagasse a despesa de exploração, que é insignificante, correspondente ao seu peso; e haveria lucro para todos se pagasse mais alguma coisa, dentro dos limites do razoavel.

Que vantagem ha então em obrigar este passageiro a ficar em terra com uma tarifa que não se justifica, e a ninguém é util, e excede as posses de muitos?

Não se puzche; e não se alcança tambem o criterio que leva a determinar as tarifas das novas estações intercaladas nas linhas ferreas pelas tarifas das estações antigas immediatas, no sentido da marcha do comboio.

Seria melhor que a tarifa fosse mais moderada, principalmente nos transportes para pontos de grande movimento.

A Companhia de Guimarães assim procedeu em relação a Vizella, o que determinou, provavelmente, que seja quem explora mais barato, como a commissão que elaborou o plano dos caminhos de ferro ao norte do Mondego reconhece e admira.

—Considerada como imposto, a tarifa proporcional á distancia tambem não pôde admitir-se.

Além de desigual, seria progressivo com a distancia, quer dizer, com a pobreza; e portanto esgotador das forças reproductivas.

Na verdade, reflectindo que para fazer uma casa em Chaves é necessario pagar um terço do custo d'ella em transportes, o que dá dois contos n'uma casa media de seis contos, sente-se que semelhante imposto é esmagador e absurdamente desigual, visto que no Porto e em Lisboa nada se paga; e não deixará de ser violento, ainda que o caminho de ferro o reduza a metade.

Portanto tal tarifa sendo injusta, desigual e inconveniente, deve reformar-se; e sem demora, para evitar maior damno.

Já dissemos que a tarifa devia ser constante para lá de certa distancia do ponto de partida, e considerada como imposto de serviço, semelhante ao das propinas nos estabelecimentos de instrução.

Esta tarifa já não é novidade entre nós, porque a Companhia Real adoptou-a, extraordinariamente, na linha de Vendas Novas, para defender-se da competencia do caminho de ferro do sul e sueste.

E, se a tarifa constante, apesar de racional, parece um arrojão, então avancemos mais devagar. Fique a for-

mula actual, já que a preferem, mas avancemos, corrigindo-a, que isso é indispensavel para o nosso progresso, e adoptando a tarifa, para a unidade de distancia, progressivamente decrescente com a distancia, e por zonas, da qual tambem já ha tibio ensaio no tramway de Penafiel.

X.

A VOZ DE CHAVES

5 DE MARÇO DE 1905

Caminho de ferro

Já depois de compostas as linhas acima e quando A VOZ DE CHAVES estava muito adeantada fomos forçados a preterir outros assumptos por termos falta de tempo e de espaço, afim de darmos lugar aos telegrammas que adiante inserimos, os quaes nos dão conhecimento de mais um largo passo para o avanço da linha ferrea da Regoa a esta villa.

O nobre ministro das obras publicas, nosso distincto conterraneo sr. conselheiro Eduardo Coelho, tem demonstrado um decidido empenho em que o seu nome fique vinculado a esse melhoramento, como já tambem está o do brilhante estadista e nosso illustre chefe, sr. conselheiro Teixeira de Sousa, a quem incontestavelmente devemos o inicio dos trabalhos do caminho de ferro de Regoa a Chaves.

Como um acto de justiça, que com prazer sempre fazemos, seu preoccupações de qualquer especie, aqui patenteamos o nosso jubilo pela noticia que acabamos de receber e ainda mais especialmente pela promessa de que os estudos áquem de Pedras Salgadas commecarão n'esta villa sendo necessario, porque tal necessidade, estamos certos, será reconhecida não só para incremento dos trabalhos, mas ainda para com a construcção attenuar a crise porque esta região está passando.

Os telegrammas recebidos sobre este assumpto e as respostas aos mesmos expedidas hontem, são os seguintes:

General Mais, presidente da comissão de mensagem Chaves.

Tenho satisfação communicar a v. ex. e aos seus collegas que assignei agora a portaria mandando construir já o primeiro lanço de caminho de ferro de Villa Real a Chaves. A praça será já aberta, os estudos continuarão com a maxima actividade até essa villa. N'ella commecarão sendo necessario.

O ministro das obras publicas, E. J. Coelho.

Ministro das obras publicas Lisboa.

No projecto em questão a media kilometrica do custo da linha não se calculado em 8 contos de reis, preço muito inferior a tudo o que até hoje se conhecia.

Se a essa quantia juntarmos o custo do material circulante, bem como o excesso do preço da construcção da Regoa a Villa Real, vê-se que o preço médio de cada kilometro da linha comprehendida entre a Regoa e Chaves se pôde fixar em 10 contos.

A extenção da linha entre a Regoa e Chaves não deve suppor-se superior a 100 kilometros, o que dá para toda a via ferrea o custo de 1500 contos.

Não é, pois, necessario que o rendimento da linha seja superior a 150 contos annuaes, para que este caminho de ferro garanta um juro razoavel do capital empregado.

Mar essa quantia é muito inferior ao rendimento provavel da importante linha de nosso districto.

Estes resultados, que devem necessariamente verificar-se, calculando-se para o troço comprehendido entre as Pedras Salgadas e Chaves o mesmo custo kilometrico da secção de Villa Real-Pedras Salgadas, affirmam que os funcionarios do Estado encarregados da organisação do projecto não dispõem de conhecimentos inferiores aos seus collegas do estrangeiro, onde o preço das construcções ferro-viaes até

Já depois de compostas as linhas acima e quando A VOZ DE CHAVES estava muito adeantada fomos forçados a preterir outros assumptos por termos falta de tempo e de espaço, afim de darmos lugar aos telegrammas que adiante inserimos, os quaes nos dão conhecimento de mais um largo passo para o avanço da linha ferrea da Regoa a esta villa.

O nobre ministro das obras publicas, nosso distincto conterraneo sr. conselheiro Eduardo Coelho, tem demonstrado um decidido empenho em que o seu nome fique vinculado a esse melhoramento, como já tambem está o do brilhante estadista e nosso illustre chefe, sr. conselheiro Teixeira de Sousa, a quem incontestavelmente devemos o inicio dos trabalhos do caminho de ferro de Regoa a Chaves.

Como um acto de justiça, que com prazer sempre fazemos, seu preoccupações de qualquer especie, aqui patenteamos o nosso jubilo pela noticia que acabamos de receber e ainda mais especialmente pela promessa de que os estudos áquem de Pedras Salgadas commecarão n'esta villa sendo necessario, porque tal necessidade, estamos certos, será reconhecida não só para incremento dos trabalhos, mas ainda para com a construcção attenuar a crise porque esta região está passando.

Os telegrammas recebidos sobre este assumpto e as respostas aos mesmos expedidas hontem, são os seguintes:

General Mais, presidente da comissão de mensagem Chaves.

Tenho satisfação communicar a v. ex. e aos seus collegas que assignei agora a portaria mandando construir já o primeiro lanço de caminho de ferro de Villa Real a Chaves. A praça será já aberta, os estudos continuarão com a maxima actividade até essa villa. N'ella commecarão sendo necessario.

O ministro das obras publicas, E. J. Coelho.

Ministro das obras publicas Lisboa.

A comissão da mensagem interpreta dos verdadeiros sentimentos de dedicacão e gratidão dos habitantes de Chaves, agradece com toda a effusão o magnanimo serviço prestado por v. ex. mandando proseguir activamente a construcção do caminho de ferro de Villa Real a Chaves.

Todos exultam d'alegria.

Presidente Mayo

Presidente da camara municipal Chaves.

Assignei portaria ordenando já a continuacão do caminho de ferro de Villa Real a Chaves, e estão dadas as ordens terminantes para continuacão dos estudos até Chaves. O primeiro lanço vai pôr-se em praça.

O ministro das obras publicas, E. J. Coelho.

Ex.º Ministro das obras publicas Lisboa.

A camara municipal de Chaves, interpretando o pensar de todos os seus municipaes, agradece todo o interesse tomado por v. ex. por este melhoramento de tão grande alcance para o desenvolvimento economico e moral do concelho de Chaves.

Presidente da camara.

Associação Commercial Chaves.

Acabo de assignar a portaria approvando e mandando executar immediatamente o projecto do primeiro lanço do caminho de ferro de Villa Real a Pedras Salgadas. Ordens para abrir já praça e para activar o estudo dos lanços seguintes que serão concluidos sem demora.

O ministro das obras publicas, E. J. Coelho.

Ex.º Ministro das obras publicas Lisboa.

A Associação Commercial agradece importantissimo serviço prestado por v. ex. a este concelho e espera confiantemente no seu afortunado e bom venturo.

O presidente, Machado.

Além do telegramma, a comissão expediu tambem hontem o seguinte officio ao ex.º ministro:

III.º e Ex.º Sr.

Com immenso jubilo recebemos n'esta villa o telegramma de v. ex. participando a assignatura da ultima portaria, que veio dar mais um importantissimo impulso á realisacão da mais legitima aspiracão de Chaves, a construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

Creia v. ex. que a gratidão dos povos d'esta região é profunda e será eterna, como, na verdade, o exige a manifesta dedicacão de v. ex. por este concelho, que se honra ter v. ex. como o seu filho mais illustre.

E o reconhecimento de decidido amor do v. ex. por Chaves, animou-nos a renovar as nossas instancias. Pudimos a v. ex. que se digne mandar proceder desde já aos estudos desde esta villa até Pedras Salgadas; assim fará v. ex. appressar o commecço dos trabalhos de construcção em Chaves, o que se torna absolutamente necessario para attenuar os desgraçados effeitos da crise existente n'esta região, onde os generos mais necessarios á vida triplicaram de preço, pela escassez dos dois ultimos annos.

Submettendo o nosso respeitoso pedido á deliberação de v. ex., estamos certos de que v. ex. continuará sempre manifestando a mais decisiva boa vontade no consiguimento do mais alto melhoramento para Chaves.

Deus guarde a v. ex.

Chaves, 4 de março de 1905.

III.º e ex.º sr. conselheiro Eduardo José Coelho, dig.º ministro das obras publicas.

(1) Zephyrino d'Arrochella Vieira da Maia, José Pereira Coelho, Antonio José Machado, Nicolau Mesquita, Manuel José de Sousa Moroto.

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Sexta-feira, 10 de março de 1905

CAMINHO DE FERRO

Um facto importantissimo se deu, a semana passada, que, mais uma vez, veio patentear a boa vontade do ex.^{mo} sr. conselheiro Eduardo José Coelho, ministro das obras publicas, dar inteira satisfação, em curto prazo, ás justissimas aspirações dos povos d'este concelho.

Foi com verdadeiro jubilo, que os chavienses tomaram conhecimento dos telegrammas enviados por sua ex.^a á Camara Municipal, Associação Commercial, Centro Progressista e Comissão de Mensagem, communicando-lhes o proseguimento immediato dos trabalhos do caminho de ferro ao norte de Villa Real.

Todas estas entidades agradeceram telegraphicamente tão importante nova. Seguidamente damos conhecimento dos telegrammas enviados por a. ex.^a o ministro e das respectivas respostas:

«Presidente da camara municipal
Chaves.

Assignel portaria ordenando já a continuação do caminho de ferro de Villa Real a Chaves, e estão dadas as ordens terminantes para continuação dos estudos até Chaves. O primeiro lance vai pôr-se em praça.

O ministro das obras publicas,
E. J. Coelho.»

«Ill.^{mo} ministro das obras publicas
Lisboa.

A camara municipal de Chaves, interpretando o pensar de todos os seus membros, agradece todo o interesse tomado por v. ex.^a em este melhoramento da tão preciosa alameda para o desenvolvimento economico e moral do concelho de Chaves.

Presidente da camara.»

«Associação Commercial
Chaves.

Acabo de assignar a portaria approvando e mandando executar immediatamente o projecto do primeiro lance do caminho de ferro de Villa Real a Pedras Salgadas. Ordens para abrir a praça e para activar o estudo dos lances seguintes, que serão concluidos sem demora.

O ministro das obras publicas,
E. J. Coelho.»

«Ex.^{mo} ministro das obras publicas

Lisboa.

A Associação Commercial agradece importantissimos serviços prestados por v. ex.^a a este concelho e espera confiadamente no seu alto valimento e boa vontade.

O presidente, Machado.»

«Centro Progressista

Chaves.

Assignel agora portaria approvando o projecto do primeiro lance do caminho de ferro de Villa Real a Pedras Salgadas; dadas ordens terminantes para continuação de estudos até Pedras Salgadas, que serão concluidos sem demora e em todo o caso dentro do anno economico, proseguindo-se sem interrupção até Chaves e a começar de Chaves, sendo necessario.

O ministro das obras publicas,

E. J. Coelho.»

«Ex.^{mo} ministro obras publicas

Lisboa.

Centro progressista de Chaves agradece reconhecidissimo telegramma de v. ex.^a relativo nosso caminho de ferro e felicita o illustre estadista filho d'esta terra, ex.^{mo} sr. conselheiro Eduardo José Coelho.

Domingos Sarmiento,
José Braga,
Antonio Machado,
Luiz Paulino.»

«General Maia, presidente da commissão de mensagem

Chaves.

Tenho satisfação de comunicar á v. ex.^a e aos seus collegas que assignel agora a portaria mandando construir já o primeiro lance do caminho de ferro de Villa Real a Chaves. A praça será já aberta, os estudos continuão com a maxima actividade até essa villa. N'ella começarão sendo necessario.

O ministro das obras publicas,

E. J. Coelho.»

«Ill.^{mo} ministro das obras publicas

Lisboa.

A commissão da mensagem interpreta dos verdadeiros sentimentos da dedicação e gratidão dos habitantes de Chaves, agradece com toda a efusão o magnanimo serviço prestado por v. ex.^a mandando proseguir activamente a construção do caminho de ferro de Villa Real a Chaves. Todos exultam d'alegria.

Presidente, Maia.»

Além d'este telegramma a commissão de mensagem dirigiu ao nobre ministro um officio concedido nos seguintes termos:

«Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.

Com immenso jubilo recebemos n'esta villa o telegramma de v. ex.^a, participando a assignatura da ultima portaria, que veio dar mais um importantissimo impulso á realisacão da mais legitima aspiração de Chaves,— a construção do caminho de ferro da Regua a Chaves.

Creia v. ex.^a que a gratidão dos povos d'esta região é profunda e será eterna, como na verdade, o exige a manifesta dedicacão de v. ex.^a por este concelho, que se honra ter v. ex.^a como o seu filho mais illustre.

O reconhecimento do decidido amor de v. ex.^a por Chaves, animamos á renovar as nossas instancias. Pedimos a v. ex.^a que se digne mandar proceder desde já aos estudos de esta villa até Pedras Salgadas; assim fará v. ex.^a apressar o começo dos trabalhos de construcção em Chaves, o que se torna absolutamente necessario para attenuar os desgraçados effeitos da crise existente n'esta região, onde os generos mais necessarios á vida triplicaram de preço pela escassez dos dois ultimos annos.

Submettendo o nosso respeitoso pedido á deliberação de v. ex.^a, estamos certos de que v. ex.^a continuará sempre manifestando a mais decisiva boa vontade no consequimento do mais alto melhoramento para Chaves.

Deus guarde a v. ex.^a
Chaves, 4 de março de 1905.

Ill.^{mo} e ex.^{mo} sr. conselheiro Eduardo José Coelho, dignissimo ministro das obras publicas.

(aa) Zephyrino d'Arrochella Vieira da Maia.

Joaquim José Pereira Coelho.

Antonio José Machado.

Nicolau Mesquita.

Martinho José de Souza Morato.»

A este officio respondeu o ex.^{mo} sr. conselheiro Eduardo José Coelho, escrevendo ao presidente da commissão da mensagem a carta seguinte:

«Lisboa, de 6 de fevereiro de 1905.

Ill.^{mo} Ex.^{mo} Sr. e meu sempre prezado e querido amigo

Venho cumprir a promessa, feita no meu telegramma, d'agradecer, por escripto, a captivamente mensagem que me dirigiram, agora renovada, porque eu, approvando o primeiro ensejo favoravel na minha curta vida ministerial, tive a boa fortuna de concorrer para que a mais legitima aspiração d'esses povos começasse a ter um inicio de realidade.

Na minha já larga e modesta vida politica, muito alheado de que podem chamar-se deslambamentos do lustro do poder, e talvez mais indifferente a qua possa parecer incitamento a manifestações occasionaes, confesso todavia que muito me commoveram as felicitações que me foram feitas pelos

meus contrérraneos, agora repetidas, porque ellas na sua sinceridade, correspondem ao prazer intimo e indizivel, que experimental e experimento —todas as vezes que apresso e sanciono; no meu ministerio, resoluções tão justas e opportunas, que não ha, não pôde haver uma voz, que as contrarie.

Tive momentos de verdadeiro sobressalto, porque, não estando ainda ultimados os estudos para o começo do primeiro lance a partir de Villa Real a Chaves, isso poderia difficultar a indispensavel dotação, a qual não sendo aproveitada no momento em que o foi, largos dias teriam de passar-se ainda, sem que o melhoramento redemptor d'essa região, podessa iniciar-se.

Qualquer outro ministro, sem distincção de partidos, e nas minhas circumstancias, teria adoptado igual procedimento, talvez com melhor criterio, nunca com maior devoção.

Não ha felizmente motivo para equivoocos e desalentos; é as delongas de natureza inevitaveis em casos taes; serão, quanto possível, vencidas pelo zelo e maximo desenvolvimento, que as obras terão, sem um momento de interrupção, e espero poder, em breve, satisfazer os desejos manifestados, e agora novamente lembrados na carta que me dirigem.

Não podendo, agora responder pessoalmente a todos os seus collegas, espero de v. ex.^a a mercê de lhes dar conhecimento d'esta minha resposta porque ella a todos abrangia e a todos manifesta o meu reconhecimento e gratidão.

De V. Ex.^a

amigo affectuoso e respeitador,

(a) Eduardo J. Coelho.»

Associnamo-nos do coração ás manifestações de reconhecimento enviadas ao illustre ministro das obras publicas, que, conhecendo perfeitamente as instantes necessidades d'este concelho, lhe procura dar um remedio prompto.

GAZETILHA

O chefe cá do senão
Com arde de damas
Da grande raia, coltado,
Com o seu famoso técnico.

E técnicos ficari sendo,
Para a vida e para a morte,
Os collegas e o rev'rendo,
Todos dignos de igual sorto.

Oh! rubreças d'uma canna,
Pyramides da minh'alma;
Enbota-se a vossa fama,
Outros vos levam a palma!

O FLAVIENSE

TERÇA-FEIRA 7 DE MARÇO DE 1905.

Caminho de ferro

O sr. conselheiro Eduardo José Coelho, nobre ministro das obras publicas, telegraphou na sexta feira ultima á Camara municipal, á Commissão da mensagem, á Associação Commercial de Chaves e ao Centro progressista, communicando que acabava de assignar uma portaria approvando o projecto do 1.º lanço do caminho de ferro da Villa Real a Pedras Salgadas, para cuja construcção vae já ser aberta praça.

Acrescenta o nobre ministro que os restantes lancos serão tambem arrematados dentro do actual anno economico, continuando os estudos sem interrupção até Chaves e a começar de Chaves se for necessario.

O empenho que o sr. conselheiro Eduardo José Coelho esta revelando de dotar em curto prazo a nossa terra com um melhoramento de que tanto depende o seu progresso moral e material, torna-o credor da mais sincera gratidão dos flavienses, que decerto hão de saber manifestar-lha na devida opportunidade.

Na alta posição que pelos seus talentos soube conquistar, o nobre ministro não esquece o seu pobre torrão natal, antes devotadamente procura remediar a injustiça com que esta região tem sido tratada pelos governos.

Louvores e agradecimentos são pois devidos ao conterraneo illustre, cujos actos de benemerencia hão ficar gravados com indeleveis caracteres nos fastos da nossa terra e concelho, como nobre exemplo de amor patrio e proveitosa lição aos verdadeiros amigos de Chaves, que decerto hão de sempre empenhar-se, como o sr. conselheiro Eduardo José Coelho, em promover o bem estar d'esta tão desprotegida região do paiz.

—TERÇA-FEIRA 21 DE MARÇO DE 1905

Caminhos de ferro de Chaves

VII

É necessario fallar alto do nosso infortunio, para sermos ouvidos nas elevadas e longinquoas regiões do poder, é indispensavel representar e tornar trizante a nossa justiça, para sermos escutados nellas.

D'este modo, e unindo-nos todos, poderemos obter brevemente o que levará muito tempo a conseguir pelo systema descentralizador.

Por este só chegará, d'aqui a outro meio seculo, aos confins do paiz a acção benéfica que começam a exercer os tramways em volta de Lisboa, Porto, Coimbra e Faro, com pequena animação nas ultimas por via da carestia dos preços; só chegará no tempo de nossos netos, e por favor, que é por via do nosso desmazelo.

Flavienses, politicos ou independentes e povol No campo a que vos chamamos ha lugar para todos: todos nós somos obreiros do progresso; todos aspiramos a melhorar; todos temos filhos a cuja felicidade nos dedicamos.

Ora, se por estes nos afadigamos da manhã á noite em trabalho improbo, por ser isolado, com a preocupação que felicitá de acrescentar-lhes o patrimonio, não devemos excusar-nos a um esforço que basta ser pequeno porque a cooperação o multiplica, para dar-lhes a immensa riqueza dos transportes baratos.

Não é um favor que se pede; é um acto de justiça que se reclama.

Movet-vos pois a dizer, que—quereis. Isto basta: o effeito util da vontade de muitos é ingente.

A occasião é oppurtuna. Representa o Estado um grupo de homens distinctos, alguns dellés vete-

ranos das campanhas do progresso, sabios que conhecem bem o mechanismo nacional e facilmente attingem a importancia da reforma que se pede, da moia que se pretende substituir.

—Está no ministerio o chefe de um grupo politico da localidade, o qual, se porventura não conhece bem a nossa situação por ter-nos visitado pouco, póde conhecê-la logo que a isso se dedique, e pode resolvê-la, porque tem uma nobre ambição que o preoccupa, a ambição dos homens grandes—de subir no conceito publico pela distincção dos serviços ao paiz, e a rara faculdade de equilibrar-se nas alturas ainda quando o regimen nellas seja incerto ou pouco conhecido.

—Sobraça a pasta do fomento um nosso conterraneo distincto, de caracter enérgico e idêas terças que affirmou na ultima sessão legislativa, mostrando ter chegado á madureza de estadista; que conhece bem a nossa situação de cujo mal participa; e que ha de contribuir para minoral-o com dedicação.

Já a revelou no alvoroço da sua communicação respectiva ao prolongamento do caminho de ferro da Regua até Villa Pouca d'Aguiar, a qual, se aciso prejudica a gravidade do estadista, melhor demonstrou a satisfação intima, de amigo de Chaves—que sentiu ao pôr a sua assignatura num documento de justiça feita á nossa terra.

Acreditamos que com a mesma dedicação completará a sua obra e a valorizará depois de concluida, pondo-a ao alcance de todos, não só por um principio de equidade que muito agradará ao seu espirito de magistrado recto e distincto, mas ainda por um principio de progresso inscripto no programma do seu partido e nas suas attribuições de ministro do fomento. E, ainda cremos que do mesmo modo se opporá a quaesquer ideias sinistras que haja, relativamente ao nosso caminho de ferro.

—Representemos pois a favor da nossa justiça.

×

Se nada tentarmos ou se nada conseguirmos, ficaremos privados por muito tempo de concorrer aos grandes centros; e continuaremos excluidos do progresso, embora tenhamos o caminho de ferro á porta da casa, porque este só servirá os ricos, não os poupano todavia.

A liberdade dos pobres continuará sendo a que possuíam—de trabalhar com a enxada nas terras, se as tiverem, ou de emigrar, não as tendo.

Não deixarão porisso de ser machinas e parias; e a injustiça social não será derrubada do seu throno feito de males.

Porque a liberdade e a equaldade inscriptas nos nossos collegos não passam de ficções em quanto não forem acompanhadas da familiaridade de meios para realisa-as.

Para que serve, por exemplo, inscrever no frontispicio do codigo civil a bella formula—que a lei civil é equal para todos—se em tabellas annexas ao do respectivo processo são estabelecidas custas de tal modo peizadas que impedem muitos de chegar aos tribunaes a reclamar justiça; e tiram aos que lá vão valor algumas vezes superior ao do direito reclamado?

Para irritação dos pobres e para expolição dos incautos que excede ás vezes a figura da na interessante allegoria dos—dois patos e o macaco.

Claro é que a tabella expoliadora tolhe aqui a excellencia da formula, assim como a tarifa proporcional á distancia prejudica o fim social do serviço ferro-viario.

O mesmo acontece na representação dos direitos politicos dos cidadãos e em muitas outras circumstancias da vida nacional.

×

Impressiona esta incoherencia do legislador e do Estado que denota hesitação lamentavel entre o passado e o futuro, entre o progresso e a rotina. E revela que o progresso não tem tido ultimamente representante na governação publica; porque, se o tivesse, certamente se opporia a que fossem desvirtuadas as conquistas da liberda-

de, a que fossem falseados na pratica principios bons das nossas leis.

Noutros termos: parece-nos que o grande exercito do progresso vae marchando mal commandado, sem plano e portanto—so acaso; e que isto succede por via da indisciplina do seu estalo maior, revelada no grrido das leis desenhonradas e que muitas vezes não chegam a experimentar-se.

Ora, como Zola pinta na «Débacle» em quadros magistraes que uma vez vistos jamais esquecem, estas ordens e contraordens tem por effeito suspender a marcha do progresso e desmoralisar o grande exercito que por elle combate; prejudicam a confiança nos chefes, e conduzem á derrota ou á revolta para defeza d'esta.

Para prevenil-as, cumpre restabelecer a disciplina no referido estalo maior, afim de eleva-lo á sua missão.

E para isto parece conveniente voltar á regra antiga de constituir o pessoal nemem joven e mais conceder do mechanismo da vida nacional e das suas circumstancias; porque, para resolver bem os problemas sociais, é necessario encaral-os sempre pelos dois lados, theorico e pratico—á fim de que a solução resulte mais duradoura.

Nós somos progressistas—no sentido de que amamos o progresso—e queremos vel-o realizado pela evoluçãõ. E, como progressistas de acção, hem de deixarmos que os quadros politicos se remodelem para aperfeiçoar-se e se differenciem por uma rigorosa selecção, afim de obter que as ordens, sendo dadas por aquelles a quem compete e por pessoas competentes, venham adequadas ás circumstancias.

Deste modo a marcha do grande exercito será mais veloz e segura, e as suas conquistas mais estaveis.

Caminho de ferro

O *Diario do Governo* de 15 do corrente inseriu o annuncio para a adjudicação da empreitada de construcção do primeiro lanço da linha ferrea de Villa Pouca a Pedras Salgadas, que comprehende a infrastructura dos primeiros 15 kilometros da via, a partir de Villa Real para o norte.

O segundo lanço, comprehendendo o resto da linha até á estancia de Pedras Salgadas, será tambem posto em praça dentro do actual anno economico, para o que se está procedendo com toda a actividade a algumas rectificações do respectivo projecto, que foram julgadas necessarias pelo conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado.

Quanto aos estudos da linha entre Chaves e Pedras Salgadas, o sr. conselheiro Eduardo Coelho enviou no sabbado ultimo o seguinte telegramma, que bem mostra o seu desejo de lhes dar rapido andamento:

General Maya

Chaves

Estão dadas as ordens para que os estudos do caminho de ferro comecem quanto antes, a partir de Chaves até ao Vidago.

O ministro das obras publicas

E. J. Coelho

Por esta forma vão sendo integralmente cumpriadas as promessas do sr. conselheiro Eduardo José Coelho, nosso benemerito conterraneo, sendo bem fundadas as esperanças que todos os flavienses alimentam de que sua ex.^a não deixará os conselhos da corõa sem que o caminho de ferro de Chaves tenha attingido proporções da mais evidente realidade.

A VOZ DE CHAVES

12 DE MARÇO DE 1905

Gaminho de ferro

Em resposta ao ultimo officio que a comissão da mensagem enviou ao nobre ministro das obras publicas, o qual A VOZ DE CHAVES publicou no numero passado, oquelle titular escreveu ao sr. general Maia, presidente da referida comissão, o seguinte, que vem affirmar os bons desejos de s. ex.^a em dar desenvolvimento á construcção do nosso caminho de ferro:

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. e meu sempre prezado e querido amigo

Venho cumprir a promessa feita no meu telegramma, d'agradecer, por escripto, a captivante mensagem, que me dirigiram, agora renovada, porque eu, aproveitando o primeiro ensajo favoravel na minha curta vida ministerial, tive a boa fortuna de concorrer para que a mais legitima aspiração d'esses povos, começasse a ter um inicio de realidade.

Na minha já larga e modesta vida politica, muito alheado—do que podem chamar-se deslumbraimentos do fastigio do poder, e talvez mais indifferente ao que possa parecer incitamento—a manifestações occasionaes, confesso todavia que muito me commoveram as felicitações que me foram feitas pelos meus conterraneos, agora repetidas, porque ellas, na sua sinceridade corresponderam ao prazer intimo e indisivel que experimentei e experimento—todas as vezes que approvo e sanciono no meu ministerio, resoluções tão justas e opportunas, que não ha, não pôdo haver—uma voz que as contrarie.

Tive momentos de verdadeiro sobressalto, porque, não estando ainda

ultimados os estudos para o comeco do primeiro lunço, a partir de Villa Real a Chaves, isso poderia dificultar a indispensavel dotação, a qual não sendo aproveitado no momento, em que o foi, largos dias teriam de passar-se ainda, sem que o melhoramento redemptor d'essa região podesse iniciar-se. Qualquer outro ministro, sem distincção de partidos e nas minhas circunstancias, teria adoptado egual procedimento, talvez com melhor criterio nunca com maior devoção.

Não ha felizmente motivos para equivocos e desalentos; e as delongas de natureza inevitaveis em casos taes, serão, quanto possivel, vencidas pelo zelo e maximo desenvolvimento que as obras terão, sem um momento de interrupção; espero poder, em breve, satisfazer os desejos manifestados e agora lembrados na carta que me dirigem. Não podendo agora, responder pessoalmente a todos os seus collegas, espero de v. ex.^a, a meroz de lhes dar conhecimento d'esta minha resposta, porque ella a todos abrange e a todos manifesta o meu reconhecimento e gratidão.

am.^o affectuoso obgd.^{mo}
e respeitador

(s) *Eduardo José Coelho*

O sr. general Maia, no mesmo dia respondeu ao sr. conselheiro Eduardo Coelho, o seguinte:

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. e meu prezadissimo e respeitavel amigo

Tive a honra de receber a estimada carta de v. ex.^a, de 6 do corrente mez, que em todo o seu conteuido mostra bem o altissimo interesse de v. ex.^a pela realisacão do mais importante melhoramento do que Chaves carece.

Apresentei a mesma carta a todos os meus collegas na comissão encarregada da mensagem dirigida a v. ex.^a, e todos sentiram pela sua leitura verdadeiro entusiasmo, pois é bem manifesta a boa vontade de v. ex.^a em promover o engrandecimento d'esta região que só a viação accelerada pôde fazer progredir.

Todos nós, assim como todos os flavionenses, dedicam a v. ex.^a a maior gratidão pelo muito que fox já em beneficio do nosso maior melhora-

mento, estando todos seguros de que v. ex.^a muitissimo mais ainda ha de fazer com o mesmo fim. O nome de v. ex.^a fica para sempre gravado com caracteres d'ouro na historia da nossa terra como seu filho mais dilecto e como estadista illustre que verdadeiramente impulsionou o nosso engrandecimento.

Testemunhando a v. ex.^a a minha mais alta consideração e estima, sou com o maior respeito

De v. ex.^a

am.^o affect.^o obgd.^{mo} e respeitador

Zephyrino d'Arrochella Vieira da Maia.

Chaves, 8-3-905.

A VOZ DE CHAVES

19 DE MARÇO DE 1905

Caminho de ferro

Está annunciado para 18 d'abril proximo a praça para ser arrematado o rompimento do 1.º lanço da 2.ª secção comprehendido entre Villa Real e o Ribeiro de Vargas, da linha ferrea da Regoa a esta villa.

A adjudicação da referida empreitada será feita na séde da direcção do caminho de ferro do Minho e Douro, na rua da Estação n.º 6, Porto, sendo o depósito provisorio de réis 1:405\$000 e o definitivo 5 por cento do preço d'aquella.

Em Villa Pouca d'Aguiar encontra-se o pessoal técnico para completar os estudos do 2.º lanço da mesma secção, que termina em Pedras Salgadas.

Caminho de ferro

Já depois de ter começado a impressão d'A VOZ DE CHAVES, foram recebidos e expedidos os telegrammas que em seguida inserimos, os quaes nos trouxeram uma noticia com que muito sinceramente nos congratulamos:

General Maia

Chaves.

Estão dadas ordens para os estudos do caminho de ferro começarem quanto antes a partir de Chaves até ao Vidago.

O ministro das obras publicas

E. J. Coelho.

Ex.º Ministro das obras publicas
Lisboa.

Todos possuidos de grande jubilo agradecemos com entranhavel gratidão a v. ex.ª, discolado protector dos interesses de Chaves, os estudos em breve, a partir d'aqui, para a via ferrea.

Maia.

Associação Commercial

Chaves.

Estão dadas ordens para os estudos do caminho de ferro começarem de Chaves até Vidago, que começarão muito brevemente.

O ministro das obras publicas

E. J. Coelho.

Ex.º Ministro das obras publicas
Lisboa.

A Associação Commercial de Chaves agradece reconhecida a v. ex.ª mais este relevante serviço prestado aos povos d'esta região, em favor da sua mais legitima aspiração, ordenando que os estudos do nosso caminho de ferro principiem muito breve d'aqui para Vidago.

O presidente,
Michalo.

2 DE ABRIL DE 1905

Caminho de ferro

Uma commissão das pessoas mais gradas da povoação de Loivos, veiu ha poucos dias solicitar o patrocínio dos dirigentes das coisas politicas do concelho em favor do traçado do caminho de ferro que se approxime d'aquella povoação, n'esse sentido dirigiu ao nobre ministro das obras publicas o telegramma que segue:

Ex.º conselheiro Eduardo José Coelho

Lisboa.

A junta de parochia e uma commissão de habitantes de Loivos, reunidos em Chaves, para este fim, solicitam de v. ex.ª illustre filho d'este concelho, se digno ordenar ao engenheiro Birne que actualmente anda em trabalhos em Villa Pouca d'Aguiar, o estudo traçado áquem de Pedras Salgadas, por garganta Soutellinho, montes Açôr e Calha-

tro, servindo. Loivos approximadamente dois kilometros o que é melhor, mais economica e util solução para a descida da differença de nivel entre Sabroso e Vidago do que pelo Reigaz, satisfazendo d'esta fórma a parte technica e bem assim os interesses d'aquella importante região sem affectar outras.

A' estação de Campanhã chegou n'um dos dias da semana ultima a primeira machina e respectivos wagons destinados ao nosso caminho de ferro (secção de Villa Real á Regua), para a condução do material e balastragem. Esta machina vae já entrar em serviço, em virtude de ter sido ordenado superiormente que seja immediatamente collocada uma linha entre os dois carris da linha do Douro; a partir da estação da Regoa, a fim de conduzir o material preciso para a ponte do Tanha.

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Sexta-feira, 24 de março de 1905

CAMINHO DE FERRO

A actividade febril, que se desenvolve, para a rápida execução do nosso caminho de ferro, faz um contraste singular, com a morosidade, que houve, para a consecução de tão necessário melhoramento para esta região, e com a proverbial indolencia dos trabalhos officiaes.

E' assombroso, o que se está passando, e denota, que uma vontade de ferro, uma energia extraordinaria, estão decididamente do nosso lado, para, no mais curto prazo de tempo, ser satisfeita a justa aspiração do nosso concelho.

Cada dia, que passa, é assignalado por factos bem demonstrativos, de que o ex.^{mo} sr. conselheiro Eduardo José Coelho, illustre ministro das Obras Publicas, não descansa, enquanto não vir em execução os trabalhos de construção em toda a extensão da linha de Villa Real a Chaves.

Ainda, ha poucos dias, demos conhecimento aos nossos leitores de que tinha sido decretada a construção da primeira tarefa ao norte de Villa Real, comprehendida entre aquella villa e a ribeira da Varzea, e, já hoje, temos a dar-lhes a gratissima noticia de que, em breves dias, vão começar os estudos de Chaves a Vidago, que do certo terão uma execução rápida, como a ultimamente realisada pelo pessoal encarregado d'esses importantes serviços, que mereceram uma portaria de louvor.

No sabado de tarde foram recebidos n'esta villa os telegrammas, que abaixo transcrevemos, e aos quaes os destinatarios responderam pela mesma via, agradecendo tão grande solicitude pelos interesses dos povos do concelho de Chaves.

General Maia

Chaves.

Estão dadas ordens para os estudos do caminho de ferro come-

çarem quanto antes a partir de Chaves até ao Vidago.

O ministro das obras publicas,

Ex.^{mo} Sr. J. Coelho

Ex.^{mo} ministro das obras publicas.

Lisboa.

Todos possuidos de grande jubilo, agradecem com entranhavel gratidão a v. ex.^a disvelado protector dos interesses da Chaves, os estudos em breve a partir d'aqui para a via ferrea.

Maia.

Associação Commercial

Chaves.

Estão dadas ordens para os estudos do caminho de ferro começarem de Chaves até Vidago, que logo meçam muito brevemente.

O ministro das obras publicas,

Ex.^{mo} Sr. J. Coelho

Ex.^{mo} ministro das obras publicas.

Lisboa.

A Associação Commercial de Chaves agradece reconhecida a v. ex.^a mais este, relevante, serviço prestado aos povos d'esta região em favor da sua mais legitima aspiração, ordenando que os estudos do nosso caminho de ferro principiem muito breve d'aqui para Vidago.

O presidente,

Machado.

Egual participação foi feita á camara municipal, que na sua ultima sessão deliberou consignar na acta um voto de congratulação e agradecimento ao nobre estadista, que com tanta solicitude attende a este melhoramento.

A commissão de mensagem enviou mais ao illustre ministro das obras publicas a carta seguinte:

Ill.^{mo} Ex.^{mo} Sr. Ministro das obras publicas, conselheiro Eduardo José Coelho

Com a prompta execução, a partir de Chaves até Vidago, dos estudos para a construção do caminho de ferro, mais uma vez se evidencia o acrisolado amor e cons-

tae de dedicação de V. Ex.^a pelo bem estar dos seus devotados patriotas, remendo-os assim do injusto esquecimento a que se achavam olvidados, por isso a commissão da mensagem, em additamento, aotelegramma de honrem novamente tem a subida honra e summa satisfação de, por todos os povos d'esta região, patrocinar a V. Ex.^a o quanto elles se sentem contentes em tributar a V. Ex.^a a sua perduravel gratidão pelos valiosos e constantes benefícios recebidos. Somos com a maior dedicação de respeito e cordéal estimação, amigos muito affectuosos e creados

De V. Ex.^a

amigos muito affectuosos e creados

obrigatissimos

(a) Zeferino d'Arcochiella Vieira

(a) Joaquim José Pereira Coelho

(a) Antonio José Machado

(a) Nicolau Mesquita

(a) Manoel José de Souza Morato

(a)

Possuidos d'immenso jubilo, associamo-nos ás justas manifestações de agradecimento, testemunhadas ao illustre ministro, nosso

patrio e desvelado protector.

Caminho de ferro

Segundo annuncio, publicado no Diário do Governo de 15 do corrente, terá lugar no dia 18 d'abril a praça para adjudicação da construção do primeiro lance ao norte de Villa Real, comprehendendo 15 kilometros.

A adjudicação referida será feita na sede da direcção do caminho de ferro do Minho e Douro.

O depósito provisório é de 1:405.000 reis, e o definitivo de 5 p. c. do custo da empreitada.

O FLAVIENSE

TERÇA-FEIRA 3 DE ABRIL DE 1905

Caminho de ferro

Os habitantes de Loivos, importante povoação d'este concelho, pediram ao sr. ministro das obras publicas que o traçado do nosso caminho de ferro, no lance comprehendido entre Pedras Salgadas e Vidago, se approxime a dois kilometros d'aquella aldeia, o que, servindo uma região muito fértil do concelho de Chaves, evitará as difficuldades da construcção pela montanha da Reigaz, barateando assim a mesma linha ferrea.

É de esperar que o nosso illustre e benemerito conterraneo não deixará de mandar estudar a parte technica d'este pedido dos habitantes de Loivos, afim de attender a sua pretensão se elle for reconhecida como viavel.

×

Dizem-nos que a brigada de estudos que tem andado a rectificar o traçado da linha ferrea entre a ribeira da Varzea e Pedras Salgadas já ultimou os seus trabalhos e em breves dias chegará a Chaves para começar os estudos da mesma linha entre esta villa e o Vidago.

TERÇA-FEIRA 12 DE ABRIL DE 1905

Caminho de ferro

Conforme se esperava, em vista das promessas do nosso benemerito conterraneo, sr. conselheiro Eduardo José Coelho, encontra-se já n'esta villa, o distincto engenheiro sr. Moreira da Fonseca, afim de iniciar os estudos do nosso caminho de ferro no lance comprehendido entre Chaves e Vidago. Os trabalhos de campo começaram hontem e proseguirão com toda a possível rapidez, conforme o desejo manifestado pelo nobre ministro das obras publicas.

A commissão que n'esta villa se constituiu, sob a presidencia do sr. general Arrochella Maya, para promover a mensagem de agradecimento ao sr. conselheiro Eduardo Coelho, foi já apresentar ao illustre engenheiro os seus cumprimentos de boas vindas.

×

Nos outros lances do caminho de ferro trabalha-se tambem com actividade, pois que o nosso dedicado conterraneo e illustre ministro das obras publicas, constantemente pede informações sobre o andamento dos trabalhos, empenhadissimo em que Chaves seja dotada quanto antes com o grande melhoramento que tanto ambicionamos.

O engenheiro sr. Birne Pereira anda procedendo nos estudos do troço entre o ribeiro de Varge e Pedras Salgadas, os quaes, segundo hontem nos informaram de Lisboa, devem ficar concluidas em breves dias.

No assentamento do traçado sobre o terreno entre Villa Real e o ribeiro de Varge está trabalhando o engenheiro sr. Alfredo Ferreira, que é o auctor do respectivo projecto.

Ao mesmo tempo o conductor de obras publicas sr. Bernardino foi encarregado dos trabalhos necessarios para a expropriação de terrenos comprehendidos n'este ultimo lance.

Escusado será dizer quanto estas noticias são agradaveis aos flavienses, os quaes, sem distincção de classes nem de partidos, tributam a mais sincera gratidão ao illustre estadista que assim tomou a peito os progressos d'esta região, dando-lhes o valioso e persistente impulso que até agora tão lamentavelmente lhe tinha faltado.

—TERÇA-FEIRA 25 DE ABRIL DE 1905

Caminho de ferro

No dia 18 d'este mez devia realizar-se no Porto, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, a abertura das propostas para a empreitada de construcção do lance do nosso caminho de ferro comprehendido entre Villa Real e o ribeiro das Varges.

Infelizmente, porem, e apesar de seis proponentes, hayerem feito o deposito provisório, o que indica que desejavam concorrer, proposta alguma foi apresentada, pelo que terá de realizar-se novo concurso dentro dos prazos legais.

Esta falta de concorrentes, por que ninguem a esperava,

causou um certo desanimo entre os nossos conterraneos.

Crêmos, porem, que não haverá rasão para isso. A repetição do concurso, representando um forçado adiamento da construcção, é sem duvida uma desagradavel contrariedade. Confiamos, porem, plenamente na energica vontade do sr. conselheiro Eduardo Coelho, nosso benemerito conterraneo, que é o flaviense mais empenhado na realisação do grande melhoramento d'esta região, e que ha de saber vencer, com o seu firme pulso de transmontano, todos os obstaculos que se oppoñham ao sincero desejo que o anima de ser util á terra em que nasceu.

De resto, o sr. conselheiro Eduardo José Coelho não deixará de investigar as causas por que os seis depositantes desistiram á ultima hora do concurso, ficando este deserto; e quaesquer que ellas sejam, o nobre ministro hade saber removelas, afim de que não haja motivo para novo retrahimento dos concorrentes, protelando-se assim o inicio da construcção que elle tanto deseja activar.

Segundo nos dizem, o orçamento está excessivamente baixo, excedendo pouco a quatro contos de reis a media kilometrica. Consta-nos tambem que no projecto se não attendeu convenientemente á natureza do terreno em que o traçado assenta, calculando-se o preço das escavações como se ellas fossem em terra, quando na verdade será em rocha dura que terá de abrir-se uma grande parte do leito da via.

A ser assim, cumpre rectificar o orçamento, elevando os preços tanto quanto for justo e razoavel para que as difficuldades e a insufficiente remuneração do trabalho não afastem mais uma vez os concorrentes.

Mas a nossa causa está bem entregue. Os interesses de Chaves tem no nobre ministro, nosso conterraneo, o mais devotado defensor.

Podem, pois, os flavienses esperar confiadamente. Pela nossa parte estamos inteiramente convencidos de que o illustre e benemerito estadista saberá vencer todas as difficuldades e conseguirá realisar as suas promessas, levando, a cabo, em curto prazo, a plena satisfação das legitimas aspirações dos seus conterraneos, que por tão alto beneficio lhe votam a mais sincera e merecida gratidão.

Caminho de ferro

O distincto engenheiro sr. Moreira da Fonseca, incumbido dos estudos do nosso caminho de ferro, no lance comprehendido entre esta villa e a povoação do Vidago, tem andado a fazer o reconhecimento do terreno de todo o lance, para o que provisoriamente estabeleceu a sua residencia n'aquella povoação.

Logo que as chuvas cessem, o illustre engenheiro dará o maior desenvolvimento aos trabalhos a seu cargo.

×

Na secção de Villa Real á Pedras Salgadas, entre esta estancia e o ribeiro da Varzea, tem continuado os seus estudos o engenheiro sr. Birne, constando-nos que recebeu instrucções pa-

ra os ter concluidos no fim do actual mez.

D'este modo poderá ser arrematada dentro do actual anno económico a empreitada da construcção d'aquelle lance, cumprindo se assim os desejos do illustre ministro das obras publicas, nosso benemerito conterraneo, a cujo alto valimento deverá este concelho o poderoso factor de progresso que até hoje lhe tem faltado.

Caminho de ferro

O engenheiro sr. Moreira da Fonseca que na penultima semana esteve n'esta villa para proceder ao reconhecimento dos terrenos de Chaves a Vidago, como inicio dos estudos d'esta parte da linha ferrea da Regoa a esta villa, após demora de poucos dias retirou para o Porto, d'onde, segundo nos consta, voltará antes do fim do corrente mez.

Ouvimos que o mais provavel é nos actuaes estudos ser seguido o traçado projectado para a linha do Tamega desde aqui até um pouco além de Villarinho das Paraneiras.

Relativamente á estação d'esta villa, ouvimos tambem que era provavel fosse apresentado o alvitre de ser edificada no Campo da Roda, por conveniencias technicas e economia no custo das expropriações, pois que seriam aproveitados os terrenos publicos que ali são muito extensos.

A distancia entre esta villa e o Campo da Roda é maior, ainda, que relativamente insignificante, do que a tambem entre a villa e o local que em S. Bento se indicava para a estação.

Sem pretensões a que a nossa opinião encontre echo, e muito menos entrarmos em algumas apreciações para que não temos competencia porque pertencem ao dominio dos technicos, sempre trataremos para as columnas d'A VOZ DE CHAVES a opinião, que não é só nossa, de que mais conveniente seria para a nossa terra, sob todos os aspectos, que a estação do caminho de ferro ficasse para os lados de Santo Amaro.

Desde que seja no valle, como apesar das evidentes inconveniencias nós cremos que será, pouco importa para Chaves que o local seja S. Bento ou o Campo da Roda.

O que importa é que sendo natural e é de esperar que a villa se estenda para as proximidades da estação do caminho de ferro, ficando no valle, esta parte futura da villa ficará em pessimas condições de salubridade. Pelo conhecimento do terreno que é alagadiço e sem facil escoante, como se vê, não será avançar muito formulando a presumpção de que as febres palustres serão endemicas na referida parte futura da villa, e talvez peor em S. Bento do que no Campo da Roda.

Este inconveniente, difficilimo de

remediar, é muito digno de ponderação.

Não é, porém, unico. Além de se edificar uma parte importante de Chaves em más condições de salubridade que não é facil, senão impossivel, modificar com qualquer systema de limpeza, essa parte, com as construcções tomará terrenos magnificos para a agricultura e já hoje muito apreciados, aos quaes o caminho de ferro pouco poderá augmentar o valor actual.

O mesmo não aconteceria se a estação fosse para o lado opposto da villa, em que a parte que viesse a fazer-se ficaria em excellentes condições hygienicas, e valorisar-se-hiam muitos terrenos hoje quasi sem cultura.

Os inconvenientes, pois, que ressaltam da estação ser situada no valle são inteira e absolutamente remediados se ella fosse para os lados de Santo Amaro.

O commercio da villa não nos parece que perdesse, porque a sua localisação nos bairros do Arrabalde e da Madgalena vem de certas circumstancias (entre estas a da situação das regiões que commerciam com Chaves em mais larga e maior importancia ser na margem direita do Tamega) circumstancias que no caso da estação ser para os lados de Santo Amaro se nos afigura não sofferiam alteração.

E talvez até se a houvesse fosse para melhor, porque o movimento na villa seria muito maior.

Os povos da margem esquerda do Tamega, que são os que aqui affluem em maior numero, para se servirem do caminho de ferro teriam de atravessar a villa, augmentando-lhe muito a concorrência, o que se não dará com a estação no valle. Resta, pois, a razão da economia na construcção da linha que para passar para a margem direita do Tamega, como era necessario sendo a estação em Santo Amaro, teria de construir-se um viaducto que custaria mais alguns contos, além de para a futura ligação com a linha hespanhola tornar-se mais provavel, outro. Este, porém, não é certo, porque depende do accordo a fazer entre Portugal e Hespanha para se assentar o ponto da fronteira onde a linha ha de passar.

A mencionada razão no augmento da despesa com a construcção, por causa das pontes, que é a unica aduzida contra a estação em Santo Amaro, não sobrepuja a uña só, sequer, das que ha a favor. E tanto mais que essa despesa é muito diminuida pela differença no preço das expropriações, sem duvida mais baratas passando a linha para a margem direita do Tamega, a fim de ficar a estação em Santo Amaro.

Mas tudo isto, bem sabemos, não passa d'uma opinião sem outros offeitos do que os de ficar aqui registada. E acima da sua execução está vermos a nossa terra dotada, no mais curto espaço de tempo, com o caminho de ferro.

Podendo, porém, conseguir-se isto e attender-se aquellas ponderosas razões, muito melhor seria.

Já retirou de Villa Pouca d'Aguiar a brigada encarregada dos estudos até ás Pedras Salgadas. Desde Villa Pouca ás Pedras o estudo da linha foi feito pelo lado nascente, passando a par com a estrada real, e não pelo lado poente como primeiramente se havia dito.

A inauguração entre a Regoa e Villa Real parece certo que já não se realisará no anno corrente, por causa do atrazo n'uma empreitada.

Não houve concorrentes á praça para o rompimento da primeira empreitada da secção de Villa Real ás Pedras Salgadas. Essa empreitada abrange a distancia desde aquella villa ao ribeiro da Vargem.

A causa de não haver arrematantes dizem-nos que foi por os preços do orçamento estarem calculados muito baixos.

Este contratempo dá origem a um lamentavel atrazo, não inferior a dois mezes.

Caminho de ferro

Já depois de composta a primeira pagina do nosso semanario tivemos conhecimento de que a commissão da mensagem resolveu, em reunião d'hontem, enviar a seguinte carta: Ill.^{mo} Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Eduardo Coelho, Muito Digno Ministro do Reino.

Com intima satisfação e altamente penhorados nos dirigimos a v. ex.^a para reitar os agradecimentos que telegraphicamente nos apressamos a enviar, como era nosso dever, que são tambem de todos os flavenses, por mais a prova que v. ex.^a acaba de dar do decidido empenho em impulsionar a construcção do nosso caminho de ferro.

O telegramma que nos communicava a energica e sabia portaria de v. ex.^a, a que immediatamente demos a maior publicidade, produziu o mais sincero rogo, e unanime, em todos os habitantes de Chaves. E podemos afoitamente dizer a v. ex.^a que a agradavel impressão foi profundissima, porque o facto do concurso para a empreitada de Villa Real á ribeira das Vargem haver ficado deserto, e a coincidência da sahida de v. ex.^a da pasta das Obras Publicas, havia trazido aos espiritos a duvida de que as fundadas esperanças do desenvolvimento rapido da linha ferrea, se convertesse em realidade.

O telegramma de v. ex.^a vindo, pois, desannuiar-nos, deu-nos a convicção de que v. ex.^a, nem clivado á proeminencia do Poder, deixará de prestar o apoio efficaz para o melhoramento a que o nome de v. ex.^a ficará intimamente ligado, e em que esta região deposita as suas melhores esperanças para o seu progresso economico e moral.

Assim o esperamos, e mais uma vez nos confessamos immensamente gratos, subtervendo-nos com o mais subido respeito,

Adm.^{es} muito reconhecidos,
amigos, att.^{es} v.^{os}

Zephyrino Arrochilla Maia.

Joachim José Pereira Coelho.

Antonio José Machado.

Nicolau Mesquita.

Manuel José de Sousa Morais.

O INTRANSIGENTE

11 de fevereiro de 1906

Caminho de ferro

Da Belgica e com destino á linha ferrea da Regua a Chaves, chegaram ha dias cinco carruagens de 2.^a classe, que estão sendo montadas na Regua, para entrarem em serviço entre aquella localidade e Villa Real.

25 de fevereiro de 1906

Caminho de ferro

Em Villa Real principiaram, com grande enthusiasmo, as preparativos para a sollemnisação da inauguração do caminho de ferro, no primeiro domingo de abril proximo.

18 de março de 1906

Caminho de ferro

Dizem de Villa Real, em data de 15 do corrente:

Em contrario do que se tem feito propalar, não é verdade, ao que nos consta, que a abertura da exploração do nosso caminho de ferro se effectuou em abril e a inauguração official em maio. Se tal ideia appareceu nas estações officiaes, crêmos que foi posta de parte por motivos da maior consideração. As nossas informações são de que a abertura da exploração, como a inauguração official, do nosso caminho de ferro, se realisou na primeira semana de maio.

Nesta villa augmenta dia a dia o enthusiasmo pelos festejos, que revestirão a maior sollemnidade e cujo programma definitivo se espera com certa ansiedade. E' tambem de notar que fóra da capital do districto não lavra menor enthusiasmo ou, pelo menos, ha a nitida comprehensão do regosijo dos villarealenses.

Deve realisar se, no proximo sobba-do uma conferencia do nobre Conde de Villa Real, digno Governador Civil do Districto, com o illustre presidente da Grande Commissão dos Festejos, sr. dr. Antonio Lobato.

Consta nos que no domingo immediato se reunirá a sub commissão central, eleito na ultima reunião d'aquella Grande Commissão, a fim de resolver assumptos importantes.

Os trabalhos da construcção da linha ferrea entre Villa Real e Pedras Salgadas proseguem com toda a actividade.

CHAVES, 3 de abril de 1906

Caminho de ferro

Pelas 11 horas da manhã de ante-hontem deve ter chegado á estação de Villa Real a primeira locomotiva do caminho de ferro.

Preparavam-se grandes manifestações de regosijo por aquelle facto.

Por determinação superior foi resolvido, que a data da inauguração official da linha coincidissem com a do começo da exploração.

Dizem de Villa Real que as obras da estação estão muito adelantadas, achando se quasi concluida a linha telegraphica.

6 de maio de 1906

Caminho de ferro

Parece que tudo se prepara para dentro de breves dias ser aberta á exploração a linha ferrea da Regua a Villa Real, sendo a sua inauguração sollemne e official sómente em setembro proximo.

13 de maio de 1906

Caminho de ferro

Quando esta noticia tiver saído ao publico, já a formosa capital do nosso districto terá inaugurado, com todo o enthusiasmo e a maior alegria, o seu caminho de ferro.

As festas, muito imponentes e brilhantes, segundo o programma estabelecido pela respectiva commissão, são de character essencialmente popular: musicas, illuminações, fogo de artificio, etc.

Milhares de vozes entoarão applausos phreneticos á vista do primeiro comboio que magestosamente de entrada na estação de Villa Real.

O echo vibrante d'essas vozes repercutindo-se em toda a provincia transmontana, annunciando aos seus habitantes e importante melhoramento, fel-os-ha exultar d'alegria e d'esperança repetindo as exclamações jubilosas do povo villarealense.

Congratulando nos vivamente com a satisfação que n'este momento domina os nossos estimados irmãos de Villa Real, d'aqui lhes dirigimos as nossas mais vehementes saudações, os nossos parabens mais sinceros.

O sr. presidente da camara municipal d'esta villa enviou hontem, em telegramma, ao seu collega de Villa Real, enthusiasmaticas saudações.

Pelo commando dos bombeiros voluntarios foram tambem enviados telegrammas de felicitação ás duas corporações de bombeiros de Villa Real.

23 de maio de 1906

Caminho de ferro

Dizem de Villa Real que já se nota um grande movimento de mercadorias pela nova linha ferrea, achando-se o vasto armazem da estação d'aquella villa repleto de volumes, que se destinam a povoações mais afastadas da localidade, pois que as consignadas a Villa Real e visinhanças são retiradas pelos destinarios á medida que se procede á respectiva descarga.

O movimento de passageiros tem sido tambem bastante consideravel.

Por ser de interesse geral, damos adiante, e reproduziromos algumas vezes mais, a tabella de preços e horario da nova linha.

23 de dezembro de 1906

Caminho de ferro

A folha official publica o aviso de que no dia 22 de janeiro proximo, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro e na sua sede, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada, designada pela letra O, do assentamento e balastragem de via do caminho de ferro da Regua a Chaves, 2.^a secção: Villa Real a Pedras Salgadas.

O deposito para ser admittido á licitação é de 485\$000 reis.

O sr. ministro das obras publicas approvou o projecto da modificação do ramal da estação de Villa Pouca d'Aguiar.

O INTRANSIGENTE

3 de março de 1905

Caminho de ferro

O Conselho d'Administração dos Caminhos de ferro do Estado, foi o projecto da linha comprehensiva Villa Real e a estação de Salgadas, dizem ser um trabalho consciencioso, que muito honra o sr. Alfredo Ferreira auctor do projecto.

A media kilometra está calculada em centos de réis.

Antando a essa quantia o custo do trabalho circulante e o excesso do projecto da Regua a Villa Real, a media do custo de cada kilometro, da Regua a Chaves, será de 15 mil réis.

Devendo a extensão de toda a linha regular por 100 kilometros, o seu custo total deverá ser, aproximadamente, 1.500 contos de réis.

As obras serão arrematadas nas condições da construção da infra-estrutura da Regua a Villa Real e a Pezadas, sendo as obras divididas em pequenas tarefas, a serem executadas em curto prazo.

3 de abril de 1905

Caminho de ferro

Chegou, sexta-feira, ultima, a esta villa o sr. Moreira da Fonseca, distincto engenheiro, encarregado de fazer os estudos do nosso caminho de ferro, desde esta villa a Vidago.

Os trabalhos de campo começaram na segunda-feira.

D'este modo estão cumpridas as ultimas promessas do illustre ministro das obras publicas, sr. conselheiro Eduardo José Coelho.

Em nome de todos os povos de este concelho, mais uma vez, agradeço a sua dedicação pelo seu bem estar e progresso.

29 de abril de 1905

Caminho de ferro

Como já dissemos em outro lugar, ficou deserta a praça para arrematação da construção do primeiro lanço do caminho de ferro, ao norte de Villa Real.

Causou dolorosa impressão este acontecimento, pela demora resultante de novo concurso, que não importaria em menos de dois mezes.

Estavamos todos debaixo d'esta pesada impressão, quando foram recebidos nesta villa os telegrammas, que abaixo transcrevemos, expedidos pelo sr. ministro do reino, conselheiro Eduardo José Coelho.

Ao deixar a pasta das obras publicas o sr. conselheiro Eduardo José Coelho, quiz tranquilisar os seus concitaneos, naturalmente sobresaltados pela sua saída das obras publicas e pelo resultado da ultima arrematação, assegurando lhes a construção immediata do caminho de ferro ao norte de Villa Real, caso fallhasse a proxima arrematação, a que marca um curto prazo.

Não tem limites o reconhecimento dos povos d'este concelho a tanta dedicação.

Restabeleceu-se a confiança, em que nada poderá demorar a consecução dos nossos mais almejados e justos desejos.

General Maia

Chaves.

Queira informar commissão, e dar a devida publicidade, que fiz expedir portaria, abrindo novo concurso, por dez dias, e, quando fiquer deserto, ordenei que a direcção respectiva fizesse executar por tarefas os trabalhos da empreitada. Serão rempidos todos os embaraços immediatamente construção.

O ministro do reino,

Eduardo J. Coelho.

«Conselheiro Eduardo José Coelho —
Ministro do Reino

Lisboa.

Profundamente gratos agradecemos a V. Ex.ª a sua energica e sabida decisão, salvando de naufragio certo a construção rapida do caminho de ferro de Villa Real para Chaves. A este acto de V. Ex.ª damos a maxima publicidade.

O regosijo de nós todos, sem excepção, é indiscriptivel.

Felicitamos o nosso illustre e magnanimo concitaneos pela sua Ascensão á proeminencia do Poder e rogamos-lhe que continue tendo-nos em lembrança, velando pelos nossos sagrados interesses e justas aspirações.

A commissão da mensagem.

Zephyrino d'Arrochella Maia.

Joaquim José Pereira Coelho.

Antonio Machado.

Nicolau Mesquita.

Manoel de Souza Morato.

«Associação Commercial

Chaves.

Assignei e fiz expedir portaria abrindo novo concurso por dez dias, e quando fiquer deserto, ordenei que a direcção Minho e Douro executasse por tarefas os trabalhos da empreitada. Não ha o menor perigo na demora da construção.

Ministro do reino,

Eduardo J. Coelho.

Caminho de ferro

Ficou completamente deserta a praça, que devia ter lugar no dia 18, conforme os annuncios officiaes, para o rompimento do lanço do nosso caminho de ferro, comprehendido entre Villa Real e o ribeiro das Vargues.

Aponta-se como causal o preço excessivamente baixo dos respectivos orçamentos. Este contratempo, embora não seja de natureza a causar-nos sobresaltos, demora, pelo menos, dois mezes mais o começo dos trabalhos, se superiormente continuar a haver boa vontade, como cremos haverá, de terminar o mais breve possivel a construção da linha ferrea.

A VOZ DE CHAVES

30 DE ABRIL DE 1905

Caminho

de ferro

Foi ante-hontem recebida a noticia de que a demora de dois meses que se calculava ser indispensavel para começarem os trabalhos do caminho de ferro á quem de Villa Real, na secção comprehendida entre aquella villa e as Pedras Salgadas, fôra reduzida em virtude d'uma portaria expedida pelo sr. conselheiro Eduardo Coelho. O nobre ministro antes de deixar a pasta das obras publicas praticou este novo acto que affirma a sua vontade de que os trabalhos continuem sem delongas. Entre a Regua e Villa Real tem continuado sempre desde que foram inaugurados, pelo que é de justiça que para cá de Villa Real aconteça o mesmo.

A seguir publicamos os telegrammas que sua ex.^a dirigiu para esta villa, tranquillizadores para os flavienses, pois que após tantas esperanças de que a construcção não soffreria interrupção, como o affirmavam as muitas communicacões aqui recebidas, começava-se a duvidar, em virtude das circumstancias inprevistas que se deram, que as promessas viessem a realisar-se. Porem, a construcção sempre continua. As duvidas são desfeitas pelos telegrammas do nobre ministro que inscimos bem como as respostas:

General Maia

Chaves

Queira informar a commissão e dar a devida publicidade que fiz expedir a portaria abrindo novo concurso por dez dias, e quando fiquer deserto ordenei que a direcção respectiva fizesse executar por tarefas os trabalhos da empreitada. Serão removidos todos os embarcos na immediata construcção.

O Ministro do Reino,

E. J. Coelho.

Ex.^{mo} conselheiro Eduardo José Coelho

Lisboa.

Profundamente gratos agradece-mos a v. ex.^a a sua energica e sabida decisão, salvando de naufragio certo a construcção rapida do caminho de ferro de Villa Real para Chaves. A este acto de v. ex.^a demos a maxima publicidade. O regozijo de nós todos, sem excepção, é indelscriptivel.

Felicitemos o nosso illustre conterraneo pela sua ascensão á proeminencia do poder e rogamos-lhe que continue tendo-nos em lembrança, velando pelos nossos sagrados interesses e justas aspirações.

Zephyrino Arrochella Maia.

Munoz Morato.

Antonio José Machado.

Joaquim José Pereira Coelho.

N. Mesquita.

Associação Commercial

Chaves

Assignei e fiz expedir a portaria abrindo concurso por dez dias, e quando fiquer deserto ordenei que a direcção do Minho e Douro executasse por tarefas os trabalhos da empreitada, não havendo o menor perigo na demora da construcção.

O Ministro do Reino,

E. J. Coelho.

Ex.^{mo} conselheiro Ministro do Reino, Eduardo José Coelho

Lisboa

A Associação Commercial de Chaves immensamente reconhecida vem agradecer a v. ex.^a o seu telegramma de hontem, o qual vem encher de satisfação todos os habitantes d'esta villa. Confadamen-te continuamos esperando do alto valimento, rasgada dedicacão e alta protecção de v. ex.^a por este nosso grande melhoramento.

O presidente,

Antonio José Machado.

*

Foram bem recebidas na nossa terra as considerações publicadas no numero passado d'A VOZ DE CHAVES, sobre os inconvenientes da estação do caminho de ferro d'esta villa ficar na veiga.

Desde que se começou a falar em viação accelerada para Chaves, ha muitos annos, sem se indicar outro local que não fosse o escolhido proximo do bairro de S. Bento, nos estudos feitos para a linha do Tamega, salvo erro, não foram considerados os inconvenientes para a futura parte da villa. Na ancia de termos a nossa terra dotada com caminho de ferro, nós, os flavienses, não havemos demorado a nossa attenção, nem por pequenos instantes, sobre a mais preferivel localisacão para a a estação em face de outros interesses tambem a considerar.

Pensava-se apenas em termos caminho de ferro. Effectivamente, isso é o principal da questão. Todavia, sem que resulte protelamento ou que resultem prejuizos para interesses creados pelo commercio de Chaves ou para quaesquer outros presentemente visiveis, parece-nos que se podia attender não só á questão de aformoseamento da villa, mas tambem ás questões economicas e de salubridade, mais importantes do que aquelle e muito dignas de serem devidamente ponderadas.

Sendo a estação construida nas immediacões de Santo Amaro, são incontestaveis, como já dissemos, as vantagens para Chaves, no que respeita a aformoseamento, economia e salubridade locais.

Falando em economia, referimos mais em particular á valorisacão de terrenos hoje de pequeno valor pelo seu pequeno rendimento, como

grande parte dos situados para os lados de Santo Amaro, enquanto que os da veiga estão valorisados. Pela circumstancia d'estes terem a linha ferrea um pouco mais proxima em quasi nada melhorarão, além de que uma parte relativamente importante pela sua producção e fertilidade desapparecerá para dar lugar a construcções. Nenhum d'estes inconvenientes se daria em Santo Amaro. Na villa haveria mais vida, porque o numero de individuos a utilisarem-se da linha ferrea é maior da região da margem esquerda do Tamega pelas suas naturaes condições, e teriam como passagem forçada a sua travessia.

A questão de salubridade é tambem palpavel e impõe-se á primeira vista. A parte nova da villa ficará em pessimas condições hygienicas, sem escoante, assente em terrenos pantanosos ou alagadiços, exigindo até alicerces em estacaria. Comprehende-se que n'estas condições, como tambem dissemos, as febres palustres serão endemicas.

E tudo isto difficil de remediar, senão impossivel, se a estação ficar na veiga, evitar-se-ha sendo em Santo Amaro, não havendo outra razão a oppôr além do dispendio de mais alguns contos para a linha ferrea passar d'uma para outra margem do Tamega, despeza que é attenuada pela inferioridade de preços das expropriações na margem direita em que os terrenos são em geral mais baratos.

Esboçando estas idéas e reproduzindo-as hoje, é apenas a manifes-

tação d'uma opinião, e desejo, ainda que d'isto não passe.

Parece-nos que é caso para ponderação pelo grau de importancia que tem para o futuro de Chaves. E, por isso, não o é menos para o estudo dos competentes.

A direcção do caminho de ferro do Minho e Douro mandou já, em virtude de ordem superior, annunciar o concurso para a arrematacção da empreitada comprehendida entre Villa Real e o ribeiro de Vargos.

Essa praça terá logar no dia 10 do proximo mez de maio c, se ficar deserta, a construcção será feita por administração de estado, como consta dos telegrammas.

O INTRANSIGENTE

Caminho de ferro

Teve lugar, dia 10, a segunda praça para arrematação da empreitada do nosso caminho de ferro, desde Villa Real até ao ribeiro das Vargues, que, como a anterior, ficou deserta.

Em consequencia d'este facto, que o ex.^o sr. conselheiro Eduardo José Coelho tinha previsto, e para o qual tinha providenciado, vindo a realisar-se, antes da sua sahida da pasta das obras publicas, vão começar os trabalhos por conta do Estado, por pequenas tarefas, que, segundo se diz, dará uma economia importante para o Estado. Oxalá se não demorem.

O ex.^o sr. conselheiro Eduardo José Coelho, embora já não corra pela sua pista tão importante assumpto, mais uma vez mostrou não perder de vista os nossos instantes interesses, como se vê dos telegrammas e carta, que transcrevemos:

General Maia — Presidente da comissão
Chaves

Encarregamo s. ex.^o o ministro do

CHAVES—Quarta-feira, 17 de maio de 1905

dos caminhos de ferro do Estado, para activar a realisação effectiva d'aquelle melhoramento, foi por nós levada ao conhecimento dos nossos conterraneos que por este novo serviço de v. ex.^a se mostram muito gratos.

E, como elles, nós immensamente agradecidos e com intimo jubilo nos subscrevemos, com o maior respeito e a mais subida consideração,

De v. ex.^a

Amigos devotados e crãdos
muito attentiosos e obrigadissimos

Zephyrino d'Arrochella Maia.

Joaquim José Pereira Coelho.

Antonio José Machado.

Nicolau Mesquita.

Manoel de Sousa Morato.

Administrador do conselho

Faço publico que é completamente destituido de fundamento o boato e quaesquer noticias propaladas no sentido de que o governo abandona a proposta de lei sobre o contracto dos tabacos.

Desminta quaesquer noticias que circulem n'esse sentido.

O Governador civil,

Conde da Villa Real.

lhe dizer que não tendo sido arrematado o troço do caminho de ferro de Villa Real ao ribeiro das Vargues, vai ser mandado construir por conta do governo. Hoje parte para o Porto o engenheiro Fernando Sousa para tratar d'isso.

O secretario,

Antonio Bernardo Gomes.

Capitão Gomes, secretario do ex.^o ministro do reino

Lisboa.

Pedimos a v. ex.^a a fineza de apresentar ao ex.^o ministro os nossos agradecimentos pelo decisivo interesse na construcção do caminho de ferro directamente por conta do Estado, removendo assim todos os obstaculos, o que conquistou indizivel e profunda gratidão em todo o concelho.

Maia.

Coelho.

Machado.

Mesquita.

Morato.

Ill.^o e Ex.^o Sr. Conselheiro Eduardo José Coelho, Muito Digno Ministro do Reino

Com muita satisfação, mais uma vez, nós dirigimos a v. ex.^a para agradecer a intervenção effizaz de v. ex.^a a fim de obstar ao protelamento para a construcção da empreitada de Villa Real ao ribeiro das Vargues, do nosso tão almejado caminho de ferro. A noticia da partida do ex.^o sr. conselheiro Fernando de Souza, illustra secretario do conselho de administração

A VOZ DE CHAVES

14 DE MAIO DE 1905

CAMINHO DE FERRO

Linha do valle do Tamega

Em 4 do corrente mez foram inaugurados em Amarante, com grandes festejos, os trabalhos de construcção do caminho de ferro do Tamega.

Ao jubilo dos amarantinos nos devemos associar, porque esse inicio de construcção representa um grande passo na realisação d'aquelle melhoramento com que esta villa tanto tem a lucrar.

A linha do valle do Tamega é a de mais alto interesse para Chaves, não só pela facil communicacão em que nos põe com o Minho, mas tambem porque muito nos encurta a viagem para o Porto com que em maior escala são as transacções da nossa terra. A região minhota que atravessa, com que muito nos convém estreitar relações que garantiriam a collocacão para muitos dos productos d'aqui, é muito fertil contribuindo bastante para a incontestavel importancia da linha.

Já A VOZ DE CHAVES publicou considerações breves mas que evidenciavam o grande interesse que para o norte d'este districto advirá do caminho do Tamega, sendo dos estudados o preferivel para nós.

Tem havido, porém, obstaculos, de ordem diversa, á sua realisacão. Conhecendo-se alguns e ansiosos pela viação accelerada que nos arrancasse do isolamento em que temos estado, do melhor grado aceitavamos e agradecemos qualquer dos projectados.

Foi o da Regoa o primeiro a começar a construcção e sineera foi a alegria por vermos approximar o caminho de ferro da nossa terra. Agora voltou a tratar-se, e com apparencia de bons resultados, como se deprehende das noticias que no numero passado publicámos, do caminho de ferro do Tamega. Melhor seria que effectivamente das boas apparencias passassemos á realidade.

Se a linha do Tamega é preferivel, nem por isso deixam de ser boas, e desejadas, todas. Será fortuna de mais para Chaves, mas não pôde á fims prolongada, succeder a fariara?

Houve quem conseguisse que o caminho de ferro do Tamega se começasse e os concelhos a que ella interessa, áquem de Amarante, esforçam-se tambem para que nos trabalhos seja dado o maior incremento. De todos, o nosso é dos que mais lucrara e por isso justo é que os esforços d'aquelles povos tenham

Ficou deserta a segunda praça para a arrematação da 1.ª empreitada da 2.ª secção do caminho de ferro da Regoa a esta villa. Como A VOZ DE CHAVES disse, devia ella realisar-se na passada quarta-feira, 10 do corrente, e não havendo concorrentes a construcção começaria immediatamente, em cumprimento da portaria que o sr. conselheiro Eduardo Coelho expdiu antes da sahida da pasta das Obras Publicas.

A essa providencia se referem os seguintes telegrammas e carta, trocados por causa d'ella:

General Maia
Presidente da Commissão

Chaves.

Encarrega-me s. ex.ª o Ministro do lho dizer que não tendo sido arrematado o troço do caminho de ferro da Villa Real ao ribeiro das Vargues, vai ser mandado construir por conta do governo. Hoje parte para o Porto o engenheiro Fernando Sousa para tratar d'isso.

O Secretario,

Antonio Inocencio Soares.

Capitão Gomes, secretario do ex.ª
Ministro do Reino

Lisboa

Pedimos a v. ex.ª a fineza de apresentar ao ex.ª Ministro os nossos agradecimentos pelo decisivo interesse na construcção do caminho de ferro directamente por conta do Estado, removendo assim todos os obstaculos, o que conquistou indizível e profunda gratidão em todo o concelho.

Maia.
Coelho.
Machado.
Mesquita.
Morato.

Ill.ª e Ex.ª Sr. Conselheiro Eduardo José Coelho, Muito Digno Ministro do Reino

Com muita satisfação, mais uma vez, nos dirigimos a v. ex.ª para agradecer a intervenção efficaz de v. ex.ª a fim de obstar ao protellamento para a construcção da empreitada da Villa Real ao ribeiro de Vargues, do nosso tão almejado caminho de ferro. A noticia da partida do ex.ª sr. conselheiro Fernando de Sousa, illustre secretario do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, para activar a realisacão effectiva d'aquelle melhoramento, foi por nós levada ao conhecimento dos nossos conterraneos que por este novo serviço de v. ex.ª se mostram muito gratos.

E, como elles, nós immensamente agradecidos e com intimo jubilo nos subscrevemos, com o maior respeito a e mais subilida consideração,

De v. ex.ª

Amigos devotados e creados muito attentuosos e obrigadissimos

Zephyrino d'Arrochella Maia.
Joaquim José Pereira Coelho.
Antonio José Machado.
Nicolau Mesquita.
Manuel de Sousa Morato.

A VOZ DE CHAVES

21 DE MAIO DE 1905

CAMINHO DE FERRO

Linha do valle do Tamega

Sobre o caminho de ferro do valle do Tamega de que A VOZ DE CHAVES se occupou no numero passado e se tem occupado varias vezes, publicava ha dias o importante e popular diario do norte, *O Primeiro de Janeiro*, algumas linhas que julgamos de interesse o seu conhecimento para os nossos leitores.

Por isso as transcrevemos:

Futuro de Chaves

Com razão pediram os proprietarios de Basto que a directriz da linha ferrea se aproxime de Fermil e Freixiciro, centros de cultura e regiões mais povoadas do concelho.

Eu venho lembrar á villa de Chaves, ás camaras de Ribeira de Pena, de Cabeceiras e de Celorico e á ainda á de Felgueiras que ha mais alguma coisa a pedir, com justiça.

Desde que Chaves se liga ao Porto atravez de Basto, desde que esta linha é destinada a entroncar com a rede hespanhola, ella não pode ser de via reduzida, sem comprometter o futuro de Chaves, das estancias de Vidago, Pedras Salgadas e dos proprietarios de Basto, Ribeira de Pena, etc. Toda a gente sabe que a linha do Douro é já quasi insufficiente para o seu movimento.

Uma linha, partindo de Chaves por Cavez, aproximando-se do Arco de Baulha, Fermil, Freixiciro e seguindo por Felgueiras ao encontro da linha do Douro, embora para isso necessitasse de um ou dois pequenos tuneis nas alturas do Castello de Moreira, teria garantido o seu rendimento desde já e sobretudo de futuro. Mas esta linha não pode ser de via reduzida! A isso se deverão oppôr tenazmente, olhando para o futuro, as Estancias servidas: que commodidade, que vantagens para elles, se os comboios rapidos podem transportar os seus frequentadores directamente de Lisboa ou do Porto até ali, ou muito perto?

Custa mais dinheiro, sem duvida, uma linha de via larga, mas a sua exploração é relativamente mais barata, desde que haja movimento garantido, como aqui, e o seu rendimento pode chegar onde nunca chegará o de uma via reduzida, que jámais poderá ser transformada, ficando assim, definitivamente tollido o futuro das regiões interessadas. Não me digam que ha falta de dinheiro; se se o governo fizer outra loteria, e der como garantia a linha de Chaves, arranjará no paiz dois mil contos para ella. Demais tambem as linhas de via larga se podem fazer com menor despesa do que, em geral, se tem conseguido, em Portugal.

Ao distincto engenheiro, sr. Fernando de Sousa, cabe muita responsabilidade n'este assumpto, e a elle se devem dirigir, assim como ao nobre ministro das obras publicas, as camaras de Chaves, Ribeira de Pena, Cabeceiras e Celorico de Basto, Felgueiras e administradores das Empresas de Vidago e Pedras Salgadas.

Z.º

A publicação do que acaba de ler-se succedeu a do seguinte, tambem n'*O Primeiro de Janeiro*, que pelas razões anteriores transcrevemos:

Por Chaves

Li o communicado, n.º 105. O sr. Z. esqueceu-se falar na importancia militar de Chaves, que é grande. Digo mais que só Vidago

manda diariamente, cerca de quatro mil garrafas e recebe outras tantas. Quanto poderá augmentar, quanto virá a remetter *Pedras Salgadas*, para as colonias africanas, logo que as suas aguas possam vir directamente d'ali ao acostavel de Leixões? Temos ainda a grande quantidade de vinho, batata, castanha, milho, centeio, trigo, tanto das cercanias de Chaves, como dos fertes concelhos de Basto! Depois a gente rica das cidades já mal supporta as velocidades e as accommodações das vias reduzidas, quando a viagem é longa, como aqui. Com que enfado deixarão os expressos do Douro, para seguir na carricana horas e horas!

Nós achamos bom, agora, porque ainda estamos peor; mas d'aqui a meia duzia d'annos, havemos de reconhecer a mesquinhez da nossa exigencia, e havemos de espantarnos do erro economico em que cahiram aquelles que assim traçaram a obra, imprevidentemente — sim, não é preciso muito talento para comprehender que esta linha vem a ser insufficiente!

14/5/905.

Velho assignante.

A VOZ DE CHAVES

28 DE MAIO DE 1905

CAMINHO DE FERRO

Do nosso collega *O Povo do Noroeste* transcrevemos as judiciosas considerações que sobre a continuação dos trabalhos do caminho de ferro aquém de Villa Real publicava no seu ultimo numero, e a proposito da impressão produzida n'aquella localidade por haver ficado deserto o concelho para a empreitada d'alli ao ribeiro da Varge:

"Ficou novamente deserta de concorrentes a praça realisada dia 10 do corrente, para a arrematação da empreitada do troço do nosso caminho de ferro, comprehendido entre esta villa e o ribeiro da Varge, e pertencente á secção de Villa Real ás Pedras Salgadas.

"Este facto determinou entre a população d'esta villa notavel contrariedade, por se acharem empnhados todos os habitantes d'este concelho em verem construida no mais curto prazo de tempo não só a secção comprehendida entre a Regoa e Villa Real, mas toda a linha, destinada a beneficiar este districto e portanto á sua capital.

"E' de simples intuição que uma capital de districto carece de se achar ligada a todos os seus concelhos por meios de viação commoda, rápida e de facil fransito, mas essa necessidade, que em these se evidencia para com todas as povoações, sobré de importancia no caso presente por ser a villa de Chaves, pela sua numerosa população, pela sua riqueza agrícola e pela sua situação junto da fronteira, destinada a colher mais importantes beneficios d'este melhoramento.

"Villa Real nem considerada isoladamente, nem sob o ponto de vista de capital de districto, deveria desajar que o caminho de ferro, destinado a servir a sua população, ficasse aqui estacionado por grande lapso de tempo. Mas como capital de districto empreehe empregar todos os esforços para que Chaves e as demais capitães concelhias gozem quanto antes dos beneficios da viação accelerada, se encaminhem de nodadamente pela senda do progresso, pois que todos os melhoramentos por ellas adquiridos ou conquistados, se virão reflectir na nossa povoação, engrandecendo a sua importancia, a sua riqueza e desenvolvimento.

Sustentar o contrario seria não empreeher ás leis que regem os phenomenos sociais, não as assimilar e não se compenetrar da sua evidencia. Felizmente toda a população d'esta villa se tem manifestado orientada por estes principios, que são os racionales e os mais adequados ás modernas formulas pelas quaes o progresso urbano se define e assignala, se fica e promove.

Por isso a falta que referimos no começo d'esta noticia causou desagradavel impressão n'esta villa, impressão mal dissipada pela promessa de que a linha se ia construir por administração do Estado, ou parcelada em pequenas tarefas.

A construção por administração directa será sempre mais morosa do que realisada por empreiteiros, para com quem o Estado dispõe de meios coercivos energicos e proprios para lhes fazer acelerar a actividade.

Seja, porem, qual for o meio de que se lance mão, o que é necessario é que a linha se construa no mais limitado, espaço de tempo, que ella se ultime e ponha á exploração no mais curto prazo, que sejam outorgados aos povos d'este districto os largos beneficios que de semelhante acontecimento se derivarão.

Exige-o a justiça e exige-ne os

mais elementares preceitos da equidade, que tem a população d'este districto em manifesta inferioridade em relação aos de outras regiões mais afortunadas ou menos desprezadas pelas attentões do poder central.

"Mas esse preceito será felizmente cumprido d'esta vez, dar-se-lhe-ia inteira e cabal satisfação. O nosso districto será dotado com esse melhoramento, que ha muito lhe deveria ser outorgado e qua, mercê de diversos factores, lhe não havia sido concedido.

O tempo de se nos fazer inteira e cabal justiça souo finalmente.

Concordamos com o collega nas linhas gernas do seu artigo. Em relação, porém, a ter soado a hora de inteira e cabal justiça para Chaves ainda nos parece cedo para essa affirmacão, pelo mienos em tom tão cathorico.

Oxalá a pudessemos já fazer!

Linha do valle do Tamega

Em grande parte da região de Basto manifestou-se um entusiastico movimento para alcançar do governo a construcção do caminho de ferro valle do Tamega, tendo n'esse sentido subido já representações, em que além da necessidade d'essa linha se pondera tambem a maior conveniencia que resultaria de ser de via larga.

E' este um assumpto de mais alta importancia para Chaves, porque aquelle caminho de ferro, pelas razões que expozemos e já conhecidas dos leitores d'A VOZ DE CHAVES, é o que mais vantagens offrece a esta região.

20 DE JUNHO DE 1905

Caminho de ferro

Foi auctorisada a terraplenagem, por contracto particular, no laço de Villa Real ao ribeiro de Varge, da 2.ª secção do caminho de ferro da Regoa a esta villa.

Estes trabalhos, segundo nos informam, começarão no proximo mez de julho, mas além da demora havida para o seu inicio não terão o desenvolvimento rapido que se esperava e attingiriam por arrematação, pelos motivos já expostos n'A VOZ DE CHAVES.

O FLAVIENSE

CHAVES—TERÇA-FEIRA 2 DE MAIO DE 1905

Caminho de ferro

O sr. conselheiro Eduardo José Coelho acaba de dar mais uma frizante prova do muito que se interessa pelos progressos de Chaves, mostrando a todos os seus conterrâneos quanto podem esperar do seu alto valimento em favor dos melhoramentos de que tanto necessitam os.

O illustre ministro, avaliando a desagradável impressão que teria causado aos flavienses a falta de concorrentes à empreitada da construção do caminho de ferro, no lance de Villa Real ao ribeiro da Varge, não quiz entregar a pasta das obras publicas sem que, por um acto da sua energica iniciativa, apagasse os sobresaltos resultantes do forçado adiamento d'aquella construção.

E' assim, sua ex.^a assignou e fez expedir uma portaria na qual se determina a abertura de novo concurso para a referida empreitada, pelo prazo de dez dias apenas, ordenando, alem d'isso, a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro que, no caso de ficar novamente deserto o concurso, proceda immediatamente á construcção do lance, por administração directa, dividindo-o para isso em pequenas tarefas.

Com esta acertada providencia do nobre ministro fica assim assegurado o seguimento da linha ferrea de Villa Real para Chaves, o que em todos os habitantes da villa e concelho produziu, como era natural, a mais agradavel impressão.

O nosso dedicado e benemerito conterraneo teve a amabilidade de comunicar a sua resolução á Associação commercial d'esta villa e ao sr. general Arrochella Maya, telegraphando-lhes na quinta feira á noite a cathorica affirmação de não haver o menor perigo para os interesses de Chaves n'esta pequena demora da construcção.

A esses telegrammas, que não inserimos na integra por já serem conhecidos de todo o publico, responderam logo o sr. general Maya e o sr. Antonio Machado, presidente da Associação Commercial, manifestando o grande regosijo que em toda a população causaram os telegrammas de sua ex.^a, transmitindo os votos de reconhecimento e gratidão dos flavienses para com o seu grande protector, e affirmando a inteira confiança com que todos continuamos a esperar que o nobre ministro do reino hade persistir nos beneficios que tão notavelmente nos prestou enquanto sobraçou a pasta das obras publicas.

Estes telegrammas interpretaram fielmente o sentir geral e por isso a sua leitura produziu em toda a villa a melhor impressão de agrado.

Em seguida inserimos a carta em que a commissão flaviense, presidida pelo ex.^{mo} general Maya, ratificou os agradecimentos da população de Chaves ao nobre ministro do reino, já transmitidos nos telegrammas a que acabamos de referir-nos:

III.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. conselheiro Eduardo José Coelho, muito digno Ministro do Reino.

Com intima satisfação e altamente penhorados nos dirigimos a v. ex.^a para reiterar os agradecimentos que telegraphicamente nos apressamos a enviar, como era nosso dever, que são tambem de todos os flavienses, por mais a prova que v. ex.^a acaba de dar do decidido empenho em impulsionar a construcção do nosso caminho de ferro.

O telegramma que nos communicava a energica e sabia portaria de v. ex.^a, a que immediatamente demos a maior publicidade, produziu o mais sincero regosijo, e unanime, em todos os habitantes de Chaves. E podemos afoitamente dizer a v. ex.^a que a agradavel impressão foi profundissima, porque o facto do concurso para a empreitada

de Villa Real á ribeira das Varges haver ficado deserto, e a coincidência da sahida de v. ex.^a da pasta das Obras Publicas, havia trazido aos espiritos a duvida de que as fundadas esperanças do desenvolvimento rapido da linha ferrea, se convertessem em realidade.

O telegramma de v. ex.^a vindo, pois, desahnuvial-nos, deu-nos a convicção de que v. ex.^a, nem elevado á praemiancia do Poder, deixará de prestar apoio efficaz para o melhoramento a que o nome de v. ex.^a ficará intimamente ligado, e em que esta região deposita as suas melhores esperanças para o seu progresso economico e moral.

Assim o esperamos, e mais uma vez nos confessamos immensamente gratos, subscrevendo-nos com o mais subido respeito.

De V. Ex.^a
Adm.^o muito reconhecidos,
amigos, att.^o ven.^o
Zephyrinu Arrochella Maia.
Joaquim José Pereira Coelho.
Antonio José Machado.
Nicolau Mesquita.
Manuel José de Sousa Morato.

TERÇA-FEIRA 9 DE MAIO DE 1905

Caminho de ferro

E' amanhã que, perante a Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, se realisa a nova praça para arrematação da empreitada de construcção do lance da nossa via ferrea, comprehendido entre Villa Pouca de Aguiar e o ribeiro das Varges.

Se a falta de concorrentes á primeira praça foi originada em qualquer *complot* dos empreiteiros, movidos por gananciosos intuitos, é de crer que amanhã já elles tenham modificado os seus propositos de abstenção, em vista da energica resolução do sr. conselheiro Eduardo José Coelho, de mandar construir o lance por administração directa, caso o concurso fique novamente deserto.

Assim, quer de um, quer de outro modo, a construcção será em breves dias iniciada e nós teremos emfim a satisfação de ver avancar e approximar-se-nos um melhoramento publico de mais capital importancia, que ficaremos devendo ao poderoso impulso do nosso benemerito conterraneo, pois que, mesmo fóra do ministerio das obras publicas, o illustre flaviense promette continuar a empenhar todo o seu alto valimento no sentido da mais rapida satisfação dos nossas antigas e legitimas aspirações.

TERÇA-FEIRA 16 DE MAIO DE 1905

Caminho de ferro

Na passada quinta feira o sr. general Arrochella Maya recebeu um telegramma de Lisboa em que lhe foi communicado que, tendo ficado novamente deserto o concurso que fóra aberto para a empreitada de construcção do nosso caminho de ferro, no lance de Villa Pouca d'Aguiar ao ribeiro das Varges, a direcção do Minho e Douro in comecar immediatamente os trabalhos da construcção por administração directa, tendo já partido para o Porto, afim de dar as necessarias instrucções para tal serviço, o sr. engenheiro Fernando de Souza, digno e distinctissimo secretario do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado.

O referido telegramma foi expedido ao sr. general Maya por ordem do sr. conselheiro Eduardo José Coelho, o que, sendo mais uma demonstração de que o illustre flaviense não desiste de impulsionar quanto possa os trabalhos do nosso caminho de ferro, nos dá segura garantia de nada termos a soffrer com a extraordinaria falta de concorrentes á empreitada, já por duas vezes posta a concurso.

Fazemos os mais ardentes votos para que o distincto estadista persista no seu generoso proposito de engrandecer a nossa terra; e por que o prolongamento da linha do Corço, desde Villa Real até Chaves, muito contribuirá para o maior rendimento das linhas do Minho e Douro, temos as mais bem fundadas esperanças de que o sr. conselheiro Fernando de Souza e o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado hão de activar os trabalhos de construcção do lance que vai iniciar-se, assim como os estudos dos restantes lances d'esta villa, afim de que o mais cedo possível possam as referidas linhas auferir os grandes lucros que d'esta região do paiz é licito esperar.

E' assim, em contrario dos recelos que a alguns dos nossos conterrâneos temos ouvido manifestar, nós estamos convencidos de que a construcção por administração directa do Estado, de modo algum será mais morosa do que se para a empreitada tivessem apparecido concorrentes.

O INTRANSIGENTE

Caminho de ferro

CHAVES, 30 de maio de 1906

Referem de Villa Real:

«A linha ferrea da Regoa a Villa Real continua a constituir objecto de admiração de todos os individuos que por ella transitam, e que não cessam nem se cansam de encarecer a paysagem que ininterruptamente a acompanha, a flexibilidade das suas curvas, a facilidade com que o material se adapta ao traçado, o imprevisito panorama que a linha offerece aos viajantes, etc.

Semelhante impressão não a desperta a linha somente no animo dos individuos extranhos á região e que pela primeira vez transitam pela referida estrada.

A todas as pessoas d'esta villa tem acontecido o mesmo, e identicamente está succedendo todos os dias aos que por ella passam.

Por isso, quasi diariamente, se estão organisando passeios á Regoa e a outras estações e apeadeiros da linha, por pessoas de Villa Real, e todas ellas voltam da curta digressão encarecendo as circumstancias que deixamos acima esboçadas.

Na quinta feira ultima os comboios que d'esta villa saíram ás 5 e 20 da manhã e 12 e 33 da tarde partiram abarrotados de individuos, que deviam regressar no comboio ascendente das 6 e 41.

Porém ao embarcarem na estação da Regoa para regressarem a esta villa o comboio que os havia de conduzir não tinha a capacidade necessaria para poder alojar os a todos, o que deu origem a reclamações, a principio satisfeitas e debols desatendidas, e de que resultou estabelecer-se uma colisão entre os passageiros e o pessoal da estação, a qual poderia causar as mais lamentaveis consequencias.

A balburdia produzia por uns e outros foi enorme, devido ao grande numero de passageiros que se achava na estação, e entre os quaes se contavam muitas mulheres e creanças, que fizeram um alarido e uma gritaria de ensurdecer.

Da triste refrega parece que saíram feridos alguns individuos d'esta villa e dois ou tres empregados da estação cujos ferimentos, ao principio, se apresentavam como perigosos, mas que felizmente carecem de gravidade.

Por isso a auctoridade administrativa da Regoa e o pessoal da estação reclamaram do governador civil do districto a captura de todos os individuos que chegassem a esta villa no comboio das 6 e 41, com exclusão das sehoras e creanças que os acompanhavam.

O sr. governador civil,—tomando conhecimento dos despachos alludidos e sendo informado de que no comboio referido, além dos individuos provenientes da estação da Regoa, deveriam vir muitos outros das estações e apeadeiros intermediarios, ponderando ainda que a prisão de tantas centenas de pessoas, cuja maior parte nenhuma intervenção tivera nos lamentaveis successos, constituia uma violencia grave,—depois de fazer evacuar a gare da estação d'esta villa, fez occupar o recinto pela policia civil encarregando a de tomar nota de todas as pessoas que viessem no comboio, de forma a poderem identificar se bem os auctores dos acontecimentos da estação da Regoa e poderem ser chamados á responsabilidade dos seus actos.

O secretario geral, que como se sabe, é quem está exercendo o cargo de governador civil, dirigiu em pessoa este serviço com a coadjuvação do administrador do concelho, sr. Arthur Vieira de Carvalho e o official do governador civil, sr. Francisco Antunes de Mesquita.

Na avenida d'accessão á estação, respectivo pateo e terrenos adjacentes achava-se innumera quantidade de pessoas d'esta villa, na maior parte

parentes dos excursionistas, que haviam sabido dos acontecimentos da Regoa e da ordem de prisão que havia contra aquelles.

No commissario da policia d'este districto abriu-se, na sexta feira de manhã, um rigoroso inquerito sobre aquelles successos, inquerito que tem proseguido com actividade prodigiosa e no qual veem sendo inquiridas muitas dezenas de testemunhas, algumas das quaes narram os acontecimentos, suas causas e começo com toda a minuciosidade.

Esse tadigoso trabalho é conduzido pelo proprio administrador do concelho servindo de escrivão o chefe da policia civil.

Na preterita semana chegaram a Chaves dezenas de carros carregados de mercadorias vindas já pela linha ferrea de Villa Real.

Para ali mudaram já o seu itinerario os carroceiros que d'esta villa faziam o transporte de mercadorias de Miranda.

Já foi adjudicada a empreitada de construcção das estações, casas de guarda, armazens e outros edificios da 2.ª secção do caminho de ferro entre Villa Real e Pedras Salgadas.

O FLAVIENSE

TERÇA-FEIRA 23 DE MAIO DE 1905

Caminho de ferro

Informaram alguns jornais, o sr. conselheiro Povoas, director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, teve na semana passada uma conferencia com o sr. conselheiro José Coelho, na qual resolveu abrir novo concurso para a empreitada da 1.ª lancha do nosso caminho de ferro, no lanco de Villa Real ao ribeiro das Varges, devendo a construção ser feita pelo Estado se mais uma vez a praça deserta.

Esta noticia contraria a que nos dias de ha pouco foi transmittida nesta villa, por ordem do sr. ministro do reino, se a qual a construção por parte do Estado era já resolvida, devendo os trabalhos começar sem demora.

A abertura de terceiro concurso verdadeiro o informe dos jornaes de Lisboa, seria talmente decidida em face de pontos e razões apresentadas pelo director dos caminhos de ferro do Minho e Douro. E como esse facto seja desagradavel para os flavienses, visto se trata de um adiantamento da obra, a intervenção que, nos mesmos jornaes, teve o sr. ministro do reino, o sr. conselheiro Eduardo José Coelho mostra-nos que elle não se dá a advogar a nossa justa causa que devemos esperar com firmeza e rapidez.

TERÇA-FEIRA 30 DE MAIO DE 1905

Caminho de ferro

Informações fidedignas e verdadeiras nos jornaes de Lisboa, do passado numero, nos dá noticia sobre a abertura de concurso para a construção da 1.ª lancha do nosso caminho de ferro, Villa Real ao ribeiro das Varges.

Por outro lado, pelo contrario, a noticia dada o nosso conterraneo, sr. conselheiro Eduardo José Coelho,

quando ainda ministro das obras publicas, para que a construção do referido lanco seja realisada por administração directa do Estado. Para providenciar n'esse sentido veio ao Porto o sr. conselheiro Fernando de Souza, distincto secretario do conselho de administração dos caminhos de ferro, e na direcção do Minho e Douro já se está procedendo á divisão do lanco em pequenas tarefas, cuja construção vae em breve começar.

Se o lanco tivesse sido arrematado, sem duvida a construção seria mais rapida; e de lamentar é por isso a repetida falta de concorrentes, que ninguem esperava e para a qual deve existir alguma causa.

D'ahi o desanimio que alguns dos nossos conterraneos manifestam, e que tem explicação nas successivas decepções que o nosso tão desejado caminho de ferro já de longa data nos tem causado.

Não acredita facilmente em favores da fortuna quem por ella tem sido pouco beneficiado.

Todavia, no caso presente, não nos parece que haja motivo para receios pessimistas.

O sr. conselheiro Eduardo José Coelho, apesar de ter deixado a pasta das obras publicas, continua a interessar-se pela prompta realisação do grande melhoramento de que tanto dependem os progressos da nossa terra. Repetidas vezes o tem affirmado e não pode duvidar-se do sincero empenho que sua ex.ª tem de deixar ligado o seu nome a tão importante beneficio.

Com tão valioso apoio, os nossos interesses estão, pois, entregues a quem sabe, pode e quer defendel-os.

Confiadamente esperamos, por isso, que a construção do nosso tão desejado caminho de ferro, mesmo effectuada por administração directa, hade realisar-se com rapidez, e que a este primeiro lanco hão de seguir-se os outros sem interrupção alguma, de modo a tornar quanto antes real e effectivo um melhoramento que até agora não tem sido mais do que fagueira esperança.

CHAVES—TERÇA-FEIRA 6 DE JUNHO DE 1905

Caminho de ferro

Informam-nos de que, por carta de um nosso conterraneo residente na capital, se sabe ter a direcção do Minho e Douro contractado já com um empreiteiro a construção da primeira tarefa do caminho de ferro de Chaves, no lanco de Villa Real ao ribeiro das Varges, esperando-se que muito brevemente possam ser tambem contractadas as restantes tarefas.

Assim seja.

CHAVES—TERÇA-FEIRA 20 DE JUNHO DE 1905

Caminho de ferro

Em portaria do ministerio das obras publicas, já publicada no *Diario do Governo*, foi autorizada a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro a contractar com Aurelio Moreira, pela quantia de 61:200:000 reis, a empreitada de construção do lanco do nosso caminho de ferro, desde Villa Real ao ribeiro das Varges, na extensão de 15 kilometros.

Esta agradavel noticia foi conhecida em Chaves na quinta feira da semana passada, por telegramma do sr. conselheiro Eduardo José Coelho, que assim mostrou mais uma vez, quanto continua a interessar-se pela realisação do importantissimo melhoramento d'esta região.

A construção do lanco seria feita por administração, directa do Estado, como já fôra determinado. Todavia, é certo que havendo um empreiteiro, como agora ha, que contractou a construção, esta será mais rapidamente effectuada, o que é de grande vantagem para a nossa terra.

Registamos, pois, com muito regosijo este acontecimento de tão grande interesse para Chaves, e fazemos votos para que a continuação da linha até Pedras Salgadas, cujos estudos ja devem estar terminados, seja tambem posta em arrematação com a maior brevidade, afim de que em futuro proximo possa finalmente, esta desprotegida região do paiz, gozar o beneficio da viação accelerada, que tanto hade contribuir para os seus progressos moraes e materiaes.

No nobre ministro do reino temos felizmente um bom advogado d'esta nossa pretensão tão justa, e tanto basta para que confiadamente esperemos que ella será levada a bom termo.

O INTRANSIGENTE

CHAVES—Quarta-feira, 21 de junho de 1905

Caminho de ferro

Podemos dizer, sem receio de errar, que a construção do caminho de ferro, de Villa Real a Chaves, está inteiramente assegurada, e, em breve tempo, terá realisação pratica.

Muitos, devido á circumstancia de terem ficado desertas as duas praças, ha tempo realisadas, para arrematação da abertura do troço de Villa Real á ponte das Vargues, viram n'essa contrariedade um mau presugio para a realisação das nossas legitimas aspirações, que supozeram devida a influencias poderosas, que se interessavam pelo estacionamento, o mais prolongado possível, na capital do districto.

Não compartiliámos de semelhante modo de pensar, porque Villa Real nada perde com o seguimento da via ferrea até Chaves e á fronteira, antes lacra, por melhores e mais economicas vias de comunicação ter com a mais importante região do districto, de que é capital, e por termos um patrono desvelado dos nossos interesses, que, pela forma mais decidida, tem evidenciado não descerrar um momento este melhora-mento tão justamente reclamado por toda esta região, que até ao presente tem sido considerada bastarda pelo poder central.

Não nos enganámos, e os factos vieram justificar, não terem sério fundamento os receios, que assediaram os espiritos, dos quaes pensavam de modo differente.

O Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Eduardo José Coelho, illustre ministro do reino, communicou telegraphicamente á Associação Commercial a seguinte boa nova, que rapidamente se espalhou por toda a villa, e que a todos os habitantes encheu de verdadeiro jubilo.

«Associação Commercial

Chaves

Ex.^{mo} ministro das Obras Pu-

blicas acaba de me communicar assignou portaria auctorisando contracto immediatamente empreitada Villa Real a Ribeira Vargues, com Aurelio Moreira por 61:200\$000 reis.

O ministro do reino,
E. J. Coelho.»

Egual comunicação foi feita ao Centro Progressista.

A sua ex.^a foram, expedidos os seguintes telegrammas:

«Chaves, 16.

A Associação Commercial agradece vivamente reconhecida o telegramma de v. ex.^a, o qual demonstra mais uma vez o grande interesse que v. ex.^a tem, em tornar efféctiva a maior e mais legitima aspiração dos povos d'este concelho.

O presidente,

Antonio José Machado.»

«Chaves, 16.

O centro progressista de Chaves recebeu com o maior jubilo o telegramma de v. ex.^a que muito agradece. Todos os habitantes d'esta região reconhecem o decisivo interesse de v. ex.^a pelo progresso d'este concelho, e o contracto da empreitada da construção do nosso caminho de ferro até ao ribeiro de Vargues é um novo e importantissimo impulso á realisação da maior aspiração de Chaves e manifesta eloquentemente que v. ex.^a não esquece a terra que justamente se orgulha em ter v. ex.^a como o seu filho mais illustre. Espera que v. ex.^a seja sempre um dos seus mais valiosos e dedicados protectores e sempre terá profunda e eterna gratidão de todo o concelho.

A commissão executiva,

Domingos Sarmiento.

José Braga.

Antonio Machado.

Luiz Paulino.»

Mais uma vez, fazendo-nos echo do sentir geral dos povos do concelho de Chaves, agradecemos, profundamente reconhecidos, ao ex.^{mo} sr. conselheiro Eduardo José Coelho, a sua boa vontade e alto valimento postas ao serviço da nossa causa, que, sem ellas, bem poderia fracassar.

O seu nome, que, já antes, era aqui altamente considerado, será, d'ora ávante, venerado por todos, sem distincção de partidos.

A VOZ DE CHAVES

29 DE JUNHO DE 1905

19 DE NOVEMBRO DE 1905

Caminho de ferro

Estão muito adelantados os trabalhos da construção da 1.^a secção do caminho de ferro da Regua a esta villa, que comprehende a parte da linha entre aquella localidade e Villa Real podendo já dizer-se que antes do fim do corrente anno se inaugurará a viação até a capital d'este districto.

Nas officinas da estação de Campanhã já se acha montada a locomotiva destinada ao serviço de construção e que depois ficará alli para fazer os diversos comboios, dirigindo a montagem os srs. Duro Sequeira, engenheiro chefe de tracção e officinas, e Antonio José de Lima, habil engenheiro chefe das officinas, ambos dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

E' uma elegante machina-tender, feita pelo systema Stefens, na casa Hohenzollern, em Dusseldorf (Allomanha), firando pertencendo á serie 301 dos caminhos de ferro do Estado.

A machina-tender tem collocado sob a caldeira o respectivo tanque, o qual comporta tres metros cubicos de agua destinada á alimentação da caldeira. Tem tres eixos conjugados, cylindros exteriores, sendo a distribuição do vapor feita tambem exteriormente.

A locomotiva é uma das mais completas, fazendo-se a lubrificação automaticamente. Mede 6 metros de comprimento por 2^m,50 de largo, tendo a força sufficiente para rebocar 120 toneladas em todo o perfil da linha.

O systema de engatagem é feito por meio de um pára-choque apertado, tendo dous tensores lateraes, apontando estes em sentido inverso. A chaminé tem a sobrela uma rede, afim de evitar a sahida das fagulhas.

Nas mesmas officinas estão tambem já montados tres vagões abertos dos quatro lados, da serie L, destinados á mesma linha. Ao centro de cada um d'esses vehiculos tem um pivot, a fim de se poder carregar carris ou outra carga semelhante. Além d'estes, estão sendo ainda montados mais nove d'esses vagões, podendo levar cada um d'ellos dez toneladas de carga. Como a locomotiva, os referidos vagões têm na frente e na rearguarda apertadas um pára-choques.

Como a linha da Regua a Villa Real é reduzida, tanto a locomotiva como os vagões estão montados sobre rodados da via larga, devendo ser rebocados assim até á Regua, onde esses rodados deverão ser substituidos pelos que lhes pertencem, isto é, pelos da via reduzida.

Caminho de ferro

Confirma-se o que A VOZ DE CHAVES ha muito disse aos seus leitores, e por mais d'uma vez, sobre a inauguração do caminho de ferro entre a Regua e Villa Real.

A inauguração da linha, segundo informações seguras, não poderá realizar-se antes de abril ou maio futuros, isto é, quasi um anno depois do que se annunciou.

Os trabalhos de assentamento dos carris tem continuado com a celeridade compativel com a natureza d'esse serviço, que demanda muito cuidado, achando-se assentes na terça parte da extensão entre Regua e Villa Real.

E' possivel que, ainda que os empreiteiros desenvolvam toda a actividade, seja addiada a conclusão das secções á quem de Villa Real, as quaes, na do Ribeiro das Vargues estão trabalhando bastantes operarios, e na de Pedras ainda começam os trabalhos no proximo mez.

O INTRANSIGENTE

CHAVES, 19 de setembro de 1905

Caminho de ferro

No dia 14 foi conhecida n'esta villa a determinação ministerial, mandando pôr em execução o troço do nosso caminho de ferro comprehendido entre a Ribeira das Vargues e Pedras Salgadas, e mandados activar os estudos de Pedras Salgadas a Chaves.

Foi o ex.^o sr. conselheiro Eduardo José Coelho, nobre ministro do reino, que mandou telegraphicamente tão boa nova, em despachos dirigidos á camara municipal, ao presidente da commissão da menagem, á Associação Commercial e ao centro progressista.

O enviado ao centro progressista resava assim:

Lisboa, 14, ás 5 h. e 4 m. t.

Centro Progressista

Chaves.

Mandado por diploma ministerial d'hoje construir o segundo lanço do caminho de ferro até ás Pedras Salgadas e proseguir com a maior actividade os trabalhos para a construcção até essa villa.

O ministro do reino,
E. J. Coelho.

Não pôde descrever-se a alegria, de que todos ficaram possuidos por tão grata noticia. Cada vez augmentam mais as probabilidades de, em pouco tempo, vêmos realisadas as nossas justas aspirações.

Os trabalhos de Villa Real á Ponte das Vargues proseguem regularmente e da Regua a Villa Real com grande actividade, para, no mais curto prazo, se proceder á inauguração, que, dizem, terá lugar no principio do futuro anno.

Na Regua já está uma locomotiva e 14 vagons e, em breves dias, vai começar o assentamento da linha ferrea.

Não ha razão para desanimos,

mas, muito pelo contrario, para regosijos, pois que, em breve, estará toda a linha em construcção, visto que foi superiormente ordenada a maior actividade possível nos estudos de Pedras Salgadas a esta villa, que não demorará muito, se se proceder a elles com a mesma sollicitude, que tem presidido aos dos troços anteriores e á que a topographia do terreno, que a linha tem de atravessar, não é de natureza a difficultal-os, e a que estudos, anteriormente feitos pelo distincto engenheiro militar, sr. Antonio Sarmiento, facilitarão sobromaneira a ardua tarefa, de que foi incumbido o respectivo engenheiro, que dizem é competantissimo.

Por todos estes motivos e pela grande boa vontade do governo, tantas vezes manifestada, de construir o mais breve possível a nossa linha ferrea, todos os flavenses exultam de contentamento e estão extremamente reconhecidos para com todos, que tecni concorrido para a rapida execução de tão almejado melhoramento, e em especial ao ex.^o sr. conselheiro Eduardo José Coelho.

27 de setembro de 1905

Caminho de ferro

Foi superiormente approved o projecto do 2.^o lanço, da 2.^a secção do caminho de ferro da Regua a Chaves, comprehendido entre o Ribeiro de Vargues e Pedras Salgadas.

O orçamento divide-se pela seguinte forma: Restabelecimento do traçado, reis 1595274; expropriações, reis 25:7243355; terraplanagens, 74:0423256 reis; obras de arte, 30:33835272 reis; obras accessorias, 3:6605182 reis; via e accessorios, 88:0848600 reis; estações, 31:2230925 reis; linha telegraphica, reis 1:5170440, arredondamento, 99:700 reis.

Este lanço deve estar aberto á exploração antes de 1907.

A 1 hora e 35 minutos da tarde de 30 do corrente sahio de Campanhã a primeira machina destinada ao serviço de construcção do caminho de ferro da Regua a Villa Real.

O INTRANSIGENTE

CHAVES, 5 de outubro de 1905

Caminho de ferro

Dia 29 de setembro, á tarde, espalhou-se rapidamente a agradável noticia, de que tinha sido marcado dia para a arrematação do lance comprehendido entre a

Ponte das Varges e Pedras Salgadas.

O ex.^o sr. conselheiro Eduardo José Coelho, illustre ministro do reino, que com a maior solicitude tem tratado do nosso caminho de ferro, telegraphou á camara municipal e ao presidente da commissão da mensagem o seguinte:

« Marcado para o dia 6 de novembro arrematação caminho de ferro até Pedras Salgadas da respectiva empreitada.

O ministro do reino,

E. J. Coelho. »

As duas entidades, a que s. ex.^a se dirigiu, responderam pela seguinte fórma:

« Ex.^o Ministro do Reino

Lisboa.

Em nome do municipio agradecemos o novo e importantissimo impulso á construcção do nosso caminho de ferro, cuja realisacção ficará sendo devida aos decididos esforços de v. ex.^a, a quem os povos d'esta região sempre hão-de consagrar o mais vivo reconhecimento,

Pela commissão administrativa o presidente,

(a) *Annibal de Barros.* »

« Ex.^o Ministro do Reino,

Lisboa.

Agradecemos abertura arrematação empreitada caminho de ferro até Pedras Salgadas, novo altissimo benefício no melhoramento que todos os flavienses desejam e em que v. ex.^a tanto tem conseguido e ha-de brevemente realisar.

*General Maia.
Joaquim Coelho.
Antonio Machado.
Nicolau Mesquita.
Manoel Morato.* »

Associamos-nos com o maior jubilo ao reconhecimento tributado ao illustre ministro, que tão sollicitamente trata dos interesses communs d'esta terra, que lhe foi berço.

CHAVES, 9 de novembro de 1905

Caminho de ferro da Regua a Chaves

Foram ante hontem abertas na direcção do caminho de ferro do Minho e Douro as propostas para adjudicação da empreitada T da linha ferrea de Regua a Chaves. Concorreram oito pretendentes, dois dos quaes haviam feito o deposito em Lisboa. A proposta mais baixa era a do sr. José Antonio Fernandes Cannas, que se propoz tomar a empreitada pela importancia de 84:330\$000 reis. As outras propostas foram as seguintes: Manoel Joaquim Pereira da Silva, 84:990\$000 reis; Domingos Malvar Rodrigues, reis 87:800\$000; Lourenço Guedes Ferreira, 90:000\$000; Joaquim Ferreira d'Azavedo, 91:999\$000; Sebastião Oliveira D'amas, 93:500\$000; Victor Augusto Dourado, 94:880\$900; e Borges & Irmao, 97:900\$000 reis.

A adjudicação da empreitada, que depende do Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, comprehende a linha a effectuar do Ribeiro das Varges ás Pedras Salgadas. O empreiteiro deve começar o trabalho dentro dos primeiros trinta dias depois de assignado o contracto e concluí-lo no prazo de quinze mezes.

26 de novembro de 1905

Caminho de ferro

O nosso collega *O Flaviense*, julgando ser altamente prejudicial aos interesses da nossa terra o traçado do nosso caminho de ferro, que está em estudo, desde Pedras Salgadas até Vidago, faz um appêllo á Associação Commercial, para que esta, sem perda de tempo, discuta este assumpto e reclame, emquanto é tempo.

Bazeia o illustre collega as suas considerações em artigos escriptos a tal respeito por um seu collaborador, que é ao mesmo tempo um distinctissimo engenheiro.

Achamos inteiramente louvavel tal procedimento e secundamos o seu appêllo, para que a respeitavel associação, que conta no seu seio illustres membros, discuta e resolva o que melhor convenha aos seus interesses, que são tambem os da nossa terra.

Mais tarde não terão de que queixar-se.

A VOZ DE CHAVES

10 DE DEZEMBRO DE 1905

CAMINHO DE FERRO

Em Villa Real estiveram na ultima semana os engenheiros, srs. Povoas e Cabral, respectivamente director dos caminhos de ferro de Minho e Douro e chefe da construcção do da Regua a esta villa, que na companhia do sr. conselheiro Fernando de Souza, secretario do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, vieram em inspecção aos trabalhos da secção entre Regua e Villa Real.

Os illustres funcionarios na parte em que já estão assentes os carris, até Alvações do Corgo, utilisaram-se para o seu transporte da machina empregada na construcção, fazendo o percurso á razão de 30 kilometros por hora, velocidade que se julgava impossivel nos caminhos de ferro de curvas apertadas como as do nosso, o primeiro que entre nós as tem de 60 metros.

Parece que da vinda de s. ex.^{ta} resultou ficar assente que a inauguração da linha até Villa Real, será em 1.º de abril do proximo anno.

Congratulamo-nos com os habitantes da capital do nosso districto, a quem acompanhamos no seu sincero jubilo por verem, enfim, aproximar-se o dia da realisação das suas aspirações, em que tambem temos o nosso quinhão.

17 DE DEZEMBRO DE 1905

CAMINHO DE FERRO

A' estação da Alfandega do Porto chegaram 26 vagon «Bogi», de 9 metros de comprimento cada um e trabalhando sobre 8 rodas, os quaes são destinados ao transporte de mercadorias na linha da Regua a esta villa.

Depois de concluida a descarga, foram os alludidos vagon conduzidos para as officinas do Minho e Douro, em Campanhã, para se proceder á sua montagem, devendo, em janeiro proximo, vir para a Regua.

Tambem nas officinas do Minho e Douro se acaba de montar, estando promptas, duas machinas, sistema Compound, que trabalham em quatro cylindros, proprias para transitarem em via reduzida, e que se destinam igualmente a esta linha, devendo seguir para a Regua quando aos vagon.

O INTRANSIGENTE

, 20 de fevereiro de 1907

CHAVES, 16 de junho de 1907

Caminho de ferro

Progridem os trabalhos da linha ferrea de Villa Real a Pedras Salgadas.

Já se acha adjudicada a José Francisco da Silva & C.ª pela quantia de 16:147\$000 reis, a empreitada de balastragem e assentamento da via na secção de Villa Real a Pedras Salgadas, com a condição de que estes trabalhos deverão estar concluidos no dia 1 de julho proximo.

Para que o maior desenvolvimento seja possivel, parece que ha a ideia de effectuar os trabalhos referidos pelos dois extremos da secção, devendo para esse fim transportar-se para Pedras Salgadas uma locomotiva.

Para ultimar os estudos do traçado pelo Reigaz, entre Vidago e Pedras, encontra-se em Oura o engenheiro sr. Themudo, chefe da construcção da linha, com o pessoal sob as suas ordens.

CHAVES, 15 de julho de 1907

Linha ferrea de Villa Real ás Pedras Salgadas

O horario dos combotes a vigorar na linha da Regua ás Pedras Salgadas logo que seja aberto á exploração o troço comprehendido entre Villa Real e aquella estancia terminal, é o seguinte:

Ascendentes—Partida da Regoa ás 5,30 da manhã; chegada a Villa Real, ás 7,2, e ás Pedras Salgadas ás 9,29.

Partida da Regoa ás 12,20 da tarde; chegada a Villa Real, ás 7,2, e ás Pedras Salgadas ás 4,15.

Partida da Regoa ás 7,5 da tarde; chegada a Villa Real ás 8,37 e ás Pedras Salgadas ás 11 da noite.

Este comboio, ás quartas feiras e sabbados, effectua-se entre Villa Real e Pedras Salgadas, nos restantes dias só se effectua até Villa Real.

Descendentes—Partida das Pedras Salgadas ás 12,2 da madrugada; chegada a Villa Real ás 2,15 e á Regoa ás 3,55. Este comboio só se effectua ás quintas feiras e domingos.

Partida de Villa Real ás 4,50 da manhã; chegada á Regoa ás 6,23. Este comboio não se effectua ás quintas e domingos.

Partida das Pedras Salgadas ás 10,15 da manhã; chegada a Villa Real ás 12,28 e á Regoa ás 2,10 da tarde.

Partida das Pedras Salgadas ás 5 da tarde; chegada a Villa Real ás 7,13 e á Regoa ás 8,55.

O caminho de ferro

Em brevissimas semanas a viação accelerada deve estar na bella estancia das Pedras Salgadas, ficando a nossa terra a distancia relativamente pequena da via ferrea.

Como o *Intransigente* sempre tem demonstrado, o caminho de ferro é um altissimo beneficio para Chaves e só a sua vinda até esta villa satisfará uma importantissima necessidade.

Esta terra, servida pelo caminho de ferro, deve entrar definitivamente na civilisação e no progresso; porque, na verdade, ainda estamos muito na rotina, tendo aliás direito incontroverso de occupar um lugar distincto entre as primeiras localidades do paiz.

A fertilidade do nosso valle, porventura unica em Portugal, a cordura e docilidade dos habitantes do concelho, como o mostra a pouca frequencia de crimes repugnantes e até a salubridade da região, pois entre nós as epidemias se apparecem lá se retiram em breve pela mercê de Deus, tudo indica que Chaves pôde e deve ser uma terra de primeira ordem.

E julgamos absolutamente certo que essa cathogoria lha dará o caminho de ferro.

Sempre temos pugnado pela realisação d'esse importantissimo melhoramento, como, é de justiça dizer, o tem feito todos os nossos collegas loques, estes com maior brilho, é certo.

E de todos os esforços conjugados já resultou que a via ferrea avançou com relativa celeridade até Pedras Salgadas.

Seria grave injustiça esquecer o nome venerando do nosso mais illustre conterraneo, o ex.^{mo} sr. conselheiro Eduardo José Coelho, que, unicamente impulsionado pela dedicacão que vota a esta terra, deu um importantissimo impulso ao nosso caminho de ferro na sua ultima passagem pela pasta das obras publicas.

Em Chaves formou-se ha tempos uma commissão para tratar do nosso caminho de ferro, commissão que

nos parece ainda não estar dissolvida, e d'ella faziam parte tres dos principaes regeneradores flavieneses, e estes cavalheiros podem comprovar a decidida boa vontade do sr. conselheiro Eduardo José Coelho de dotar a nossa terra com a viação accelerada devendo-se unicamente a sua ex.^a a rapidez com que foi construida a linha desde Villa Real ás Pedras Salgadas. Mas depois de feita a dotação para os trabalhos de construcção até ás Pedras Salgadas, o poder central não tornou a mover-se pelo nosso caminho de ferro, pois nada ainda se fez desde que o ultimo ministerio progressista deixou os conselhos da corda.

Diz-se que ultimamente andou uma brigada d'estudos pelo Vidago, mas, segundo nos informam retirou sem nada fazer. Parece que vinha para resolver a magna questão do traçado pelo Reigaz ou por Loivos, mas não se decidiu, segundo se diz.

E assim estamos infelizmente!

Virá pelo Reigaz ou por Loivos o caminho de ferro.

That is the question!

E, como o caso é difficil, não se resolve e d'essa difficuldade resulta para Chaves a privação do seu principal melhoramento.

Ora é preciso que a nossa terra dê signaes de vida, se não quer ficar por muitos annos a ter o seu caminho de ferro em Pedras Salgadas. A linha é construida pelo Estado o qual deve querer obter d'ella o maior rendimento; é conhecido que só a conclusão do caminho de ferro da Regua a Chaves pôde dar um rendimento largamente compensador.

Portanto, é urgente reclamar junto dos poderes publicos a conclusão da linha ferrea. É um acto de justiça que a Chaves é legitimamente devido.

O *Intransigente* acompanhará do bom grado todo o movimento n'esse sentido, e está absolutamente seguro de que todos os seus collegas loques se dedicarão, como sempre, pelo engrandecimento de Chaves.

O Intransigente

25 de Maio de 1909

CAMINHO DE FERRO

Dizem-nos da Ribeira d'Oura:

A junta da Parochia e os principaes proprietarios d'Oura dirigiram ao Governo de S. Magestade uma representação concebida nos seguintes termos:

«Senhor:

Os abaixo assignados, habitantes da freguezia e povoação d'Oura, aldeia que fica no trajecto do Caminho de Ferro em construcção de Pedras Salgadas a Vidago, vem perante V. Magestade, muito respeitosamente, pedir que seja mandado estabelecer junto a esta sua terra um **apeadeiro de carga e descarga**.

Parace aos signatarios que direito lhes assiste e de justiça é que sejam attendidos n'esta sua pretensão.

Sustentam que esse **apeadeiro** poderá ser feito com insignificante dispendio de capital e sem prejuizo da tracção e exploração do Caminho de Ferro.

Adduzem ainda que com tal **apeadeiro** se não prejudicam interesses, antes se favorecem e se dá até commodidade a outras povoações aglomeradas. De facto, no primitivo traçado do Reigaz foi reconhecida a necessidade de que em Oura se construísse um **apeadeiro**. Depois, em consequencia d'uma representação (a primeira que teve a honra de chegar até V. Magestade) assignada por os habitantes e respectivas juntas de Parochia de Oura, de Loivos, de Selhariz, de S.^{ta} Leocadia, de Povoia de Agrações e de Valloura foi pela ex.^{ma} Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e pelo ex.^{mo} Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro determinado que em vez de **apeadeiro se fizesse em Oura uma estação de 4.^a classe**.

Pois, mais tarde, por haver sido approvada a actual variante entre Oura e Vidago, nem sequer uma paragem se concedeu á nossa terra—a unica que, n'esta linha, é de todo desatendida e abandonada! E com tudo, á povoação d'Oura assistem, tradicionalmente, direitos de supremacia entre as suas vizinhas por ser a mais antiga, uma das mais populosas, e ainda aquella que dá o nome á região dos conhecidos vinhos de meza da **Ribeira de Oura**. E, demais, se antes foi reconhecido que em Oura era precisa uma Estação, como é que hoje, ella se pode dispensar, quando a actual Estação de Vidago ainda se afastou mais de um kilometro d'aquellas outras povoações interessadas?!

— E' certo que Oura fica agora a pouco mais de 2 kilometros da Estação de Vidago, mas certo é tambem que

n'esta linha ha **apeadretros e até Estações que, entre si, pouco mais distam e até, para tão curtas distancias, se tem construido ramaes do Caminho de Ferro**.

Oura é em todo o trajecto da linha, em construcção, o ponto de mais facil e commodo accesso para as freguezias da Ribeira de Oura, atraz enumeradas.

Além d'isso, no rio Oura, existe, junto á povoação de Oura, uma solida ponte que dá a travessia para Loivos, um caminho publico que bastaria modificar (o que se torna muito facil e pouco dispendioso) para se converter em commoda estrada.

Loivos dista de Oura, approximadamente 5 kilometros, enquanto que a nova Estação de Vidago lhe fica, approximadamente, a 8 kilometros. E para mais, o **apeadeiro de Oura** poderá construir-se com insignificante despeza, apesar da linha passar n'esta povoação em pendente. Para isso bastará que, no ponto em que a variante principia, se continuasse o traçado antigo na extensão necessaria para as linhas que servissem o Apeadeiro, o qual viria a ficar justamente no mesmo local destinado á Estação de Oura pelo primitivo traçado. Assim, para a plataforma do Apeadeiro seriam aproveitadas as terras que necessariamente hão de sahir d'um grande corte proximo e que a não lhes dar esta applicação terão de ser abandonadas. Depois os comboios limitar-se-hão a fazer em Oura uma pequena manobra, semelhante, á que executam nas Estações, entrando nas linhas do Apeadeiro, para deixarem e tomarem passageiros ou carga, e sahindo logo, sem grande demora de horarios e sem prejuizo de maior para a tracção. O movimento de mercadorias e passageiros que affluiriam das povoações proximas justificaria plenamente esta insignificante demora.

Finalmente creem os signatarios que é esta uma solução que melhor satisfaria as povoações, acima referidas, por algumas das considerações já expostas e ainda por outras que nas representações anteriores, assignadas pelos habitantes dos mesmos povoados, foram explanadas. Frizaremos ainda que Loivos, a mais portante das povoações visinhas e á qual a maior parte das outras toem de convergir, fica a 5 kilometros de Oura e sensivelmente no mesmo plano.

—Com isto não querem os signatarios contrariar a construcção da **paragem ou apeadeiro** que é projectado ao kilometro 9, antes pelo contrario; todavia, desde já affirmam que este **apeadeiro** ao kilometro 9 não trará para Oura grandes vantagens e commodidades, visto que, apesar de lhe ficar a pouco mais de um kilometro, é tão grande a differença de nivel que só com sacrificio se torna acessivel. E se para Loivos e outras povoações esta **apeadeiro** ao kilometro 9 pode encurtar a distancia para passageiros, é mais que certo que só o Apeadeiro de Oura lhes daria o accesso fa-

cil a mercadorias e bagagens como os proprios interessados reconheceram e ainda reconhecerem.

Pelo exposto, os signatarios, conscios da justiça que lhes assiste,

Pedem a V. Magestade a Graça de serem attendidos n'esta sua pretensão.

E. R. M.^{os}

Seguem as assignaturas.

—Eis o que de mais sensacional ha a registrar-se cá pela parvonia. Como se vê claramente, a pretensão dos habitantes de Oura é justissima e a sua consecução seria indubitavelmente de um grande alcance material, um melhoramento não só para esta localidade, assente graciosamente no sopé do Reigaz, mas ainda para os demais povoados que lhe ficam proximos. Todavia, as supremas aspirações dos humildes, os seus hodos e as suas reclamações serão postas de parte, porque, desgraçadamente, hoje só nos **grandes** é que não são protergados direitos, só os olympicos toem o jus inconcusso á satisfação das suas ambições. Se a este mundo voltasse o romano Menenio Agrippa teria ensejo de ver desmentido na pratica o seu judicioso apologo —os membros revoltados contra o estomago, pois que, no seculo XX, vive-se bem apenas com o estomago e consideram-se os membros excrescencias despreziveis e abjectas.

E por aqui ficamos por hoje, desejando contudo que a representação dos filhos de Oura obtenha o resultado por elles apetecido.

Desejando a melhor saude aos leitores do «Intransigente» digo-lhes somente que

Ninguém é Zé.

O Intransigente

4 de Maio de 1909

Caminho de Ferro Dizem-nos d'Oura:

«Encontram-se bastante adelantados os trabalhos de terraplanagem, entre as localidades de Sabroso e Oura, devido à energia do empreiteiro sr. José Pereira e ao concurso dos pobres jornaleros do Douro, que, arrastados pela necessidade, vem buscar o que lhes é imprescindível à vida.

—Com pouca demora, acha-se entre nós o ex.^{mo} st. Eugenio, chefe de serviço Affonso Cabral, que, segundo nos informam, veio tratar quasi exclusivamente do apeadeiro, já approvedo pelo Conselho Superior, que deve ser construido no Monte das Pereiras, em beneficio de Villa do Conde e Epivos — povoações que, ha tempos, representaram para tal fim.

—Na proxima semana vão começar as fundações da estação do Vidago.

No proximo numero trataremos, com todos os pormenores, da construcção de este Caminho de Ferro.

N.

11 de Maio de 1909

Caminho de ferro

Dizem-nos da Ribeira d'Oura:

Continuam activamente as terraplanagens e obras d'arte, calculando-se já construida uma terça parte do lanço da linha ferro-viaria de Pedras Salgadas a Vidago. Entre esta ultima povoação e Oura apenas na semana passada foram encetados os trabalhos, não principiando á mais tempo em virtude de algumas difficuldades na expropriação — difficuldades que foram debeladas pela attitudo conciliadora do ex.^{mo} engenheiro sr. Freire Themedo, a quem nós felicitamos por tal motivo. Estamos certos de que a construcção esteja ultimada na proxima futura estação balnear, conforme o estabelecido no contracto de arrematação.

As fundações da estação de 2.^a classe de Vidago não começaram na semana passada como se julgava, devido a motivos

que desconhecemos; todavia, não podemos attribuil-os á falta de pessoal proletario, porque, felizmente, a media, segundo a estatística do ultimo mez, é de 600 homens.

E' incontestavel que a pittoresca povoação de Vidago, d'aqui a poucos annos, virá a ser uma das melhores estancias de verão do nosso paiz, e sobretudo se poder conseguir-se a construcção da linha ferrea do Valle do Tamega, cujos estudos já principiaram.

Vidago, queremos dizer—Vidago n.º 2, porque, para o futuro, todo o engraudecimento e prosperidade se hão de encontrar junto das fontes da Empresa, onde uma outra localidade, dominada pelo monumental hotel, em construcção, nascerá cheia de belleza e de seductoras paisagens.

—Consta-nos que os trabalhos de gabinete da construcção d'este caminho de ferro, até Chaves, já vão bastante adelantados e julgamos de toda a conveniencia que o commercio d'esta villa não descure os seus relevantes interesses, pedindo ao governo a mais breve continuacão d'este melhoramento.

N.

7 de junho de 1910

Caminho de ferro

Foram superiormente approvados os estudos do lanço de Vidago até Moura, cujo orçamento é de 144.000,50000 reis.

Quanto aos estudos de Moura a esta villa, segundo nos informam, já chegaram ás estancias competentes, dependendo a sua definitiva approvação dos estudos de Chaves á fronteira. O local para a ligacão da linha portugueza com a hespanhola será escolhido por engenheiros comissionados para esse fim por ambos os paizes.

13 de Julho de 1909

Linha ferrea da Regoa a Chaves

Foi declarada de utilidade publica urgente a expropriação de 5 parcelhas de terreno pertencentes a Luiz Maria Canavarro, Manuel Paulo Teixeira, Victor Teixeira, Alexandre, Joaquim e Francisco Teixeira, necessarias á construcção da variante de Oura a Vidago, no caminho de ferro da Regoa a Chaves.

N.

O CAMINHO DE FERRO

Já chegou ao Vidago a machina mensageira da civilisação, como alguém diria. Desde ha quasi um mez que o transporte, quer de passageiros, quer de mercadorias, é feito por via ferrea. Mais um passo está dado para a aquisição do por que Chaves ha tanto tempo e tão justamente suspira. Resta o ultimo a dar. Falta a construcção de Vidago a Chaves. E' precisamente a cauda do grande monstro, que pouco a pouco se tem vindo esfolando, que resta por esfolar. Ora, se é verdadeiro o dictado que nos ensina que o rabo é sempre o peor de esfolar, estamos necessariamente em face do mais custoso de esfolar. Estamos em face do rabo que por fatalidade nossa tem o predicado de ser bem comprido.

E' necessario, portanto, todo o nosso esforço para levar a cabo a empreza a que ha tanto tempo nos dedicamos. São necessarias todas as boas vontades reunidas numa só para levarmos de vencida aquillo a que muita gente ha-de pôr péas. A construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves tem-se feito por étapes. A primeira a realisar-se foi a da Regoa a Villa Real. Logo que ella se concluiu muitas e sérias apprehensões nos assaltaram, levando-nos a crêr que Villa Real faria os esforços para que alli estacionasse, por algum tempo que fosse, o caminho de ferro. Por felicidade nossa um poder mais alto se levantou, exigindo que elle continuasse apressado até Pedras Salgadas. Esse poder, como era natural, venceu nas suas exigencias.

Chegado, porém, a Pedras Salgadas, a companhia exploradora das suas aguas, havia de exigir por certo para beneficio das mesmas aguas, uma longa permanencia nessa estância. Uma outra, contudo, a que explora as do Vidago, não consentiria de bom humor um

tal atrazo para os seus lucros. Terrivel devia ter sido a contenda, mas felizmente para nós, mais uma vez, com a Empreza do Vidago, venciamos.

O caminho de ferro continuou e está chegado ao Vidago. Caso, porém, curioso e singular. O que hontem combatia do nosso lado, fazendo esforços para que o caminho de ferro seguisse sempre para a frente, é natural que hoje, depois de satisfeito, passe a combater em campo adverso, pondo em pratica toda a actividade para que elle estacione onde se encontra. Não é de estranhar que assim succeda. O homem é hoje, mais do que nunca, egoista. Não é de admirar, portanto, que os mesmos que hontem quebravam lanças para que o comboio sahisse de Pedras Salgadas, hoje depois d'elle chegado ao Vidago, as quebrem precisamente em sentido contrario.

A mesma Empreza deve, como as outras, ter certo interesse em que o *terminus* da linha por alli permaneça algum tempo. Para avolumar estes nossos receios, dizem-nos que já em Vidago se mandaram construir algumas casas para alojamento de machinas. Ora isto é symptomatico. Para assim se proceder deve por certo ter-se tido o conhecimento antecipado de que não é tão cêdo que a linha segue para diante. Não queremos ser pessimistas nem maus agoireiros e muito menos vis calumniadores. Costumamos sempre jogar com os factos. Em face de correr por ahi que não ha dinheiro para o proseguimento da linha e de se dizer também e, com anticipação da noticia, que foram feitas construcções de casas para abrigo de machinas que é costume fazer nas estações *terminas*, natural se torna o supormos que alguém de influencia, por certo, se ande moven-

do na sombra, embora ás claras o não faça, para que effectivamente não haja o dinheiro. O caminho de ferro parado no Vidago por um ou dois annos que fosse, dava-lhe sem duvida uma vida animadora e movimentada, que muito conviria á Empreza. Isto é indiscutivel. Não nos deixemos levar só por boas intenções e exijamos também boas acções.

Dinheiro para o proseguimento da linha faltou sempre, mórmente depois que ella sahio de Villa Real. Pois não obstante essa falta, elle sempre appareceu e a linha chegou ao Vidago. Será um caso curioso que só agora falte.

O REPUBLICANO

CAMINHO DE FERRO

A camara resolveu enviar novamente ao governo a representação pedida em nome dos povos do concelho, a conclusão do caminho de ferro. Se não fosse o caso de não ter havido sessão na quinta-feira, a representação teria sido seguido ao seu destino.

O momento é oportuno. Por um lado, Chaves, havendo dado o alto exemplo de civismo do 8 de julho, tem direito a uma prova de gratidão da República e da Nação. O governo não procederá bem se contrahisse um empréstimo exclusivamente destinado á construção do caminho de ferro do Vale do Sado. Essa uberrima região precisa, como o uberrimo planalto de Chaves e o rico planalto barrosão, dum caminho de ferro que a valorize e desenvolva. Mas condições há, de momento, que tornam urgentissima a necessidade do prolongamento do nosso caminho de ferro até Chaves.

A Espanha vai construir o seu caminho de ferro estratégico até Verin. A *Gaceta* já poz a concurso a sua construção. Os concorrentes não fallarão, porque atravessa a região feraz de Alhariz, as Limias e serve uma das estancias d'aguas mais afumadas da Península.

Os jornaes de Lisboa, sobretudo *A Capital*, têm-se referido ao assunto, clamando para ele não só as atenções do governo mas as atenções do publico.

É a hora de *esquerdistas e direitistas* pôrem completamente de banda as suas pretensões e os seus interesses. e de cada chavense se unir no propósito

único de dar a Chaves o indispensável caminho de ferro no mais curto prazo.

Seria excelente que, a reforçar a representação da Camara se organisasse uma grande comissão que fosse a Lisboa apresentar o pedido ao governo, em nome dos povos interessados, os quaes sovente clamam por justiça. A camara podia tomar essa iniciativa offiando ás camaras de Valpassos, Boticas e Montalegre e a todas as coletividades desses concelhos, e mais do nosso, no sentido falado.

Habituaados a ver deixar passar todas as ocasiões sem ninguem pensar em aproveitá-las, cremos bem que o alvitre será votado por todos ao desprezo, que aliás não merece.

Pois tempo era, e mais que tempo, de todos sacrificarmos um pouco do nosso proverbial comodismo, e tratarmos a serio, e com dedicação, dos interesses do concelho.

Tempo, e mais que tempo.

11 de agosto de 1912

CAMINHO DE FERRO

Sempre parece certo que o empréstimo ultimamente contratado é só destinado ao caminho de ferro do Vale do Sado e ao prolongamento do caminho de ferro do Sul e Sueste de Barreiros a Cacicilhas. Não é ainda a vez de se prolongar o nosso até Chaves.

Imaginámos que o 8 de julho obrigasse os governos a deitar as suas vistas para Chaves, e imaginámos que um governo republicano se empenharia por fazer em favor de Chaves aquilo que, afinal de contas, não é mais de que um acto de administração de evidente utilidade e proveito.

Eganámo-nos. Com magua e com tristeza verificamos que este canto de Portugal, apesar da enorme lição de civismo dada ao mundo no dia 8, continua a ser pelos poderes publicos sistematicamente lançada ao desprezo.

No parlamento hemos tratar do caso, e morde-nos a curiosidade de sabermos quaes os motivos por que no empréstimo se não incluíram mais os 303 contos indispensaveis para a viação acelerada chegar a Chaves. Parece que algem ha, que tudo manda na Republica, e que impede que a Chaves se faça qualquer beneficio.

Prometeram-nos fazer as obras do rio, que um engenheiro veio cá estudar e que achou absolutamente necessarias, dando inteira razão ás reclamações insistentes da Camara. O verão vai acabar, e porisso as obras não se farão.

Prometeram-nos o caminho de ferro, de que um

comesinho critério, um caseiro critério administrativo aconselha e impõe a conclusão immediata. Afinal, teremos ainda de gritar no Parlamento para que justiça se faça a esta desgraçada, e sempre nobre e leal terra, e os nossos gritos acaso se perderão mais uma vez no ar.

Como é que o desalento não ha-de invadir as almas mais afeitas á luta, se as reclamações mais justas e mais justificadas são postas de parte com uma leviandade que espanta e com uma sencerimonia que revolta?

É preciso que os governos abram os olhos, alarguem as vistas miopes e estabicas até Chaves.

Ou será realmente uma questão de birra?

18 de agosto de 1912

O REPUBLICANO

Venha o Caminho de Ferro!

Estiveram em Chaves, na última semana, os engenheiros portugueses e espanhóis encarregados de estudar o ponto de junção, na fronteira, da linha portuguesa e da linha espanhola.

Não sabemos o que se resolveu, e tudo quanto se diga são sómente presunções mais ou menos legítimas. Ao *Oito de Julho* constou que fôra resolvido que a estação da vila ficasse nas proximidades de S. Bento; e, em virtude dessa notícia ou por outras informações, quatro vereadores reuniram logo e deliberaram representar ao ministro do fomento para que se adote o traçado da margem direita do Tamega.

A questão está, nestas alturas, por de mais debatida e esclarecida. Entendemos que, neste momento, nos devemos todos juntar sob esta bandeira—**VENHA O CAMINHO DE FERRO!** Estamos a resuscitar a velha luta de esquerdistas e direitistas é tudo quanto ha de mais inconveniente.

A nossa opinião é sabida:—somos pelo traçado da margem direita. Reputamos um desastre a estação na veiga, por varios e muitos motivos, que estão por de mais expendidos.

Mas—**VENHA O CAMINHO DE FERRO!** Pela margem esquerda? Pela margem direita? Hoje essa questão

já não apasiona a opinião publica. Apasiona sómente os individuos pessoal e directamente beneficiados com um ou outro traçado.

E é verdadeiramente o caso de tres dos quatro vereadores, dois efectivos e dois substitutos, que se reuniram na quinta-feira para a camara representar no sentido de o caminho de ferro vir pela margem direita. Os quatro vereadores são os srs. Francisco Cachapuz, José Mesquita, Bernardino Jacinto de Moraes e Luiz Reis. Os tres primeiros são proprietarios na margem direita, directa e pessoalmente interessados em que se adote o traçado por essa margem. Com a agravante de que o snr. Moraes não costuma ir ás sêssões, e foi agora, adodado, defender os seus interesses, o que não pode deixar de ser reparavel, embora, no caso, os seus interesses coincidam com os interesses da vila e concelho.

Desejamos que o traçado adotado seja o da margem direita, porque é o mais conforme ás condições do desenvolvimento e progresso de Chaves e ás necessidades do concelho e dos concelhos de Boticas e Montalegre. Mas não queremos mais pugnas sobre o assunto, nem nos parece que haja qualquer conveniencia em reacendel-as.

VENHA O CAMINHO DE FERRO!

CAMINHO DE FERRO

A Administração dos Caminhos de Ferro Portuguezes mandou a esta vila uma comissão de engenheiros receber outra comissão de engenheiros hespanhoes, que aqui reuniram num dos ultimos dias, para resolverem acerca do Entroncamento na Raia, das duas linhas: Orense á fronteira e Regoa á fronteira, ou seja Vidago á fronteira, ha muitos anos em projecto, construções duma instante necessidade e da maxima importancia para Chaves, seu concelho e concelhos vizinhos.

A noticia espallhou-se rapidamente, sendo recebida com contentamento na presunção de que em breve os trabalhos serão adjudicados.

Estamos convencidos de que assim succederá e confiados em que o nosso caminho de ferro será subordinado a um criterio digno e imparcial, como o exigem os interesses geraes a que devem sugoitar-se as linhas ferreas.

O interesse pessoal que certos influentes nos ultimos tempos da monarchia ousaram sonhar numa variante exquisita, num desvio fantastico, que obrigaria á deslocação do meio vital da nossa terra, a uma construção alongada e dispendiosa que não servia 70 % da população concelhia.—Não será apoiado pela Republica.

O escandalo fungava qua o desvio era necessario em virtude do terreno do nosso vale, numa planicie que oferece a reta mais admiravel das linhas ferreas do país, construção barata sem obras d'arte, e, todas as vantagens locais e geraes como é sabido; ser pantanoso e sujeito a inundações.

A fenomenal cheia de 909, inundando parte da nossa veiga, que atingiu varias cidades da Europa, que poderá não repetir-se nestas meias duxia de seculos mais proximos, foi o ponto de mira dos defensores da citada variante.

Os legitimos protestos que então se levantaram, estão na mente de todos, razão sufficiente para confiar em que o nosso caminho de ferro siga o rumo do velho projecto, que por todas as circunstancias, se impõe á satisfação publica como o mais util.

Embora isto custe ao nosso querido director—eis a verdade.

R.

INTERESSES REGIONAIS

CAMINHO DE FERRO

A necessidade da ligação de Vidago a Chaves e a fronteira.

Chaves, 29.—A principal preocupação do povo de Chaves e seu concelho, é o desejo da immediata conclusão do caminho de ferro de Vidago a Chaves e á fronteira, melhoramento de instante conveniencia que muito contribuirá para o engrandecimento desta terra e beneficio dos concelhos de Boticas, Montalegre, Valpassos e Vinhães, que o actual governo está empenhado em levar a cabo.

Boticas e Montalegre e povoados do concelho de Chaves, situados na margem direita do Tamega, já beneficiados com a estação de Vidago, ficam excelentemente servidos por esta e a projectada estação de Moure.

A estação de Chaves, indicada na embocadura da vila, onde bifurcam seis estradas e caminhos ruraes, não só proporciona altos beneficios no centro mais vitalizado de que se acerca, como concorre para o engrandecimento local e geral, servindo bem a maioria da população concelhia que se destaca na margem esquerda do Tamega, seis e sete vezes mais numerosa e rica que a população da margem direita com vantagem aos concelhos de Valpassos e Vinhais, de cujos concelhos esta terra tem muito a esperar em transações commerciaes.

Temos depois os apeadeiros a estação terminus, da fronteira internacional, que tambem se prestam a servir uma grande área que aproveita aos povoados das duas margens facilitando com umas centenas de metros de estrada, ligação com as Aguas de Vila-pello da Raia, ainda por explorar mas já adjudicadas e em vias de breve exploração.

Estamos fazendo juizo pelo antigo projecto repetidas vezes estudado em situações diferentes, em varias epochas que abrangem dezenas de anos, por diferentes technicos, que criteriosamente á porfia, enveredaram pela margem esquerda do Tamega, sem notaveis desvios, concluindo todos por ver nesta margem o traçado mais convenient aos interesses locais e gerais que ao que se diz vai em breve ser um facto.

Sem sermos perito na materia, o traçada pela margem esquerda do Tamega, corta por terrenos abertos que permitem o embaratamento da construção, dispensa obras de arte, oferece uma linha admiravel que será das primeiras nas linhas ferreas portuguezas e uma excelente impressão.

A par das incontestaveis vantagens serve bem as populações mais densas, condição a que devem suscitar-se os caminhos de ferro, reunindo portanto o util ao agradável.

São prova do que afirmamos, as varias representações que camaras e povo deste concelho tem dirigido aos altos poderes, protestando contra a variante estudada ha quatro anos pela margem direita, desde Moure, que interesses pessoais pretenderam, attribuindo estar sujeita a inundações a nossa veiga, onde o primitivo estudo encaminha a estação de Chaves, citando-se para o caso, a fenomenal cheia de 1909 que atingiu efectivamente parte da veiga, como atingiu grandes cidades por esse mundo de Cristo fóra, que poderá não repetir-se em muito secos, se bem que nessa occasião já

existisse o caminho de ferro não teria sido impedido de circular com a referida enchente...

Com o veu das inundações, pretendia-se isolar a estação de Chaves para fóra da vila, em determinada quinta, sem atenção pelos interesses publicos, obrigando á deslocação dos centros mais vitalizados da nossa terra, a expropriação de terrenos fechados, cárros e acidentados, a curvas e contra-curvas, a pontes dispendiosas e a um aumento de percurso de cerca de sete quilometros; o que revoltou a maioria da população.

A primeira representação então dirigida aos altos poderes ainda da monarchia, pela Camara de Chaves, presidida por Anibal de Barros antigo republicano, que gosou das melhores simpatias, não só solicitou a preferencia do caminho de ferro pela margem esquerda do Tamega, contra que ninguém havia protestado por ser o mais conveniente e vantajoso em geral, como pedia outro melhoramento deveras apreciavel que nos proporcionaria, realiado, disfrutar do centro da vila, bulicio na estação do caminho de ferro e vice-versa. *Uma avenida de serviço que ligasse a estação com o recto prolongamento do cimo da ponte romana.* Avenida que ainda as obras publicas mandaram estudar.

Os habitantes do concelho por sua vez dirigiram varias representações firmadas por milhares de assinaturas que protestavam contra a variante que conduzia a linha para a margem direita, reclamando a linha pela margem esquerda e justiça para a população dessa margem meia duzia de vezes mais numerosa que a população da margem direita.

Na imprensa local estabelecense uma verdadeira campanha de protesto contra a pretendida variante, assunto tratado com fundo conhecimento por abalisados da maior respeitabilidade.

No novo regimen tambem a Camara aclamada no glorioso outubro de 910, dirigiu varias representações solicitando o caminho de ferro e a dotação para a apetecivel avenida—um dos maiores beneficios que a republica prestaria a Chaves, pouco dispendioso relativamente, mas dum valor consideravel. Com esta avenida transformar-se ia o centro commercial da Madalena, onde teriam de ser expropriados alguns predios de pequeno valor, só dum lado da rua do mesmo nome, o que daria á vila de Chaves com o conjunto do grandioso jardim publico e estação do caminho de ferro, uma estrada de cidade com aspecto de foz admiravel.

Na ultima representação do povo do concelho firmada tambem por milhares de assinaturas, foi pedida a conclusão da linha de Vidago á fronteira e a citada avenida pelo réto prolongamento do eixo da ponte romana. Está por demais demonstrada a conveniencia do traçado que conyem a Chaves, seu concelho e concelhos visinhos, o que de resto está reconhecido, sobejamente pelos competentes incumbidos de colaborar em trabalhos de taaucha amplitude.

—Ultimamente estiveram entre nós duas comissões de engenheiros portuguezes e espanhoes, para analisarem e resolverem a junção da nossa liuha com a linha espanhola de Orense, na fronteira.

Os technicos decidiram sem duvida conforme com o seu critério justo e imparcial na adopção da construção mais vantajosa e economica.

Do resultado não se fez publico. O que se sabe é que após a retirada dos engenheiros, houve

significativas demonstrações de desgurado por parte dos esperangados na pretendida variante, tanto assim que quatro vereadores da Camara, proprietarios na margem direita, se prestaram de encontro a deliberações anteriores, a assinar uma representação dirigida ao ministro do fomento reclamando a pitoresca variante!

Não lhe mereceram confiança os engenheiros incumbidos da especial missão a Chaves que estamos convencidos procederam como o exige a boa razão e o são critério de s. ex.^{aa} a favor dos interesses gerais e do tesouro, atendendo a que os interesses duma região estão acima do interesse de meia duzia de cidadãos. Nem outro podia ser o procedimento da illustre comissão.

Resta agora que o ex.^{mo} ministro do fomento, providencie na rapida ajudecação e determino para mais rapidamente termos o caminho do ferro em Chaves, a construção simultanea pelos dois extremos.—M.

(D'A Montanha).

Caminho de ferro de Vidago a Chaves

Foi expedido o seguinte telegrama:

«Ex.^{mo} Ministro do Fomento—Lisboa—Tendo-se comprovado o termo em assemblea geral, que presidente Associação Comarcial esta vila se dirigiu em telegrama e representações, sem conhecimento dos socios e membros da direcção aos poderes constituídos, pedindo que caminho de ferro siga determinada trajetoria, querendo assim, a ocultas, impedir livre orientação dos technicos, no intuito manifesto de defender interesses pessoais, vem por isso protestar perante V. Ex.^a pedindo preavilega honestidade e criterio científico da engenharia fundado no estudo e na observação.—Manuel Antonio Rodrigues, socio da Associação Comarcial e membro da Comissão Municipal Administrativa»

27 de maio de 1913

Caminho de ferro

O artigo que sahio no ultimo numero d'O Republicano, assinado R., e na 2.^a pagina, foi composto e publicado sem conhecimento nem consentimento do director deste jornal, a quem profundamente desgadou.

O REPUBLICANO

22 de março de 1914

CAMINHO DE FERRO

Os sonhadores da variata pe-
na margem direita, cujos intuitos
se atravessaram a especulação pes-
sual, convencidos de que a razão
e a força e de que não pode me-
diar a corrupção escancarada, já
se não atrevem a reatar novas
arremetidas.

A respeito do nosso caminho
de ferro, diziam há dias no seu
seio, sabe Deus com que ganas:
Afinal prevalecerá o primitivo tra-
çado pela margem esquerda do
Tamega, em virtude da conferên-
cia há tempos entre engenheiros
portuguezes e espanhols que de
modo designaram o ponto de
junção na fronteira, preferindo es-
ta direita.

Mas diziam ainda:
A estação ficará situada no
Campo da Roda, por ser a cota
mais elevada do vale, isenta de
inundações.

Demais sabem eles que o pri-
mitivo traçado assenta a esta-
ção de Chaves ali em S. Bento,
perpendicular á ponte romana so-
bre o Tamega, servida por uma
avenida no recto prolongamento
do eixo da referida ponte a enri-
quecer e a embelezar a nossa
terra.

Sabem que para essa avenida
está indicada a arteria principal
ou o braço de estrada nacional
que vai á fronteira e Vinhaes em
que bifurcam na embocadura da
vila mais sete estradas diferentes
com muitas ramificações de cam-
inhos para numerosas povoa-
ções deste e outros concelhos.

E' que os maduros ainda va-
riam...

A saída que agora tiveram
Campo da Roda e inundações, é
um pequenino trucl...

Felizmente já mudaram os ven-
tos.

A conferencia ponderada dos
abalisados technicos que superin-
tenderam no julgamento da cam-
panha levantada ao nosso cam-
inho de ferro submetida a obser-
vações collidas de visu, as resolu-
ções acatadas pelo illustre te-
cnico a quem está afeta a linha
de Vidago a Chaves e á fronteira,
todos por demais precavidos do
jogo de interesses pessoases que
se planeavam asseguram o recto
o cumprimento da missão estabe-
lecida. A mais vantajosa aos in-
teresses locais e geraes.

Relembrando um pouco o
quanto foram ousados os inven-
tores da variante, do que resul-
tou entrar o proseguimento do
apetecido caminho de ferro, diga-
mos:

Toda a gente sabe que S. Ben-
to só foi inundado por essa feno-

menal cheia de 1909 que poderá
não repetir-se por muitas cente-
nas de anos.

Que essa grande cheia não che-
gou a cobrir o pavimento terreo
de alguns predios ali existentes
nem impediria de circular o cam-
inho de ferro se a esse tempo
já estivesse construido e em ex-
ploração.

A campanha dos variantes desa-
vergonhada e falida, foi sempre
baseada em falsas afirmações.

Aqueles pandegos não tinham
em nenhuma consideração a logi-
ca de que os caminhos de ferro se
construem para servirem as pu-
pulações mais densas.

O uberrimo solo do concelho
que se regista na margem esquer-
da do Tamega, seis a sete vezes
mais numerosa em população que
a margem direita e o dos impor-
tantes concelhos de Valpassos e Vi-
nhaes, não se aperceberiam dos
beneficios que lhe pode prestar o
grandioso melhoramento.

Eles, os variantes, só defendiam
a margem direita, que o mais que
produz é carqueja, já bem ser-
vida com as estações de Vidago e
Moure, pelos cobres de ex-
propriações que almejavam. Coisa
nenhuma os vexava.

Assim a estação de Chaves que
por todas as razões deve ficar o
mais proxima do centro com-
ercial, iria para muito longe nas tra-
zeiras da vila.

Os lavradores que tives-
sem de transportar generos ao
comboio ou de efetuar carre-
gamentos, furtar-se-hiam de atra-
vesar o nosso povoado preferindo
as estações de Vila Verde e Bo-
beda.

A variante dos variantes a ne-
nhum titulo vantajosa, obrigava
a um aumento de sete quilome-
tros desde Moure á fronteira, a
grandes obras d'arte, a curvas e
contra curvas por terrenos fecha-
dos e acidentados, obrigando a
um aumento de despecho de 200
contos segundo os calculos com-
paratos com o dispendio da linha
pelo vale.

Esta campanha de interesses
pessoaes que produziu viva indi-
gnação no concelho e concelhos
vizinhos, foi liquidada pela Re-
publica.

Para isso foi incumbida uma
comissão de probos e competen-
tes engenheiros que examinando
com precisão os varios estudos e
que se tinha procedido e atende-
do aos interesses locais e geraes
desta região, e aos interesses
do Estado, resolveu por bem
aprovar o estudo primitivo.

Embora essa illustre comissão
se mostrasse reservada em divul-
gar a solução, concluiu-se des-
de logo que assim tinha de ser

CAMINHO DE FERRO

Ha interesses publicos que
por muito que se tenham dis-
cutido e analisado, nunca é
de mais encarecel-os e repe-
til-os.

Queremos referir-nos á
avenida de serviço dentre o
meio comercial mais vitali-
sado da localidade, á estação
de S. Bento, objeto da maior
importancia local.

Se ha fortes razões para
rejubilar da diretriz pela mar-
gem esquerda do Tamega,
aprovada, por ser a que me-
lhor serve os interesses lo-
caes e geraes; a estação de
Chaves ligada por uma ave-
nida ao centro da vila, dá-
nos motivo para infinito con-
tentamento.

O effeito dessa avenida a
partir do reto prolongamen-
to do eixo da ponte romana,
é grandioso.

Ela está quasi criada, fal-
tando apenas a expropriação
de alguns predios de peque-
no valor e o levantamento
de nivel da rua da Madale-
na.

Ladeada pelo monum-
ental jardim publico, vasto com-
ercio da Madalena e bifur-
cada por sete estradas que
rematam na embocadura de
Chaves, proporcionando-nos
admirar do coração da vila,
o bulicio da estação, assegura-
nos um dos mais ricos me-
lhoramentos de destaque na
nossa terra.

O que falta saber e o que
nos chamou ao «Republica-
no», imparcial defensor dos
interesses publicos, é se os
ex.ºs technicos nos estudos
isolados da linha e da aveni-
da a que procederam em di-
ferentes anos, em varios pe-
rindo, por determinação das
direções: caminhos de ferro
e obras publicas, tiveram ou
não em vista o objetivo de
conjugarem a estação e a ave-
nida perpendicularmente á
ponte.

A boa estetica e a boa
prespetiva, exigem a estação
perpendicular á ponte roma-
na, cujo lapso não admira se
tivesse dado devido ao ex-
posto. A verdade é que fican-
do perpendicular a esta-ção

com a ponte, isso não impe-
dirá de realizar a grande re-
ta da linha no vale, que a
engenharia classifica de uma
das mais extensas e lindas
nas linhas ferreas do nosso
paiz.

A linha no vale, cortando
por terrenos abertos e por-
tanto baratos, presta-se a
respeitar a conjugação per-
pendicular a que nos vimos
referindo sem prejuizo do as-
peto geral que se antevê ad-
miravel.

Como o assunto está ago-
ra confiado ao ex.º enge-
nheiro sr. Camossa Pinto, que
gosa no meio tecnico e so-
cial, de respeitavel conceito,
ousamos solicitar a s. ex.ª
as devidas providencias a fa-
vor desta grande e reconhe-
cida utilidade; caso não te-
nha sido prevista.

Uma outra coisa solicitamos
a s. ex.ª: dotar a construção
da almejada avenida na
construção da linha, para que
essa obra que o municipio não
pode realizar, embora de pe-
queno dispendio, tenha ime-
diata efetivação. O povo re-
publicano de Chaves, pelo
seu heroismo de 7 e 8 de ju-
lho, bem merece da Repu-
blica o beneficio deste en-
grandecimento que o gover-
no, estamos certos, agrada-
velmente sancionará.

Que o ex.º snr. Camossa
se amercie de nós concor-
rendo com o seu esforço e
boa vontade para resolver a
mais benefica parcela que a
á vila de Chaves proporcio-
na o caminho de ferro da
Regoa á fronteira.

A importancia formidavel
d'esta obra transformará a
Madalena no aformoseamen-
to de que carece distribu-
ndo a toda a antiga e nobre
vila de Chaves, que valorisa-
rá em toda a sua latitude,
um surpreendente aspeto de
beleza que o seu povo e vi-
sitantes muito se honrarão
de admirar.

M.

REPUBLICANO

Caminho de ferro de Vidago a Chaves e á fronteira

Os diarios dos últimos dias ocupando-se do nosso caminho de ferro davam a seguinte nota officiosa:

«Os governos de Hespanha e de Portugal concordaram com o parecer dos delegados dos dois países sobre a escôlha do ponto da fronteira mais conveniente para a passagem do caminho de ferro Orense—Verin—Chaves. Ha, porem, ainda um ponto a estudar: O local extremo da linha e da estação internacional do lado de Hespanha e a ligação por dupla via, das linhas dos dois países. A resolução deste assunto não se fará esperar, atendendo á importancia e urgencia daquela construção.»

Tal noticia parece ter sido feita para varrer com os *variantes* sobretudo na parte em que diz:

«Há, porem, ainda um ponto a estudar:»

«O local extremo da linha etc.»

Porque a verdade é que «*Os governos de Hespanha e de Portugal concordaram com o parecer dos delegados dos dois países sobre a escolha do ponto da fronteira mais conveniente para a passagem do caminho de ferro Orense—Verin—Chaves.*»

?!...

Não podem vingar novas arremetidas de especuladores que pretendiam a estação de Chaves em determinada quinta, obrigando a uma variante dispendiosissima desnecessaria e desvantajosa, sem nenhuma considera-

ção pelo interesse publico local e rural e economia do tesouro, mas ambicionando muito dinheiro que esperavam auferir das expropriações.

A Republica não se afastará do parecer apresentado pelos seus dignos delegados, que, cautelosamente e criteriosamente, com imparcialidade, se incumbiram de solucionar o escandalo que tentou levar-se a cabo nos tempos ominosos.

Impunha-se a necessidade de atender aos beneficios locais e concehios, interesses do Estado e conveniencias geraes, a que devem obedecer obras de vulto como são as do caminho de ferro, e outro fim não teve a especial missão de que conscienciosamente se houveram os comisionados tecnicos.

E' esta reparação aos direitos desta região, tão insistentemente reclamados pela massa publica, uma das boas obras praticadas pelo actual regimen, fiquem certos.

Todas as vantagens e conveniencias do importantissimo melhoramento em que estão de accordo os governos dos dois países irmãos, serão respeitadas e simpaticamente acatadas pelas populações que regosijam de ver fazer-se-lhes justiça.

A este proposito informamos os nossos leitores de que proseguem os estudos de reconhecimento do projeto de Moura á fronteira e que o governo está empenhado em proporcionar-nos o apetecido melhoramento de garantido futuro, den-

tro do mais curto praso de tempo.

Tambem o troço em construção de Vidago a Moura, de que é empreiteiro o nosso amigo snr. Antonio Pereira de Faria, continua com grande aproveitamento.

M.

CHAVES, 5 de abril de 1914

O FLAVIENSE

CAMINHO DE FERRO

A Associação comercial desta vila, que em regra passa a sua vida num doce sono de indiferença por todos os interesses locais, despertou agora por um momento para pedir ao governo a urgente continuação das obras do nosso caminho de ferro. Não temos senão que felicitar a por esse benéfico acordar.

O sr. dr. Nunes da Ponte, o velho e austero republicano que neste ministério sobraça a pasta do fomento, respondeu imediatamente que apenas aguarda a recepção dos estudos do troço de Moura e Chaves para ordenar a continuação das obras.

Os estudos que o illustre ministro aguarda são naturalmente os que hão de servir para comparar as condições técnicas e económicas dos dois traçados da linha, entre Moura e Chaves, pois que, como se sabe, longos anos se tem passado sem que as estações competentes tenham ainda querido ou podido resolver a velha questão da directriz daquelle troço da via ferrea, que uns querem pela margem esquerda e outros pela margem direita do Tamega.

Não é nosso intuito reavivar agora a discussão do magno assunto que tanto tem apaixonado varios grupos da nossa terra.

Completamente esgotado pelo muito que foi debatido, com larga copia de argumentos pró e contra, a sua renovação tornar-se-hia fastidiosa. E tendo-se dito alem disso, que a questão do traçado *por baixo* ou *por cima* é a unica causa de ter sido protelada a conclusão do caminho de ferro, nós não queremos que tal acusação sobre nós se lance.

Sobre o assunto temos desde longa data opinião assente, opinião que não traduz um capricho nem

nasce de qualquer interesse bairrista, mas que pelo contrario, se funda em um estudo ponderado da questão, tendo em vista interesses geraes de natureza vária, os quaes devem sempre sobrepôr-se se a considerações particularistas, que em geral só um lado restricto do problema vêem e só atendem a pequenas conveniências do presente, cêrros obstinadamente os olhos ás conveniências mais importantes do futuro.

Chaves tem sido sempre uma terra infeliz nas suas relações com o poder central, principalmente por nunca ter havido um criterio seguro a orientar taes relações, de modo que as pretensões justas da localidade fossem apresentadas em condições de poder haver sequencia na sua realisação.

Entregues os interesses da vila e do concelho ás conveniências partidarias, o pedido de uma das facções dominantes é invariavelmente contrariado pelo da facção que no mando lhe succede.

A consequencia natural é o adiamento.

Nesta questão do caminho de ferro, o facciosismo local lançou a duvida e a confusão nas estações superiores de que depende a resolução definitiva.

O remedio unico seria resolver o assunto pondo de parte os politicos locais, visto estar já reconhecido que não são capazes de se entenderem.

Mas qual é o governo partidario que das influencias eleiçoerias tem força para se libertar?

Poderá o actual governo, pela sua feição extrapartidaria, resolver em fim a questão?

A resposta do sr. ministro do fomento á Associação Comercial dá-nos essa esperanza. Oxalá ela

não seja mais uma vez ilúdida.

Pela margem direita ou pela margem esquerda, o que urge é que o nosso caminho de ferro se conclua.

Diz-se que afinal a directriz escolhida será a da margem esquerda e aponta-se como principal razão a escolha já feita do ponto da fronteira em que a nossa linha hade ligar com a de Verim.

Essa combinação com o governo hespanhol, se é que já está definitivamente feita, foi, em nossa opinião, um erro, porque sómente se atenderam as conveniências do paiz visinho, postas de parte as da nossa região, que são com o traçado da margem esquerda altamente prejudicadas.

Mas venha a linha pela margem esquerda, já que os que podem assim o querem e nesse erro teimosamente insistem.

Não virá longe a data em que todos os flavieneses, todos, incluindo mesmo os que agora com tanta ancia querem o caminho de ferro pela veiga, hão de lamentar essa irremediavel loucura.

Mas venha pela veiga, visto que os tristes fados da nossa terra tem de cumprir-se.

O que é indispensavel é que esse melhoramento regional seja sem demora um facto.

De promessas e de esperanças estamos nós fartissimos.

A Associação comercial pedindo a conclusão do caminho de ferro sem se mostrar partidaria deste ou daquelle traçado, não zelou talvez convenientemente os interesses do commercio local, mas instou pela satisfação urgente de uma necessidade publica em que todos os flavieneses estão interessados.

O seu acto merece elogioso registó e nós fazemos sinceros votos para que ela não adormeça de novo, pois que as associações commerciaes, representando a classe mais directamente interessada em

todas as medidas do fomento local, devem estar sempre vigilantes e prontos a intervir para que as conveniências publicas não possam ser preteridas, como tem sucedido, pelos interesses de facção.

7 DE MARÇO DE 1915

Caminho de ferro

Uma brigada de trabalhadores está já procedendo ao restabelecimento do traçado do troço do caminho de ferro entre Moura e Chaves pela margem direita do Tamega, vindo já a piquetagem para cá da povoação de Curalha.

Este preliminar da construção deve, pois, estar concluido dentro de poucos dias, sendo natural que desde logo comencem as expropriações da faixa

de terreno em que a linha ha de assentar.

Emfim! A nossa aspiração de tantos anos começa a realisar-se. Os flavieneses nunca esquecerão o grande beneficio que ficam devendo ao illustre ministro do fomento, sr. dr. Manuel Monteiro, que se tem mostrado verdadeiramente empenhado em levar a cabo sem demora a realisação do importante melhoramento que esta região debalde pediu a todos os seus antecessores.

U P'LA V LENSE

CHAVES, DE 18 ABRIL DE 1915

VIDAGO A CHAVES

Sob este titulo dei noticia minuciosa, na *Gazeta* de 1 de abril de 1910, do projecto do primeiro lanço deste ultimo troço da linha do Corgo, compreendido entre Vidago e Moure e actualmente em construcção adiantada.

Ao mesmo tempo referia-me, á questão já então candente, da escolha da margem em que devia ser colocada a estação de Chaves e por tanto da que devia seguir o traçado entre Moure e a fronteira.

Seguindo sempre a margem esquerda e construindo a estação na veiga em frente da ponte, evitavam-se duas pontes sobre o Tamega e serviam-se melhor as povoações da região que demora a nascente de Chaves. As inundações do inverno de 1909 tinham porém atingido proporções taes que cobriram o local escolhido para a estação cortando as communicações com a vila. Passando pois a linha para a margem direita, seria levada por terrenos enxutos e de menor valor, para deixar a estação em terreno ao abrigo de inundações e propício á futura expansão de Chaves.

Em seguida a linha procuraria, proximo da fronteira, local para transpôr novamente o Tamega, afim de entrar em Hespanha pelo ponto que fosse determinado e que ao tempo se não achava escolhido. Promovi então, no exercicio das minhas funções officiaes, que se nomeasse a comissão internacional tecnica para fixar esse ponto de passagem.

Ficava pois a Administração habilitada, com o lanço de Vidago a Moure, na extensão de 9500 metros, a proseguir a construcção, enquanto se asentava definitivamente na directriz entre Moure e a fronteira.

A esse tempo extremavam-se em Chaves os campos de *direttistas* e *es-*

querdistas, em pugna não menos violenta que as guerras do *Alecrim* e *Mangerona* e não sendo estranhas ás preferencias as paixões politicas do tempo e a competição de influencias pessoases.

Sendo axiomatica a conveniencia do estudo completo das varias soluções de um problema de traçado, determinou avisadamente a Administração que se estudassem as duas hipoteses.

Na *Gazeta* de 16 de março de 1911 reproduzi os topicos do projecto apresentado pela direcção do Minho e Douro, que escolhera a margem direita com decidida preferencia, acompanhando-o apenas de um perfil de reconhecimento pela esquerda, e enumerando as razões que haviam determinado a sua escolha.

Como atraz referi, a cheia de 1909 mostrara que a agua atingira 1^m,5 de altura no local da estação, segundo o traçado da margem esquerda.

Haverá pois que construi-la em aterro de vasta superficie, sobre terrenos de aluvião, o que encareceria sobre modo as respectivas edificações. Era julgado por isso o local pouco asado para o futuro aumento da vila, que teria naturalmente a estação por centro da sua expansão.

O local da margem direita prestava-se ao delineamento do novo bairro em terreno excelente para construcções, preferivel sob todos os pontos de vista ao do bairro da Madalena. Desfavoreciam-se as povoações da margem esquerda, mas o acrescimo do percurso não era grande e, em compensação, as relações commerciaes com a vila eram favorecidas pelo movimento da estação.

O conjuncto de razões apresentadas era de ponderar e impressionava mesmo os que até então estavam, como eu, convencidos de que a natural solução era o seguimento ininterrupto da margem esquerda.

Findava pois o meu artigo com a seguinte reflexão:

«E' indubitavel que para a vila de Chaves propriamente dita e nos termos em que o plano de communicações está previsto, é mais conveniente a estação na margem direita.

As considerações de salubridade, de fundações baratas, de preservação das cheias, são de capital importancia, contrapesando o excesso do percurso para as relações da margem esquerda, excesso que ainda tem que ser balanceado com a economia para as da margem direita, embora menos importante.

Pôr á linha e a estação ao abrigo de inundações é objectivo que se não deve perder de vista, sendo a despesa de construcção da ponte sobre o Tamega compensada pelas ávultadas economias que o traçado da margem direita permite realisar na construcção.

Demais, as paixões locais, os amores-propios, as rivalidades pessoases, tendem a dar demasiado culto ás considerações secundarias e a perturbar a serenidade com que deve ser julgada uma questão tecnica.

Examinem-na atentamente, resolvam-na os competentes e proceda-se quanto antes á conclusão da linha até Chaves».

Pouco depois a Comissão tecnica internacional escolheu o ponto de passagem da fronteira, na margem esquerda, entre a povoação de Feces e a foz da ribeira desse nome. Era mais um elemento, e de importancia, para a determinação da directriz.

Deixava de ter logar a hipotese do seguimento pela margem esquerda em direcção á estancia termal de Vilarelho da Raia.

O projecto já apresentado tinha por consequencia forçosa a construcção de duas pontes sobre o Tamega, ambas evitadas pela outra solução.

Elaborou pois a Dire-

ção do Minho e Douro o projecto entre Moure e Chaves pela margem esquerda, e procedeu ao levantamento tacheometrico de uma zona, a montante de Chaves, sufficientemente larga para abran-ger os dois traçados e permittir a apresentação dos respectivos perfis de reconhecimento.

Vamos dar noticia desse projecto e dos resultados da sua comparação com o da margem direita, designando-os em abreviatura, respectivamente pelas iniciaes M. D. e M. E. e ocupando-nos primeiro do troço Moure a Chaves.

A sua extensão e custo são os seguintes:

M. D.	8:800 ^m ,0	180:145\$00
M. E.	7:709 ^m ,5	174:592\$00

Diferença.	1:090 ^m ,5	5:553\$00
------------	-----------------------	-----------

Apesar do aterro da estação e do excesso do custo de alvenarias, o traçado da M. E. é mais curto e mais barato.

Todavia, nem as diferenças de extensão nem a de custo são taes que ouvessem de prevalecer sobre outras razões de preferencia ponderosas, como o exigem as conveniencias locais.

Nem mesmo as melhores condições de planta e perfil bastariam para as contratar. Na M. E. predominam as curvas de 150^m/_m, e a rampa maxima é de 13^m/_m e a distancia minima entre curva e contracurva 50^m, contra raios de 100^m, rampa de 15^m/_m e alinhamento de 20^m/_m na M. D.

Se considerarmos a extensão total até á fronteira, temos.

M. D.	16.509 ^m ,5
M. E.	16.694 ^m ,3
Diferença.	184 ^m ,8

O alongamento até Chaves é compensado no troço seguinte, de modo que no conjuncto, é insignificante a diferença de extensão dos dois traçados, subordinado o da M. D. a nova passagem do Tamega para vir ao ponto da fronteira escolhido.

Essa ponte sobre o Tamega teria 60 metros de vão em vez de um pontão

de 20 metros que no traçado da M. E. haveria sobre um ribeiro.

Não ha pois na linha propriamente dita, razões de preferencia na extensão, condições tecnicas e custo, tão ponderosas que determinem a solução. Tem esta de ser subordinada exclusivamente ás conveniencias de Chaves e da região tributaria da sua estação. Se mais favorecidas fossem pelo traçado da M. D., pouco importaria um excesso de custo de alguns contos, que se gastam por uma vez, enquanto os encargos da má localização da estação pesarão permanentemente sobre a economia da região.

As duas estações ficam sensivelmente á mesma distancia do centro de Chaves. O local da margem direita é integalmente mais higienico e presta-se melhor ao engrandecimento da vila, em condições mais economicas de construção, pelo valor do terreno e pela natureza do solo. Com o movimento da estação lucra a vila. Por tanto pelo que respeita aos interesses desta, é preferivel a estação M. D. O confronto cabal das duas soluções exigiria um plano de arruamentos proximo da estação M. E. que pozesse em relevo as condições em que a vila se poderia expandir para esse lado.

As povoações a oeste de Chaves lucram com a estação na M. D., contra a qual militam apenas as conveniencias da M. E. e a possibilidade da interrupção de comunicações por ocasião das cheias excepcionalmente grandes do Tamega, interrupções aliás raras e de pequena duração e que se podiam remediar.

Ambas as soluções são pois defensaveis, dependendo a escolha de considerações cujo valor relativo póde variar muito, conforme o modo d'encastrar os interesses locais. Se Chaves está destinada a consideravel engrandecimento, como centro commercial duma região po-

pulosa que se estende para leste e oeste, não podem ser indiferentes as condições higienicas e economicas dessa futura expansão, e crear um centro de atracção em terreno enxuto e de construção facil não é razão para desprezar, embora o Estado haja de gastar mais alguns contos.

Se, como é possivel, esse engrandecimento seja um pouco exagerado pelas aspirações locais, a economia realisada pelo traçado da M. E. e a melhor serventia da região oriental, podem levar a dar-lhes a preferencia.

Para findar descreverei sumariamente o projecto de Moure a Chaves, M.E.

Em planta ha 5.523^m,30 em alinhamento recto e 2.434^m em curvas, em 28 curvas de raio de 80^m a 410^m.

O raio de 80^m encontra-se apenas numa com o desenvolvimento de 60^m,80.

No traçado M. D. havia 5.761^m,55 em recta e 3.038^m,45 em 75 curvas, sendo uma de 75^m e predominando nas outras o raio de 100^m.

Em perfil ha 5.397^m,20 em patamar e 2.560^m,10 em pendente.

Os patamares representam 67,7% da extensão total contra 61^m,10 no traçado M. D.

A'lem de Chaves haverá rampas de 20^m1^m e 15^m1^m na M. D. contra as de 13 a 10^m1^m na M. E.

As terraplenagens representam os seguintes volumes:

Terra fraca.....	10.185 ^m 3
" compacta....	7.759
Rocha branda....	24.172
" dura.....	22.505
Totalidade do aterro	139.292

O movimento é de 17^m3, por metro corrente.

As expropriações importam em 22:572\$38 contra 15:673\$64 na M. D.

As obras d'arte são: um pontão de alvenaria de 10^m,2 pontes metalicas de 12^m e alguns muros de suporte.

E' previsto um apeadeiro intermedio. A estação de Chaves fica com a rasante 1^m acima do nivel da cheia de 1909. A linha fica em condições de não serem os seus aterros corroidos pelas aguas.

Eis o resumo do orçamento.

Restabelecimento do traçado.....	55\$70
Expropriações.....	22:527\$38
Terraplenagens.....	40:205\$25
Obras de arte.....	22:085\$00
Estações.....	31:683\$66
Via e assessorios....	57:396\$70
Telegrafo.....	638\$11
Arredondamento....	\$20
	174:592\$00

Oxalá que em breve prazo seja levada a linha até Chaves.

O seu prolongamento á fronteira depende da construção da linha hespanhola até Orense, não sendo pois oportuna a sua realisação sem que aquela seja construida.

I. Fernando de Souza

O FLAVIENSE

1915, 25 DE ABRIL DE 1915

13 DE JULHO DE 1915

Caminho de ferro

Confirma-se a noticia, que d'alguns dias ha-vemos no numero anterior, de haver sido approvado pelo sr. ministro do fomento o projecto do troço do caminho de ferro entre Mour e Chaves, podendo hoje acrescentar-se ao traçado da margem esquerda do Tamega o preferido pelo governo de entre os dois projectos á sua decisão.

Proximamente, pois, a realisar-se este grande melhoramento, o que sinceramente nos congratulamos. Mas vamos ter cuidado na veiga, o que de algum satisfaz as nossas

circunstancias de momento, que lhes foram favoráveis, e sempre vimos e continuamos a ver no traçado da margem esquerda um grande prejuizo para a nossa terra, abso-

lutamente irreparavel no futuro, e mais temos a fazer, pelo facto consumado, do que agarrarmos-nos com a nossa sorte, vencidos, da qual, aliás, e em ponto de vista pessoal, resulta nenhum damno

material. Naturalmente, sofremos, não o temos, por vermos mal succedidos os nossos esforços, que bem intencionados. Resta-nos a consolidação de não termos vencidos pela razão, mas pelo capricho e pelo ar-

bitrismo que, resolvido definitivamente o assunto, já não podemos deixar-nos de que com a abertura da linha ferrea, havemos demonstrado a nossa responsabilidade do que bem definida a nos-

tração de pouco tempo, em tres annos, quando se abriu a abertura da linha de Mour e Chaves, todos os flavienenses, incluindo mesmo os que se levantaram contra o projecto de la-

ter a obra de prejuizo que se fez e para os quaes se fez o remedio possivel.

Caminho de ferro
Chega-nos á ultima hora a agradável noticia de ter o sr. ministro do fomento resolvido já a velha questão do traçado do nosso caminho de ferro, approvando a variante da margem direita, e ordenando que comecem sem demora os trabalhos do rompimento.

A boa nova, que foi comunicada á camara municipal pelo nosso amigo e conterraneo, sr. dr. João Barreira, illustra deputado da Nação, causou a maior satisfação em toda a villa, que assim consegue ver realisada a sua tão antiga e tão justa aspiração.

No proximo numero nos referiremos mais detalhadamente a este grande melhoramento da nossa terra, mas desde já, interpretando o sentir do povo flavienense, aqui apresentamos ao illustre ministro do fomento o mais vivo agradecimento pelo grande beneficio que, fazendo justiça, acaba de dispensar-nos.

25 DE JULHO DE 1915

Caminho de ferro

Ansiosamente estão esperando todos os flavienenses a agradável noticia do começo dos trabalhos no ultimo troço do nosso caminho de ferro, entre Mour e Chaves.

Sabemos que o illustre ministro do fomento, sr. dr. Manuel Monteiro, já deu n'esse sentido as necessarias ordens e muito estimaremos que não venham agora os formalismos burocraticos protelar a realisação d'esse importante melhoramento a que ha tantos annos aspiramos.

O troço Mour-Chaves tem apenas a extensão de 8.800 metros, dos quaes 5.761,55 em alinhamentos rectos e 3.038,45 em 70 curvas, na maior parte das quaes o raio é de 100 metros, havendo apenas uma curva em que o raio desce a 70 metros.

Em perfil, o troço Mour-Chaves tem 61,1 por cento da sua extensão total em patamares e 38,9 por cento em pendente.

As expropriações estão calculadas em 16.678,664, e o custo total do troço, comprehendendo expropriações, terraplenagens, obras de arte, estações, via, telegrapho, etc., está orçado em 180.145.000.

A construção não oferece difficuldades e as terraplenagens, com um empreiteiro zeloso, po-

deriam concluir-se em poucos mezes.

O que convinha era começar desde já a construção da ponte sobre o Tamega, que é a obra d'arte mais importante. Feita a ponte, se a estação que ha projectada em Mour e que mais tarde constou seria construida na margem esquerda, em frente do poldrado de Curialha, fosse construida na margem direita, logo a seguir á ponte, e se, como muito convem, para que a invernia não venha a destruir as terraplenagens já feitas no troço Vidago-Mour, se procedesse sem demora ao assentamento da via n'esse troço, os habitantes e o commercio de Chaves ficariam já com a estação do caminho de ferro apenas a 8 kilometros de distancia, o que seria de uma grande vantagem enquanto esperamos a conclusão da linha.

A passagem da estação de Mour para a margem direita é de manifesta conveniencia para as povoações d'esta margem, tanto do nosso concelho como de parte dos concelhos de Montalegre e de Botlicas, pois que, ficando a estação na margem esquerda, o rio lhes cortaria o acesso facil a ella, principalmente durante o inverno. De resto, como a estação não está sequer ainda principiada, o Estado não dispenderá mais nem menos quer ella se construa em uma quer em outra margem. E as povoações da margem esquerda em nada ficariam prejudicadas com a supressão da estação de Mour, desde que ali pelas alturas da Peneda houvesse uma estação ou apeadeiro, que bem serviria as povoações de Vilarinho, Vilela do Tamega, Mour, Bobeda, etc. servindo igualmente a estação central da electricidade.

Estes alvites parecem-nos dignos de ponderação e convenientes estamos de que o sr. dr. Manuel Monteiro, que tanto interesse tem mostrado pelo melhor traçado do nosso caminho de ferro, não deixará de ordenar que os technicos competentes os estudem devidamente, sem que contudo isso possa servir de pretexto para demorar o começo dos trabalhos no troço Mour-Chaves, pois que taes estudos bem podem fazer-se em poucos dias, durante o restabelecimento do traçado e sem que isso empece os trabalhos de terraplenagem, independentemente da localisação das estações e apeadeiros.

D'este assunto, por que nos parece importante, em breve nos occuparemos mais detalhadamente, pois devemos todos esforçar-nos para que esta região tire da construção do caminho de ferro todas as vantagens a que tem direito e a que legitimamente aspira.

O FLAVIENSE

CHAVES, 16 DE MAIO DE 1915

Caminho de ferro

O governo já decidiu que se adopte o traçado da margem esquerda do Tanega para o troço do nosso caminho de ferro entre Moure e Chaves.

Perante o facto consumado, seria tempo perdido o que empregássemos em dizer argumentos para demonstrar que era mais vantajosa a variante da margem direita.

Chaves tem de aceitar o que lhe querem dar, visto que ninguém lhe perguntou o que mais lhe convinha.

E que o que lhe dão está longe de satisfazer as suas aspirações, mostra-o bem o nenhum entusiasmo, a quasi indiferença com que a noticia da resolução do governo foi recebida pela população, não obstante ser a conclusão da linha ferrea até Chaves um dos melhoramentos mais desejados por todos os flavenses.

Mas a todos os desgraçados é permitido como desabafo o lamentarem a sua desdita e por isso se não estranhará que nós traduzamos os lamentos da nossa terra, perante a pouca consideração que pelos seus interesses o governo mostrou.

Que motivos ponderosos levaram o sr. ministro do fomento a adoptar a variante da margem esquerda?

Por que razão, em assunto de tanta importancia, que uma vez resolvido não tem remedio possível, se não procurou averiguar conscienciosamente qual a solução que mais convinha aos interesses de Chaves, sem prejuizo dos interesses do Estado?

O sr. engenheiro J. Fernando de Souza, que em assuntos de caminhos de ferro é talvez a primeira autoridade do nosso paiz, escreveu as seguintes concludentes palavras

no artigo que ha tempos aqui reproduzimos:

«Não ha, pois, na linha propriamente dita, razões de preferencia, na extensão, condições técnicas e custo, das duas soluções, que determinem a solução. Tem esta de ser subordinada ás conveniencias de Chaves e da região tributaria da sua estação.»

Porque não atendeu o sr. ministro do fomento ás conveniencias de Chaves, que no dizer do illustre engenheiro eram a unica condição a atender na escolha do traçado? A quem pediu sua ex.ª informações sobre tão importante assunto? E se alguém lhe deu essas informações, como é que o sr. ministro as aceitou, de animo leve, a quem não tinha competencia para lhas dar, indo ellas de encontro ás de quem, pela profissão e pelo cargo official que occupa, era para isso absolutamente auctorisado?

Porquê, é bom que o recordemos aos nossos leitores, o sr. engenheiro Fernando de Souza, tambem a esse respeito manifestou opinião clarissima.

«O local da margem direita é inegavelmente mais higienico e presta-se melhor ao engrandecimento da vila, em condições mais economicas de construção, pelo valor do terreno e pela natureza do solo. Com o movimento da estação, lucra a vila. Portanto, pelo que respeita aos interesses d'esta, é preferivel a estação na margem direita.»

Não ha, pois, a menor duvida de que, adotando-se o traçado da margem esquerda, oruelmente se desatenderam os interesses de Chaves.

Mas procurou ao menos o sr. ministro do fomento averiguar as condições, boas ou más, em que vae crear-se um bairro da vila nos terrenos da veiga, junto á estação da margem esquerda?

Pois essa averiguação era indispensavel para uma resolução judiciousa.

Tambem neste ponto

nos socorramos da opinião competentissima do sr. Fernando de Souza. O confronto cabal das duas soluções exigiria um plano de aruamentos proximo da estação da margem esquerda, que pozesse em relevo as condições em que a vila se poderia expandir para esse lado.

Onde está esse plano de aruamentos? Como pôde o sr. ministro dispensar tão importante base para a sua resolução?

Esse plano ninguém fez ainda. Sabe-se que a vila fatalmente se expandirá para os lados da estação do caminho de ferro, porque é isso o que succede em todas as ferrás e deixam-se completamente ao acaso as condições em que se realisará essa expansão.

E que tal estudo, se se fizesse, seria a absoluta condenação do traçado da margem esquerda, o que de modo algum convinha a quem por essa feliz solução se empenhava.

Com efeito, segundo o projecto aprovado a estação de Chaves, na veiga, fica com a razeante de 1 metro acima do nivel da cheia de 1909.

Sabe-se que nessa cheia as aguas atingiram mais de um metro de altura nos terrenos em que se projecta a estação. Esta ficará portanto construida sobre um aterro de, pelo menos, 2 metros sobre o nivel actual dos terrenos da veiga. E consequentemente, a avenida de acesso á estação, porque o terreno desce sensivelmente para o lado da vila, não poderá deixar de ser tambem, na maior parte, da sua extensão, construida em aterro de, pelo menos dois metros, o que fará com que as casas que a margem, dada a natureza pouco consistente do solo, tenham de construir alicerces de uns 2 metros de altura para poderem assentar o pavimento do rez-do-chão.

Já pensaram no dinheirão que custará uma tal avenida?

E haverá alguém que possa alimentá-la esperan-

ça de a ver construida nestes anos mais chegados?

Mas tudo isto é nada em comparação dos prejuizos que a nossa terra com a estação na veiga vae sofrer.

E nós haveinos de metel-os pelos olhos dentro aos habitantes de Chaves, que tanto os seus interesses descuraram; mas isso será pouco a pouco, quando o espaço e a paciencia nos não faltarem, porque perante o facto consumado o assunto não é de urgencia, sendo sempre tempo de soltarmos os nossos lamentos pela triste sorte desta terra tão digna de melhor sina.

O FLAVIENSE

CAMINHO DE FERRO

Romaria

O sr. engenheiro J. Fernando de Souza, no notável artigo que ha tempos aqui reproduzimos, depois de dizer que a escolha do traçado do nosso caminho de ferro, pela margem esquerda ou pela margem direita do Tamega, depende de considerações, cujo valor relativo pode variar muito, conforme o modo de encarar os interesses locais, estabeleceu as seguintes categoricas conclusões, que numeramos para facilidade das referencias:

— Se Chaves está destinada a consideravel engrandecimento, como centro comercial de uma região populosa que se estenda para leste e oeste, não podem ser indifferentes as condições hygienicas e economicas dessa futura expansão; e criar um centro de atracção em terreno enxuto e de construcção facil não é razão para desprezar, embora o Estado, haja de gastar mais alguns contos.

— Se esse engrandecimento for um pouco exagerado, pelas aspirações locais, a economia realçada pelo traçado da margem esquerda e a melhor serventia da região oriental podem dar-lhes a preferencia.

A questão está assim posta com a maior clareza.

Realisa-se a hypothese da 1.ª conclusão? Nesse caso o traçado adoptado deveria ter sido o da margem direita.

Não é a 1.ª hypothese, mas sim a segunda, a que se realisa? Nesse caso o traçado adoptado pelo sr. ministro do fomento tambem não foi a mais justificada, pois que não está provado que o traçado da margem esquerda, considerado na

sua extensão total, até a fronteira, seja mais barato do que o da margem direita.

Com effeito, nesta extenção ha uma differença, a favor da margem direita, de 18478:00 o minimo.

E como no troço Mourre-Chaves o desenvolvimento na margem direita era 1090:5 superior ao da margem esquerda, segue-se que no troço Chaves-fronteira a extenção da variante da margem direita é inferior em 1275:5 á da margem esquerda.

Ha portanto todas as razões para supor que a despeza a fazer com a construcção d'estes 1275:5 de linha cubra inteiramente a pequena economia de 5:553\$00 resultante da adopção da variante da margem esquerda no troço Mourre-Chaves.

Mas admitamos que o traçado da margem esquerda, considerado na sua extensão total até a fronteira, seja um pouco mais barato do que o traçado da margem direita.

E com esta base, que é simples hypothese, analisemos a solução adoptada pelo sr. ministro do fomento.

Supondo que sua extenção desconhecera a opinião auctorisada do sr. engenheiro Fernando de Souza, em vista da situação proeminente que este occupa no ministerio do fomento, se o sr. ministro se decidiu pela adopção do traçado da margem esquerda, foi por que entendeu que o engrandecimento de Chaves não passa de um exagero das aspirações locais. (2.ª con-

clusão do sr. Fernando de Souza.)

O sr. ministro não conhece Chaves. Quem lhe deu essa informação? Foi um flaviense? Nesse caso esse flaviense foi um traidor á sua terra, mentindo escandalosamente para servir interesses, pessoas inconfessaveis, á custa dos interesses da população inteira da vila.

Não foi um flaviense o informador, mas sim um individuo qualquer, estranho á terra e desconhecedor das suas condições? N'esse caso o sr. ministro não devia resolver de animo leve sem ouvir a opinião de quem para isso fosse competente. E essa opinião, quando conscienciosa, não poderia deixar de confirmar a 1.ª conclusão do sr. Fernando de Souza.

Pois haverá alguém, que bem conheça Chaves, a quem se apresentem duvidas sobre a possibilidade, a certeza mesmo, do engrandecimento da nossa terra depois d'esta região ser servida pela viação accelerada?

Então não temos ahi fontes de riqueza pouco ou mal exploradas, por motivo do isolamento a que temos sido condemnados?

A exploração das Caldas não será origem de um engrandecimento material certissimo, visto que ele é uma condição de exito da propria exploração? E acaso esse engrandecimento pode realisar-se na margem esquerda, sendo as Caldas na margem direita?

E não temos a feracissima veiga, em que a cultura é ainda verdadeiramente primitiva, a prometter-nos um engrandecimento comercial muito importante, quando a fa-

cilidade das communicações trouxer o aperfeicoamento da horticultura e da pomicultura, com o consequente augmento de produção e de exportação?

Quem foi o traidor ou o ignorante que assim depreciou a nossa terra, apontando-a ao sr. ministro como uma aldeola sem importancia, cujo engrandecimento não é mais do que um exagero das aspirações dos seus habitantes?

GRAVES, 23 DE MAIO DE 1915

O FLAVIENSE

Caminho de ferro

Na grande maioria dos flavenses produziu a melhor impressão a noticia, que todos os jornaes publicaram, de haver o actual ministro do momento, sr. dr. Manuel Monteiro, chamado a si o processo do caminho de ferro, no troço Moure-Chaves a fim de estudar e resolver a eterna questão das variantes *margem direita e margem esquerda*, que tanto tem apaixonado a opinião na nossa terra.

Esta boa impressão do publico perante o acto espontaneo do illustre ministro logo que assumiu o poder traduz a esperança que renasceu quando já estava inteiramente perdida, de que não vá por diante a escolha da direita pela margem esquerda, com todas as suas nefastas consequencias para o futuro desta pobre terra, que tão merecedora se tem tornado da consideração da Republica, e que tão cruelmente pelos governos da Republica tem sido desatendida nas suas mais legitimas aspirações.

A determinação do sr. dr. Manuel Monteiro mostrou agora que sua ex-

ta está resolvido a reparar essa grande injustiça.

O illustre ministro estudando detalhadamente a questão, que já resumidamente conhecia, e a certeza de decidir-se pelo traçado da margem direita e ordenar que o respectivo projecto se ponha immediatamente em execução, afim de que tão importante assunto, dada a instabilidade ministerial que ha no nosso paiz, não vá ainda de novo cair em mãos que á vontade, caprichosa de caciques eleiçoeiros o entreguem, sacrificando assim a interesses pessoas o que só ás conveniencias geraes deve subordinar-se.

Na localisação da esta-

ção do caminho de ferro, na margem esquerda, ou na margem direita, o principal interessado é o commercio.

Causa lastima que o commercio o não tenha compreendido, e que ele não tenha sido mais intransigente defensor do traçado da margem direita.

A verdade, porem, é que o commercio resignadamente estava aceitando a escolha do traçado da margem esquerda, parecendo não ver os grandes prejuizos que d'ahi lhe adviriam.

A estação na veiga, isolada a vila. Toda a gente vê-se não quizer fechar os olhos á evidencia, que as populações ruracs, da parte oriental do concelho, desde que tivessem na veiga, junto da estação do caminho de ferro, duas ou tres barracas em que pudessem comprar as ubihas, os panos crus, o arros, o bacalhau, o azeite e poucos mais artigos de que absolutamente necessitam não se dariam ao trabalho de vir ao interior da vila, onde, em regra, a gente das aldeias não vem por passear, senão por absoluta necessidade, seu viver pouco desafogado, quer para vender os productos da terra, quer para adquirir em troca aqueles artigos que a terra não produz e que, na sua geral miseria, não pode absolutamente prescindir.

Os productos da terra fêzão facil saída pelo caminho de ferro, qualquer que seja o traçado, e construido ele ninguem já duvida de que será por isso mais escasso e mais caro o mercado local.

Mas se a estação fosse na veiga, os artigos de uso imprescindivel e contra os iam junto da estação, nas taes barracas que

não tardariam em aqui se estabelecerem, antes mais do que a vila que viviam, pois a vila obviamente não viviam.

pelos contrario se ficasse a estação na margem direita a população oriental do concelho, que é a mais numerosa, seria forçada a passar pela vila para levar os seus productos ao caminho de ferro, e passando pela vila é claro que a gente das aldeias não pela motivo algum para abandonar os estabelecimentos comerciais em que está a regue, e a não teriam no caminho de ferro na fonte de maiores lucros, por que a viação acelerada quasi sempre prejudica o pequeno commercio local não só seriam contudo os enormes prejuizos que para grande numero de commerciantes seriam, fatalmente uma completa ruina.

Porque é preciso que todos abram os olhos e todos vejam claramente que, ficando a estação na veiga, a grande maioria dos negociantes actualmente estabelecidos na vila (apenas os exclusivos os que tem grande capital ou os que vivem de freguezia, certa dentro da propria vila) ou teriam de mudar os seus estabelecimentos para a vizinhança da estação, ou dentro de muito pouco tempo, um anno, quando muito, teriam fechado as portas por a falta de freguezes, se não fossem os credores, que em processos de falencia lhes mandassem selar.

Porque será que o commercio, mesmo o commercio do bairro da Madalena, não abra os olhos para ver este desastre certo e tem deixado correr a revella uma questão que para elle é de vida ou de morte?

Simples imprevidencia, sem duvida, mas erro grave para o qual não chamamos a sua atenção, bem certos de que se já não for o traçado escolhido, o

futuro dará rasão aos nossos esforços a favor da margem direita, e os esforços que poderão ser improficuos, mas que deixam a nossa consciencia tranquila.

CHAVES, 29 DE MAIO DE 1915

O FLAVIENSE

CAMINHO DE FERRO

Terminado o periodo eleitoral e consolidada pelo sufragio a situação predominante do partido democratico, é de esperar que o sr. dr. Manuel Monteiro, illustre ministro do fomento, mantendo-se no poder, quer nessa, quer em outra pasta, empregará todos os esforços para que não se demore a solução do importante assunto do nosso caminho de ferro, que sua ex.^a, com um grande espirito de justiça quiz pessoalmente estudar, assim de o resolver pela forma mais harmonica com os interesses desta região.

Não temos a menor duvida de que, qualquer que seja o titular da pasta do fomento, ele optará pelo traçado da margem direita do Tamega, pois que é essa solução a mais justa e a mais conveniente.

Pelo testemunho competentissimo e absolutamente insuspeito do distincto engenheiro sr. José Fernando de Souza já vimos que não havendo razoes, de ordem tecnica ou de ordem economica, que obriguem o governo a dar preferencia a qualquer das duas variantes estudadas, a escolha tem de subordinar-se unicamente á consideração das conveniencias locais, afim de evitar prejuizos que seriam extremamente graves visto que de sua natureza seriam absolutamente irremediaveis.

Já demonstrado ficou tambem, com argumentos irrespondiveis, que localisando-se na veiga a estação do caminho de ferro, inteiramente se desatenderiam as conveniencias de Chaves e as da região confinante, pois que

1.º—A expansão da população da vila se encaminharia para um local reconhecidamente insalu-

bre e em que as construções são dificeis e muito dispendiosas.

2.º—O acesso á estação seria muitas vezes difficil e até impossivel, por occasião das inundações dos terrenos da veiga e do bairro da Madalena, que são frequentes na quadra invernos.

3.º—A deslocação do movimento comercial para as proximidades da estação fatalmente arruinará a maior parte dos negociantes actualmente estabelecidos no interior da vila, sem exceptuar os do bairro da Madalena, que com uma errada visão do futuro são partidarios dessa desgraçada solução.

5.º—Deixariam de ser servidas pelo caminho de ferro importantes povoações da margem direita, não só do concelho de Chaves, mas tambem dos concelhos de Boticas e Montalegre, perdendo portanto o Estado os rendimentos provenientes de um consideravel aumento de trafego.

6.º—Tornar-se-ia impossivel a valorisação da nascente minero-medical de Vilarelho da Raia, que é propriedade do municipio e que servida pelo caminho de ferro daria, sem duvida, um apreciavel augmento ás receitas do concelho.

7.º—Não permitiria que, no futuro, quando se fizer devidamente a exploração das nossas Caldas, as pessoas que frequentarem esta estancia (que virá a ser uma das melhores do paiz) tivessem comoda e proxima serventia entre a estação e os hoteis, casinos, balnearios e parques, que nas visinhanças das nascentes tem de ser situados.

8.º—Não facultaria aos viajantes o esplendido panorama da nossa veiga, prejudicando assim as

condições esteticas da linha, a que em todos os paizes civilizados muito se atende no traçado dos caminhos de ferro, procurando-se assim desenvolver a industria do turismo, que entre nós está quasi inexplorada e de que poderiamos auferir apreciaveis lucros.

9.º—Finalmente contrariaria os desejos da maioria da população da vila, que sempre se tem mostrado partidaria da variante da margem direita, como se demonstrou com as representações por varias vezes enviadas ao governo, não só assinadas por muitas dezenas de particulares, mas tambem pelas entidades que mais legitimamente representam a população: a camara municipal e a associação commercial.

A compensar tantos e tão consideraveis prejuizos, o que nos oferece o reduzido grupo partidario da variante da margem esquerda, que apenas se torna notavel pela teimosia com que persiste no erro?

Em primeiro lugar, a famosa recta da veiga. Ora é sabido que quem viaja nos comboios não pode ver as rectas que eles percorrem. Se ver uma recta muito extensa é coisa agradavel, os esquerdistas combatem apenas pelo gosó dos maquinistas e dos fogueiros. Mas uma longa recta nunca foi agradavel, porque se torna monótona e aborrecida. Hoje até nas estradas ordinarias esses longos alinhamentos se evitam.

Vem depois uma imaginaria avenida para a estação seguindo o eixo da ponte romana. Toda a gente sabe que tal avenida nunca passaria de simples aspiração, pois que a realidade custaria rios de dinheiro, pelas carissimas expropriações que exigiria e pelos enormes aterros que se tornavam necessarios, dificultando de mais a construção das casas que a margem

Coloque-se qualquer pessoa no eixo da ponte, olhe para o bairro da Madalena e figure-se o prolongamento desse eixo e logo verá o que seria preciso deitar abaixo.

Vem ainda uns santosos prejuizos para as povoações da margem esquerda. Ora taes prejuizos consistem apenas, no fim de contas, em a gente dessas povoações ter de atravessar a vila para ir á estação, andando assim mais umas centenas de metros do que se ella ficasse na veiga. Mas esses passos a mais, insignificante incomodo, valorisariam a séde do concelho, o que a essas povoações não pode ser indifferente, a não ser que se deixassem arrastar por um estreito egoismo, absolutamente inadmissivel.

E ahí está tudo o que os teimosos esquerdistas costumam aduzir a favor da estação na veiga.

Poderá algum ministro do fomento, seja quem for, ter alguma hesitação na definitiva resolução desta prolongada contenda? Decerto que não.

E por isso nós pedimos ao governo em nome d'esta pobre terra, sempre tão pouco considerada pelo poder central, que não se demore mais a solução do assunto, afim de que não seja por mais tempo protelada a conclusão da linha ferrea até Chaves, que é a nossa aspiração de tantos anos e o factor indispensavel e mais valioso dos progressos d'esta infeliz região.

O FLAVIENSE

CHAVES, 18 DE JULHO DE 1915

CAMINHO DE FERRO

Como já dissemos, no numero passado, o sr. ministro do fomento, dr. Manuel Monteiro, resolveu a longuissima demanda em que andava empenhada a nossa terra, deliberando que o traçado do caminho de ferro entre Moure e Chaves siga a variante da margem direita do Tamega.

Não temos motivo algum para ocultar a grande satisfação que esta solução nos causa, não por que ela sirva quaesquer interesses pessoais nossos, por que nunca qualquer interesse nos moveu; nem mesmo por orgulho de havermos vencido uma campanha em que durante tantos anos nos empenhamos e em que com tão valorosos contendores tivemos de defrontar-nos, mas tão somente por termos contribuido com o nosso pobre mas sincero esforço para livrar a terra em que nascemos de um prejuizo grande, que por vezes esteve a pique de lhe ser imposto, em satisfação a simples caprichos de mandões, ou a interesses pequenos de uma reduzida minoria, com menosprezo dos interesses geraes da colectividade.

Emfim! Depois de tão trabalhosa jornada, em que por vezes o desanimmo nos assoberbou, eis-nos chegados ao porto que demandavamos.

Temos todo o direito a congratular-nos com a grande maioria dos flavenses que por esta solução anciavam.

O illustre ministro do fomento resolveu com

justiça, depois de estudar o assunto, e de ponderar cuidadosamente os argumentos que pró e contra se apresentavam.

Sua ex.^a quiz mesmo fundamentar a sua resolução na opinião das auctoridades competentes que sobre a questão ouviu. Só uma declarada má fé poderia malsinar uma resolução em que o nobre ministro, com o maior empenho, apenas procurou fazer justiça a uma região desprotegida, rodeando-se de todas as precauções para que essa justiça fosse recta e imparcial.

O nome do sr. dr. Manuel Monteiro tem de ficar nos annos da nossa terra, ali inscripto pela gratidão de um povo que, cansado de pedir em vão justiça, encontrou emfim quem sem nenhum interesse lhe dispensasse.

Não reeditaremos agora a exposição das vantagens que para Chaves vão resultar da localisação da estação do caminho de ferro na margem direita do Tamega. Muitas vezes o fizemos já e inteiramente conhecem essas vantagens todos os nossos leitores.

Não conhecemos ainda ao certo o local em que a estação será construida; por que sempre esse ponto consideramos de importancia secundaria.

Queremos crer que na localisação da estação se atenderá devidamente á comodidade do publico, ás facilidades da expansão da vila e ás conve-

niências do melhor seguimento da linha ferrea até a fronteira. E desde que a estes pontos se atenda, o que nós parece facilimo, isso deve bastar-nos.

O que hoje apenas queremos registar, sem mais largos considerandos que a seu tempo faremos, é que o ponto de ligação do nosso caminho de ferro com o que os hespanhoes venham a construir no seu territorio não pode ser, não será com certeza, o que por ahi se diz, nas proximidades de Feces de Abajo.

Sempre tivemos a opinião de que a escolha d'esse ponto era um erro gravissimo, alem de um sacrificio deprimente que nós faziamos dos nossos interesses; ao simples desejo, vago e mal justificado, dos engenheiros do paiz visinho.

Ficamos satisfeitissimos quando, soubemos que o illustre ministro do fomento, fundando-se em rasões de peso, e tambem da nossa opinião,

Havemos de tratar este ponto com o devido desenvolvimento, para completa elucidação dos nossos leitores. Por agora bastará dizer que, desde que a entrada da nossa linha em Hespanha se não fará nas proximidades de Feces, fica desde já annullado o grande argumento de que se serviam os partidarios da margem esquerda, aquella dispendiosissima ponte sobre o Tamega, perto de Vila Verde da Raia, que

eles supunham motivo bastante para a rejeição da variante da margem direita.

Soceguem o seu espirito. Tal ponte não se fará, por que tal ponte não é necessaria.

Mas isto é assumto para larga palestra e que pela demora não perde.

Tratemos agora do troço Moure-Chaves, que é o que mais nos interessa. E o que nós aqui pedimos ao sr. dr. Manuel Monteiro é que, já que tanto nós tornou gratos com a sua acertada resolução de uma demanda que parecia não ter fim, complete a sua boa obra determinando que os trabalhos se iniciem sem maior demora.

O beneficio que sua ex.^a fez a Chaves foi muito grande, mas este pobre povo, duramente habituado a beneficios que ficam no papel e a promessas que nunca se cumprem, só verdadeiramente acreditará que vai ter caminho de ferro, quando os alviões começarem a rasgar a terra em que os carris hão de assentar.

CAMINHO DE FERRO

Desde ha muitos anos, sempre que temos tratado o assunto do caminho de ferro de Chaves, foi nossa opinião e constantemente o afirmamos, que não só o traçado a adoptar deveria ser o da margem direita, por melhor servir os interesses da vila e da região, mas que, tambem, em caso algum a ligação da nossa linha com a da Galiza deveria fazer-se no ribeiro de Feces, p'bis que, adoptado esse ponto de junção, o troço Chaves-fronteira teria um trafego insignificante e deixaria de servir importantes povoações que com outro traçado poderiam gozar o grande beneficio da viação acelerada.

Agora que a solução da margem direita é já coisa assente e definitiva, é util recordar esse outro traçado de Chaves á fronteira que nós temos sempre defendido, não por que acreditemos n'um proximo seguimento da linha a partir de Chaves, mas porque julgamos conveniente mostrar aos nossos leitores o pouco valor do argumento que os esquerdistas apresentavam, quando, para assustarem a gente simples, falavam em acordos com o paiz visinho a que não poderiamos faltar.

No troço Chaves-fronteira, o traçado mais conveniente seria o que, seguindo pelo sopé da serra de Bustelo e passando entre as povoações da Torre e Vilela Seca, atingisse a raia hespanhola nas proximidades das Aguas de Vilarelho.

Quem conhece a região, ou quem quizer estudal-a sobre uma carta, verá logo que, com um apeadeiro nas proximidades de Bustelo, outro nas proximidades da Torre e uma estação junto á fronteira, não só o caminho de ferro valorisaria as

Aguas de Vilarelho, que pertencem ao municipio e que então facilmente poderiam ser exploradas, mas tambem serviria um grande numero de povoações do nosso concelho e ainda dos concelhos de Boticas e Montalegre, as quaes com o traçado da margem esquerda, ou mesmo com o da margem direita quando se teimasse na ligação em Feces, ficariam para sempre privadas de tão grande melhoramento.

E' claro que levando a linha ás Aguas de Vilarelho, ela entraria em Hespanha sem necessidade de construir aquella segunda ponte sobre o Tamega, com 80 metros de vão, terrivel espantallo que os esquerdistas sempre agitavam como obstaculo insuperavel á adopção do traçado da margem direita.

Foi sempre esta a nossa opinião e por isso ninguém estranhará que sentissemos uma grande alegria quando ha dias lemos no *Seculo* uma entrevista com o sr. dr. Manuel Monteiro, em que o illustre ministro do fomento manifesta a opinião de que o «proseguimento do traçado pela margem direita, se fosse um pouco modificado, poderia servir á maravilha a região de Barroso, circunscrita aos dois concelhos de Boticas e Montalegre, isto é, o planalto barrosão.»

Vê-se que o sr. dr. Manuel Monteiro, quando resolveu adoptar o traçado da margem direita, tinha já estudado o assunto com intelligente ponderação, tornando-se perfeito conhecedor de todas as vantagens que dessa sua resolução dimanavam para uma vasta região, importante mas eternamente abandonada.

Mas os nossos compromissos com a Hespanha?

Em primeiro lugar diremos aos nossos leitores que entre os dois paizes não existe tratado algum sobre a ligação do nosso caminho de ferro com o da Galiza. Houve, apenas, ha muitos anos, uma simples conferencia de engenheiros hespanhoes e portuguezes, na qual se concordou em que as linhas fizessem junção no ribeiro de Feces.

Mas sobre este ponto tambem o illustre ministro do fomento falou, na entrevista do *Seculo*, não só com a clareza de quem bem conhece a questão, mas ainda com a auctoridade que a nós nos falta e que dá sua situação dimana.

Eis as palavras do sr. dr. Manuel Monteiro:

— «A Hespanha até hoje não deu um unico passo no sentido de prolongar o seu caminho de ferro de Orense até Verim.

De resto, quem conhece a riqueza da região, sabe quaes são as disposições da Hespanha a este respeito; não deu ainda um passo para o prolongamento do caminho de ferro, nem dá, nem dará, porque não lhe convem a construção de semelhante linha. O que ella pensa é em construir uma linha estrategica, porque se conhecem estudos já feitos nesse sentido.

A tal ponte só poderia vir a construir-se quando o caminho de ferro hespanhol chegasse a Verim, que é um caso muitissimo pouco provavel.

Ficam os leitores iludidos sobre o que são e o que valem os nossos compromissos com a Hespanha a respeito da ligação das linhas ferreas no ribeiro de Feces.

E por aqui se vê, de um modo clarissimo:

1.º—Que se tivesse sido adoptado o traçado da margem esquerda, o troço Chaves-fronteira nunca se construiria, ficando por isso reduzida a muito pouco a celebre

recta de dez quilometros que tanto entusiasmava os esquerdistas.

2.º—Que adoptado o traçado da margem direita, nós não ficamos de modo algum obrigados a levar o prolongamento da linha ao ribeiro de Feces, onde a linha hespanhola nunca chegaria.

3.º—Que independientemente da construção da linha hespanhola, a adopção do traçado da margem direita tem o seu natural seguimento desde Chaves até ás Aguas de Vilarelho, seguimento que deve pedir-se e que estamos convencidos de que virá a realizar-se, para servir interesses portuguezes e não para servir os interesses do paiz visinho, que só em reciprocidade seriam para nós atendíveis.

E assim se vão mostrando todas as vantagens do traçado da margem direita que ainda ha teimosos que não querem reconhecer.

Caminho de ferro

Quando o sr. ministro do fomento resolveu a contento da grande maioria dos flavenses, a eterna demanda do traçado do nosso caminho de ferro, deveria a camara, interpretando o sentir do municipio, agradecer logo ao sr. dr. Manuel Monteiro o grande beneficio que nos dispensou, pois que nem por ser a resolução de sua ex.ª um acto de justiça deixou de ser um beneficio para este concelho, ha tantos anos ancoando pelo caminho de ferro e vendo sempre os seus pedidos desatendidos e as suas esperanças sempre iludidas.

A camara limitou-se, porem, n'essa occasião a enviar um telegrama de agradecimento ao nosso illustre conterraneo, sr. dr. João Barreira, que pela solução do assunto zelosamente se interessou e que se apressou a comunicar ao sr. presidente da camara a deliberação do sr. ministro do fomento.

Essa falta, que de modo algum traduziu menos gratidão dos flavenses, foi agora remedida. Mais vale tarde do que nunca.

O sr. presidente da camara dirigiu ha dias um telegrama ao sr. dr. Manuel Monteiro, tambem assignado pelos representantes do commercio, corporações e imprensa local, em que a sua ex.ª se testemunhou a gratidão do povo flavense e ao mesmo tempo se lhe pediu que ordene sem demora o inicio dos trabalhos no troço Mouré-Chaves e a conclusão do troço Vidago-Moure, em que as terraplenagens já ha muito terminaram.

Oxalá o illustre ministro se digne atender estes pedidos, afim de que bem cedo possa esta terra, e toda a região de que ella é centro, colher as vantagens da viação acelerada, a que ha tanto tempo temos aspirado em vão.

O FLAVIENSE

CHAVES, 3 DE OUTUBRO DE 1915

CAMINHO DE FERRO

A construção do troço do caminho de ferro entre Moure e Chaves, pela margem direita do Tamega é uma coisa absolutamente decidida e certa. O snr. ministro do fomento aprovou e mandou executar o respectivo projecto; foi já feito o restabelecimento do traçado; estão correndo os seus termos os processos das expropriações de terrenos, as quaes, com quasi todos os proprietarios, foram feitas amigavelmente; está agora sendo estudada a avenida que, pelo Terreiro de cavalaria, hade ligar a estação ao centro da vila em condições da maior comodidade para o publico; e finalmente vae em breves dias ser posta em arrematação a empreitada das terraplenagens e obras de arte, cuja construção, ao que nos dizem, começará simultaneamente em Chaves e Curalha.

A variante da margem esquerda, cuja adopção seria a ruina de Chaves, está, pois, absolutamente arrumada e posta de parte.

Apezar d'isso, porem, ha ainda uma meia duzia de esquerdistas ferrenhos que fingem alimentar a esperança de ver realisados os seus nefastos intentos, e em jornaes de Lisboa e Porto tem ultimamente conseguido a publicação de correspondencias tendenciosas, que aqueles nossos colegas de certo não aceitariam se soubessem a série de tolices, de calunias e de mentiras que taes escritos encerram.

Quanto ás tolices, nem nos admiram nem nos incomodam. Elas são naturaes em quem se mete a escrever sobre assuntos

de que não faz a mais leve ideia.

Mas as calunias e as mentiras convem rebatel-as, quando mais não seja, para que os jornaes do Porto e de Lisboa que lhes teem dado guarida fiquem sabendo que estão sendo iludidos na sua boa fé.

Ha sobretudo um facto que merece o mais vivo protesto e a mais indignada repulsa, que é o de os esquerdistas procurarem, á ultima hora, envolver a politica de regimen n'uma questão que é simplesmente de interesses locais. A acreditar os escrevinhadores, a adopção do traçado da margem direita seria um favor feito aos monarchicos, assim como a não adopção do traçado da margem esquerda seria um agravo feito aos bons republicanos.

Ora isto é uma mentira revoltante. A verdade é que sempre houve bons republicanos entre os defensores quer de um, quer de outro dos dois traçados estudados, e toda a gente sabe que o traçado da margem direita foi sempre insistentemente pedido pelo nosso jornal, o qual, ninguem o ignora, foi fundado e se tem mantido unicamente para a defeza intransigente da Republica, n'este meio em que muitos inimigos, mais ou menos abertamente, contra o regimen conspiram sem cessar.

Sucede até que, se os traçados pudessem classificar-se de monarchico ou republicano, conforme as pessoas que os defendem (o que seria um completo disparate) nós teriamos de considerar monarchico o traçado da margem es-

querda, que durante a ditadura pimentista esteve para ser adoptado, a pedido instante do presidente do centro monarchico de Chaves, e que, felizmente, foi regeitado pelo actual governo, a pedido dos deputados por este circulo que no partido democratico estão filia-

dos. Mas a verdade é que a politica nada tem que ver com a escolha do traçado do nosso caminho de ferro.

O illustre ministro do fomento, snr. dr. Manuel Monteiro, conhecia pessoalmente o assunto e resolveu-o com toda a intelligencia e com todo o criterio, tendo unicamente em vista os interesses de Chaves e da região confinante, comprehendendo uma grande parte dos concelhos de Boticas e de Montalegre.

E' tambem caluniosa a accusação que os esquerdistas fazem aos defensores da variante adoptada, apresentando-os como cuidando apenas dos seus interesses pessoais. A calunia cae miseravelmente por terra em face dos processos das expropriações, nos quaes pode ver-se que não ha proprietario algum que deva considerar-se beneficiado, antes, pelo contrario, todo o beneficio tem sido para o Estado, pela facilidade com que aqueles se tem conformado com as avaliações, feitas pelos engenheiros, em regra bastante baixas e, por vezes, com errada classificação do valor agricola das terras. Isto é um facto de que os proprios engenheiros se teem admirado e só pode negal-o quem, nos ultimos arrancos da sua

furia contra a margem direita, tem de recorrer á mentira para substituir argumentos de peso, que completamente lhe faltam.

Mentira é tambem, e mentira consciente, o dizer-se que o traçado da margem direita custa ao Estado mais 300 contos do que o da margem esquerda. Já aqui publicamos os dois orçamentos, cuja diferença é apenas, numeros exactos, de 5:53,800 a favor da margem esquerda, largamente compensada pelos beneficios resultantes da variante adoptada.

Quanto ás duas grandes pontes que, segundo os esquerdistas, terão de fazer-se sobre o Tamega, eles bem sabem que apenas se fará a pequena ponte de Curalha, com oito metros de vão, pois que a ligação com o caminho de ferro espanhol ninguem sabe quando se fará e, se algum dia se fizer, não haverá necessidade de qualquer ponte em territorio portuguez.

Eles bem o sabem, mas convem-lhes mentir descaradamente, ao menos para deixar a duvida no espirito de quem a verdade não conhece.

Maus processos que não honram quem os empre-

ga. O que vale é que o assunto está resolvido e por isso pode a meia duzia de esquerdistas ferrenhos estrebuchar á vontade em improperios e mentiras, que nem por isso conseguirão dar vida á variante que eles queriam e que, bem o sabem, passou definitivamente á historia.

O FLAVIENSE

CHAVES, 15 DE AGOSTO DE 1915

Caminho de ferro

Está já concluído o restabelecimento do traçado do troço do caminho de ferro entre Moure e Chaves e vai imediatamente proceder-se á expropriação dos terrenos, para o que é esperado nesta vila o sr. engenheiro Alvaro de Castellões.

Segundo as ordens do illustre ministro do fomento, sr. dr. Manuel Monteiro, o trabalho das expropriações começará nesta vila e continuará sem interrupção até Moure.

A construção também, segundo nos consta, começará em Chaves e é provável que ao mesmo tempo se faça a construção da ponte sobre o Tamega, nas proximidades de Curalha, em que a linha passa á margem direita.

12 DE SETEMBRO DE 1915

Caminho de ferro

Concluídos já os processos das expropriações dos terrenos que são atravessados pelo caminho de ferro, no lanço de Moure a Chaves, devem começar brevemente os trabalhos da construção, constando-nos que á inauguração d'elles virá assistir o illustre ministro do fomento.

O sr. dr. Manuel Monteiro, resolvendo com a sua grande e ponderada intelligencia a longa demanda que a nossa terra suscitou a favor do traçado da margem direita, tornou-se um amigo de Chaves e por isso a sua visita, assinalada pelo inicio dos trabalhos para a realisação do grande melhoramento a que ha tanto tempo aspiravamos, será muito agradável a todos os flavienses, que decerto saberão testemunhar ao illustre ministro todo o reconhecimento da que lhe são devedores.

7 DE NOVEMBRO DE 1915

Caminho de ferro

Está já resolvido que a estação primitivamente projectada em Moure, margem esquerda do rio, será construída na margem direita, para que foi já feita a expropriação do terreno necessario na quinta do sr. capitão Rodrigues, proximo de Curalha.

Esta estação fôa muito bem situada, por servir grande numero de povoações do nosso concelho e das de Boticas e Montalegre.

Se, como é de esperar, o illustre ministro do fomento mandar desde já proceder á construção da ponte e ao assentamento da linha desde Vidago á estação de Curalha, Chaves ficará tendo o caminho de ferro apenas a cinco quilometros, o que já será uma grande comodidade, em quanto esperamos que elle chegue ao seu terminus.

N'este sentido deveriam a camara e a associação comercial dirigir os seus pedidos ao sr. dr. Manoel Monteiro, que de certo não deixaria de atendel-os, dada a boa vontade que sempre tem mostrado em beneficiar a nossa terra.

Caminho ferro

Pelo ministerio do fomento foram já enviados á direcção dos caminhos de ferro de Minho e Douro os conhecimentos relativos ao pagamento dos terrenos expropriados para a construção do nosso caminho de ferro, no lanço de Moure a Chaves pela margem direita do Tamega.

Os referidos conhecimentos vão agora ser remetidos por aquela direcção ao sr. juiz de direito d'esta comarca, que, a requerimento dos interessados, mandará passar os precatórios para o levantamento das respectivas importancias da Caixa geral dos depositos.

Depois d'isto ainda continuarão os esquerdistas na sua teima?

31 DE OUTUBRO DE 1915



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

SECÇÃO DE CONSTRUÇÃO

**Caminho de ferro de Regoa a Chaves
Lanço de Vidago a Chaves
2.ª parte Moure a Chaves**

Empreitada S

Extensão 8.800,00

Construção de terraplenagens, obras d'arte correntes, obras de pedreiro das obras d'arte especiais, Avindas de acesso e sorventias entre perfis 25 do quilometro X e 15 do quilometro XIX

ANUNCIO

Pelo presente se faz publico que no dia 15 de Novembro de 1915, pelas 13 horas, se hade proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua sede n'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admitido como licitante, será de 1:644\$00 escudos e poderá ser feito, até ás 15 horas da vespera do concurso, nas tesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma tesouraria, onde o houver sido o primeiro, será de 5 % do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta Direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do atestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças anexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 horas ás 15 horas, na Secção de Construção d'esta Direcção, e, em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

Porto, 20 de outubro de 1915.

O Engenheiro Chefe do Serviço de Via e Obras,

Alfredo Ferreira

A QUESTÃO DO CAMINHO DE FERRO

A ELOQUENCIA DOS NUMEROS

Com uma furia de verdadeiro desespero, como de quem, sentindo-se perdido, se agarra a todas as taboas de salvação, teem os esquerdistas, nos ultimos dias, feito trabalhar os arames e gemer os prelos, á custa de qualquer generosa carteira vermelha, pretendendo convencer o mundo e... o sr. ministro do fomento de que o traçado da margem direita é uma ruina para o paiz, ao passo que a estação na veiga faria a felicidade das gentes de Valpassos e Vinhaes e... dos baírristas da Madalena.

Chegam a ser pitorescos os esquerdistas, não valendo a pena reeditar rasões, já largamente expostas, para rebater os seus argumentos, com que só quem fosse chapadissimo tolo se deixaria enganar.

Debalde se mantem os esquerdistas na sua trabalhosa e idgioria campanha. A construção do troço Moure-Chaves pela margem direita pode desde já considerar-se um facto. Os baírristas da Madalena que com um egoismo de todo o ponto reprovavel, obcecados pela convicção erronea de que defendem os seus interesses, ainda pelo traçado da margem esquerda trabalham, já não conseguirão prejudicar em seu proveito a villa inteira.

Á tal respeito podem estar absolutamente tranquilos todos os bons flavienses que pelo traçado da margem direita se empenham.

Nós tínhamos até resolvido não escrever nem mais uma palavra sobre o assunto, que consideramos inteira e definitivamente liquidado.

Mas perante a celebre representação das juntas de paróquia (?) truc grosseiro de que os esquerdistas ultimamente se serviram e em que os caciques monarquicos com tantas esperanças de exito trabalharam, não resistimos ao desejo de demonstrar com a irresponsavel eloquencia dos numeros que a maior parte das juntas de paróquia que contra a margem direita representaram, mesmo que em termos legais o fizessem (o que não succedeu) não tinham a menor autoridade para protestar contra qualquer dos traçados, visto que, quer por um, quer por outro, em nada os seus interesses são afectados.

De facto, é indispensavel considerar que, sendo muito grande a area do nosso concelho, a população das diferentes freguezias que o compõem ha de servir-se, não só da estação de Chaves, mas tambem das outras estações da linha ferrea que mais proximamente lhe ficarem.

Queiram os nossos leitores lançar os olhos para a carta topografica da região e não de ver facilmente:

1.º—Que as freguezias de Arcossó, Oura, Loivos, Moreiras, Santa Leocadia, Povoas de Agrações, Selhariz e Vilas Boas se servirão sempre, como já agora se servem, da estação de Vidago e do apeadeiro de Loivos.

2.º—Que as freguezias de Anelhe, Vilarinho das Paraneiras e Vilela do Tamega não é a estação de Chaves que interessa, mas sim o apeadeiro que se construir em Vilarinho ou na Peneda.

3.º—Que as freguezias de Curalha e Redondelo tambem se não servirão da estação de Chaves, mas sim do apeadeiro do Tamega, que vai construir-se junto a Curalha.

4.º—Que as freguezias de Santo Estevão, Lamadarcos, Mairos, Paradelá de Monforte, Roriz, Travancas e S. Vicente, situadas na margem esquerda, e as de Calvão, Bustelo, Ervededo, Soutelo, Soutelinho, Sanjurge, Vilela Seca, Seara Velha e Vilarinho, da margem direita, em nada interessará no futuro a estação de Chaves, porque a estação ou estações de que não de servir-se são as que se construirão no troço da linha entre Chaves e a fronteira hespanhola.

5.º—Finalmente, que só são interessadas na estação de Chaves as freguezias de S. Pedro, Nogueira, Samaiões, Eiras, Cela, S. Julião, Oucidres, Bobadela, Aguas Frias, Tronco, Cimo de Vila, Sanfins e Vilar de Nantes na margem esquerda, e as de Chaves, Outeiro Seco e Valdança situadas na margem direita.

Sem duvida a estação do caminho de ferro na margem direita é menos comoda para aquellas treze freguezias da margem esquerda do que se ela fosse situada na veiga.

Em boa verdade, porem, o incomodo para essas freguezias limita-se apenas a terem de percorrer mais 300 ou 400 metros para chegarem á estação, incomodo insignificante, que só por má fé e á falta de melhores rasões pode servir de argumento contra a localisação da estação na margem direita.

Mas admitindo que tal incomodo fosse digno de consideração, egual incomodo teriam as tres freguezias da margem direita se a estação fosse na veiga.

Ora toda a gente sabe que estas tres freguezias da margem direita, uma das quais é a sede do concelho, teem uma população e uma importancia com as quaes não podem confrontar-se as 13 freguezias da margem esquerda. É portanto, se só ao criterio da comodidade dos povos e não a outras rasões de maior peso devesse subordinar-se a escolha do local para a estação, era de absoluta justiça, que as comodidades d'essas 13 freguezias da margem esquerda se sa-

crificassem á comodidade das tres da margem direita, que tem maior população e mais importancia.

De tudo o que deixamos dito pode logicamente concluir-se que o traçado da linha por uma ou por outra margem só é verdadeiramente interessante para as freguezias que no futuro não de servir-se das estações situadas no troço entre Chaves e a fronteira.

Se a linha seguisse a margem esquerda, esse troço teria, quando muito, um apeadeiro na altura de Faldes e a estação em Vila Verde da Raia, os quaes serviriam muito bem as 7 freguezias da margem esquerda a que já nos referimos, mas não poderiam de modo algum aproveitar ás 9 da margem direita, por se interpôr o obstaculo do rio, que no inverno seria insuperavel e no verão só a vau poderia transpôr-se.

Com o traçado da margem direita haverá apeadeiros na altura de Soutelo e da Torre e estação em Vilarinho, que aproveitando ás 9 freguezias d'essa margem, seriam inuteis, por causa do mesmo obstaculo, para as 7 da margem esquerda.

Ora, applicando á escolha da estação só o criterio da comodidade dos povos, como os esquerdistas querem, e procurando averiguar quaes os que justamente devem sacrificar-se diznos o censo da população que as 7 freguezias da margem esquerda (Santo Estevam, Lamadarcos, Mairos, Paradelá, Roriz, Travancas e S. Vicente) teem 5:107 habitantes, enquanto que as 9 da margem direita (Calvão, Bustelo, Ervededo, Soutelo, Soutelinho, Sanjurge, Vilela Seca, Seara Velha e Vila reho) teem 6:190 habitantes. Diferença a favor da direita, 1:083 habitantes.

E quanto á importancia relativa, diz-nos a matriz predial que as 7 freguezias da margem esquerda teem o rendimento colectivo de 22:268\$71, e que o das 9 freguezias da margem direita é de 30:411\$07. Diferença a favor da direita 8:143\$36.

Portanto na margem direita maior população e maior importancia, d'onde se segue que as sacrificadas sejam as da esquerda e não as da direita.

Perante a eloquencia d'estes numeros, os leitores inteligentes que decidam quem tem rasão. Mas cremos bem que não haverá quem não julgue a tal representação das juntas de paróquia, uma simples leria, que não merece a menor sombra de consideração.

Caminho de ferro

Foram já pagas na recebedoria do concelho as expropriações das primeiras 11 parcelas de terreno para a construção da linha, cuja importancia era de 5:750\$00.

Chegaram já, ha dias, ao juizo de direito da comarca os co-

nhecimentos para o pagamento de mais 50 parcelas na importancia total de 8:927\$00.

O meretissimo juiz deu já a sentença adjudicando ao Estado a posse d'essas parcelas de terreno e estão agora correndo os editos de 20 dias, findos os quaes serão logo passados os precatórios para o levantamento da Caixa Geral dos Depósitos das quantias a que os proprietarios d'esses terrenos teem direito.

As noções da comarca vão ser remetidos brevemente os processos relativos ás restantes cinco parcelas; cujos proprietarios se não conformaram com a avaliação orçamental.

A posse d'esses terrenos será tambem desde logo adjudicada ao Estado, independentemente da avaliação judicial, cujo processo irá correndo os tramites legais sem prejuizos dos trabalhos da construção.

Na semana passada andou o pessoal tecnico da construção da linha a marcar no terreno o edificio da estação d'esta villa e respectivos caes, armazens, etc, constando-nos que ahi e em Curalha serão simultaneamente iniciados os trabalhos da construção.

Dizem-nos que se projecta assinalar festivamente a inauguração d'esses trabalhos, á qual se espera que venha assistir o illustre ministro do fomento.

Alguem tem ahi feito correto boato de que o empreiteiro a quem foi feita a adjudicação das terraplenagens e obras de arte correntes do troço Moure-Chaves estava disposto a perdar o deposito provisorio, desistindo de executar a empreitada.

Pessoa competente nos diz, porem, que tal boato não tem fundamento. Ainda não terminou o prazo legal para a assinalatura do contracto definitivo, e na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro não ha noticia alguma, nem official nem particular, de que o adjudicatario tenha manifestado a intenção de o não assinar.

Sempre nos quiz parecer que o boato seria malevolamente espalhado pelos esquerdistas, pois que, segundo nos informem, o adjudicatario tem larga pratica de trabalhos d'esta natureza, tendo sido empreiteiro de varios

O FLAVIENSE

A QUESTÃO DO CAMINHO DE FERRO

DESAZENDO MENTIRAS

Os esquerdistas, na sua ingloria campanha a favor de uma causa perdida, têm sido ferozes na adopção de *trucs* que, não testando grande capacidade intelectual, revelam contudo uma tenacidade bem digna, como qualidade apreciável que é, de mais honestos propositos e de emprego melhor orientado.

Agora lembraram-se de inventar um illustre desconhecido, que saca a estacada, em defeza da sua teima, armado de conhecimentos tecnicos e de imparcialidade critica que lhe dão autoridade para formar opinião e para esclarecer quem sobre o assunto deve dizer a ultima palavra, isto é, o illustre engenheiro que actualmente sobraça a pasta do fomento!

Como audacia é tudo o que ha de mais espantoso; o que vale é que nem sempre a fortuna ajuda os audazes, e este será um dos casos em que o prologo ficará por confirmar.

Mas vejamos o que nos diz o tecnico e o critico em longa prosa nas colunas da *Lucta*:

—O traçado pela margem direita não oferece vantagens algumas, antes é prejudicial e dispendioso. Sob o ponto de vista economico vae agravar extraordinariamente o orçamento, como passo a demonstrar-lhe: Em primeiro lugar, obriga a construção de uma ponte sobre o Tamega, para ligação do estudo da esquerda com a variante que se pretende fazer vingar, a essa ponte, na melhor das hipóteses, deve custar aproximadamente setenta contos; em segundo lugar, produz um aumento consideravel no movimento de terras, obrigando a numerosas obras de arte, taes como muros de suporte, aqueductos, etc; em terceiro e ultimo lugar, acrece extraordinariamente o custo das expropriações, pois vae justamente atingir algumas quintas em que o valor estimativo, mais que o valor real, tem de ter-se em conta.

Isto diz o tecnico e o critico imparcial que os esquerdistas agora engendraram,

Pois vae responder-lhe tambem um tecnico, mas este de verdade, o sr. engenheiro J. Fernando de Souza, de cuja competencia e imparcialidade nem os esquerdistas terão o atrevimento de duvidar.

Basta-nos transcrever alguns trechos do artigo que aquele illustre profissional, gloria da engenharia portugueza, publicou sobre o nosso caminho de ferro no n.º 655 da *Gazeta dos Caninhos de Ferro*, de 1 de abril ultimo, ou extractar alguns esclarecimentos que os leitores podem ver no dito artigo.

1.º—Sobre o grande dispendio do traçado da margem direita, basta publicar o total dos dois orçamentos:

M. D.	180:145,400
M. E.	174:592,400

Diferença 6:553,400

Ora como a arrematação das terraplenagens ha pouco realisada ficou 8 contos mais barata do que o orçamento, vê-se que aquela pequena diferença orçamental entre os dois traçados está já largamente coberta, e fica-se já avaliando qual é a competencia do tecnico e a imparcialidade do critico.

2.º—Quanto á ponte de Curalha, muros de suporte e obras de arte, etc, diz-nos o artigo do sr. Fernando de Souza que na margem esquerda havia duas pontes metalicas de 12 metros, alem de um pontão de alvenaria de 10 metros, alguns muros de suporte e as obras de arte necessarias para que os aterros (que na veiga eram de 1 metro acima do nivel da cheia de 1909) não fossem corroidos pelas aguas.

Na margem direita, alem da ponte de Curalha não ha senão pequenos pontões sem importancia.

As terraplenagens e obras de arte, na margem esquerda, estavam orçadas em 62:290,25.

Não possuímos deta-

lhes do orçamento da margem direita, mas sendo o custo total d'este traçado inferior ao da margem esquerda, logicamente se conclue que tambem estas verbas são inferiores.

3.º—Pelo que respeita ás expropriações, tambem o tecnico é pouco imparcial!

Do traçado da margem esquerda dá-nos o artigo do sr. Fernando de Souza a importancia de cada um dos capitulos do respectivo orçamento, ao passo que do da margem direita só nos fornece a importancia total.

Mas a respeito das expropriações na margem direita nós temos já dados certos e positivos, cuja veracidade qualquer pessoa pode facilmente investigar.

Assim, nós sabemos que são em numero de 66 os proprietarios a quem se expropriam parcelas de terreno para a construção da linha e que, d'esses 66 proprietarios, se conformaram 61 com a avaliação orçamental, havendo apenas cinco sobre cujos predios terá de proceder-se a avaliação judicial.

A importancia total das expropriações das 61 parcelas em que não houve contestação é de 9:637,500.

A importancia orçada das cinco parcelas em que a expropriação será litigiosa é de 1:616,500.

Admitamos que em resultado da avaliação judicial os proprietarios que se não conformaram com a avaliação do orçamento venham a receber o dobro d'aquella importancia, embora isso não seja muito provavel em vista dos valores que os predios tem na matriz.

Pois mesmo assim, a importancia total das expropriações na margem direita seria de apenas 12:897,500, e como as expropriações da margem esquerda estavam orçadas em 22:527,538, uma simples operação aritmetica nos mostra que as expropriações da margem direita ficarão 9:630,538 mais ba-

ratas do que ficariam as da margem esquerda.

Estão vendo a imparcialidade do critico e a competencia do tecnico?

4.º—Sobre os prejuizos do traçado da margem direita, diz o sr. engenheiro Fernando de Souza, no citado artigo:

—«Não ha na linha propriamente dita, razões de preferencia na extensao, condições tecnicas e custo, tão ponderosas que determinem a solução. Tem esta de ser subordinada exclusivamente ás conveniencias de Chaves e da região tributaria da sua estação.»

No numero passado mostramos com numeros exactos que as maiores conveniencias a atender são as da região da margem direita.

Quanto á vila fala o artigo:

—«Com o movimento da estação lucra a vila.»

Portanto, pelo que respeita aos interesses d'esta, é preferivel a estação da margem direita.»

—«O local da margem direita é inegavelmente mais higienico e presta-se melhor ao engrandecimento da vila.»

Para que apresentar mais argumentos em assunto já tão debatido e agora definitivamente liquidado?

A nossa vontade é fazer ponto final.

Mas se os esquerdistas teimarem ainda nos dilates e nas mentiras, não nos faltarão rasões de peso para convencer os mais incrédulos e abrir os olhos aos que mais cegos propostadamente se mostram.

O FLAVIENSE

A QUESTÃO DO CAMINHO DE FERRO

CALUNIOSA

A razão e a justiça triunfaram. A construção da linha ferrea pela margem direita do Tamega, no troço Moura-Chaves, é já uma coisa definitivamente assente, um facto, que teve começo de realisação no pagamento das expropriações e que em breve se continuará na solemne inauguração dos trabalhos do rompimento, a cujos festejos vão associar-se cheios de jubilo todos os bons flavienses, que pelos progressos de Chaves se interessam.

Nem já os esquerdistas mais ferrenhos fazem a menor duvida de que a sua má causa está absolutamente perdida.

Mas cheios de raiva e de desespero, não esmorecem na sua campanha de insidias, de dislates e de falsidades, em que apesar de completamente rebatidos os seus argumentos sem valor, audaciosamente, repizam estafadas alegações, como se ellas não tivessem já sido pulverizadas pela força invencível da razão e pelo poder dominador da verdade.

E agora, n'uma triste lamuria de vencidos, não são só erros crassos que cometem e mentiras conscientes que reeditam.

Agora veem tambem as inconveniencias mais grosseiras entretecer a cordão funebre com que a sua velha demanda desce ao tumulo do esquecimento.

Haja vista a correspondencia de Chaves ha dias publicada na *Luz*, em que um desconhecido tabiscador, o mesmo talvez que nos apresentou aquelle celebre tecnico e critico a que no numero passado respondemos, vem dizer ao publico que o sr. Candido Soto Maior, se julga *contrariado e hostilizado* pelos que, em legitima defeza de Chaves, trabalharam pelo traçado da margem direita, insinuando malevolamente a

INSINUAÇÃO

possibilidade de o grande capitalista, por esse facto, por de parte a iniciativa da exploração das Caldas!

E' espantoso, não acham? Pois não vão os nossos leitores supôr que estamos inventando. Bastara para se ver alguns trechos d'esse debate esquerdistas, para que todos reconheçam a que extraordinarias intorveniencias elles se deixam arrastar pelo seu desespero. Vejamos esta amostragem.

— Se o caminho de ferro é um grande estabelecimento de muito maior importancia e de muito maior riqueza para Chaves. Essa grande obra em construção seria o estabelecimento de aproveitamento da abundancia das aguas de Chaves, que ao unico modo esse genero: não caso para o sr. Candido Soto Maior tinha projectado esse aproveitamento para transformar naquelle vila no primeira estabelecimento termal do paiz e do municipio, trazendo a riqueza e o engrandecimento para a localidade. Com as contradições e hostilidades que lhe tem movido, está o sr. Soto Maior a resolver a realisar o seu grandioso projecto? Não sabemos. O caminho de ferro pela margem direita prejudicou a realisação d'essa obra, que seria a maior para Chaves para o paiz.

Vitam? E não lhes parece que se o correspondente é amigo do sr. Soto Maior, pode bem incluir-se, por esta grandissima inconveniencia, na categoria dos chamados *amigos dos diabos*?

O que vale a quem as pessoas honestas não podem ligar a menor importancia a esta grossa insinuação e a reputação, como nos a reputamos, inteiramente caluniosa e de ofensiva para o caracter do sr. Soto Maior.

Toda a gente sabe, por que os seus amigos, o admiraram, que o grande capitalista, mesmo no tempo da ditadura, usando do seu valimento junto do governo para a rapida conclusão do caminho de

ferro, sempre se mostrou desinteressado a questão da margem e adoptar.

Toda a gente sabe que o sr. Soto Maior, tomando a iniciativa de organizar uma grande empreza para a exploração das Caldas, teve unicamente em mira a satisfação do generoso e nobre desejo que ha muito o anima de ligar o seu nome a obra grandiosa da valorisação desta terra, que já notáveis beneficios lhe deve.

Não ha um unico flaviense que faça ao beneficio capitalista a afronta de o supôr capaz de desistir do seu generoso proposito, unicamente por que foi adoptado o traçado do caminho de ferro pela margem direita, quando esse traçado é exactamente o mais vantajoso para o futuro da terra que ele tanto deseja engrandecer.

Ninguém pode acreditar que o sr. Soto Maior, se a gloria e a gloriaificação que o seu arrojado e generoso empreendimento recebeu de toda a imprensa do paiz, e da imensa gratidão de que por isso se tornou credor para com todos os amigos de Chaves, quizesse agora comprometer a honra do seu nome, pondo de parte os seus projectos com um pretexto futil, o que seria um grande desaire para o seu honesto caracter.

Não ha pessoa intelligente que não veja que para a realisação do aproveitamento das Caldas, em condições de transformar a nossa terra, n'um grandioso estabelecimento termal, o caminho de ferro pela margem direita, longe de ser estorvo, é um precioso auxiliar visto que n'essa margem existem as nascentes e a abertura de situar-se os balnearios, os hotéis, o parque e todos os estabelecimentos de recreio destinados a atrair os turistas.

Com o que se os esquerdistas, impenitentes os podia levar a esta insinuação caluniosa, que indignamente repetimos em justa homenagem ao

caracter do sr. Soto Maior. O benemerito, amigo de Chaves, que nunca na campanha esmerdistas se empenhou, por que ao seu alto espirito, repugnaria sacrificar os interesses geraes da vila ao interesse pessoal, que poderia ter (e que aliás é minimo) na estação da veiga, não pode de modo algum considerar-se *hostilizado e contrariado* pela campanha dos que pelo outro traçado se empenharam.

Os esquerdistas, fazendo essa malevola insinuação, mostram apenas que, loucos de furia, queriam ver prejudicar a vila inteira, os seus progressos e o seu engrandecimento, unicamente por que não conseguiram levar por diante a sua doentia teima.

Se um dia recuperarem a razão, o que, muito desejamos, como esses loucos não de sentir-se arrependidos e envergonhados da má figura que tem feito!

24 DE DEZEMBRO DE 1915

O FLAVIENSE

A QUESTÃO DO CAMINHO DE FERRO

A ESTÉTICA DOS TRAÇADOS

Os nossos leitores já conhecem aquele técnico competente e crítico imparcial que os esquerdistas inventaram, para a sombra da sua auctoridade dizerem coisas pitorescas e inexactas nas colunas da *Lucta*, naturalmente a par-tacó a linha.

Já aqui tivemos occasião de demonstrar a toda a evidencia, com numeros exactos e factos certos, que o illustre desconhecido nem é técnico, pela ignorancia que revela em assunto que para qual-quer técnico seria elementar, nem é crítico, pela parcialidade com que sistematicamente falseia a verdade, o que é a negação de todos os processos de critica.

Agora é sobre a estetica comparada dos dois traçados que ele bucolicamente discreta, e nós vamos ver que tambem nesse campo se nos apresenta de uma lamentável infelicidade, exactamente por que continúa a deturpar a verdade das coisas, como até aqui tem torcido a verdade dos factos.

Depois de se referir em pretencioso estilo ás belezas da nossa veiga, com as admiraveis nuances da sua vegetação, inumeros casaes brancos de neve, e minúsculos ribeiros de agua limpida que deslisam como longos fios de prata», diz ele:

— «Faça agora um pequeno esforço de imaginação, percorra a margem esquerda e diga-me se ha comparação possível entre uma e outra margem! Enquanto naquella a linha segue uma recta imensa, atravez o vale fértil, com o seu ponto de paragem admiravelmente situado, de largos horizontes, de ares puros e saudaveis, nesta perde-se em lacetes forçados, por entre densos pinhaes, numa monotonia e tristeza imensa.»

Viram? Pois analisemos agora. Pediu o crítico um pequeno esforço de imaginação! Deveria pedir um esforço enorme,

não de imaginação, mas sim de invenção, e se assim poderiam ficar certas as extraordinarias afirmações que faz.

Não queremos já falar daqueles fios de prata que deslisam na veiga, que bom era, que existissem, mas que infelizmente os cultivadores não encontram quando teem de irrigar as suas culturas, nem dos inumeros (1) casaes brancos de neve, que desgraçadamente só com muita escassez esmaltam a paisagem.

Mas aqueles densos pinhaes da margem direita, por entre os quaes a linha vai correr na sua monotonia e tristeza imensa, isso é invenção que excede todos os limites toleraveis, pois toda a gente sabe que a linha não atravessa pinhal algum, pela simples e fortissima razão de não possuímos essa riqueza florestal com que o crítico graciosamente nos quiz dotar.

E pelo que respeita aos ares puros e saudaveis que os viajantes gozariam no vale, como quem diz que na margem direita eles serão impuros e doentios, isso é tambem uma descoberta genial do illustre desconhecido, pois não ha ignorante que não saiba serem, em geral, os ares das montanhas mais puros e mais saudaveis do que os dos vales.

Mas apreciemos, sem parti pris, os dois traçados pelo lado estético, ja que os esquerdistas assim o querem, para que toda a gente veja, que mesmo sob esse aspecto, é inteiramente justificada a preferéncia que foi dada ao da margem direita.

Desde Motim até a altura de Outeiro Jozão, o traçado da margem esquerda era a meia encosta e em curvas e contracurvas, como o é o da margem direita. Ha apenas a diferença de, na margem esquerda a encosta

descer abruptamente para o rio, numa inclinação tão aspera que, em grande parte, nem cultivada pode ser; ao passo que na margem direita a linha passa mais afastada do rio, por entre terrenos de vinha e outras culturas, mas com sufficiente elevação para que estas lhe não fechem o horizonte.

Até Outeiro Jozão, pois, o traçado da margem esquerda não tinha beleza alguma que o recomendasse.

A partir de Outeiro Jozão sera, com efeito, agradável ao turista espraia a vista pela beleza da nossa veiga, que os esquerdistas não admiram mais do que nós, mesmo sem os fios de prata e as casaes brancas de neve que lá não ha.

Mas digam com imparcialidade, quem hoje quer deleitar os olhos com essa beleza, acaso se lembra de ir percorrer as estradas de Outeiro Jozão ou de Vila Verde?

Não é, pelo contrario, das estradas de S. Lourenço, de Monforte, de Izê, de Curalhã e de Outeiro Seco que o lindo vale se apresenta á nossa vista em toda a sua extensão e no seu aspecto mais encantador?

Pois o mesmo succederá com a linha ferrea.

Se ella atravessasse o vale, nessa famosa recta de que os esquerdistas tanto falam, e que não teria beleza alguma, os viajantes não sentiriam essa agradável impressão que encanta os turistas.

Pelo contrario, o traçado da margem direita, muito sobranceiro ao rio, permite, a partir da altura de Outeiro Jozão, que o turista tenha sempre sob a sua vista admirada, estendida como um grande mapa, toda a matizada superficie da veiga, o rio que nela serpenteia e, como fundo magestoso, a serra do Brunheiro com as alegres povoações que, no sopé, em longa fila bordam o vale.

E no inferno, não raro o turista vera ainda um espectáculo mais sur-

preendente: o do nosso Tamega, habitualmente tão sereno, saltando marulhoso do seu leito, espraizando-se longamente pelo vale, transformando os caminhos em caiaes e os campos em lagos, cobrindo o local em que se pretendia assentar a estação da margem esquerda e cortando as communicações desse local com a vila.

E assim o turista, talvez deslumbrado com esse espectáculo, terá ensejo de avaliar, com quanto acerto se procedeu assentando a linha na margem direita.

1 DE JANEIRO DE 1916

O FLAVIENSE

A QUESTÃO DO CAMINHO DE FERRO

PARA TERMINAR

A questão dos traçados do caminho de ferro está morta. Com as primeiras pás de terra dos trabalhos que vão começar, ficara definitivamente enterrada.

Os esquerdistas, pulverizadas como foram todas as suas alegações e plenamente justificada com irrespondíveis argumentos a escolha do traçado da margem direita, sentindo perdida a sua má causa, já não tentam defendê-la, desviando agora a questão para o campo pessoal, em doestos e intrigas que nada provam em seu favor e que não podem exercer influencia alguma na opinião publica ilustrada e honesta.

Não seremos nós que nesse campo os acompanhemos. Os argumentos *ad hominem* nunca nos mereceram simpatia, pois que taes argumentos são em geral pouco convincentes.

Temos defendido calorosamente o traçado da margem direita, na melhor boa fé e inteiramente convencidos de que assim defendemos os interesses de Chaves sem causar prejuizos graves ás povoações que a circundam.

Mas combatendo os esquerdistas, ou antes os pessimos argumentos que eles apresentaram em favor do seu traçado, nunca, nem de leve, ferimos a nota pessoal, insinuando que eles defendessem, em vez de legitimos interesses da colectividade, conveniencias ou interesses de pessoas, que aquelles directa ou indirectamente fossem opositos.

Répubnam-nos absolu-

mente taes processos de combate, tanto mais que nós temos a opinião de que os interesses pessoais não deixam de ser legitimos e respeitaveis quando com os interesses geraes coincidem, e só devem ser combatidos quando com estes abertamente colidam.

Do traçado da margem esquerda resultava infalivelmente a morte de Chaves por isolamento. Pelo contrario, o traçado da margem direita, tornando forçada a passagem pela vila para chegar á estação, anima a nossa terra, favorece o commercio e valorisa a propriedade urbana, sem que os povos da margem esquerda sejam de modo algum prejudicados nos seus interesses, mas apenas um tanto lesados nas suas comodidades, sendo aliás esse prejuizo representado somente pelo percurso de mais uns centos de metros.

Por isso e por todas as razões de peso já expostas é que não queremos repisar, nós defendemos ha muitos anos o traçado da margem direita.

Não queremos saber nem nos importa se ha qualquer pessoa que com tal traçado lucre.

Se o traçado da margem esquerda fosse mais vantajoso do que o da direita, tambem alguém com elle lucraria e isso nos seria do mesmo modo indifferente.

Vamos, pois, terminar esta campanha que, depois de vencida, se tornaria impertinente e enfadonha.

Continuem os esquerdistas a debater a questão pessoal se essa ingloria tarefa lhes apiaz.

Nós não temos procuração para defender as pessoas atacadas, que, de resto, da nossa defesa não carecem.

Em nossa defesa não temos, felizmente, necessidade de sair á estacada. Se alguém se lembrasse de dizer que na defesa da margem direita alguém interesse pessoal nos moveu, a insidia seria tão grosseiramente disparatada, que em vez de indignação só gargalhadas provocaria.

Ese em alguém rombo bretudo pudesse germinar o pensamento de que a causa d'outrem servissemos e não somente a causa geral da nossa terra, tambem não desceriamos a dar explicações, com que o nosso proprio character offenderiamos. Abandonados de qualquer amparo desde que entrámos na lucta pela vida, o que somos ao nosso proprio esforço exclusivamente o devemos. Sentimos legitimo orgulho em fazer esta afirmação sem receio algum de que nos desmintam.

E afastados sistematicamente, desde sempre, de todos os campos partidarios, nunca houve, nem ha, cacique ou chefe politico que pudesse ou possa gabar-se de á sua obediência nos ter ou haver tido.

Com esta independencia, resultante da falta absoluta de aspirações a situação diferente da que por nós, mesmo conquistámos, a nossa pena humilde nunca suportou qualquer tutela, nem admitiu qualquer direcção. Ou se move livremente, unicamente guiada pelo nosso pensar, ou se conserva silenciosa e inactiva.

Prosigam, pois, os esquerdistas na sua campanha pessoal, que por tal

caminho nunca conseguirão fazer-nos enveredar.

E como fóra d'esse campo de retalições, que nos enojam, já nada podem dizer, contra o traçado da margem direita, que não tenha tido triunfante resposta, a nossa missão está terminada.

Num futuro proximo, quando se acalmarem as paixões que agora rugem, chegará a hora da justiça. E reconhecidos então todos os beneficios que para Chaves resultaram do traçado da margem direita, a opinião publica serenamente sentenciará.

Não receamos que o seu veredictum nos fulmine.

Mas até lá, o que tinhamos que dizer está dito. Só nos resta por isso pôr n'esta questão, que tão longa foi, um definitivo ponto final.

16 DE JANEIRO DE 1916

Gaminho de ferro

Tendo já sido visado pelo Conselho superior de administração, financeira do Estado o contrato da empreitada de construção do lanço do caminho de ferro entre Moure e Chaves, foi há dias feita a devida notificação ao empreiteiro, começando desde então a contar-se o prazo de um ano, dentro do qual não de estar concluídos os trabalhos da mesma empreitada.

Estes trabalhos vão, por isso, começar em breves dias; mas tendo o sr. ministro do Fomento resolvido vir a Chaves para assistir ao inicio das obras e havendo-se constituido uma comissão para festejar condignamente essa inauguração, o empreiteiro, sr. Azevedo, amavelmente se prestou a somente começar a construção no dia que a comissão lhe indicar, o que depende da data em que o illustre ministro resolver vir a Chaves.

E' de crer, porem, que a inauguração dos trabalhos não vá além da proxima semana.

A comissão dos festejos iniciou uma subscrição publica, para que a sua realisação represente bem o regosijo da população flaviense pelo grande melhoramento que vai emfim iniciar-se, sendo tambem um testemunho de gratidão aos illustres estadistas srs. dr. Manuel Monteiro e engenheiro Antonio Maria da Silva, a quem a nossa terra fica devendo tão alto beneficio.

A comissão tem encontrado a melhor vontade em todas as pessoas a quem se tem dirigido, constando-nos que a subscrição atinge já uma quantia importante.

Não está ainda organizado o programa dos festejos, esperando-se todavia que toda a população a eles se associe, pois que, definitivamente resolvida a contenda que sobre o traçadoahi se travou, todos devem estar agora de acôrdo em celebrar com regosijo o grande melhoramento, que foi a nossa aspiração de longos anos e que emfim vai iniciar os progressos da nossa terra, valorisando-a e engrandecendo-a.

20 DE FEVEREIRO DE 1916

Caminho de ferro

Tem estado em Chaves o distincto engenheiro director da construção do nosso caminho de ferro, sr. Gonzaga Cabral, o qual veio dar instruções ao conductor que fica acompanhando a construção e que para esse fim estabeleceu a sua residencia em Bobeda.

O empreiteiro sr. Azevedo já atacou o trabalho em quatro pontos diferentes do traçado, não tendo, porem, dado grande desenvolvimento ás obras por falta de algum material indispensavel, que por engano, devendo vir para Vidago, foi parar a Carviçães, na linha de Pocinho a Miranda do Douro.

Logo, porem, que esse material chegue a Chaves, os trabalhos entrarem em grande actividade e, com a experiencia que o sr. Azevedo possui, é de crer que rapidamente se desenvolvam.

O FLAVIENSE

CHAVES, 5 DE MARÇO DE 1916

Caminho de ferro

Tem continuado com actividade, apesar do mau tempo, os trabalhos de construção do lance do caminho de ferro de Moura-Chaves.

Sobre novos estudos para a localização da estação d'esta vila não temos mais informações.

Ouvimos dizer que provavelmente ella ficará no local que já estava escolhido e que a suspensão dos trabalhos no primeiro quifimetro foi motivada pela necessidade de estudar uma variante do traçado tendente a evitar o grande atarro e a passagem inferior junto ao rego da Ferrugem. Não sabemos, porém, se este boato tem algum fundamento.

A junta de paróquia de Curralha pediu ao sr. ministro do fomento, por intermédio da Câmara municipal, que o apeadero d'aquella povoação em vez de ser construido na quinta do Vieito, como está projectado, o seja um pouco mais ao sul, na ltnja do Poldrado, onde dará mais comoda serventia a varias povoações, tanto da margem direita como da margem esquerda do Tamega.

Esta pretensão é bem fundada e como da mudança do apeadero não resulta prejuizo para ninguém, é de crer que o sr. ministro do fomento se digna atendel-a, como é de justiça.

Já depois de composta esta noticia, fomos informados de que o empreiteiro do lance do caminho de ferro, recebeu aviso de que os trabalhos podem continuar seguindo o primitivo traçado, o que, á ser verdade, significa que foi posta de parte a ideia de escolher outro local para a estação ou de fazer qualquer variante ao traçado.

CAMINHO DE FERRO

Na semana passada o empreiteiro das obras do caminho de ferro recebeu ordem telegrafica para suspender os trabalhos da construção no troço compreendido entre o local da estação d'esta vila e o ribeiro de Ribellas.

Mais tarde a suspensão dos trabalhos foi mandada estudar até ás proximidades da presa do Agapito.

D'ahi, grande regosijo no campo esquerdista, onde logo se proclamou que estava dado o primeiro passo para a suspensão total dos trabalhos na margem direita, julgando-se por isso, muito proxima a victoria da sua campanha a favor do traçado da margem esquerda.

Os esquerdistas estão completamente iludidos, ou fingem esperanças que realmente não tem.

Que o caminho de ferro chegará a Chaves pela margem direita é ponto absolutamente decidido e não haverá campanhas que consigam alterar a resolução do illustre ministro do fomento.

Os trabalhos da construção continuam com toda a actividade e o empreiteiro está na disposição de lhes dar o maior desenvolvimento, aumentando o pessoal operario, á fim de que as obras venham a estar concluidas antes do prazo que lhe foi marcado no seu contracto.

A questão, ao que nos informam, versa apenas sobre o local da estação. Os esquerdistas, perdidos a esperança de que a estação fuisse na veiga, levantaram a campanha da moralidade a respeito do local escolhido para a estação da margem direita, inanuando que a escolha d'esse local foi a causa unica da campanha direitista, affim de servir os interesses de um chefe politico, proprietario da quinta em que a estação foi projectada.

A insinuação é caluniosa. Ninguém mais do que nós tem defendido o traçado da margem direita e nunca, até hoje, nos manifestamos a favor de qualquer local para a estação, assunto que julgámos sempre de importancia secundaria, pois que o verdadeiro interesse da vila consiste em que a estação não seja na veiga, mas sim na margem direita, no ponto em que melhor sejam servidas as conveniencias do commercio e a comodidade dos habitantes.

De resto, para se vér que o

traçado da margem direita não se subordinou ao favoritismo politico de situar a estação no local escolhido, bastará dizer que a campanha a favor do traçado adoptado começou ha vinte annos e que os terrenos expropriados para a estação apenas ha um anno estão na posse do seu actual proprietario.

N'esta questão não ha estação ainda muita politica partidaria e muito odio pessoal e a tudo isso nós somos absolutamente estranhos.

Sem duvida ha na margem direita muitos locais em que a estação de Chaves possa ser construida, mas o local escolhido, conquanto para essa escolha em nada contribuissimos, parece-nos em condições de bem servir o commercio e o publico, uma vez que se construa a avenida da ligação ao Terreiro de Cavalaria e a estrada de comunicação com o bairro das Lougras, pois que, assim, ficará em grande proximidade do coração da vila, tanto no que respeita a quartéis e repartições publicas, como ao mercado do Arrabalde e bairro comercial.

Qualquer outro local escolhido poderia melhor satisfazer a condições esteticas, mas não vemos nenhum que mais vantajosamente possa servir a comodidade, tanto para passageiros como para mercadorias. Não ha duvida que na escolha do local para a estação, a consideração da comodidade muito deveria ter influido no espirito dos technicos que essa escolha fizeram, não podendo nós admitir, que, em vez de se guiarem por essa condição de interesse publico, obedecessem a indicações de ordem politica ou pessoal, o que seria improprio da pessoa, de tal categoria e illustração.

Mas levantada com evidente insidia a campanha da moralidade a proposito do local escolhido para a estação, o illustre ministro do fomento, quer sem duvida que novos estudos, restrictos a esse unico ponto, tirem todo o pretexto para a impertinente campanha contra o traçado da margem direita, que subsiste, por estar completamente demonstrada a inconveniencia do traçado da margem esquerda.

Vão, pois, os technicos fazer novos estudos da estação, que os habilitem a informar cabalmente o illustre ministro.

Com tanto que isso não protelle mais uma vez a conclusão do caminho de ferro, o que seria de grave prejuizo para a nossa terra, nada temos a oppor á resolução do sr. ministro do fomento.

Não temos simpatias decididas por este ou aquelle local da estação, uma vez que ella seja na margem direita e o mais proximo da vila que for possível.

Aguardamos, pois, os novos estudos dos illustre engenheiros, já predispostos a com elles nos confirmarmos, por termos a certeza de que o seu parecer hade ser devidamente fundamentado, não só sob o ponto de vista tecnico, mas também tendo em consideração os interesses e a comodidade dos habitantes de Chaves.

O FLAVIENSE

22 DE AGOSTO DE 1916

CHAVES, 18 DE JUNHO DE 1916

Caminho de ferro

Na camara dos deputados o sur. Azeredo Antas, referindo-se á já estafada questáo do novo caminho de ferro e declarando que considera um erro tecnico e economico o traçado da margem direita, no lanço de Monre a Chaves, perguntou ao sur. ministro do Trabalho se sua ex.^a está disposto a manter esse traçado e se, no caso affirmativo, a estação d'esta vila será no local projectado ou em qualquer outro.

O illustre ministro respondeu que tanto o traçado pela margem direita como a escolha do local para a estação se devem considerar como factos consumados. E defendendo com varios argumentos essa resolução definitiva, sua ex.^a disse que o aprovara em vista do estudo que fizera do assunto, não só como ministro, mas também como engenheiro qus é.

Não obstante os boatos que em contrario se haviam propalado tendenciosamente, já ha muito sabiamos que o illustre ministro do Fomento, hoje ministro do Trabalho, tinha opinião como tecnico, favoravel ao traçado da margem direita.

Foi, porém, agora que pela primeira vez manifestou publicamente o seu autorizado voto sobre esta tão debatida questão.

Logo que tenhamos o Sumario das Sessões da camara publicaremos na integra as notas do discurso do illustre ministro, que agora só conhecemos pelas ligeiras referencias que lhe fez um jornal de Lisboa.

Mas o que desde já se fica sabendo é que as questões do traçado pela margem direita e da localisação da estação de Chaves estão definitivamente liquidadas, o que, tirando todas as esperanças aos teimosos esquerdistas, naturalmente ha de levar os a pôrem termo á sua enfadonha campanha. E já não é sem tempo.

Linha ferrea

Fomos preoccupados por um grupo de proprietarios das Casas dos Montes que nos fizeram a seguinte reclamação: que por acharmos inteiramente atendivel, aqui recomendamos aos senhores Vereadores.

Depois de obstarido pela construcção da linha ferrea o caminho que ligava a aquila vidente povoação com a estrada de Braga, foi resolvido abrir uma variante da margem esquerda desse caminho, que se abria ao Alto das Torres, a qual vai desembocar em frente do portão da quinta do sr. Sindelfo Carneiro. A isto não muito bem parece, porém, que a esse caminho se ligar uma largura exigua, absolutamente insufficiente para o trafego que se tem de fazer. Além disso o terreno que esse caminho está a ser aberto é de terras secas e pouco consistentes que ha de ser muito trabalhoso e caro para se fazer a obra.

maçal. Necessario se torna por isso que a Camara recomende ao respectivo vereador o estudo do assunto de maneira a não ficarem lezados os interesses d'aquella importante povoação.

Pretendem os reclamantes que o caminho seja empedrado e que se aproveite a occasião para mandar reparar o restante caminho, que, por indesejavel inauria, se encontra n'um estado lastimoso, que muito prejudica os laboriosos habitantes daquela tão desprotegida e não apreciavel povoação, que, pelos seus lavoados ares e frescas aguas, é procurada na estação calmosa por quem, necessitando d'um bom clima para se estabelecer, aí vai encontrar o sadio e feliz seu padecimento.

Fazemos nossa a presente reclamação, chamando a attenção da Camara para que a mesma doutrina seja applicada a todos os caminhos em eguals circumstancias.

CAMINHO DE FERRO

Proseguem com muita actividade os trabalhos da abertura do linha ferrea e da construcção da estação, estando quasi vencidas as maiores trincheiras e levantados os alicerces que foi necessario praticar. A ponte de Curalha tem os seus apoios construidos, sendo portanto uma questão de tempo, mais ou menos curto segundo a facilidade de obter materias para assentamento, a entrada em Chaves desse extraordinario agente da civilisação.

A estação como dissemos, já também em andamento. Mas esse andamento começa a atarranos, porque a opinião publica flavienese apenas se conformou com aquelle local de estação, sob a pro-

messa da abertura de avenidas que a ligassem ao povoação da vila. Essas avenidas deviam já ter começado a ser abertas, porque são obras de vulto e porque algumas delas iráo atravessar terrenos do Ministerio da Guerra, onde estão cavaliarias d'um esquadrao de cavalaria 6.^a e que difficilmente poderão ser cedidas na occasião presente.

Ora essa questão é capital, sob pena de Chaves possuir uma estação de caminho de ferro de que nada aproveita. As operações de exploração, indeminisações, destruição do existente, abertura de avenidas, etc. levam muito tempo, e a vila não pode estar uma hora, depois da chegada do comboio, desligada da estação, que deve ser a sua riqueza.

Colocar a estação no local em que se encontra não fazer mais nada senão um crime d'uma alta responsabilidade, que definiria os homens que para tal monstruosidade moral e material houvessem con-

Caminho de ferro

Na semana passada, esteve em Chaves o empreiteiro do caminho de ferro, sr. Vidago Moura e Chaves, que andou a percorrer no terreno o trabalho que vai executar, indo em conversas com varias pessoas, mostrou-se satisfeito com a empreitada, visto que o momento não oferece difficuldades e as obras de arte de pedreiro compreendidas no seu contracto são de pequena importancia e de facil execucao. Essas obras de arte, alem de aqueductos, são apenas

Os pontos da ponte da Tamaga em Curialha, de um ponto sobre o regato de Eibelas, e a passagem inferior no caminho das Casas dos Montes junto ao regato da Ferrugem de uma passagem superior no caminho para S. Noutel.

O contracto marca o prazo de doze meses para a conclusao dos trabalhos e concede um prazo de vinte dias para o seu inicio. Assim sendo, quizemos dizer, o empreiteiro não se aproveitará desta concessão, tendo começado os trabalhos dentro de poucos dias.

Somos tambem informados de que, brevemente, vai começar o assentamento da via no trecho de Vidago a Moura, proseguindo depois sem interrupcao no trecho de Moura a Chaves, a medida que se for fazendo o rompimento.

Caminho de ferro

Consta que os trabalhos da construcção do caminho de ferro serão iniciados antes do fim do mez e que por essa occasião se realizarão festejos em Chaves, para o que já está organizada uma comissao dirigente.

Pela direcção dos caminhos de ferro foi aberto concurso para o fornecimento de balastro destinado ao trecho Vidago-Moura.

Aos trabalhos de balastragem, que vão em breve começar, seguir-se-hão imediatamente os do assentamento da linha, que depois continuarão no trecho Moura-Chaves, á medida que se for fazendo o rompimento.

É de esperar, por isso, que dentro de pouco mais de um ano tenhamos o prazer de ouvir em Chaves o silvo de locomotiva, annunciando uma nova era de progresso para a nossa terra.

Caminho de Ferro

Embora com pessoal operario bastante reduzido, vão proseguindo sem interrupção as obras na estação desta vila.

A obra de pedreiro no edificio de passageiros está já bastante adiantada.

A cocheira de carruagens está concluida no 1.º pavimento, especialmente destinado a esse fim e vai adiantada a construcção do 2.º pavimento destinado a alojamento do pessoal.

O calcetamento da Avenida Xavier Teixeira, em ligação com a Avenida do Comercio, deve ficar concluido dentro de poucos dias.

Está já concluida a terraplenagem do largo contiguo á estação (futura praça do general Silveira) donde hade partir a Avenida da Republica, estabelecendo a ligação directa, pela rua das Longras, com a parte baixa da vila.

A construcção desta avenida ainda, porém, não foi iniciada, ao que nos dizem, por falta de verba para o seu custeio.

Caminho de ferro

Do material ferro-viario recebido ultimamente da Alemanha, por conta das reparações *en nature*, são destinados ao nosso caminho de ferro 37 vagons e 7 locomotivas.

Este reforço de material permitirá que o nosso amigo sr. engenheiro Manoel Domingues dos Santos, distinto chefe dos serviços do movimento do Minho e Douro, melhore os horarios dos combolos para Chaves, como ha muito é seu desejo, pois que ele é um dedicado amigo da nossa terra.

x

Termina nesta semana o comboio expresso que funcionou durante o verão. No dia 6 de outubro chega a Chaves o ultimo rapido e no dia 7 é o ultimo dia em que o rapido parte de Chaves.

ERA NOVA

—Cá estamos—marche.

Logo ao sair de Monteiros vê-se, no pendor da serra da Comba e viradas ao meio dia, prontas a cumprimentar o comboio na sua passagem: Bral, Fiães e Mosteirão.

Desta ultima encurta-se caminho para a estancia hidrológica e de altitude de Carvalhelhos, aproveitando a estrada romana Curros—Codeçoço a Carvalhelhos; Cerigo, Torneiro e Antigo, um pouco mais a cima de Bral e Fiães, ficam escondidas nas dobras do terreno.

Todas estas povoações produzem cortiça, milho, mel, centeio, lã, gado caprino e muita caça. Do lado de cá e perto da linha ficam Adagol e Vilarinho de S. Bento, com muito milho, batata e castanha.

Já que aqui passamos parece-me que não farei mal em dizer que Vilarinho foi berço do mais forte soldado português que combateu contra as hostes napoleonicas. Chamava-se Antonio José de Miranda e pertenceu ao glorioso regimento de cavalaria os Dragões de Chaves.

Depois segue-se a vetusta aldeia de Capeludos, dona das melhores terras de cultivo que ha por estas redondezas e que apesar disso, vive triste, como que saudosa dos faustosos dias de epochas longinquoas, pois floresceu ali a cidade de Capelo visinha e irmã da Cauca que, como ela foram anteriores a Cristo.

A Sobradelo e ás terras para cá de Boticas e ainda mesmo a esta, convem-lhes este traçado porque lhes fica perto.

Um pouco para cá de Capeludos, a linha sobe pela margem esquerda do rio Oura, e até Vidago encontra importantes matas de pinheiros e carvalhos, deixando na margem oposta o vinhedo que cobre de verdura pequenos vales, encostas e outeiros, por aí fóra até onde vai chegando a vista. D'esta vila deve seguir pela fertil ribeira de Oura entre Vila Verde e Vila do Conde até Loivos.

Dá-nos aqui a natureza um dos seus mais belos quadros em que sobressaem as cores verde claro, da videira e o cinzento prateado das oliveiras correndo em fachas pelos altos para moldurar na varzea o amarelo descórado do pendão dos milharais, emprestando-lhe vida e graça o mergulho rude da cegonha e o rodar lento da nora mourisca, que rapazes e raparigas alegremente movimentam.

D'esta estação, quero dizer, de Loivos, alonga-se até ao Seixo para d'all voltar e ir subindo a montanha por perto de France, Moreiras, Povoas, Adães e Matusinhos. Aqui recebe os produtos de toda esta parte da Montanha que é muito abundante em azeite, nozes, cereaes, castanha, batata, madeiras e gados. Larga d'aquí para passar pelas alturas de Rio Bom—Valoura para por aí dobrar o lombo da Padrela e entrar na planície que suavemente o leva a S. João de Curveira para Carrazedo e Mirandela.

—Aqui está o que vimos.

Resumindo: O troço Monteiros—Pedras ao espinhaço da serra da Padrela atravessa uma região pobre e pouco populosa, notando-se que todas as aldeias que serve estão situadas em volta das Pedras e a pequena distancia d'esta, pois varia de 2 a 4 quilometros. Pelo outro lado, o troço Monteiros—Vidago—Loivos ao espinhaço da mesma serra e saindo quasi no mesmo ponto, passa por regiões ricas, muito populosas e quasi todas a grande distancia da estação de Vidago.

A diferença, pois, a favor de Vidago—Loivos é incomparavelmente maior, como continuaremos a documentar.

Vidago, 7-11-1928.

C.

N. da R.—O traçado ferro-viário a que se refere o nosso solícito correspondente de Vidago diz respeito a duas li-

nhas: Vidago ao Sul e Vidago a Nascente.

Pelo que diz respeito á primeira concordamos com o que ele nos diz. A Comissão de Revisão dos caminhos de ferro a construir faz cessar no Arco de Baulhe a linha férrea do Vale do Tâmega, construída já da Livração a Amarante e Chapa, indicando uma outra linha—a Linha de Basto que viria de Póvoa de Lanhoso a Rössas e Cabeceiras, entestaria no Arco de Baulhe com a linha do Vale do Tâmega e continuar-se-hia depois para Cavez, Ribeira de Pena, Pensalves e Pedras Salgadas, onde entroncaria com a linha do Vale do Corgo.

Afigura-se-nos efectivamente que deve manter-se o primitivo projecto do Vale do Tâmega, o único que satisfaz plenamente a velha aspiração de Basto e do Occidente Transmontano:—Livração, Amarante, Mondim, Arco de Baulhe, Cavez, Ribeira de

Pena, indo entroncar na Linha do Corgo em Vidago ou Vilarinho das Paranhos.

Até aqui estamos de acordo com o nosso correspondente de Vidago pelas razões que elle invoca e por outras a que nos referiremos noutro número.

Vamos á 2.ª parte. A Comissão de Revisão pensou na construção d'uma linha a que chamou *Transversal de Valpaços* e que iria de Pedras Salgadas a Carrazedo de Montenegro, Valpaços, Rio Torto e Mirandela. O nosso correspondente opina pela variante Vidago Carrazedo, seguindo depois o trajecto indicado. Achamos, é certo, vantagem nessa variante. Contudo devemos acrescentar que, em nosso entender a Linha Transversal de Valpaços deve ir de Chaves a Mirandela por todo um vasto conjunto de motivos muito plausiveis, que no nosso próximo número exporemos e defenderemos.

ERA NOVA

CAMINHO DE FERRO DO VALE DO TAMEGA A MIRANDELA

Por Vidago—Loivos—Carrazedo
ou por Pedras Salgadas—Carrazedo?

Vai ha trinta e tantos anos que o coronel de engenharia doutor Antonio de Moraes Sarmiento fez o estudo do traçado da linha do vale do Tamega a Vidago, e, segundo a opinião d'este homem de sciencia, grande sêr daria ás regiões barroza e ribeirinha a passagem d'este caminho de ferro por ali, não só porque havia de desenvolver a agricultura e o seu commercio com a facil venda dos seus productos, como tambem, nós traria riquezas sem conta pelo conhecimento que de perto se tomaria com o recheio que se julga abarrotar o ventre do Brêdo, do Carraco e da Serra da Comba, pois, conforme o testemunho do citado engenheiro ali ha que farte e que ele visse, ardosia, ferro e cal.

Na Seixa, por exemplo, junto á foz do Terva e a montante d'este, existe cal que se supõe em tal quantidade que, por muitos séculos, daria para as necessidades agricolas e industria trasmontãna.

Sabe-se, isto é, sabemos nós, que pelo inacessível do lugar os seus jazigos só poderão ser explorados quando perto lhe passe a estrada de ferro.

—E haverá alem d'isto, da riqueza do solo, da densidade da população e, talvez, do aparecimento de novas industrias que um conjunto de coisas naturalmente determinará, outro motivo que justifique a construção rapida d'este caminho de ferro a entestar em Vidago.

Sempre tenho ouvido dizer que esta linha, considerada como defesa militar é muito importante por se aproximar de Chaves praça de guerra fronteiriça. Talvez venha um dia em que tenhamos necessidade de por ela vigiar o caminho que serviu de passagem ao exercito do Marechal Soult, e que, ainda ha pouco mais de oito anos, officiaes do Estado Maior do exercito hespanhol percorreram e no seu relatório o apontaram como bem escolhido pelo general frances.

Pois muito bem. Agora o governo da Ditadura, no louvavel empenho de alongar as suas linhas ferreas, procurando atender os povos que desde o dominio portuguez estão esquecidos nas montanhas trasmontanas, determina que a linha do Vale do Tamega se alongue até Mirandela, tendo desvio em Monteiros, na margem esquerda do Tamega por Pedras Salgadas—Carrazedo de Montenegro vá a Mirandela.

Devemos ter em atenção as boas intenções do governo da Ditadura que agora, como de costume, lança a sua consulta ás multidões interessadas, e pelas suas autoridades e pela imprensa que de perto a ouvem e lhe conhecem as necessidades, colhe os elementos de que precisa para a escolha do que julgue melhor e mais util.

Ajudamol o e vamos tambem nós dar-lhe noticia do que sabemos e como sabemos.

O metodo mais seguro é uma caminhada pelo provavel traçado Monteiros—Pedras—Carrazedo e depois por Monteiros—Vidago—Loivos—Carrazedo.

Vamos: De Monteiros pelas margens do Avelames até ao Bragado todo o terreno é manhinho. O Bragado é uma aldeia importante, e Pençalves que lhe fica perto é tambem muito produtiva. D'aqui ás Pedras todo o chão é bom. Passa-se depois por Eirys, Barbadães, e S.

Martinho, sendo as suas principais colheitas milho branco e batata. Sobe-se a seguir e a custo a serra da Padrela, d'este lado completamente escalvada, para pelas alturas de Valouca—Rio Bom se galgar o espinhaço da Padrela, entrando

na esplanada que, por S. João de Curveira, nos leva a Carrazedo, etc.

—Está feita a primeira etapa.

Agora retrocedamos para voltarmos de novo a Monteiros e de lá seguiremos por Vidago—Loivos—Carrazedo.

ERA NOVA

Entendemos que uma linha férrea de Mirandela a Valpaços deve prolongar-se para Vilarandelo e Chaves pelas razões seguintes: 1.ª) Um dos principais mercados para os produtos de Valpaços (vinho, azeite e frutas) deve ser Barroso, como tem sido, e por isso é necessário favorecer as comunicações de Valpaços com Montalegre; 2.ª) O traçado de Valpaços para Chaves, embora impedisse a passagem por Carrazedo que é na verdade um centro agrícola importante, teria a dupla vantagem de passar por Vilarandelo, centro comercial de valor, e de se aproximar de Fornos do Pinhal e Santa Valha, cujas riquezas em vinhos, frutas e azeite são muito dignas de ser atendidas; 3.ª) Sendo da maior vantagem que, pela Província fóra, se formem um certo número de centros urbanos de relativa importância, deve realmente desejar-se que d'esta importante vila de Chaves irradiem algumas linhas férreas, exactamente como irradiam todas as estradas do norte d'este distrito.

Em todo o caso se se entender que a Transversal de Valpaços deve forçosamente passar em Carrazedo de Montenegro alvitramos que essa linha desça de esta ultima povoação a Loivos e d'aquí siga a entroncar na estação de Vidago. Nunca porem deve ir ás Pedras Salgadas!

ERA NOVA

CAMINHOS DE FERRO REGIONAIS

Falámos aqui, ha poucas semanas, das estradas cuja construção se torna mais urgente para desenvolvimento económico d'esta região e para comodidade dos seus habitantes. Da mesma forma vamos hoje falar de caminhos de ferro procurando, num caso e noutro, exprimir o pensar da nossa Câmara e a maneira como ela vai responder aos inquéritos abertos pelo Ministério do Comércio.

A Comissão de Revisão indica no seu plano a construção de quatro linhas férreas interessando o noroeste da nossa Provincia e sobre elas vamos emitir a nossa despretenciosa opinião, que só não omitimos pela situação official que presentemente occupamos.

Linha do Corgo.—Sob esta rubrica indica a Comissão de Revisão a construção da linha férrea de Chaves á Fronteira, observando que está escolhido o ponto de passagem da fronteira na margem esquerda do Tâmega.

Crêmos que o commercio e o turismo d'esta região muito teem a lucrar com essa construção e por isso já aludimos a ela por diversas vezes. Uma vez que tem de se construir uma ponte sobre o Tâmega, a montante de Chaves, seria d'um grande alcance que se fizesse uma ponte de dois taboleiros, semelhante á do Pocinho. As nossas povoações raianas carecem d'uma ponte que durante o inverno lhes permita a passagem de peões, carros e gados, d'uma para outra margem.

Linha do Cávado.—Seria uma linha que vindo de Espozende, a Barcelos e Braga, viria cortar a região de Barroso e entroncaria na Linha do Corgo, na estação de Curalba, depois de percorrer a Costa de Anelhe. Servindo um grande número de regiões seria efectivamente d'um vasto alcance.

Sobre as duas linhas mencionadas não indicamos nem pedimos qualquer variante.

Linha de Basto ou Linha do Tamega? A mesma Comissão indica a construção d'uma linha—Linha de Basto—que viria das proximidades da Póvoa de Lanhoso a Róssas, Cabeceiras de Basto, Arco de Baulhe, Cavez, Ribeira de Pena e Pedras Salgadas, onde se terminaria, entroncando na Linha do Corgo.

Partindo do principio que é preciso pôr em comunicação rápida Chaves e o noroeste da Provincia com a cidade do Porto, por motivos comerciais, militares e de comodidade, achamos que deve manter-se o primitivo projecto do Vale do Tamega: Livração, Amarante, Mondim, Arco de Baulhe, Ribeira de Pena, a entroncar numa das duas estações: Vidago ou Paraneiras.

Só assim nos pôremos em comunicação rápida com o Porto, fugindo á lenta ascensão do Reigaz e applicando ao triângulo Chaves-Régoa—Livração o elemental teorema geométrico: num triângulo um lado é sempre menor que a soma dos outros dois.

Linha Transversal de Valpaços.—E' uma linha que ligaria as linhas do Corgo e de Bragança com o seguinte trajecto: Pedras Salgadas—Carrizado de Montenegro—Valpaços—Rio Torto—Mirandela. Discordamos inteiramente do ponto escolhido para entroncamento na linha do Corgo. Adotando-se esse projecto passaria esta linha, de Pedras a Carrizado, por uma região pobre e servindo poucas povoações.

ERA NOVA

O CAMINHO DE FERRO DO VALE DO TAMEGA

Vai encontrar-se com a linha do Corgo em Vidago
ou nas Pedras Salgadas?

Discute-se ainda no seio da comissão técnica chamada para escolher o traçado que hade dar-se á linha do vale do Tamega a seguir de Cavez para cima, se ela deve passar por Vidago ou pelas Pedras, pontos em que juntará o seu movimento á linha do Corgo. De qualquer destes dois lados segue para Mirandela atravessando a Serra da Padrela nas proximidades de Vale do Galo, com passagem por Carrazedo e Valpaços.

Querem uns que se prefiram as Pedras, trazendo essa derivante a necessidade de atravessar o Tamega junto a Cavez para passar sobre Ribeira de Pena, Serra do Alvão ás Pedras, porque encurta e serve melhor aquela região. Opinam outros, talvez com o desejo de mais larga distribuição de regalias aos povos que as não tem, que se siga a orientação da Comissão de 1900 escolhendo a directriz Cavez-Monteiros-Vidago, porque encontram esse estudo já feito e porque entesta nele todo o Sul de Barrozo. Ora, se a promessa de atender as aspirações das multidões não é uma palavra vã, e se o momento de o poder fazer passa sem se reparar nas suas necessidades, parece crime chegar-lhes perto da porta e retroceder para os deixar depois em mais triste abandono. O espirito que se julga dominar os primeiros é a economia pelo encurtamento, mas por este principio e neste caso não se comprehende bem a utilidade de tais vias de comunicação. É louvavel o desejo de encurtamento entre dois pontos principaes quando de permeio não ha povos a servir nem regiões a enriquecer. Mas é da regra desaproveitar numa obra de fomento a economia que venha depois prejudicar essa mesma obra. Se a linha do Vale do Tamega que recebe em Cavez a confluência das linhas do Ave

e de Basto procura com o dobro do seu valor atravessar ahi o rio para servir mal Ribeira de Pena e só á pequena aldeia de Pensalves utilisar com a sua passagem desde esta vila ás Pedras Salgadas parece-nos que a orientação a tomar para o aproveitamento desta directriz não é aceitavel. Se pelo contrário, isto é, se seguirem o outro trajeto Cavez a Vidago, vêmos, que todo o Sul de Barrozo desde Ribeira de Pena a Sobradelo aproveita com a passagem da linha.

Deve notar-se tambem que o centro da mesma região procurará pelo lado mais perto o escoadouro que precisa para o excesso da sua produção, o que equivale a dizer que Sul e centro vem comunicar com a mesma via.—É, na verdade, áspera, como dizem, esta parte da provincia Transmontana, mas é tambem muito populosa e bastante rica. E o facto de ser áspera, que é uma condição má de viver, da-lhes, e por isso mesmo, porque desde sempre sofrem, o direito a serem os primeiros atendidos.

Com eles estão tambem Parada, Monteiros, Vilarinho de S. Bento, Adagoi e Capeludos na margem oposta. E temos que este pequeno percurso andado, com o numero de quinze aldeias e a um, dois e tres quilometros do rio, abundantes em cereaes, castanha, cortiça, mel e gados

não são elementos para desprezar, mas sim factores ou quantidades com que temos a contar para o aumento da riqueza nacional. E a contar ainda com muitos outros que no mesmo caminho o desvio pelas Pedras deixa esquecidos, temos para dizer nesta carta o seu grande valor pela fecundidade do solo e densidade da população.

Um pouco acima de Sobradelo fica a foz do rio Oura, e a linha ferrea continuando a sua marcha margina-o pelo lado esquerdo por entre vinhedos e matas até Vidago.

Destá vila até Vale do Galo, no dorso da Serra da Padrela, a linha atravessa uma das mais belas e fertéis regiões do seu percurso servindo na sua passagem pela pequenissima distancia a que delas passa, Vila Verde, Selhãriz, Fornos da Ribeira, Vilas Boas, Seixo, Vila do Conde, Valoura, Loivos, Moreiras, Torre, Adães, Santa Leocadia, France, Matosinhos, Frutuoso, Cubas e Rio Bom. Deste lado ha, como se observa, uma força poderosa, que é o bem de muitos milhares de pessoas a quem não pode negar-se assistência e que vem eloquentemente dar razão aos membros da comissão técnica que opinam pelo traçado Cavez-Monteiros-Vidago.

Vidago, 10—2—930

ERA NOVA

Por Vidago

A linha ferrea do Vale do Tamega e as representações das Camaras Municipais de Chaves, Montalegre e Boticas—Sociedade de Defesa e Propaganda de Vidago.

Louva-se o desejo sincero e o sentimento do dever das Camaras Municipais de Chaves, Montalegre e Boticas por se acharem mais uma vez empenhadas em ser uteis ás suas regiões. Impele-as o mesmo motivo e harmonisa as equal interesse, que é a aprovação do primitivo traçado da linha ferrea do Vale do Tamega. Assunto de tal ordem e grandeza vem apaixonando as povoações que ocupam o longo percurso de Cavez a Chaves, visto que a todos elles convem a derivante Cavez—Monteiros—Vidago. Devem ser chamados a colaborar em tão magno assunto todos aqueles que desejam o progresso das suas terras, porque baírrismo e regionalismo é caminho largo para o patriotismo. Modificar a aldela ou beneficiar a região é trazer riqueza, é dar alento aos fracos, é transformar a quietude em movimento, que são correntes civilisadoras atravessando a na-

ção. E haverá pessoas que assim o não sintam? Se as ha, deixam-se, porque excepções desta natureza não se discutem.

Toda a gente no sublime, dever de amar as suas terras tem o direito de pedir para ellas. Chaves, numa petição ao Ex.^o Ministro do Comercio tratando da materia em questão, lembra a necessidade de aproximação rapida com o Porto por motivos militares, commerciaes e outros ainda, tratando o assunto com elevação e respeito; Montalegre, representante do extremo norte de Portugal, deixa transparecer um pouco de má-gua pelo abandono a que a teem deitado, e numa fraze simples, clara e eloquente mostra a dôr que produz o esquecimento. Tão poucas palavras e que tanto dizem só os que sofrem as sabem pronunciar. Na sua representação lê-se esta passagem: . . . alem de criar nos habitantes, outros costumes de hygiene e educação que infelilmente não teem, fazendo-lhes conhecer a vida de civilisados a que teem indiscutivel direito. «Mais alem, falando da produção do sólo barrozo, diz: . . . que está certo que Sua Ex.a que conhece um pouco da nossa abandonada região e as suas riquezas naturaes, agricolas e pecuarias pois é ela que abastece quasi todo o paiz das

melhores carnes do consumo etc. Boticas mostra a mesma ancia de progredir e intusiasma-a equal desejo de pedir para os seus. Aponta as belezas regionaes, abre o seio das suas montanhas onde ha minerio em jazigos de muito valor e pedê por fim que seja aprovado o primitivo projecto da linha ferrea do Vale do Tamega a entroncar em Vidago á linha do Corgo.

SOCIEDADE DE DEFEZA E PROPAGANDA. Sabemos que esta prestimosa agremiação se não tem poupado a trabalhos e sacrificios procurando enriquecer a sua terra com a passagem de mais uma linha ferrea. Cumpre o seu dever e presta assim culto á verdade. Não lhe regateamos louvores.

TURISMO—A Comissão de Iniciativa de Vidago abriu concurso para a arrematação da empreitada parcial da construção da obra de pedreiro da ponte sobre o rio Oura, na Avenida Conde de Caria. Compreendeu a Comissão que este melhoramento—traço de união entre esta vila e as fontes da Empresa é o de mais urgente necessidade e por ele quer principiar. Os nossos parabens.

Vidago 28 5 1930.

CAMINHO DE FERRO DO VALE DO TAMEGA

O decreto referente ao plano geral da rede ferroviária aprovado em Conselho de Ministros, mostra ao Paiz como a Ditadura sabe administrar com intelligencia e honestidade. Ligam-se pequenos e isolados troços de linhas ferreas ás grandes vias e estas entre si, levando taes arterias a vida a todo o corpo da nação.

Nunca é demais louvar tão utilissima obra, como tambem é justo falar nos cuidados do Governo porque com justiça procura dar o seu a seu dono. O criterio usado de que gastar muito e com saber é administrar honradamente, quadra bem a todas as pessoas de boa intenção.

Alongar vias de comunicação para servir povos e colher depois o fruto em dinhelro e louvores, parece-nos, na sciencia de gerir os bens coletivos, boa maneira de fazer economia. O Governo falando dos pareceres a respeito das necessidades da transversal Transmontana que procura a ligação das linhas do Tamega, Corgo, Tua e Sabor com Leixões, diz: «que concordando com a respectiva classificação, reserva, contudo, a aprovação definitiva do itinerario desde Cavez á linha do Corgo e desta a Mirandela até que estudos mais pormenorizados se pronunciem pela formula de melhor conjunção dos interesses economicos e militares com a capacidade financeira do erario».

A directriz a dar de Cavez para cima, indicada pelas Pedras Salgadas ou Vila Pouca, encurta, mas fica inferior em rendimento e utilidade á de Cavez-Monteiros-Vidago. Os interesses economicos ficam prejudicados. E os interesses militares?

Note-se que se essa derivante passar por Monteiros Vidago a Loivos para Mirandela aproxima-se 15 quilometros de Chaves-militar e dá-nos, numa epoca de quebra de harmonia entre os povos, um dos mais abundantes celeiros de Traz-os-Montes.

Requere-se, pelo visto, ponderação demorada que nos trará, como consequencia, determinações sensatas. Consintam-nos os homens a nossa ajuda na formação dos seus juizos oferecendo-lhes o confronto entre as directrizes em questão.

Confronto entre os troços Parada de Monteiros-Vidago e Parada de Monteiros-Pedras Salgadas, da linha do Vale do Tamega.

	PARADA DE MONTEIROS-VIDAGO	PARADA DE MONTEIROS-PEDRAS
Freguezias adjacentes	Fiães do Tamega, Curros, Pinho, Arcossó, Capeludos e Vidago.	Bragado e Pensalvos
População adjacente	3.930 hab. (censo 1920)	1.437 habitantes
Freguezias tributarias (1)	As adjacentes e Codeço-so, Vilar de Porro, Eiró, Bessa, Granja, Sapiãos, Vilarinho das Paranelhas, Oura, Selhariz, Vilas Unas e Loivos.	As adjacentes e Afonsim, Vila Pouca d'Agular, Bornes, Vreia de Bornes e Valoura.
População tributaria (1)	11.834 habitantes	7.514 habitantes
Comprimento provavel (desde a foz do Avelanes)	15 quilometros	10 quilometros
População por qm. de via	262 hab. adj. e 789 hab. tributarios	144 hab. adj. e 751 hab. tributarios
Encurtamento do percurso entre Chaves e o Porto, Braga, Guimarães etc.	32 quilometros (mais dez do que terminando nas Pedras), em relação ao actual, pelo Vale do Corvo	22 quilometros, em relação ao actual pelo Vale do Corgo

Confronto entre os troços Vidago-Vale do Galo e Pedras Salgadas-Vale do Galo, da Linha Transversal de Valpaços (continuação do projectada do Vale do Tamega):

	VIDAGO-VALE DO GALO	PEDRAS-VALE DO GALO
Freguezias adjacentes	Arcossó, Vidago, Oura, Selhariz, Loivos, Vilas Bôas Moneiras e Santa Leocádia	Bornes, Vreia de Bornes, Valoura, Padrela e Povoa de Agrações
População adjacente	5.610 habitantes	4.767 habitantes
Freguezias tributarias (1)	As adjacentes e Capeludos, Pinho, Ancho, Vilarinho das Paranelhas, S. Pedro de Agostem e Nogueira	As adjacentes e Bragado, Pensalvos, Afonsim, Vila Pouca de Agular e Tresminas
População tributaria (1)	11.008 habitantes	9.329 habitantes
Comprimento provavel	18 quilometros	16 quilometros
População por quilometro de via	312 hab. adjacentes e 612 hab. tributarios	291 hab. adjacentes e 593 hab. trib.
Encurtamento do percurso entre Chaves e Val-	13 quilometros, em relação á directriz partindo	

não se podendo dizer já o inverso das desta directriz em relação á primeira. Se considerarmos áreas tributarias mais extensas, maior será a superioridade do traçado Parada de Monteiros-Vidago-Vale do Galo, que, como é facil de ver, não foi favorecida ao organisar-se este mapa.

CONCLUSÃO: A directriz mais aconselhavel, tanto para a linha do Tamega, como para a transversal de Valpaços, e, por consequente, para as duas em conjunto, é por Vidago, onde a riqueza agricola é maior e ha tres empresas hidromedicinaes, com os melhores hotéis da Península. A directriz por Vidago, alem de evitar um grande paralelismo com a linha do Vale do Corgo, durante cerca de 15 quilometros, que terá logar pela outra directriz, encurta muito a distancia entre Chaves e os diversos centros visinhos e distantes (mais dez quilometros para o Porto, Braga, Guimarães, etc. e mais treze quilometros para Valpaços, Mirandela, etc. do que a outra directriz).

Tendo o concelho de Chaves maior densidade de população que os visinhos, é natural que convirjam para este as duas vias (Vale do Tamega e Transversal de Valpaços).

Vidago abril de 1930.

Confronto entre as directrizes Parada de Monteiros-Vidago Vale do Galo e Parada de Monteiros-Pedras-Vale do Galo.

	PARADA DE MONTEIROS - VIDAGO - VALE DO GALO	PARADA DE MONTEIROS - PEDRAS - VALE DO GALO
Freguezias adjacentes	Fiães, Curros, Pinho, Capeludos, Arcossó, Vidago, Oura, Selhariz, Loivos, Vilas Boas, Moneiras e Santa Leocádia	Bragado, Pensalvos, Bornes, Vreia de Bornes, Valoura, Padrela e Povoa de Agrações
População adjacente	7.971 hab.	6.224 habitantes
Freguezias tributarias (1)	As adjacentes e Codeço-so, Vilar do Porro, Eiró, Bessa, Granja, Sapiãos, Ancho, Vilarinho das Paranelhas, S. Pedro de Agostem e Nogueira	As adjacentes e Afonsim, Vila Pouca e Tresminas
População tributaria (1)	15.054 hab.	9.326 hab.
Comprimento provavel (desde a foz do Avelanes)	33 quilometros	26 quilometros
População por qm. de via	242 hab. adj. e 474 hab. trib.	239 adj. e 359 hab. Trib.

(1) As freguezias da directriz Parada de Monteiros-Pedras-Vale do Galo estão, na maior parte, na zona tributaria da outra directriz (as restantes estando bem servidas pela linha do Corgo),

ERA NOVA

7/11/1930

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

É incontestável que o serviço dos caminhos de ferro tem melhorado e que Chaves tem sido gentilmente servida por esta Companhia quando lhe tem solicitado qualquer benefício.

Por essa mesma razão é que nós hoje ousamos rogar-lhe que, á semelhança do que já foi feito para Vila Real sejam também estabelecidos comboios para as feiras desta cidade que se realizam nos dias 8, 14, 24 e ultimo de cada mês, não sendo Domingo, porque nesse caso serão no dia imediato.

Não ignora a Companhia que sob os pontos de vista comercial e agrícola Chaves não é inferior á capital do Districto e que por estar perto da região de Barrozo muito rica em gados, as suas feiras tem sempre uma concorrência que bem justificará esses comboios.

E' por isso que daqui rogamos á Companhia que tão notavelmente melhorou os serviços da Linha do Corgo mais este benefício prestado a Chaves e que nós desde já agradecemos.

O CAMINHO DE FERRO DO VALE DO TAMEGA

Deve entroncar na linha do Corgo nas Pedras ou em Vidago?

Supõe-se que por desejo da Comissão Revisora da linha do Tamega, transversal de Trás-os-Montes, para com segurança se poder pronunciar a favor da directriz a adotar de Cavez para cima, se está a proceder ao estudo do traçado Monteiros-Pedras, como se supoe tambem que a mesma brigada que ali opéra va retificar o primitivo estudo Monteiro-Vidago, feito ha trinta anos pelo tenente-coronel de engenharia Dr. Antonio de Moraes Sarmiento. Linha de tanto valor como se diz que hade ter esta, e que vem trazendo, atravez da região Minhota, maior civilização e mais pujante vida aos povos por onde passa, quando penetrar nas terras asperas de Trás-os-Montes, qual das duas directrizes aproveitará mais aos habitantes das nossas aldeias, Pedras ou Vidago?

Vejamos, porque a isso nos anima o sabermos que no Ministerio do Comercio são lidas com a mesma atenciosa deferencia tanto as indicações dos entendidos como as informações dadas pelas pessoas de condição humilde. O mapa do nosso estudo é a observação no proprio terreno. Vejamos, pois: A linha saindo de Monteiros pelo Avellames até ás Pedras, encontra em todo este percurso apenas as povoações do Bragado, e Pensalves, e dá-nos o inconveniente alongamento de treze kilometros entre as cidades do Porto e Chaves. Pelo lado oposto, isto é, de Monteiros a Vidago, serve as aldeias do norte do concelho de Vila Pouca, que são Capeludos, Adagoi e S. Bento na margem esquerda do Tamega, e do outro lado do rio a faixa sul de Barrozo que vae de Monteiros á foz do Oura, beneficiando por aproximação as terras do concelho de Botlicas e ainda algumas do de Montalegre, importantes pelos seus jazigos de minério e pelo abastecimento que fazem de gado bovino, lanigero e caprino, para carnes de consumo a uma grande parte do paiz.

Outro facto que dá razão a esta directriz é o ter sido abandonado o projecto de construção da linha do Cávado, que atravessando Barrozo de lés a lés, viria sair em Vidago ou Curália (Tamega). Vê-se que, abandonado o projeto de uma linha e afastada a directriz da outra, nenhuma esperanças ficam a estes povos de serem servidos por vias aceleradas, visto que na provincia, dizem, mais nenhuma será construida. Já as Camaras Municipaes de Chaves, Botlicas e Montalegre em representações dirigidas ao illustre titilar da pasta do Comercio, lhe pediam, em beneficio dos seus muncípes, que fosse adotado, como justo meio termo entre os diversos interesses em concorrência, o primitivo traçado Cavez-Monteiros-Vidago, lamentando-se as duas ultimas do abandono e isolamento em que todos os governos os teem tido.

Alem do que fica dito, que nos parece digno de ser ponderado, aponta-se o prejuizo causado á velha aspiração da comunicação rápida entre Porto e Chaves e ao valor que a linha deixará de ter se a transversal de Valpaços não partir de Vi-

dago por Loivos, Carrazedo a Mirandela, visto que de Vidago a Vale do Galo a linha passa pela fértil e populosa Ribeira do Oura beneficiando Vila Verde, Villas Boas, Valoura, Vila do Conde, Selhariz, Fornos, Loivos, Seixo, France, Moreiras, Fernandinho, S.ta Leocadia, Adães Matosinhos, Pereiro, Fructuoso, Dorna, e Rio Bom. Para se avallar a riqueza deste sólo, outro argumento indicador do caminho que se deve seguir, damos aqui a nota da produção de uma das nossas aldeias, Loivos, por exemplo, por se encontrar na linha de separação entre a Montanha e a Ribeira.

Loivos colhe, em média:

Vinho, 800 pipas (quatro mil hectolitros); Azeite, 20 pipas (dez mil e quinhentos litros); Batata, 200 toneladas (duzentos mil quilogramas); Milho, 60 toneladas (setenta e um mil e novecentos litros); Cebola, 50 toneladas; Frutas, maçã, pera e noz e outras variedades em abundancia.

Colhe ainda outros cereaes, como trigo e centeio, mas não merece referencia por ser pequena a quantidade.

Vidago, 27 de Janeiro de 1931

C.

Chaves, 28 de Agosto de 1932

O mistério dos comboios mistério

PARECE á primeira vista que uma das razões que justificaria os *combos mistério* seria a de uma inteligente propaganda das belezas naturais da nossa terra.

Mas o certo é que os comboios em vez de levarem a todos os recantos de Portugal os viajantes, levam nos a Vigo para deixarem lá uns ricos cobres e para... vêrem o *sorriso simpático* do Dr. Afonso Costa, como dizia um reporter duma dessas viagens.

Acontece ainda que, segundo nos consta, há certos fiáveis que cá dentro nunca se atreveram a piar—a pesar do pio ser absolutamente livre—mas que lá fóra e para se darem ares na frente das lindas raparigas galégas, berram como possessos a sua fúria contra a Ditadura por ela lhes permitir que passeiem nas ruas sem açamo. Há-os que levam a sua falta de educação cívica ao ponto de não repararem que os próprios estrangeiros os censuram pela sua atitude ignóbil.

Mas por que cargas de água, ou antes por que *mistério*, os comboios *mistério* levam os passageiros para Espanha quando há cá... coisa lindíssima para vêr?

Chaves, 19 de Novembro de 1933

ERA NOVA

Horario de inverno

Na linha do Vale do Corgo

Descendentes

N.º 28. — Omnibus. — Parte de Vila Real ás 5,40. De Carrazedo ás 6,06. De Alvações ás 6,26. Chega a Regua ás 6,44. Liga para o Porto e Barca d'Alva.

N.º 32. — Mixto, (ou das Felras). — Parte de Chaves ás 6,55. De Vidago ás 7,48. De Pedras Salgadas ás 8,35. De Vila Pouca, ás 8,59. De Samardan ás 9,36. Chega a Vila Real ás 10,08.

(Este comboio só se efectua nos dias 1, 8, 15 e 23 de cada mez. Quando estes dias coincidem com o domingo, o comboio só se efectua na segunda feira (mediata).)

N.º 26. — Correio. — Parte de Chaves ás 10,22. De Vidago ás 11,13. De Pedras Salgadas ás 12,04. De Vila Pouca ás 12,21. Chega a Vila Real ás 13,30. E parte ás 13,38 para Regua, onde chega ás 14,42. Liga para o Porto e Lisboa.

N.º 30. — Mixto. — Parte de Chaves ás 16. De Vidago ás 17,02. De Pedras Salgadas ás 17,46. De Vila Pouca ás 18,23. Chega a Vila Real ás 19,42. Parte ás 19,57. Chega a Regua ás 21,12. Liga para o Tua.

O Comércio de Chaves

, 14 de Fevereiro de 1946

Caminho de Ferro do Vale do Tâmega

Chaves rejubilou desde que pelo nosso jornal se tornou conhecida a atitude tomada pelo sr. Ministro das Obras Publicas, ordenando o estudo deste traçado, que para a nossa região se torna de vital importância. Bem haja, sr. Ministro, que assim atende os tirados sentidos duma zona tão fértil e populosa como a nossa.

Esperando portanto que V.

Ex.a dentro do mínimo espaço de tempo, consiga levar a bom termo essa cruzada em que nos vimos empenhando, fazemos votos sinceros para que o seu nome, gravado a letras de ouro nos anais de Chaves, nunca mais se apague também dos corações dos flavienses.

Quinta-feira, 31 de Janeiro de 1946

CAMINHOS DE FERRO DO VALE DO TÂMEGA

pelo TENENTE CARLOS PALMEIRA

Não sei se os Municípios de Chaves, Boticas, Montalegre, Ribeira de Pena e Vila Pouca de Aguiar, já apresentaram a quem de direito o pedido para o prosseguimento da linha do Vale do Tâmega.

Se ainda o não fizeram, urge que o façam sem demora na qualidade de representantes dos habitantes destas regiões.

Logo que o assunto foi ventilado na imprensa, o Grémio do Comércio de Chaves, soube corresponder com solicitude ao apelo e numa atitude digna, endereçou a sua opinião ao Governo da Nação, sem que nenhuma outra agremiação secundasse o seu gesto.

Cabe às Câmaras o dever de velar pelos seus muncípes, tanto no campo económico, como nos cultural, higiénico, etc.

Limitar-se à simples acção de manter reparar os «paralelos» das ruas ou a culdar dos passeios nesta ou naquela artéria, não define suficientemente a sua missão...

O desenvolvimento das comunicações constituiu dos pontos essenciais da civilização.

Ainda há dias um flaviense dizia amargamente para o «Jornal de Notícias» do Porto, que algumas freguesias do concelho de Valpaços não recebiam correio há uma semana, por falta de pneus para as camionetas da carreira.

E' por este sistema de transportes que as Câmaras da região Norte de Trás-os-Montes julgam poder solucionar o problema?

Se assim é, baldada esperança, srs. Presidentes dos Municípios e de Agremiações.

Para muita gente a conclusão da linha de caminho de ferro do Vale do Tâmega é um facto de suma importância, de que as entidades oficiais não podem desinteressar-se, deixando que a ideia permaneça em condenável indiferença.

QUINTA-FEIRA, 5 DE DEZEMBRO DE 1946

Trabalhos da linha do Vale do Tâmega

Pelo Tenente Carlos Palmeira

Há dias os jornais diários publicavam a notícia de que o Sr. Engenheiro Director havia outorgado em nome de Sua Ex.^a o Ministro das Comunicações num contrato para a aquisição de travessas de carvalho, destinadas ao assentamento dos carris no troço compreendido entre Celorico de Basto e o Arco de Baulhe, na linha do Vale do Tâmega.

Como se vê começa a despertar de novo o interesse pela conclusão desta encantada via férrea, que agora parece entrar na fase da realidade.

Que certas peias burocráticas não venham entrar a boa vontade daqueles que estão animados em levar para diante tão útil e proveitosa obra de elevado benefício Nacional

Todos estes trabalhos deviam ser classificados de urgentes para que o seu fim fosse atingido com a maior brevidade possível.

Enquanto se efectua a colocação das travessas no troço Celorico-Arco, não impede que noutra área se proceda a estudos e rompimentos, conjugando-se desta maneira todos os esforços para uma mais rápida realização deste empreendimento.

Cada quilómetro de via posta ao serviço do público, traz-nos a esperança de que não vem longe o dia em que instalados numa elegante

carruagem possamos gozar as delicias da variada e encantadora paisagem das margens do rio Tâmega, desde esta vetusta Flávia até à Livração.

Soube agora, o que me aprás felicitá-lo sinceramente, que a moção sobre a conclusão desta e outras vias, apresentada na reunião conjunta das Câmaras de Mondim de Basto, Cabeceiras de Basto e Ribeira de Pena, em Julho passado e já publicada no N.º 647 de «O Comércio de Chaves» de 7 do corrente, é da autoria do delegado daquele último município, Senhor Fernando José da Costa, digno funcionário superior da Alfândega do Porto.

Há muito que este ilustre ribeirense se dedica com elevado interesse e entusiasmo ao desenvolvimento das comunicações da provincia, tendo sobre este assunto apresentado uma tese no último Congresso Trasmontano.

É mais um dedicado defensor a juntar ao número dos que têm procurado engrandecer e estimular a utilidade desta importante linha.

Alinhando com os Doutores José Lino, Henrique António Pereira e outros encorajadores, Fernando José da Costa poderá afirmar um dia com satisfação:

A obra realizou-se e o nosso esforço não foi baldado!...

O Comércio de Chaves

Quinta-feira, 7 de Fevereiro de 1946

Caminhos de Ferro do Vale do Tâmega

Temos aqui falado várias vezes na continuação das obras do C. de F. do Vale do Tâmega. Nessa campanha ingloria, contamos ao nosso lado, os srs. dr. H. A. Pereira e tenente Palmeira, brilhantes colaboradores deste jornal. Não temos visto meio de ser atendidos.

Resta-nos só a esperança de apelarmos para a influência e esforço do nosso deputado pelo circulo e nosso amigo, sr. dr. Henrique d'Almeida.

Seria de elevado sificance para a vida e prosperidade desta região, se tal conseguisse.

Ele sabe como nós, o grau de valorização e de facilidades, que a linha de Vale do Tâmega acarretaria para a nossa região e concelhos limitrofes.

O Governo devia fazer prosseguir a construção dessa linha, porque o seu futuro tráfego, só lucros drenaria para o Estado.

Chamamos pois, a atenção do Ilustre Deputado, para que se interesse a valer por esta regalia de alto valor vital.

QUINTA-FEIRA, 7 DE NOVEMBRO DE 1946

Construção da linha do Vale do Tâmega

PELO TENENTE CARLOS PALMEIRA

Não largando de mão o assunto da construção da via férrea do Vale do Tâmega, a construção de novas linhas e estradas, melhoramentos de condição essencial à valorização da importante zona que há-de servir, representantes das Câmaras Municipais de Celorico de Basto, Mondim de Basto e Ribeira de Pena, acompanhados dos senhores Governadores Civis de Braga e Vila Real, dirigiram em julho passado a exposição que segue, a Sua Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações:

1.º—Que seja posta em exploração efectiva a linha do Vale do Tâmega, no troço compreendido entre Celorico de Basto e Arco de Baulhe, bastando para isso assentar os carris, visto que todos os trabalhos estão concluídos e gastas somas importantes sem proveito para a região, nem para a entidade que dispendeu o numerário em pura perda, pois que, agora não aufero quaisquer rendimentos.

A conclusão desta obra beneficiaria consideravelmente a região, servindo grande parte dos concelhos de Celorico, Mondim, Cabeceiras e aproximaria a linha férrea do concelho de Ribeira de Pena, demandando a vasta região de Basto, e valorizando os quilómetros já construídos em beneficio da linha do Douro.

2.º—Que em idêntica conformidade, se proceda aos necessários estudos para o prosseguimento da mesma linha do Vale do Tâmega, estabelecendo a sua ligação com a linha do Corgo, depois de servir Ribeira de Pena. Completar-se-ia assim a linha do Vale do Tâmega.

3.º—Que semelhantemente se proceda ao complemento das linhas de Basto e Ave, nos troços compreendidos entre o Arco de Baulhe, Cabeceiras de Basto, Póvoa de Lanhoso e Caniços. Estabelecer-se-ia a ligação do Minho central com a região de Basto e ficariam bem servidas as relações do Minho com Trás-os-Montes.

A obra ferroviária ficaria completa com a construção das seguintes estradas:

Lanço de estrada Nacional n.º 311, compreendido entre Ortigueira e o limite do Distrito de Braga e Vila Real, aprovado pelo Conselho Superior das Obras Públicas e o lanço da mesma estrada, compreendido entre Cabeceiras de Basto e Várzea Coa.

Lanço da estrada Nacional N.º 312, no troço compreendido entre Sapiãos, Boticas e Ribeira de Pena. Facilitaria a troca de produtos entre as regiões de Barroso e Basto, e permitiria a afluência de passageiros à linha do Vale do Tâmega.

Porque este melhoramento é também de alto interesse para outros Municípios, como Chaves, Boticas e Montalegre, torna-se necessário que estes secundem sem demora esta pretensão,

expondo com clareza as vantagens de tão importante empreendimento.

Não sei o que as repartições técnicas já fizeram, contudo, por cada ano que passa o prejuizo originado pela escassa de transportes reflete-se com acentuada gravidade na vida da população da região, afectando também consequentemente a economia da Nação.

O Grémio do Comércio de Chaves, que foi um dos impulsionadores deste magnifico projecto, deve acompanhar de perto todas as resoluções, insistindo pela sua realização urgente, porque como diz o provérbio:

QUEM NÃO É VISTO,
NÃO É LEMBRADO.

NOTÍCIAS DE CHAVES

Os Caminhos de Ferro da Província de Trás-os-Montes e Alto Douro

pele Dr. Manuel Busquets de Agullar

As deficientes comunicações ferroviárias desta região são originadas por motivos de ordem geográfica que convém fixar. Os principais são: o relevo, que obriga à existência de dispendiosas obras de arte e ao prolongamento do perfil longitudinal da via para vencer diferenças de nível; a fraca densidade populacional, que origina um movimento reduzido de passageiros; o fraco desenvolvimento industrial, que determina um tráfego restrito de mercadorias; o facto de Trás-os-Montes não ser lugar de passagem, ao contrário do Alto-Douro, mas mesmo aí as precárias comunicações ferroviárias com Espanha não são de molde a provocar grande afluência de passageiros ou de mercadorias.

Possui actualmente a província 444 quilómetros de vias férreas, cabendo à via larga (1^m67), que é a do Douro desde Rede à Barca de Alva, 105 km., pertencendo 339 km à via estreita (1^m), que são: Vale do Corgo, de Régua a Chaves, 98 km.; Vale do Tua, de Tua a Bragança, 155 km.; Vale do Sabor, de Pocinho a Duas Igrejas-Miranda, 106 km. Como se vê pelo número de quilómetros, a via larga ocupa uma proporção reduzida e a via estreita predomina pelas causas que apontei de início, bem como por ser menos elevado o custo de construção por quilómetro e as condições de exploração mais económicas.

A linha férrea do Douro começou a construir-se a 8 de Julho de 1873, sendo

aberta à exploração até Régua em 15 de Julho de 1879, e alcançando Barca de Alva em 9 de Dezembro de 1887. A única via larga do Alto-Douro foi extremamente difícil de construir pela natureza geomorfológica da região, obras de arte de excepcional importância e ainda pelas avultadas despesas com expropriações, dado o valor elevado dos terrenos que o caminho de ferro ocupou.

Só depois de quase terminada a construção do caminho de ferro do Douro, é que se podiam começar as obras das outras vias férreas transmontanas. Assim, a linha do Vale do Tua iniciou-se em 1885, abriu-se à exploração até Miranda em 29 de Setembro de 1887, alcançando Bragança somente em 31 de Dezembro de 1906. Um pouco antes começou a construção da via férrea do Vale do Corgo, abrindo-se à exploração o troço de Régua a Vila Real em 12 de Maio de 1906, mas só em 21 de Agosto de 1921 atingiu Chaves. O caminho de ferro do Vale do Sabor seria inaugurado no primeiro troço de Pocinho a Carviçais em 17 de Setembro de 1911, alcançando Duas-Igrejas-Miranda a 22 de Maio de 1938. A via férrea do Vale do Corgo é notável por ser aberta na rocha num largo percurso entre Régua e Vila Real, e ainda pelos lacetes para vencer a diferença de nível entre Loivos e Vidago.

Não satisfazem as actuais vias férreas as necessidades da província; todavia, dadas as causas apontadas de início

(Continua na 6.ª pág.)

Os Caminhos de Ferro da Província de Trás-os-Montes e Alto Douro

(Continuação da 1.ª pág.)

e ainda a concorrência da camionagem e do automobilismo, a prudência no desejo de novas linhas deve dominar aspirações prejudiciais. Convém ter presente que os caminhos de ferro são actualmente deficitários em quase todos os países do Mundo, mas estão vencendo galhardamente na luta por meio duma justa coordenação de transportes.

Parece-me que a melhor solução está na construção de linhas de ligação entre as vias férreas existentes, fechando os intervalos por malhas racionais. Assim justifica-se o prolongamento da linha do Vale do Tâmega continuando a do Douro-Litoral para Trás-os-Montes, desde Arco de Baulhe ao Barroso e daí a Chaves. De Chaves, e de certa forma paralela à fronteira, prolongar-se-ia a linha a Vinhais e a Bragança, afim de por Vimioso e Miranda alcançar o caminho de ferro do Vale do Sabor.

Desta forma se poderá resolver utilmente o problema de construção de novas linhas férreas, enquanto as actuais necessitam de melhoramentos, quer na infra-estrutura, quer no material, e ainda por marchas rápidas de forma a criar tráfego e atrair os usuários ao caminho de ferro, que há-de continuar a ser um dos mais perfeitos e seguros meios de comunicação.

Trasmontanos

A geografia física e a política condicionam a maior parte das vezes o traçado das modernas vias de comunicação. A orografia e a hidrografia criam sérios embaraços à circulação; as condições financeiras e económicas são no máximo de atender.

O homem, criação de Deus, inventou as pontes para ultrapassar torrentes e furou com túneis as montanhas para encurtar seriamente as distâncias.

Começou há pouco a perfuração do Monte Branco, a mais alta montanha da Europa (4810^m) para ligar por via férrea directíssima as capitais da França e Itália, as duas grandes nações latinas do Velho Mundo.

Já entrou no domínio dos possíveis a construção de pontes pensis com uma longa légua de comprimento entre pilares, podendo unir-se assim a Sicília à Calábria, atravessar o Bósforo, e evidentemente passar o Tejo em Porto Brandão, ou qualquer outra povoação da margem esquerda do Tejo, para a direita (apenas... dois quilómetros).

A engenharia criou o túnel submarino ligando as duas margens do Escalda por ferrovia e rodovia, unindo a Ilha de Mahatan (N. I.) ao continente americano, e praticando a maravilha de unir também as duas maiores ilhas japonesas atravessando o mar em muito mais de uma dezena de quilómetros.

Dou razão a quem entender ser tempo de terminar uma erudição ao alcance de todos...

Vêm estas considerações preliminares a propósito de um interessante artigo publicado no último número deste semanário, intitulado «Os caminhos de ferro da Província de Trás-os-Montes e Alto Douro».

Ao norte do áspero fosso do Douro, que só na ponte D. Maria Pia no Porto é possível atravessar em caminho de ferro para o restante Portugal (urgindo a construção da linha Pocinho-Vila Franca das Neves) há os dois sistemas de via larga (1,67) e estreita (1^m) conhecido o primeiro até há poucos anos por Minho e Douro, estando as de segunda categoria divididas em 5 unidades sem ligação umas com as outras (eram 6 antes da fusão do caminho de ferro do Porto à Póvoa e Famalicão com o da Trofa a Fafe) o que origina um tráfego difícil, caro e incómodo, sendo causador da impossibilidade de troca de material rolando entre eles e de se construírem oficinas comuns que tanta economia originariam à exploração.

Pensou-se em tempos na duplicação da Linha do Douro colocando-se um terceiro carril em uma ou nas duas vias; as dificuldades de construção eram quase impeditivas, economicamente falando, tal a estreiteza do vale do caudaloso rio. Que diferença entre o vale do Reno, com vias quádruplas (e séxtuplas em alguns percursos) nas duas margens onde o grande rio internacional corre alçado

e sereno entre montanhas coroadas de castelos cheios de poesia e história, e o nosso rio estrangulado pelas penedras das margens e debatendo-se entre

escarpas alcantiladas não cheias de encantos e poemas de amor mas frementes de pontos escachoantes e atroadores, efflicção dos olhos do viandante e terror dos marinheiros que em cada passo jogam a vida com o futuro dos seus.

Posta definitivamente de lado a ideia da união das linhas férreas ao norte do Douro por aproveitamento da via larga (com colocação de terceiro carril, por ex.) sobreveio a das linhas do vale do Tâmega (hoje já no centro da formosa região de Basto, em Bafilde) com a da Régua e Chaves, e esta por Vinhais e Bragança, seguindo o prolongamento até à Linha do Sabor em Duas Igrejas.

A construção das grandes barragens no Douro internacional, a premente necessidade de exploração das pirites de ferro e outros minérios utilíssimos à economia nacional no Quadrante, sem trasbordo caríssimo, deram à ideia do prolongamento uma admirável actualidade.

Lembremo-nos que a linha de via reduzida do Minho está em Fafe, com possibilidade de ligação não economicamente impossível com a do Vale do Tâmega.

E assim teríamos toda a província de Trás-os-Montes unida com via reduzida já com permutação de vagões e oficinas comuns ao porto de Leixões, isto é ao mundo.

Não basta devanear, idealizar, sonhar, poetizar...

Já lemos na imprensa local, há não muitos anos, a afirmação de que se devia pedir ao Governo a construção de uma linha férrea directíssima (como a dos Alpes...?) Chaves-Leixões, que pouco mais teria nessas condições do que 100 K. Já lemos e abismamo-nos com as turbs!

As realidades da carta geográfica revelam que de Amarante a Vila Real a estrada atinge no Alto de Espinho 1.785^m; que Vila Pouca de Aguiar está a 820^m;

(Continua na 3.ª pág.)

Página 5

11-5-1957

Os Caminhos de Ferro Trasmontanos

(Continuação da 2.ª pág.)

que em Águas Frias e Tronco a altitude é superior a 800^m descendo a estrada actual afluente para o Rabaçal subindo em seguida galhardamente para a lomba de Curopos-Castrelos com a altitude máxima na Portela (900^m) a aprox. 10 K. de Bragança; que da capital do distrito-irmão até Miranda do Douro (à mesma coia de Duas Igrejas) a altitude média está entre 600 a 800 m. com as inevitáveis descidas para os vales do Sabor e de Maças.

Evidentemente que com este itinerário, ou outro parecido, nada era possível ser executado para ligação de todas as vias férreas trasmontanas e restantes situadas ao norte do Douro desaguando no porto de Mar de Leixões.

Mas será a resolução do problema impossível?

Julgamos que não; e em outro artigo diremos o que pensamos.

F. B. T. H.

NOTÍCIAS DE CHAVES

Os Caminhos de Ferro

Trasmontanos

CONTINUEMOS as nossas considerações procurando a solução para uma transversal de Trás-os-Montes unindo as quatro linhas paralelas do Tâmega, do Corgo, do Tua e do Sabor, que devem ter o seu terminus no porto de Leixões aproveitando no seu tráfego as linhas de via reduzida do Minho e já existentes.

As condições orográficas e hidrográficas, dissemos já, condicionam as construções ferroviárias, não podendo ser evidentemente esquecidas as económicas e financeiras.

Novos caminhos de ferro de via larga ao norte do Douro não têm justificação possível na região montanhosa: como excepção a marginal até Mosteirô e o prolongamento de Monção e Melgaço, desde que está terminada a construção, tão tardiamente feita aliás, dos ramaes de Contumil e Ermezinde a Leixões.

Entremos no assunto:

A linha de Leixões-Porto a Guimarães tem ao Kil. 46 a estação de Caniços, quase sobre o Ave; subindo pelo doce vale valorizaria as fábricas de Riba de Ave, iria às Caldas das Taipas, atingindo tranquilamente a rica e turística região de Basto (por Rossas), serviria Refojos, sede do concelho de Cabeceiras, seguindo finalmente a entroncar com a linha do Vale do Tâmega, na estação do Arco de Baúlhe onde actualmente esta (com 52 Kms.) se encontra. Seriam apenas uns 75 Kms. de construção pouco dispendiosa e de receitas certas.

O prolongamento de ambas teria de ser feito para o Norte ao longo do Tâmega atravessando-o para a margem esquerda (mas antes da confluência do Bessa, para se evitar a duplicação de pontes) de modo a bem servir a ridente vila de Ribeira de Pena (450^m de altitude) serpenteando o vale do Avelames até às Pedras Salgadas com estações em Parada de Monteiros, Pensalves e Bragado.

A continuação ao longo do Tâmega até ao Vidago ocasionaria a reversão do material ferroviário com grave encargo no percurso de 16 Km. para as linhas do Tua e do Sabor.

Estamos já à cota superior a 600^m acima do nível do mar (Leixões). A continuação, porém, da transversal impõe-se, e urge se faça a construção.

A linha férrea saída da estação das Pedras Salgadas encostar-se-ia à Serra da Padrela em subida forçada, e (possivelmente mas não provavelmente) com um lacete semelhante ao descrito sobre Lóivos de modo a aproveitar a portela do Vale do Galo; alcançada esta com relativa facilidade, a linha aproximar-se-ia da progressiva povoação de Carrezedo de Montenegro, serviria a vila de Valpaços, descendo facilmente pelo vale do Rio Torto a Mirandela, capital de

II

região muito rica que tudo teria a lucrar com comunicações ferroviárias sem transbordo algum com o porto de mar de Leixões, e a cidade do Porto, empório do norte.

O percurso Pedras-Mirandela é de 67 Kms., sendo o de Cave-Ribeira de Pena apenas de 13 Kms.

Como já vimos uma linha férrea Bra-

gança-Mirandela (por Vimioso), torna-se difficilima, — a palavra impossível não existe hoje para a engenharia — devido às descidas para os vales de Angueiro, do Sabor e do Maços.

O que interessa, porém, é a ligação das duas linhas do Tua e do Sabor, e essa faz-se com facilidade pelo planalto sem obstáculos sérios, com um pequeno ramal de 50 Kms. unindo as actuais estações de Macedo de Cavaleiros, à de Mogadouro passando por Chacim.

E deste modo todas as cidades e a maior parte dos concelhos trasmontanos seriam magnificamente servidos por caminho de ferro, o material acudiria onde mais fosse necessário e oficinas comuns de construção e reparação economizariam importantes quantias anuais e para sempre.

«A utilidade económica e social de uma via férrea mede-se, não pelo rendimento líquido que produz, mas pelos serviços prestados, e por estes se devem aquilatar os encargos que a sua construção impõe», assim escreveu o illustre engenheiro conselheiro Fernando de Sousa.

Tornar se-ia possível um ramal Valpaços-Vinhais (46 Kms.) irrigando economicamente uma vasta região rica sobretudo em minérios, hoje impossíveis de explorar por dificuldade de transportes fáceis e baratos.

Urge o prolongamento da linha de Bragança ao Quadramil, jazigo quase inesgotável de ferro.

Também se devia fazer o mais breve o prolongamento da linha do Sabor, da estação terminus de Duas Igrejas até à vila de Vimioso, seguindo os vales de S. Pedro da Silvé e do Angueiro, para fácil e económica exploração das magni-

(Continua na 6.ª pág.)

Os Caminhos de Ferro Trasmontanos

(Continuação da 1.ª pág.)

ficas pedreiras dos alabastros de Santo Adrião, num total de 25 Kms. somente.

Este ramal por maior distância não pode seguir a actual estrada por Genisio e Caçarelhos, o que nos aproximaria de Agra de Freimas onde era morgado e senhor de vastas terras Calisto Eloy de Silos e Benevides de Barbuda.

Na mais elevada colina dos meus domínios liliputeanos, de chapéu de quilométrica aba na mão, em sentido olhando para a Meka trasmontana de Vilarinho da Samardã, com voz tonitroante lanço um grito de alma que ecoará «aquém e além Tâmega por essas Espanhas dentro» de respeitosa e entusiástica homenagem ao gigante autor da «Queda de um anjo», o génio imortal de Camilo Castelo Branco.

F. B. T. H.

Sábado, 18 de Maio de 1957

A voz de Chaves

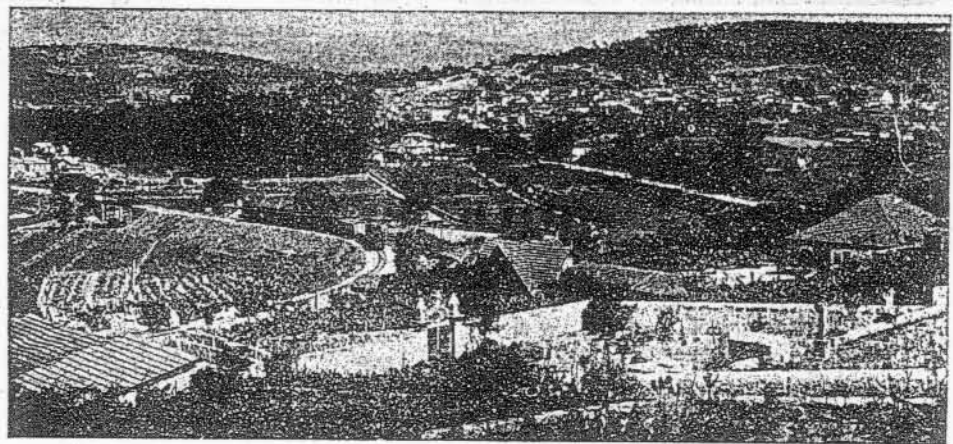
Construção da linha do Vale do Tâmega

Por CARLOS DA COSTA PALMEIRA

NÃO largando de mão o assunto da construção da via férrea do Vale do Tâmega, a construção de novas linhas e estradas, melhoramentos de condição essencial à valorização da importante zona que há-de servir, representantes das Câmaras Municipais de Celorico de Basto, Mondim de Basto e Ribeira de Pena, acompanhados dos senhores Governadores Cívicos de Braga e Vila Real, dirigiram em Julho de 1946 a exposição que segue, a Sua Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações:

parte dos concelhos de Celorico, Mondim, Cabeceiras e aproximaria a linha férrea do concelho de Ribeira de Pena, demandando a vasta região de Basto, e valorizando os

3.º — Que semelhantemente se proceda ao complemento das linhas de Basto e Ave, nos troços compreendidos entre o Arco de Baúlhe, Cabeceiras de Basto, Póvoa de



Um trecho da via férrea de Corgo, junto de Vidago, onde se presume o entroncamento com a linha do Vale do Tâmega.

«1.º — Que seja posta em exploração efectiva a linha do Vale do Tâmega, no troço compreendido entre Celorico de Basto e Arco de Baúlhe, bastando para isso assentar os carris, visto que todos os trabalhos estão concluídos e gastas somas importantes sem proveito para a região, nem para a entidade que dispendeu o numerário em pura perda, pois que, agora, não aufere quaisquer rendimentos.

A conclusão desta obra beneficiaria consideravelmente a região, servindo grande

quilómetros já construídos em benefício da linha do Douro.

2.º — Que em idêntica conformidade, se proceda aos necessários estudos para o prosseguimento da mesma linha do Vale do Tâmega, estabelecendo a sua ligação com a linha do Corgo, depois de servir Ribeira de Pena. Completar-se-ia assim a linha do Vale do Tâmega.

Lanhoso e Caniços. Estabelecer-se-ia a ligação do Minho central com a região de Basto e ficariam bem servidas as relações do Minho com Trás-os-Montes.

A obra ferroviária ficaria completa com a construção das seguintes estradas:

Lanço de estrada Nacional N.º 311, compreendido en-

(Continua na 2.ª página)

Construção da linha do Vale do Tâmega

(Continuação da 1.ª página)

tre Ortigueira e o limite do Distrito de Braga e Vila Real, aprovado pelo Conselho Superior das Obras Públicas e o lanço da mesma estrada, compreendido entre Cabeceiras de Basto e Várzea Cova.

Lanço da Estrada Nacional N.º 312, no troço compreendido entre Sapiãos, Boticas e Ribeira de Pena. Facilitaria a troca de produtos entre as regiões de Barroso e Basto, e permitiria a afluência de passageiros à linha do Vale do Tâmega».

Que se saiba já foi inaugurada a estação do Arco de Baúlhe e o respectivo caminho de ferro e já se iniciou a construção da estrada 312 entre Ribeira de Pena e Sapiãos com o começo da ponte sobre o rio Tâmega.

Porque estes melhoramentos são também de alto interesse para outros Municípios, como Chaves, Boticas e Montalegre, bom era que estes secundassem esta pretensão, expondo com clareza as vantagens de tão importante empreendimento.

Não sei o que as repartições técnicas já fizeram, contudo, por cada ano que passa o prejuízo originado pela escassês de transportes reflete-se com acentuada gravidade na vida da população da região, afectando também, consequentemente, a economia da Nação.

O Grémio do Comércio de Chaves, que foi um dos impulsores deste magnífico projecto, deve acompanhar de perto todas as resoluções, insistindo pela sua realização urgente, porque como diz o provérbio: «Quem não é visto, não é lembrado».

A VOZ de Chaves

Exploração da linha do Vale do Corgo

Por CARLOS DA COSTA PALMEIRA

JULGO ter sido aí por fins de 1946 que a Companhia Nacional deixou de explorar a linha do Vale do Corgo, que serve a região da Régua a Chaves.

Embora a perfeição e rapidez dos transportes dê foros de civilização, não foram modelares os serviços prestados por aquela Companhia durante os anos que teve por arrendamento esta via.

Os atrasos diários e por vezes injustificáveis que durante todo o período da guerra atormentaram os passageiros que eram obrigados a servir-se deste sistema de transporte, é causa bastante para definir a falta de interesse manifestado pela empresa arrendatária de então para bem servir o público.

Mas, a guerra acabou e infelizmente os serviços que deviam ser aperfeiçoados, disciplinados e melhorados, continuam quase como dantes.

Havia esperanças que a Companhia Portuguesa, a quem ia ser entregue a administração deste troço ferroviário, resolvesse todos os inconvenientes, mas infelizmente pouco se adiantou.

O problema de momento mais importante nesta linha é a circulação das automotoras.

Todas as vias, larga ou reduzida, estão a utilizar com vantagem este moderno sistema de transporte.

Por que não o faz a linha do Corgo?

Ao menos que se esclareça o público desta falta.

Certo dia vieram mostrar-se todas presenteiras à estação de Chaves, depois sumiram-se como por encanto e ninguém mais as lobrigou nesta desprotegida região.

Não sei se a Companhia Portuguesa está animada e resolvida a remediar estes males.

É o que vamos ver e se assim não tor resta-nos apenas a esperança do restabelecimento de uma carreira de camionetes, já advogada com acerto pelo Sr. Presidente da Câmara de Vila Pouca de Aguiar, para fazer aquilo que os caminhos de ferro não desejam fazer.

A voz de Chaves

O já crónico problema das comunicações entre Régua e Chaves

Este velho e já muito gasto disco com que há bastantes anos, toda a imprensa da província, espalha alto e bom som para se perder na imensidade do vácuo, nada resulta.

Em Lisboa, na séde da C. P. até se riem da ingenuidade dos nossos periódicos.

Que interessa à Companhia exploradora do Vale do Corgo, que os passageiros infelizmente obrigados a viajar nesta linha, não tenham comodidades absolutamente nenhuma, apesar de pagarem por um preço bastante elevado a sua passagem?

Que impotta á Companhia, que há cinquenta anos as carruagens tivessem mais conforto, e que num percurso de cem quilómetros se arrastem cinco horas (parece incrível...), ou

seja uma média de vinte quilómetros por hora?

Há meio século, ao menos, ainda as carruagens eram limpas, asseadas por dentro e bem pintadas por fora. Hoje desgraçadamente nem se conhece a cor da tinta, e por dentro nem vale a pena falar, estão mesmo a pedir profilaxia.

Em tudo isto há um anacrónico interesse por esta desgraçada linha, que já nasceu torta, e assim há-de morrer.

Mas a par de todas estas desvantagens que a Companhia oferece ao distrito inteiro, torna-se verdadeiramente lamentável a falta de actualização nos horários de harmonia com o progresso e com a época em que vivemos,

(Continua na 6.ª página)

O já crónico problema das comunicações entre Régua e Chaves

(Continuação da 1.ª página)

Não nos podemos conformar que de Chaves à Régua na era das velocidades, e no século supersónico dos foguetões estratosféricos e dos satélites artificiais, se demore o mesmo tempo que levaram os nossos avós. Isto só no Vale do Corgo!...

Ainda vivermos algum tempo na doce esperança, durante mais de um mês, quando andaram a brincar ás experiências com umas elegantes e modernas automotoras. Mas só no último dia, é que chegaram á conclusão, que a linha tinha de ser rectificáda, cortando várias curvas entre Vila Real e Régua, e que essa rectificação custaria alguns milhares de contos.

Duas horas que se encurtasse no percurso, entenderam que não compensava semelhante sacrificio. Os magnos interesses da região, são problemas secundários, que não merecem confronto com as desvantagens que daí advinham para o seu concessionário.

Assim as elegantes automotoras bateram asas, e foram poisar noutra linha tão acidentada como a nossa.

E pronto. Nunca mais se ouviu falar mais nada. O mutismo tem-se conservado, para o mistério se tornar ainda mais intangível.

Mas a voz do povo, é a voz de Deus. Na Assembleia imperiosa das suas opiniões, ele reclama e com justa razão,

Se não querem gastar essa importância na rectificação da tortuosa linha, existe outra solução mais simples ainda, mas mais prática, e que vinha revo-

lucionar por certo este tão transcendente problema das comunicações.

Uns modernos auto-carros a circular entre Chaves e Régua traria além do encurtamento de tempo para duas horas de viagem (trez horas de vantagem), a maior facilidade de ligação entre Chaves—Vila Pouca—Vila Real e Régua.

Já que as companhias de caminhos de ferro gosam, e com certa razão, de uma grande protecção do Estado, também é razoável que se exija delas, o verdadeiro interesse e carinho pelo progresso da região que exploram.

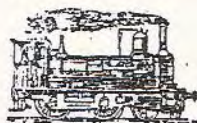
Caso contrário continuamos sempre a teimar num vibrante protesto, contra este estado lamentável de coisas, até que se levante esse véu de indiferença em que se alcandorou.

L. M.

A voz de Chaves

Linha férrea do Vale do Tâmega

Por CARLOS DA COSTA PALMEIRA



Há mais de 10 anos que os jornais diários publicaram a notícia de que o Sr. Engenheiro Director havia outorgado em nome do Senhor Ministro das Comunicações num contrato para a aquisição de travessas de carvalho, destinadas ao assentamento dos carris no troço compreendido entre Celorico de Basto e o Arco de Baúlhe, na linha do Vale do Tâmega.

Em face desta resolução parecia ter entrado na fase da realidade a conclusão desta encantada via férrea.

As travessas foram assentes e todos os trabalhos concluídos até ao Arco de Baúlhe, entrando ao serviço a sua estação ferroviária.

Sem prever o que viria a dar-se, alguém já afirmava por essa ocasião :

— Oxalá que certas peias burocráticas não venham enterrar a boa vontade daqueles que estão animados a levar para diante tão útil e proveitosa obra de elevado benefício nacional.

Todos estes trabalhos deviam ser classificados de urgentes para que o seu fim fosse atingido com a maior brevidade possível.

Cada quilómetro de via férrea nesta linha posta ao serviço público, traz-nos a esperança de que não vem longe o dia em que instalados numa elegante e confortável carruagem possamos gozar as delícias da variada e encantadora paisagem do vale do Tâmega.

Mas já lá vão mais de uma dezena de anos depois da sua inauguração: no Arco de Baúlhe e aquilo não se mexe dali.

Por este caminhar nem daqui a 50 anos dará o salto para a província de Trás-os-Montes, embora a estas obras estejam ligadas outras de suma importância.

Às Câmaras de Mondim de Basto, Cabeceiras de Basto, Ribeira de Pena, Boticas, Montalegre e Chaves, compete despertar aquilo que parece ter condenavelmente adormecido em prejuízo dos habitantes destas regiões.

A exploração do caminho de ferro nesta zona tem mais alguma coisa do que a necessidade turística.

O encurtamento e benefício das viagens, o aproveitamento dos produtos da fértil região que atravessa e o melhoramento da rede de caminho de ferro deve ser o factor principal do seu traçado.

Isto sem contar com a influência que o seu injustificável abandono pode acarretar ao comércio e indústria do país.

A VOZ de CHAVES

Linha do Vale do Tâmega

Por CARLOS DA COSTA PALMEIRA

Há 12 anos, aproximadamente, pelo respectivo departamento do Estado foram mandados continuar os trabalhos de campo por uma brigada de engenharia na linha do Vale do Tâmega.

Isso dava-nos a esperança de que num futuro próximo seria realizada uma obra de grande utilidade para vários concelhos do Norte de Portugal.

O esforço que o Grémio do Comércio de Chaves tem empregado para levar a bom termo este empreendimento, chegando a fazer uma representação às estâncias superiores, é gesto bem digno de admiração e merece todo o carinho dos interessados.

O município de Montalegre, um dos concelhos mais beneficiado na obra a realizar, também

Os estudos e construção na parte que resta das linhas do Ave e de Basto nos troços compreendidos entre o Arco, Cabeceiras de Basto, Póvoa de Lanhoso e Caniços;

Ainda o estudo e construção da estrada nacional n.º 312 — 2.ª entre Sapiãos (Boticas) e Ribeira de Pena, de importância capital para as relações económicas entre as importantes regiões de Barroso e Basto ».

A passagem do caminho de ferro por certas regiões do Vale do Tâmega, irá resolver vários problemas, salvar muitos produtos que por ali se inutilizam à mingua de transportes e beneficiar imenso uma população onde as comunicações não vão muito além dos rudimentares carros de bois.



Aspecto do rio Tâmega na sua passagem por Ilhéira de Pena

Quem por alturas de Ribeira de Pena aprecie as lindíssimas margens do rio Tâmega, com um misto de arvoredo que encanta e seduz, não duvida que dado o seu excelente clima seco não faltam sítios para óptimas estações de repouso e que os turistas podem aproveitar no seu roteiro a Trás-os-Montes.

O tempo dirá quais os benefícios a colher desta grandiosa obra que tanta morosidade tem originado o seu prosseguimento.

já acarinhou e secundou essa representação.

Por essa mesma ocasião a imprensa diária dava a notícia de terem reunido em Mondim de Basto, para tratar deste assunto, representantes da Câmara daquele concelho e das de Ribeira de Pena, Celorico de Basto e Cabeceiras de Basto.

Nessa reunião foi apresentada e aprovada por unanimidade, pelo representante de Ribeira de Pena, a seguinte moção:

« A conclusão urgente da linha férrea do Vale do Tâmega na primeira fase do plano geral ferroviário de 1950, de que falta apenas o assentamento dos carris entre Celorico e Arco de Badilhe para a exploração efectiva da linha entre a Livração e o Arco;

O estudo do prosseguimento da mesma linha até ligar com a linha do Corgo, servindo Ribeira de Pena;

A VOZ de CHAVES

Quando recomeçarão os trabalhos da linha do Vale do Tâmega?

Por Carlos da Costa Palmeira

Por correspondência de Cabeceiras de Basto, noticiaram os jornais diários que as autoridades locais iam fazer nova representação solicitando a ligação do caminho de ferro desde o Arco de Baulhe até aquela vila.

Cabeceiras de Basto, que está situada um pouco mais para o interior minhoto do que o Arco, está compreendida no plano das derivantes que hão-de entroncar com a linha do Vale do Tâmega.

Porque, certamente, Cabeceiras de Basto, achou demasiada a demora para o prosseguimento dos trabalhos, resolveu lembrar aquilo que já devia estar concluído há muito tempo.

Não se trata sùmente do desenvolvimento da rede ferroviária do país, trata-se também da zona que essa encantada via há-de atravessar e da surpreendente beleza de todo o seu percurso.

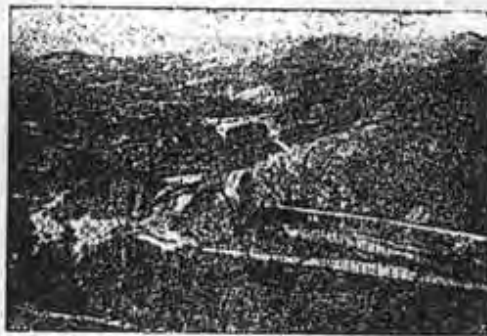
O rio Tâmega, que tem trechos de inconfundível paisagem, margens de sedutor e mágico encantamento e que há-de servir de roteiro em quase todo o seu trajecto, bastaria para abreviar a construção de tão simpática e desejada obra.

As suas açudes, ínsuas e cachoeiras, com a variada e impressionante vejetação que as rodeia e o Poço da Fraça no termo de Ribeira de Pena, são quadros bem dignos para o pincel de um hábil artista.

Quem passa por alguns sítios, onde o observador inteligente e culto a custo consegue penetrar, fica maravilhado e pergunta como a natureza foi tão pródiga para as terras desta região.

A gente da zona de Trás-os-Montes está ansiosa para que os silvos das locomotivas venham alegrar, dar movimento, vida e animação.

Não esqueçam as Câmaras de Chaves, Boticas, Montalegre e Ribeira de Pena que a



Um aspecto do rio Tâmega na sua passagem por Ribeira de Pena

demora já é grande e que o momento é oportuno para voltar a lembrar o que sem razão parece ter adormecido no Arco de Baulhe.

Estes municípios, que desde o começo têm apoiado esta grande realtração, não deixarão de mais uma vez manifestar o máximo interesse pela sua conclusão.

Não sei se o II Plano de Fomento tem alguma verba destinada a este fim, mas, seja como fôr; a construção da via do Vale do Tâmega, carece de urgente aceleração para expansão e desenvolvimento do comércio das terras que há-de servir.

A voz de Chaves

QUINTA-FEIRA, 21
MAIO - 1959

Apeadeiro da Fonte Nova

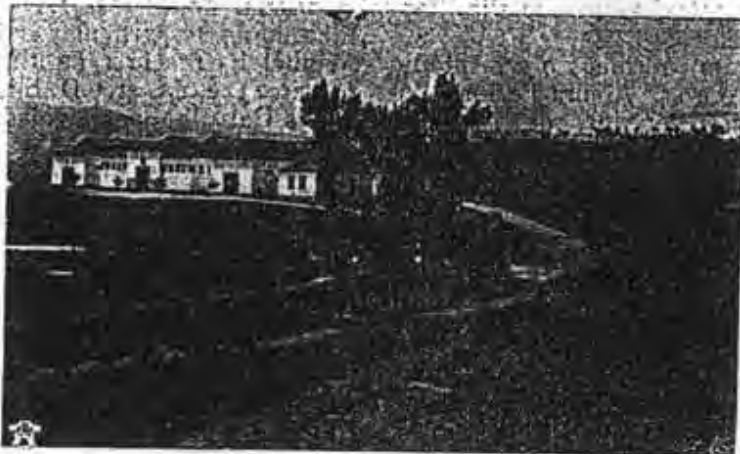
Por Carlos da Costa Palmeira

Os meios de comunicação são criados para proporcionar ao público o máximo de comodidades e regalias.

Viajar hoje de avião, em ca-

da cidade e do lado de Santo Amaro, uma paragem que intitulam de «Apeadeiro da Fonte Nova».

Não passa esta paragem de



CHAVES - Matadouro Municipal vendo-se um troço da via férrea e o comboio prestes a atingir o apeadeiro da Fonte Nova.

minho de ferro ou em carreira de camioneta, não é o mesmo dos tempos em que se utilizavam as históricas diligências do Cosme.

Quem explora no momento actual certas modalidades de transportes, precisa de estar atento a tudo o que possa influenciar no conforto dos passageiros.

Chaves, que é servida pela linha do Corgo, tem na entrada

simples travessia de linha, com um detestável casebre destinado à guarda da mesma, embora ali embarquem e desembarquem algumas pessoas obrigadas a utilizar o comboio e moradoras para aqueles lados.

Também ali não existe venda de bilhetes nem despacho de bagagens, sendo necessário empregar um esforço difícil e peri-

(Continua na página 3)

Apeadeiro da **FONTE NOVA**

(Continuação da 1.ª página)

goso para velhos e crianças atingirem as carruagens.

Enfim é um tráfego sem comodidade e segurança e pouco adequado ao meio onde é executado.

Foram abertas para ali estradas-avenidas, as Caldas e algumas pensões estão situadas a dois passos, Casas dos Montes, Santo Amaro e a parte baixa da cidade, tem bastante população que, com vantagem, pode utilizar esse apeadeiro, quando ele satisfizer ao mínimo de condições.

O local presta-se ás indispensáveis obras de adaptação sem grandes e valiosas expropriações e estamos certos que a Companhia Portuguesa, exploradora da linha, deve ter vantagem em desviar para ali alguns trabalhos da estação central.

Por qualquer forma uma paragem assim pobrezinha à entrada da cidade não pode continuar, tanto mais que todo o pessoal que presia serviço na Companhia sempre tem caprichado para que os edifícios e propriedades a seu cargo atinjam aquela posição de beleza e arranjo que a sua situação exige.

Aguardemos, pois, que o «Apeadeiro da Fonte Nova», atinja num futuro próximo condições que garantam a sua utilidade a quem dele necessita servir-se.

Quinta-feira, 24 de Novembro de 1960

A voz de Chaves

O caminho de ferro do Vale do Corgo, não satisfaz as exigências modernas de transporte

É absolutamente lamentável a protecção que tem tido a C. P. nesta linha do Vale do Corgo.

Não são só as desconfortáveis carruagens, inauguradas há mais de 60 anos, nem as poelrentas máquinas cansadas e remendadas muitas vezes, a pedirem misericórdia e reforma, que tornaram esta linha verdadeiramente insuportável.

Este anacrónico brinquedo, que há cinquenta anos dava a espantosa média de 30 quilómetros à hora, passou em 1960, na era atómica, a dar a embriagadora velocidade de 20 quilómetros à hora neste percurso de 100 quilómetros da Régua a Chaves.

E entendem que está muito bem, os srs. dirigentes da Companhia! Esta linha segundo a opinião deles, não merece uma rectificação, onde se gastariam 4 a 5 mil contos, para poderem circular livremente as automotoras.

Está claro! O progresso e a modernização desta linha, está na razão inversa dos interesses de uma companhia, para quem o público não merece a mínima consideração, e o distrito de Vila Real é relegado para o último lugar no País onde a questão de transportes por caminho de ferro, tem merecido muito mais carinho.

Não há linha nenhuma, estreita ou larga, em Portugal, por onde não circulem já confortáveis automotoras reduzindo assim entre as suas localidades o precioso tempo, que hoje representa muito dinheiro.

Porque razão temos portanto em sujeitar-nos ainda a este conflagrador atraso, em relação aos outros, em mais de dez anos?

Não acreditamos, que esta

acidentada linha, seja a grande e principal razão para obstar a circulação das automotoras.

As linhas do Tua, Sabor e Vale do Vouga, não são menos acidentadas. É mesmo a nossa, já foi experimentada durante três meses por automotoras modernas e elegantes, tendo-se comprovado a sua plena aprovação pelos horários que a Companhia chegou a publicar. Contudo, na véspera da inauguração, espalharam aos ventos que estas carruagens não podiam circular por deficiências da linha, mas esqueceram-se que toda a gente as viu deslizar mansamente, durante noventa dias de expectativa e ansiedade.

Não está certo! E não está certo porque se a Direcção Geral de Transportes fiscaliza intransigentemente os serviços das Empresas de camionagem, exigindo conforto, horários sempre certos, e a máxima segurança e protecção ao passageiro, porque razão não hão-de fazer o mesmo às Companhias de Caminhos de Ferro? Estas que não têm fiscalização nenhuma, nem lhes interessa o conforto e a segurança do passageiro, nem tão pouco respeitam os horários estabelecidos.

Ao menos deixem circular livremente pelas estradas as carreiras de camionetes. Talvez assim a C. P. se interessasse mais pela modernização das suas linhas, actualizando tão antiquado material. Quem lucrava mais com isso era sem dúvida o povo, que veria assim melhoradas as suas comunicações, num interesse e bem estar geral.

M.

Notícias de Chaves

A Linha do Corgo

A linha do Corgo é uma das mais gloriosas de Portugal, e afirmamos isto, porque os homens ilustres que a conceberam, tinham mais apego ao progresso da sua querida Região, ao Bem-Comum portanto, de que aos seus próprios interesses; gloriosa ainda, porque os engenheiros que a estudaram e a construíram fizeram com que ela atravessasse todo o distrito vilarealense, por sítios de beleza sem par e que, nos tempos que correm, de activa promoção turística, seriam largamente visitados, por nacionais e estrangeiros, se porventura a linha tivesse a circular nela, veículos modernos, cómodos e velozes, asseados e com temperatura agradável.

Por:

Antonio Rodrigues Coutinho

A linha dirige-se de Sul para Norte através dos concelhos de Peso da Régua, Santa Marta de Penaguião, Vila Real, Vila Pouca e Chaves, os quais muito bem serve, como ainda bem serve também, os concelhos vizinhos da Ribeira da Pena, Valpaços, Boticas e Montalegre e outros mais.

A linha do Corgo foi construída para servir a Região, para servir o País, para servir a grei, e ela fazia parte do Plano Ferroviário de 15 de Fevereiro de 1900, e deveria ligar no Vidago com a do Vale do Tâmega, que por sua vez teria ligado com a de Guimarães no Arco de Baúlhe. A linha prosseguiria pela margem esquerda do rio Tâmega, atravessava a fronteira, e iria entroncar com a linha espanhola

de Medina, Zamora, Orense e Vigo. O caminho de ferro iria também aproximar os Regimentos de Chaves, de Vila Real e de Lamego, e porque também estava prevista uma linha de igual bitola, da Régua a Vila

coante aos produtos da terra como a batata e os cereais, e por ele transitam os adubos destinados à fertilização do solo. As águas minerais e os minérios da Região, carecem também desta linha para, por

Factor indispensável ao progresso económico e social do Distrito de Vila Real

Franca das Naves (o primeiro troço até Lamego chegou a ser aberto totalmente, e só não foram implantados os carris, que chegaram a estar na Régua para o efeito, porque uma onda de má vontade política a isso obsteu, e tal facto foi muito nocivo à vetusta cidade de Lamego, que ficou sempre, sem caminho de ferro, (uma cidade incompleta...).

O caminho de ferro do Vale do Corgo é sempre indispensável à defesa do País; facilita as relações pessoais da Região; incrementa a lavoura; abre caminhos à indústria; dá es-

preços baixos, serem transportados aos centros consumidores ou transformadores. A própria política administrativa regional não a pode dispensar, dado que a via férrea é o meio de transporte padrão, na deslocação das pessoas e das coisas. Não deve ser caro, e deve ser bom. É esta a sua vocação.

O antigo plano para que se construísse a linha, tinha inteiro cabimento, e a linha foi construída por etapas, depois de feitos variados inquéritos administrativos locais.

Continua na 3.ª página

Continuação da 1.ª página

Aí por 1905 iniciou-se a construção do primeiro troço, Régua a Vila Real, e na sua construção andou empenhada a pequena locomotiva n.º 301 — a Micás como a denominavam — e que ainda hoje existe arrumada sob um alpendre, na estação de Duas Igrejas, mas que deveria há muito figurar num museu da especialidade, que infelizmente ainda não foi criado. Foi com esta pequena locomotiva que se construíram todas as vias estreitas do Estado, ou seja o Corgo, o Tâmega e o Sabor.

A inauguração do primeiro troço da linha do Corgo, até Vila Real, (foi inaugurado no dia 12 de Maio de 1906) e apesar de «chover a potes», como se lê na imprensa da época, o acontecimento foi saudado com delírio! Era a grande alavanca do progresso que chegava, enfim, à capital de Trás-os-Montes. Outros troços foram inaugurados depois, até Pedras Salgadas, até Vidago, até Tâmega. Finalmente os combóios chegaram a Chaves em 21 de Julho de 1921.

Estes factos foram sempre aguardados com enorme interesse, e saudados com grande satisfação pública porque, na verdade, só o Caminho de Ferro seria capaz de servir cabalmente, pela rapidez e comodidade quanto a passageiros, e pelos preços moderados e em relação ao valor, das mercadorias transportadas. Em resumo: só o Caminho de Ferro é o que seria capaz de servir bem — e sempre serviu bem no passado, não há dúvida nenhuma. Os combóios eram confortáveis e assados, e as viagens faziam-se com relativa rapidez, em relação à época, claro.

Mas um dia...

Em 11 de Maio de 1927, por motivos políticos apenas, como se tem provado exuberantemente, os Caminhos de Ferro foram arrendados à C.P., operação que com um Parlamento aberto nunca se faria, porque esta Empresa já nessa época era fortemente deficitária, quando os caminhos de Ferro do Estado davam superavit (Ver extractos de artigos do Professor Oliveira Salazar na revista «Vida Mundial» de 31 de Julho deste ano, pág. 19) mas havia compromissos vários, interesses que não os nacionais, má vontade contra a Organização que já vinha de 1898 e que era boa, pois sempre dera óptimos resultados.

Os caminhos de Ferro do Estado estavam sujeitos às regras da Contabilidade Pública, e ainda havia, para fiscalizar a arrecadação das receitas e os gastos do dinheiro, o Tribunal de Contas. Este sistema apertado de fiscalização talvez incomodasse aqueles que muito à pressa quizeram que as linhas do Estado passassem à C.P., quando, parece, uma operação inversa é que estaria indicada. Nos Caminhos de Ferro do Estado, havia certa liberdade porque os dirigentes eram poucos mas competentes e devotados à causa pública, mas havia em contrapartida, total Responsabilidade. Todos tinham que dar contas do que faziam — e do que deixavam de fazer.

Mas adiante: A C.P. mostrou logo má vontade contra as vias estreitas e foi por isso que no contrato de Arrendamento, se lhe permitia o subarrendamento de todas ou parte dessas linhas, com o acordo do Governo da Ditadura, claro. E esta operação fez-se pouco depois, dado que, já estava prevista pela C.P., a quem só convinham as linhas grandes colectoras do tráfego Nacional — as de grande rendimento.

Logo no dia 1 de Fevereiro de 1928 a Companhia Nacional toma conta das inhas do Corgo e do Sabor, e a linha do Vale do Tâmega é entregue à Companhia da Norte. Os ossos esburgados eram entregues a estas duas pequenas Empresas, e a parte de leão ficava para a mgestática C.P.

No que toca à linha do Corgo porém, a Companhia Nacional esforçou-se sempre por bem servir. Honra lhe seja. Manteve os combóios que havia, e as velocidades eram satisfatórias para a época (3h — 12 Régua a Chaves); ninguém fazia reparos quanto à limpeza das estações e dos combóios, os funcionários da nova Empresa esforçavam-se em cativar o público, tudo corria pelo melhor, não há dúvida. Desta forma corriam as coisas, e assim o público não estranhou a passagem da linha, da Administração do Estado. E a Companhia Nacional tinha uma vida apertada, porque os rendimentos não eram por aí fora, e as despesas eram certas. A Companhia Nacional era governada por quem sabia e tinha amor à ferrovia. Pouquíssimos eram a mandar — mas sabiam mandar. E havia ordem e disciplina. O lema era para todos o mesmo — *bem servir*, e este princípio era ainda sempre observado, e aí de quem o não observasse...

Vem o dia 1 de Janeiro de 1947. Na C.P. concentra-se toda a rede ferroviária do País excepto a linha do Cais de Sodrê e Cascais. A C.P. é obrigada a tomar conta, assim, de todas as vias estreitas de Portugal, precisamente daquelas que nunca pretendeu explorar. Aqui principiou o calvário delas — da do Corgo e das restantes.

Como porém era obrigada a mantê-las, abandonou-as à própria sorte, e investindo nelas, apenas, o que era absolutamente indispensável (Houve uns fogachos de luz nas antigas linhas do Norte de Portugal quando foram adquiridas algumas automotoras Noab e Allan, e que se deveram à compreensão, tenacidade e grande competência de alguns engenheiros, entre os quais se salienta Lima Rego, grande ferroviário pela inteligência e pela devoção à causa, e cujo nome embora pálidamente, evocamos aqui, com muita saudade).

O material que já era bastante usado em 1947, foi-se gastando com rolamento constante, e mais do que isto, foi-se deteriorando com a falta de conservação a tempo e horas. Havia então, carruagens e vagões e locomotivas à espera de reparações pouco dispendiosas, mas que se não faziam por falta de cabimento finan-

ceiro disponível, segundo se dizia.

Diminui-se ao número dos combóios, diminuiu-se a velocidade deles, mas aumentou-se em contrapartida, o lixo nas carruagens e o desprezo pelo público. Aos olhos de toda a gente parecia que a C.P. o que desejava era desacreditar a linha do Corgo. Ninguém com responsabilidade perante a Nação, ou alto poder de mando, a visitava. Estava votada a um total abandono — e o público, claro, conega a abandonar-lá também.

Os combóios que antigamente faziam o percurso Régua-Chaves em 3h-12, passaram a levar 5 horas com a C.P., e muitíssimas vezes atrasavam ainda, porque tais combóios eram forçados a fazer todo o serviço de mercadorias também, dado que, todos eram mistos, como ainda, aliás, hoje o são. Morosidade, abandono, desprendimento.

O Público criticava. Os jornais protestavam. Os organismos representativos solicitavam. Tudo em vão. A C.P. não melhorava os serviços, porém; preferia que se criassem carreiras de camionagem paralelas à via Ferroa, para que esta se afundasse mais depressa. Melhorar os serviços ferroviários, como lhe competia, isso é que não. A má vontade contra as vias estreitas por parte da C.P., é patente aos olhos de todos.

Com a morte de Mário de Figueiredo, nova administração ocupa a C.P. Acende-se um pouquinho a luz da esperança. Pode ser que, agora... — dizia-se. Confia-se no novo administrador Neto de Carvalho, mas a verdade é que, o tempo passa, e tudo corre na mesma, ou antes pior, porque o número de lugares de dirigentes aumenta consideravelmente de dia para dia. E como todos mandam e não estão preparados para isso, ninguém se entende nesta Companhia; tudo se vai correndo, e a indisciplina atinge todos os sectores. No curso deste pandemónio, os mais astutos, que não os mais inteligentes nem os mais devotados, espreitam. Procuram firmar lugares que conquistaram por um bambúrio, ou procuram conseguir outros, ainda mais superiores. É aquele triste sinal do salve-se quem puder... E entretanto a linha do Corgo, e outras, continua entregue à própria sorte.

Nós sabemos que na administração da Companhia e nos seus vários sectores de trabalho há muita gente competente e devotada à causa pública — pessoas capazes, digo bem, de ao Caminho de Ferro darem todo o seu saber, toda a sua inteligência, toda a sua boa vontade — mas que poderão fazer tais pessoas se na C.P. existem grandes toupeiras (esta é a dedução que se tira, daquilo que se vê) que tudo minam, para servir vaidades e prepotências, interesses particulares e não os do Caminho de Ferro, quando estes são os interesses nacionais, são os interesses da Grei?

Os déficits aumentam de ano para ano, os empréstimos sucedem-se — e quem tudo afi-

nal tem de pagar, é o Estado, e o Estado somos nós todos, como é sabido.

Na C.P. caminha-se para o caos, assim; ninguém se entende e, como já disse, tudo foge ao controle da disciplina. As organizações, as reorganizações, as estruturações, as modificações, etc., etc., sucedem-se. Para que tudo isto se discuta, em frente de mesas redondas ou mesas rectangulares, criam-se serviços de métodos, de planificação, de avaliação de trabalho, de formação, de prospecção, etc. etc.; mais engenheiros a dirigir tudo isto, e como estes já não chegam para tanta coisa junta, recorre-se ainda aos técnicos estrangeiros, franceses, alemães e agora espanhóis, para ver o que, cá dentro, se pode fazer. E os anos passam céleres, e pouco se vê feito, porque uns fazem e outros desfazem. Entretanto nos outros países, alguns dos quais sofreram os horrores da guerra, os caminhos de ferro são modelares. Veja-se por exemplo a França, a Itália, e até a própria Espanha.

A mola real para que tudo se faça, seja onde for, é o dinheiro. Mas a C.P. pouco se importa em conquistá-lo pelos meios que são devidos, isto é, procurando fazer receitas, pela venda das suas actividades, nos serviços comerciais da Companhia cada vez há mais gente a dar ordens, e contudo não se vai a terreiro procurar vender a produção, talvez por terem pouca e fraca para vendas.

O caso da linha do Corgo ilustra bem isto que aqui se regista.

Temos hoje, felizmente, à frente da governação pública, um escol de homens competentes e esclarecidos, e que pretendem orientar a Nação Portuguesa para o Caminho do Progresso e do convívio fraterno entre os povos. E não há de suas Excelências permitir que se feche a nossa gloriosa linha do Corgo, como pretendem muitos dirigentes da C.P., mas antes impondo a actualização da sua exploração, vencendo o atraso em que a deixaram cair, por má vontade, apenas.

A linha do Corgo é fundamental para o progresso económico e social do Distrito de Vila Real; com bons combóios, ela servirá condignamente as actividades da região, desenvolverá a promoção turística, fomentará a actividade industrial, criará melhores perspectivas à agricultura. Os transmontanos do passado criaram esta linha, e os transmontanos actuais querem-na conservar, melhorando sempre, o património que receberam do Passado.

A linha do Corgo é um valor regional muito grande, e foi concebida e construída por lanços, por homens que sabiam bem o que eram e são ainda, os Caminhos de Ferro, para o progresso da Nação.

A exploração da linha satisfez bem até 1947, ano em que a C.P. tomou conta de toda a rede ferroviária portuguesa. Daqui em diante os serviços não se mantiveram sequer, o que já seria retrocedor

considerando os progressos que se iam registando nos transportes, em geral, mas antes os serviços, pioraram cada vez mais. Acabaram, por exemplo, os combóios da noite até Vila Real, e o da madrugada de Vila Real; As marchas tornaram-se mais morosas e deixou de haver combóios desta e daquela categoria, para serem todos mistos. Fizeram-se modificações no material, tornando sofrível o que antes era bom.

A eficiência diminuía, à medida que aumentava o lixo nas estações e nas carruagens.

Ora a linha do Corgo para ser bem explorada não precisa de muito, mas apenas de:

1) — Um combóio diário em cada sentido, misto, e que fará todo o serviço de mercadorias na linha. Estes combóios, que gastassem, sim, 5 horas e pouco, e seriam rebocados por locomotivas diesel, cujo combustível é económico e limpo.

2) — Ligações na Régua imediatas, aos combóios ascendentes de passageiros, por automotoras relativamente velozes e confortáveis. Tais veículos e nas estações de pequena importância, só parariam se houvesse passageiros a embarcar ou desembarcar ou outro qualquer serviço a realizar.

3) — Como Vila Pouca de Aguiar é o centro geográfico do Distrito, e o ponto que divide as bacias hidrográficas do Corgo e do Tâmega, daqui partiria uma automotora que levasse os estudantes para Chaves, e uma outra para Vila Real-Régua, para o mesmo fim. Estudar-se-iam os horários na própria região a servir, para a ida e para a volta.

4) — Dotar as agulhas das pequenas estações com um sistema de aferrolhamento capaz, de forma a que o encarregado não tenha de as guardar, desviando-o da estação precisamente no momento em que ele mais preciso é.

5) — Explorar a linha economicamente e capazmente. À frente dela um só funcionário, competente e esclarecido, com liberdade de acção e responsabilidades plenas, capaz de manter as boas relações entre o público e a Empresa concessionária da ferrovia.

(Comunicação apresentada no I Colóquio para o Desenvolvimento do Distrito de Vila Real).

Notícias de Chaves

Caminhos de Ferro de via estreita

Bens regionais de valor, desaproveitados pela C. P.

Um destacado batalhador em prol da Província de Trás-os-Montes e Alto Douro e que pela sua posição, muito pesa na capital e no Distrito de Vila Real, classificou um dia, num jornal de Lisboa, que a linha do Corgo era filha espúria da C. P.. Mas, nem só a linha do Corgo é filha bastarda, para a magestática C. P.. Bastardas são-no todas as restantes de igual bitola, e que por sinal se situam na Região Norte, e totalizam 753 quilómetros. Como se vê, é alguma coisa de importante, e que muito deveria pesar nas atenções de todos os que mandam nos Caminhos de Ferro, pois a via estreita é mais extensa do que a via larga nesta Região, visto que, esta, apenas totaliza 388 quilómetros.

Mas, então, filhas espúrias da C. P. todas as vias estreitas?

Tal e qual. Apenas um exemplo me permito apresentar: Ainda há semanas em Guimarães, assisti à chegada do comboio correio de Fafe. Que vergonha, meu Deus!

A composição era rebocada por uma locomotiva fabricada em 1905, e que por sinal fazia parte de uma série de dez, adquiridas pela Administração dos antigos Caminhos de Ferro do Estado, quando da abertura do primeiro troço da linha do Corgo, até Vila Real. A locomotiva seguia-se-lhe material de várias épocas, de vários tipos, e até de várias cores. Tudo muito sujo, e com uma marcha de cavalo cansado. Passageiros, um só, na 2.ª classe.

Senti-me ofendido, diminuído, abalado com o que presenciava. Que pobreza franciscana, tudo aquilo! Que diferença entre este e os antigos combóios do Norte de Portugal, que eram magestosos, asseados, velozes, e que aliciavam assim, os passageiros, a utilizá-los!

Mas o caso da linha de Guimarães ou da do Corgo é igual ao das restantes vias da bitola de um metro. Tudo a cair de podre; não há quem, com poder bastante, venha examinar isto em pormenor, e decida

algo e para imediatamente, no sentido de que o descabro continue já não temos ferroviários, mas tão-somente empregados que vivem da exploração dum corpo moribundo que são os nossos Caminhos de Ferro! Pois se há tempos, os bastantes funcionários superiores que se dirigiram do Porto a Bragança inaugurar a nova variante de acesso à cidade foram de automóvel e não pelo Caminho de Ferro, como estaria aconselhado, e isto até, para ver melhor toda a linha, e consequentemente tudo o que seria necessário nela fazer! Este facto diz tudo e não adianta mais por uma questão de pudor profissional que ainda conservo.

Custa-me ver o descabro a que chegaram as nossas vias estreitas, por falta de assistência, por falta de carinho, por abandono flagrante.

Se os Caminhos de Ferro não têm a protecção suficiente como têm absoluto direito, se eles são guerreados em cheio

Continua na 9.ª página

Caminhos de Ferro de via e

Continuação da 1.ª página
 a camionagem, porque não
 queriam eles também, o seu
 inimigo? E os Caminhos
 de Ferro tem largas possibili-
 dades para vencer, porque os
 combóios afinal, sempre têm

de se efectuar. Baixar certos
 preços, seria a meu ver o me-
 lhor remédio. Por exemplo: De
 Fafe para Guimarães ou para
 o Porto, quase que não se ven-
 dem bilhetes, e por isso, para
 estes percursos, como para ou-
 tros que se estudassem, haveria

preços de combate, de que re-
 sultassem receitas embora pe-
 quenas, mas que seriam superi-
 ores, às que agora se reco-
 lhem, que são nulas.
 De Chaves, de Vidago, de
 Vila-Pouca e de Vila Real para
 a Régua e para o Porto e vice-

versa, a mesma coisa de pre-
 ços baixos se experimentalia.
 E tudo isto acompanhado da
 necessária publicidade, nos lo-
 cais próprios. E melhorar a
 limpeza às carruagens, claro...
 Mas este meu ponto de vista
 é uma maneira de ver, alicer-
 çada no meu bem querer à fer-
 rovia, pois verificam-se nestas,
 coisas espantosas, que bradam
 aos céus.

A C. P. explora uma via na
 qual só ela pontifica, e consi-
 dera como concorrente à estrada,
 que é a outra via onde todos
 que a utilizam, nos espaços da
 sua jurisdição, são seus inimi-
 gos no negócio de transportar.
 Mas se a C. P. tem muito quem
 a guerreie, ela própria também
 a si se guerreia. Assim, a C. P.
 vai para a estrada, em viagens
 turísticas do Porto por exemplo,
 para a Golegã, Torres Novas,
 para Viseu, para Vila Real e
 até para a Barca de Alva. Mas
 então, todos estes destinos não
 têm Caminho de Ferro para os
 servir, e depois lá, então, uti-
 lizar a camionagem para via-
 gens complementares, mais pe-
 quenas, de penetração a locais
 onde não chegam os combóios?
 Isto é que seria lógico — e
 mais cómodo até.

A C. P. a fazer concorrência
 a si própria?! A dizer ao público
 que a estrada é melhor que o
 Caminho de Ferro, e para mais
 quando tal não é verdade! Isto
 é o descalabro, e desta forma
 aceita-se a concorrência a quem
 não sabe defender, sem sequer
 a honra nem os interesses do
 seu convento!

O nosso País dispõe de cerca
 de 3 600 quilómetros de via
 férrea, o que representa ser uma
 rede pequena, e de certo, com
 defeitos graves no seu traçado.
 A sua extensão é de 40 km
 por milhar de km² de superfície
 territorial, quando tais valores
 são na Suíça e na França 70
 km, na Itália 54 e na Alemanha
 121. Só a Grécia, na Europa,
 tem um índice inferior ao nosso
 pois é de 23. Quanto ao traçado
 mais importante, quase todo ele
 nos foi legado pelo século XIX,
 e os homens que o estudaram,
 apesar das suas imperfeições,
 sempre naturais, são criadores
 de todo o nosso respeito, da
 nossa mais elevada simpatia.
 Foram eles, que com golpes de
 audácia e de boa vontade, sem
 olharem a sacrifícios materiais
 ou financeiros, permitiram que
 Portugal tivesse hoje, uma ra-
 zoável rede ferroviária, (como
 apontamento, direi que, de 1910
 até 1928 foi a rede aumentada
 de 428 km, e depois deste ano
 até agora, com 381 km apenas.
 Pois bem, os homens do
 passado construíram a rede, e
 os da actualidade pensam em
 reduzir a que herdaram. Nem
 ao menos a defendem, imprim-
 mendo-lhe os benefícios capazes
 de a aperfeiçoarem, tornando-a
 mais utilizável. As linhas da
 via estreita também são Cami-
 nhos de Ferro, e a C. P. tem
 o dever de as defender, porque
 o explorá-las convenientemente,
 é a razão da sua existência.

Melhor material, marchas
 mais apertadas um pouco (ao
 menos iguais às que se faziam
 antigamente), preços mais aces-
 síveis, publicidade que corres-
 ponda às realidades, e à frente
 de cada linha ou grupo de linhas
 uma comissão capaz, com li-

Companhia Portuguesa das Aguas Salus (Vidago)

(S. A. R. L.)

Relatório e Contas da Gerência de 1970

Senhores Accionistas:

Conforme disposições legais e estatutárias, vimos apresentar à vossa apreciação o Relatório, Balanço e Contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 1970.
 Como podereis verificar por aqueles documentos, o resultado da venda de águas manteve-se sensivelmente o mesmo; no entanto, houve uma acentuada baixa nas despesas, que permitiu que a conta de Lucros e Perdas se apresentasse com um saldo credor de 517 808\$48, para o qual propomos a seguinte aplicação:

Conta Nova	250 000\$00
Fundo de Reserva Legal	267 808\$48

A Vidago, Melgaço & Pedras Salgadas queremos manifestar o nosso agradecimento pelo auxílio que sempre nos tem prestado, bem como ao digno Conselho Fiscal pela sua valiosa colaboração durante o ano.

Vidago, 1 de Março de 1971.

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Representações Lancel, S.A.R.L., rep. por:
 Bernardo Viana Machado Mendes de Almeida
 (Conde de Carla)

António Maria Viana Carneiro Pacheco
 João António Teixeira de Sousa Seródio
 Bernardo Lancaster Mendes de Almeida

INVIMA — Imobiliária Viana Machado, S.A.R.L., rep. por:
 Luís de Albuquerque Couto dos Santos

Balanço em 31 de Dezembro de 1970

ACTIVO		PASSIVO	
Depositos Diversos	42 343\$82	Credores Diversos	762 449\$86
Armazéns Gerais	7 431\$10	Vidago, Melgaço & Pedras Salgadas	1 454 812\$25
Activo Incorpóreo	1 629 520\$50	Reintegrações Acumuladas	2 319 719\$86
Terrenos	1 500 000\$00	Capital	2 500 000\$00
Edifícios	1 833 778\$50	Reserva Legal	700 030\$00
Melhoramentos	4 373 975\$85	Reserva de Reavaliação	3 693 561\$32
Participações Financeiras	2 581 402\$00	Resultado do Exercício:	
Carções Estatutárias	50 000\$00	Saldo de 1969	276 250\$14
		Resultado em 1970	241 558\$34
		Valores em Caução	50 000\$00
	11 998 451\$77		11 998 451\$77

Vidago, 1 de Março de 1971

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Representações Lancel, S. A. R. L., rep. por:
 Bernardo Viana Machado Mendes de Almeida
 (Conde de Carla)

António Maria Viana Carneiro Pacheco
 João António Teixeira de Sousa Seródio

INVIMA — Imobiliária Viana Machado, S. A. R. L., rep. por:
 Luís de Albuquerque Couto dos Santos

Demonstração da Conta «Resultado do Exercício»

PROVEITOS		CUSTOS	
Receitas Gerais	27 836\$40	Custo das Aguas	2 209 013\$83
Vendas de Aguas	3 717 217\$61	Despesas dos Balneários e Fontes	5 905\$56
Saldo de 1969	276 250\$14	Assistência ao Pessoal	66 103\$80
	4 021 104\$15	Encargos Gerais e Financeiros	166 694\$76
		Promoção de Vendas	778 538\$50
		Contribuições e Impostos	84 203\$00
		Reintegrações do Exercício	192 836\$22
		Lucro	3 503 295\$67
			517 808\$48

Parecer do Conselho Fiscal

Senhores Accionistas:

Apreciados o Relatório da Administração, Balanço e Contas do Exercício de 1970, constatámos que os referidos documentos se achavam na devida conformidade, pelo que é nosso

PARECER

que os mesmos merecem a vossa aprovação.

Agradecemos as amáveis palavras com que fomos distinguidos no Relatório.

Vidago, 2 de Março de 1971.

O CONSELHO FISCAL

António Fontes Veiga de Faria
 Carlos de Castilho dos Santos Silva
 Sociedade Comercial C. Santos, Lda, rep. por:

estreita

verdade plena, e que seja o responsável por tudo, quer perante o público, quer perante a própria C. P.

Diz a Companhia no seu último relatório, que «a situação financeira da Empresa agrava-se de modo inquietante», mas não me parece que a mesma Empresa se esforce em melhorar os serviços para conseguir maiores receitas, nem tão pouco reduzir despesas, no concernente a dirigentes, muitos dos quais, por falta de treino profissional, só têm feito asneiras que representam milhares de contos de prejuízo à Nação, como fosse: um por exemplo a modificação da engatagem do material da via estreita, a instalação do chamado serviço económico em vários troços da linha e que foi um autêntico fracasso; o levantamento de linhas de resguardo e de topo em várias estações, etc., etc., etc. Tudo isto seriam capítulos que desbobinados, dariam lugar a comentários muito azedos e que seriam sempre penosos de fazer...

Sei que o mal já vem de longe de muito longo até, mas na actualidade, ao querer estabelecer uma organização inteiramente nova, deita-se fora tanta coisa que apesar de velha, continua a ser válida, pois foi instituída por quem sabia do ofício e era devotado à profissão.

Se fosse possível levantarem-se dos seus túmulos homens como foram Vasconcelos Correia, Ferreira de Mesquita, Líma Rego, Victor Duro Sequira, Vasconcelos Porto, Veríssimo de Sá Correia e muitíssimos mais para ver o que por cá se passa nas linhas que muito amaram e muito bem serviram, morreriam novamente, mas de pavor, pelo que enxergavam.

Mas eu continuo a ter fé nos Caminhos de Ferro, apesar de tudo, porque eles são indispensáveis à vida da Nação. Posso dizer deles, até como muitos dizem da Religião. Se esta, apesar dos maus tratos que muitos padres lhe dão resiste, é porque é necessária. Nos Caminhos de Ferro sucede outro tanto: eles resistirão porque absolutamente necessários, apesar dos maus tratos que sofreu por parte de muitos funcionários de vários níveis profissionais.

A. R. C.

(Do «Notícias do Douro»)

Acudamos à Linha do Vale do Corgo!

Mais uma vez os jornais se fizeram eco da ideia sinistra de fazer cessar os combóios de passageiros na linha férrea da Régua a Chaves.

O aviso tem sido lançado a público por várias vezes, a modos de quem quer criar opinião pública, para boa recepção das maiores desgraças. Habituaados a dolorosos traumatismos, mas confiantes nos nossos direitos, continuamos a clamar: Ainda há-de haver juizes em Berlim!

No último Verão, ficou toda a gente deveras surpreendida quando soube que a Companhia Portuguesa mandou realizar, na sua Linha do Vale do Corgo, seis combóios diários, em cada sentido, em vez dos três combóios, a que as populações regionais estavam tradicionalmente habituadas.

Sucederia assim porque a Companhia Portuguesa desejava servir melhor os seus utentes, facultando-lhes combóios às mais diversas horas, com maior velocidade e material mais confortável?

Ou seria antes uma forma astuciosa de provar que, à sua ânsia de bem servir, só correspondia o aumento dos seus clássicos défices?

Diremos nesta altura aquilo que há semanas aqui dizíamos, quando indagávamos a razão por que a estátua equestre de El-Rei D. João I, de Boa Memória, fora inaugurada em Lisboa... com um piquete de bombeiros «que os anjos nos respondam!...».

A supressão total de combóios em qualquer das nossas linhas férreas, não vem somente prejudicar as populações, por agravar as condições de transporte de pessoas e mercadorias. Seria também o sintoma mais alarmante do estado precário da nossa economia e particularmente do estado agónico em que, dia a dia, se vai precipitando a lavoura nacional.

Abolir o serviço de combóios nas nossas linhas periféricas equivale a restringir o movimento de passageiros e mercadorias nas linhas principais, o que se traduziria num aumento do tradicional e histórico défice da C. P.

E tudo isso para quê? Para alargar, intensificar e comprimir o já pletórico movimento das estradas, com o conseqüente e constante drama do sangue no asfalto, à mistura com muita dor, muita lágrima e muito luto.

E isto ainda não é nada.

Há poucos dias, o Sr. Ministro das Obras Públicas e das Comunicações, em discurso público, afirmava mui judiciosamente que o movimento rodoviário, já hoje enorme, deveria duplicar em 1975 e triplicar em 1980. E acrescentou que se agravaram os problemas da conservação das estradas, e que, dia a dia, assumem maior relevância os problemas relativos à segurança dos transportes.

Já não há garagens para conter tantos veículos, nem ruas de cidades e vilas, onde possam descansar. Já não cabem nas faixas de rodagem, já

ocupam os passeios, já naufragam os direitos dos pobres peões. É um desafio, que as autoridades, não têm a coragem de coibir.

A tanto nos conduziu a vaidade dos homens e das mulheres, a suposta necessidade de nos mostrarmos mais elevados, a ânsia da gota de azeite que pretende subir pela torcida da candeia para se transformar em luz ou seja a *programação, a infraestrutura, o condicionamento e a reconversão na promoção social...*

Algumas pessoas precisam de carro automóvel para se

Continua na 3.ª página

Acudamos à Linha do Vale do Corgo!

Continuação da 1.ª página

transportarem diariamente, em trajectos que não oferecem transportes em comum. Muito maior todavia é o número de pessoas que possuem carro para mera ostentação, viciando o ar que respiramos, agravando o movimento das ruas, comprometendo a circulação dos peões, sobretudo a das crianças e dos velhos.

Tudo isto veio a propósito da sinistra ideia de a C. P. fazer trancar o movimento de algumas linhas férreas, à frente das quais estaria, ao que parece, a linha férrea do Vale do Corgo.

Mas, tal não poderá acontecer, apesar da criminosa indiferença que, perante tal atentado, têm patenteado os políticos, as câmaras e outros organismos da vitalidade regional.

Ainda há-de haver juizes em Berlim! continuamos a clamar, esperançados sempre nos homens de boa vontade, para que se não escancare um tão vultoso sintoma de retrocesso, de miséria e de vergonha.

Além de tudo o mais, e afóra todos os argumentos que temos empregado para anular os funestos desígnios da C. P., de-

vemos ainda lembrar que a paralização de combóios no Vale do Corgo seria o maior ultraje à memória de tantos dos mais ilustres dos nossos antepassados, os quais, durante muitas décadas, puseram os seus maiores esforços, a sua influência, a sua tenacidade a favor da construção duma linha férrea de tão árduo e custoso traçado.

Quarenta e oito anos decorreram, desde 1874 até 1922, para que esta obra se projectasse e executasse, nela se consumindo o estudo, o trabalho, a paciência e a constância dos mais valorosos filhos da região e dos estadistas, que foram gerindo a pasta das Obras Públicas: Dr. Lopo Vaz de Sampaio e Melo, Engenheiro Pereira dos Santos, António de Azevedo, Teixeira de Sousa, José Maria de Alpoim, Eduardo José Coelho, Eduardo Vilaça, Malheiro Reimão, António Granjo. A paralização desta linha férrea é a maior afronta que se pode fazer àquela pleiade de homens tão ilustres, que tanto se esforçaram por levar a cabo uma obra de alta envergadura.

Senhor Presidente do Conselho:

Senhor Ministro das Comunicações:

Senhora Imprensa Portuguesa:

Não permitais que se cometa um atentado, tão altamente lesivo dos sagrados direitos de trabalho da mais infeliz das nossas Províncias!

Não consintais que se patenteie, perante nacionais e estrangeiros, um sintoma tão alarmante do estado pré-agónico da nossa economia regional!

Não tolereis que um anátema tão vergonhoso e vexatório caia tão impiedosamente sobre os Caminhos de Ferro Portugueses, criados há 128 anos, e que ao nosso País, durante tanto tempo, vêm prestando os mais assinalados serviços, não somente no transporte de passageiros, como no trânsito de mercadorias, valorizando a agricultura, o comércio e as indústrias.

Cedo ou tarde, todos têm de prestar contas dos seus actos!

Notícias de Chaves

A Linha do Vale do Corgo

A nossa linha de C. F. que, comunicando com a Régua, pode levar toda a população do distrito de Vila Real ao Porto, a Lisboa, etc., por preço de certo modo aceitável para as fracas disponibilidades de muitos passageiros, encontra-se seriamente ameaçada de desaparecimento, atentos os prejuízos que, no dizer da própria C. P., ela lhe acarreta.

Não sabemos bem como pode manter-se a C. P. com tão apregoadas e dilatadas sobrecargas, mas sabemos com certeza que para o progresso económico de uma região, hoje muito debilitada, a manutenção dessa via férrea é absolutamente indispensável, sob pena de vermos socobrar tudo quanto constituiu título de glória de gerações:

- 1) — A edificação da linha;
- 2) — A satisfação de aspirações de um povo secularmente esquecido;
- 3) — A glória de uma política ou de uma tendência política, que só tinha em vista o progresso nacional;
- 4) — O desenvolvimento turístico (antes de qualquer apregoada política turística) de uma região que, especialmente, foi fadada para bem receber e bem tratar.

O que está a passar-se demonstra premeditação num plano de desmembramento em vias de resolver-se. Como? Mentalizando primeiro. Destruindo depois. E como é possível que se cruzem os braços? Porque se supõe que ao Estado

não incumbe arcar com prejuízos quando se trata do interesse nacional e porque se faz admitir que outras soluções serão mais rentáveis, como se criar novas estruturas, adquirir custoso material sujeitar-se a tã-

Por: António do Norte

— jo inactivo durante meses, preferir deixar apodrecer outro e, entretanto, aguardar que cada um se defenda fosse obra de sábia administração e de sábia satisfação de necessidades de um povo.

A linha férrea do Corgo, em nosso entender, só pode encerrar-se quando:

- 1) — Realizado todo o esforço para a valorizar (com viagens turísticas a partir da Régua ou para a Régua, bilhetes mais baratos, regularidade nas comunicações, facilidades no transporte de mercadorias, melhores acomodações para os passageiros, promoção turística, etc.) se chegue à conclusão

de que não há mais processos de a fazer sair do marasmo a que a tiverem conduzido;

- 2) — Os particulares se mostrem incapazes de lhe prestar o apoio de que necessita, fazendo afluir às estações passageiros e mercadorias em quantidade suficiente para tornar a exploração mais rentável, por uma propaganda e uma política de atracção adequadas, entre que devemos mencionar o embelezamento das estações pelos painéis de azulejos e pelos jardins e mais comodidades e regalias.

Sabemos que o caminho de ferro, pelas suas inúmeras insuficiências e demoras, tem afastado os seus mais dedicados utentes e o facto levou a considerar a eliminação de despesas, como única medida salvadora, como se apertar as mãos à cabeça bastasse para salvar do afogamento. Mas sabemos que no combóio actualmente se perdem horas preciosas

Continua na 3.ª página

A Linha do Vale do Corgo

Continuação da 1.ª página

sas e se realizarem viagens sensaboronas, porque a velocidade é ronciosa, os horários não servem a ninguém e as comodidades faltam.

Ora, não há dúvida de que quem paga tem direito a benefícios. E quem vem do estrangeiro não está disposto a suportar quanto uma determinada orientação não foi capaz de eliminar.

Mas para Vila Real o caminho de ferro, além de elevado e primário factor de desenvolvimento económico, é extraordinário elemento de desenvolvimento turístico e económico, e como tal merece ser acarinhado, como o foi pelas camadas republicanas que o levaram, em plena apoteose, até Chaves — a grande cidade termal dos Romanos e da actualidade.

O distrito já está muito pobre, pobríssimo. E mais ficará se, quem puder, não intervier no sentido de pôr termo às ideias que com o selo do interesse nacional, por cópia (como disse o prof. Vitorino Nemésio temos copiado muita coisa má e nem sempre copiamos o que é bom), lançaram no distrito vilarrealense a miséria maior e um maior apego à emigração. Adiantaremos que se o distrito já está muito debilitado, a perder a sua única via férria ficará mais triste, mais enfraquecido, com uma via, que o honrou e desenvolveu, a apodrecer (como continua a apodrecer a ponte da Régua para Lamego) por falta de entusiasmo dos homens que não foram capazes de erguer mais alto os interesses fundamentais do distrito.

A camionagem e a estrada resolverão tudo? Quem o crê? Ninguém se pode convencer de que as empresas de camionagem

irão adquirir o material suficiente para satisfazer as necessidades do distrito, nas épocas de maior movimento (5 ou 6 meses), para estar imobilizado durante o resto do ano.

E o déficite constituirá efectivamente prejuízo se está em jogo a vida dum distrito. Pelo mesmo princípio, teríamos de encarar a sério os orçamentos da Educação e da Defesa, e, na verdade, ninguém pensou nem pode pensar nisso.

Porque, na realidade, o distrito, que inclui todo um conjunto de progressivas terras, como Vila Real, Vila Pouca, Pedras Salgadas, Vidago e Chaves, não pode ficar à mercê de improvisações, que o arruinarão. O interesse nacional — que é o do conjunto e não só das regiões próximas de Lisboa — impõe que os estudos sejam simplesmente eliminados e que de cima, lá do alto, alguém aponte o seu veto definitivo ao que não passa ainda de projectos. Estas terras do Norte também são Portugal, e óptimo será que nelas não penetre maior desânimo.

Em prol da Linha do Corgo

A terrível notícia do possível encerramento ao tráfego da linha do Vale do Corgo traz alarmada a população do distrito de Vila Real e, sobretudo, a dos concelhos norte-nhos — Chaves, Montalegre e Valpaços. Representará na última análise, um tremendo golpe

— Por —
João de Monforte

na economia desta parcela quase despresada e heróica do Portugal de todas as eras. Não podemos acreditar que tal aconteça, porque ainda cremos na justiça dos homens. Mas temos a certeza de que se algum dia o comboio deixar de circular, como lagarta enorme a serpen-tear pelas encostas das serras, com seu silvo estridente e seu penedo de fumo a dar vida aos campos por onde irrompe, as nossas terras ficarão mais pobres, o nosso distrito tornar-se-á mais triste.

Esteve em Vila Real o Secretário de Estado das Obras Públicas

O sr. Secretário de Estado das Obras Públicas esteve ontem em Vila Real, onde foi recebido pelo Chefe do Distrito, sr. eng. Espírito Santo e pelos presidentes das Câmaras Municipais do Distrito, seguindo-se uma reunião de trabalho com as mesmas entidades para tratar de assuntos ligados ao problema das instalações para o ensino primário.

A reunião, que terminou ao fim da tarde, assistiram diversos técnicos daquela Secretaria de Estado.

E a decantada história dos prejuízos não será absolutamente válida enquanto não se provar com os atrasos não são provocados por excesso, de mercadorias, que continuam a chegar aos seus destinos com demora de oito ou mais dias, acontecendo mesmo que esta altura da sementeira das batatas os armazéns dos distribuidores de adubos vêm os seus estoques esgotados e não podem acudir às constantes e urgentes solicitações dos seus clientes. Não há pessoal para transbordo? Que se arranje ou que se prepare solução (mecanização ou uniformização de bitolas) para que os graves inconvenientes com que se depara hoje sejam eliminados com rapidez. Ainda estamos a pensar, às vezes com saudade, nas vantagens (embora não esqueçamos os inconvenientes) da existência de várias companhias de caminhos de ferro.

Os de cá do Marão precisam de ser ouvidos antes de qualquer trágica solução. São cidadãos de Portugal, pagam honestamente os seus tributos, lutam pela prosperidade nacional e, por consequência, não podem ficar à mercê de quem, desconhecendo os seus problemas e os seus mais caros títulos de glória, possa resolver do gabinete em fase de expressão frigidíssima dos números

Estamos certos de que a clarividência do Senhor Professor Doutor Marcelo Caetano não consentirá que se vibre tão rude e profundo golpe na vida económica e espiritual do distrito. Como já se escreveu neste jornal, *ainda hão-de existir juizes em Berlim!*

Notícias de Chaves

Sábado, 22 de Abril de 1972

Que sentença esperam as linhas do Corgo e Tua

Uma onda de salutar energia paira em Trás-os-Montes. Estamos certos que foi o I colóquio para o desenvolvimento do distrito de Vila Real que deu

uma machadada mestra no immobilismo paciente das populações, quer elas tomem parte na governação regional, quer sejam simples governados. Este surto de impaciente desejo de progresso, depressa se espalhou por toda a zona mais esquecida das atenções governamentais, lutando-se para um mesmo fim e com um desejo único, em toda a província transmontana.

Diz-se que a nossa província não tem grandes possibilidades de industrialização porque tem uma rede de estradas de montanha que alongam fatalmente as distâncias e dificultam o grande tráfego.

Claro que este argumento desespera o bairrismo destas gentes que tão pacientemente tem esperado a sua hora.

Se há necessidade de fixar as populações e a industrialização é um factor importante para o conseguir, parece que em lugar de apontarmos dificuldades, devemos encontrar soluções. Abram-se boas e largas estradas, corrijam-se os traçados das existentes e tudo poderá modificar-se.

Outro argumento tão escravoso, e que só poderemos aceitar por infantilidade de quem o exprime, é de que Trás-os-Montes tem energia eléctrica a preço elevado.

Como o primeiro argumento,

Continua na 3.ª página

Que sentença esperam as linhas do Corgo e Tua

(22-4-1972) Página

Continuação da 1.ª página

este desgosta-nos e revolta-nos. Se somos a província que produz mais energia, porque é que o Governo não põe cobro a uma situação tão pernicioso quanto escandalosa?

Pois se é necessário nacionalizar as concessões, que se faça. O que não será possível é continuar numa situação injusta que recaí sobre esta região e para a qual as populações não contribuíram.

Somos dos mais esquecidos. Pouco ou quase nada temos a não ser promessas quando se aproximam as campanhas eleitorais.

Mas, ainda para cúmulo, do pouquíssimo que temos, nos pretendem espoliar.

Queremos referir-nos às linhas do caminho de ferro de via reduzida, Corgo, Tua e Sabor.

Realmente, sobre este assunto muito se tem escrito e ainda bem recentemente o Notícias do Douro de 8 de Abril, em artigo de fundo da autoria de A. R. C. aponta as causas técnicas da deficitária exploração. Que culpa terão as populações dos erros cometidos pela empresa exploradora que entregou às leis do abandono as linhas de via tão reduzida quanto a visão das suas mentalidades.

Nós não apoiamos a protecção às grandes empresas como a CP. Esta protecção e no que se refere à empresa em causa só tem redundado em prejuízo, para as populações, pois nem fazem, nem deixam fazer.

Numa altura em que na Assembleia Nacional tanto se discutiu a lei da defesa da concorrência, porque é que ela se não estende a todos os sectores e até em especial aos que são de maior interesse público?

No entanto, precisamente por defendermos a concorrência é que não desejaríamos ver extinguir os caminhos de ferro.

Sabemos como as empresas de camionagem têm lutado para acelerar a decisão que paira na vontade dos dirigentes da C. P. Para já, a camionagem traz, em muitos casos, a sua vantagem. Mas uma vez extinta a concorrência, manter-se-ão tarifas e outras vantagens?

Quem pode garanti-lo?

Somos portanto de opinião que o Estado deveria exigir que a C. P. infligisse às linhas de via reduzida o dinamismo e o cuidado que está pondo nas explorações de via larga.

Não parecerá mal que o Governo interfira na vida da Empresa, não só pelo interesse público dos seus serviços, mas até por ser frequente a colaboração do Estado, com verbas apreciáveis para minorar os prejuízos de exploração.

Estes porém, cheiram-nos a bolor bafiento como o do material circulante que há 50 anos circula nas vias reduzidas. A Empresa, em vez de tentar minorar os prejuízos, tomando decisões que conduzam a uma melhoria que atraia o público, aumenta as composições sem que o afluxo de cargas e pas-

sageiros tenha aumentado. Que ilusão se poderá tirar de uma decisão destas?

Aumentar as despesas de exploração, sem nenhum aumento de tráfego é nitidamente preparar números que convençam o Governo a aceitar a consumação dos seus desejos.

Parece incrível! Noutro país um caso destes poderia ser considerado um crime de lesa Pátria.

Muito recentemente o Grémio do Comércio de Vila Real, mais uma vez levantou uma campanha em que foram apoiados por todos os congéneres dos dois distritos, Vila Real e Bragança. O Grémio do Comércio de Chaves, expediu em 6 do corrente os seguintes telegramas:

Em 6-4-72

Senhor Presidente do Conselho — Lisboa

Excelência

Conscientes graves prejuízos economia transmontana com extinção linhas Corgo e Tua apelamos clarividência V. Ex.º no sentido evitar cancelamento enquanto não forem garantidas eficientes comunicações com construção boa rede estradas.

Respeitosos cumprimentos

Direcção G. C. de Chaves

Em 6-4-72

Senhor Ministro Comunicações — Lisboa

Excelência

Enquanto mantivermos eficiente rede estradas província transmontana a extinção linhas caminho ferro Corgo e Tua trará consequências desastrosas economia mais abandonada província portuguesa.

Grémio Comércio Chaves
consciente desastre apela espírito compreensão sentido não deteriorar ainda mais economia populações tão sacrificadas e sofredoras.

Respeitosos cumprimentos

Direcção G. C. de Chaves

Pois se a empresa insistir no abandono da exploração das linhas de via reduzida, que o Estado pense na nacionalização dos caminhos de ferro, modernizando-os e verão se eles são ou não rendáveis.

Continuamos certos de que, não obstante os esforços da C. P., os nossos governantes que tanto apoiam a livre concorrência, não deixarão que ela seja anulada por simples decisão duma empresa que tanto tem sido protegida pelo Estado e que pensem cada vez mais no modo de atenuar as dificuldades do povo transmontano, impondo-se a todas as decisões que possam empobrecê-lo ainda mais.

Que Deus ilumine os nossos governantes, é a prece diária dum povo que está exausto de sofrer e que parece acordar

agora dum longo e letárgico sono.

Os transmontanos, querem finalmente atenuar o desnível que os separa de outras regiões, mas só, serão impotentes e só um grande apoio estadual poderá ajudá-los a sair dum inevitável sub-desenvolvimento.

Consentir que cancelem as explorações das vias reduzidas será realmente, pelo menos por agora, transformar-nos em habitantes duma ilha desértica.

H. C. L.

N. R.:

Já depois de escrito o artigo que acima se publica soube-se pela imprensa diária que a C. P., invocando a falta de rentabilidade, pediu ao Governo a extinção das linhas do Corgo e do Tua.

Lamentando profundamente a indesejável atitude da C. P. resta-nos esperar que o Governo não consinta tamanho crime contra as tão necessitadas populações de Trás-os-Montes.

NOTÍCIAS DE CHAVES

SEXTA-FEIRA, 27 DE JANEIRO DE 1978

LINHA DO CARGO

24 de Setembro de 1976

Técnicos dos Caminhos de Ferro visitam Chaves

No dia 17 do corrente pelas 13.30 horas esteve nesta cidade uma equipa de Técnicos dos Caminhos de Ferro. Esta equipa veio com o propósito de observar o comportamento do material na via tendo em vista a aquisição de novo material circulante. Esta equipa veio com o propósito da Alsthom, firma francesa construtora de locomotivas. Esperamos que os seus estudos contribuam para um melhor serviço da C. P. jnto de nós.

Grande reparação, já que as novas que para aqui se destinavam foram para essa linha, segundo informações de um funcionário superior da C.P., dado que as locomotivas estão dentro do prazo de garantia e precisavam de estar mais perto do Porto, para os técnicos estrangeiros que lhe prestam assistência de garantia fazerem a menor despesa possível e mais fácil contacto com esse material.

Para assinalar este melhoramento na viagem inaugural participaram o Director Geral dos Transportes Terrestres, eng.º Carneiro Aires em representação do Secretário de Estado, que por motivo de força maior não pôde estar presente; o Presidente do Conselho de Gestão da C.P.; eng.º Amílcar Marques; o Governador Civil, dr.º Camilo Bóelho, os Presidentes das Câmaras Municipais da Régua, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar e Chaves, Comandante do Batalhão de Infantaria de Chaves, Comandantes da G.N.R. e P.S.P. distritais e do Conselho, um grupo de técnicos e funcionários superiores da C. P. e outros convidados.

Nesta cidade decorreu um almoço de convívio oferecido pela C.P. em que usou da palavra em primeiro lugar o presidente da Comissão de Gestão da C.P. que salientou o esforço que a empresa está a desenvolver no sentido de melhorar o equipamento rolante e a qualidade de serviços, tanto de passageiros, como de mercadorias. Salientou ainda que dentro de 4 meses, serão praticamente eliminadas as máquinas a vapor na linha do Corgo.

O percurso deverá ser feito com dois comboios directos, parando ape-

— Continua na 2.ª página.

Em princípios de 1887 iniciaram-se os estudos para a linha férrea do Corgo tendo o 1.º troço de Régua a Vila Real (26 km) sido inaugurado em 12 de Maio de 1908. O 2.º troço Vila Real-Pedras Salgadas foi atingido no ano seguinte, depois em 20 de Março de 1910 atingiu Vidago e só depois quando o Presidente de Milagre e o doutor illustre conterrê-

neo dr. António Granjo em 29 de Agosto de 1921 é que a linha chega a esta cidade.

São 97 quilómetros de via esbelta desde Régua a Chaves em que, só agora a C.P., a partir do último domingo, pes em funcionamento as máquinas a diesel; máquinas essas que vieram da linha da Póvca, depois de terem sofrido uma

Linha do Corgo

— Continuação da 1.ª página

nas nas principais estações (Vidago, Pedras Salgadas, Vila Pouca e Vila Real) dando assim uma economia de tempo de 45 minutos, na viagem Chaves—Régua ou vice-versa. Outros comboios (4) servirão todas as estações do percurso.

O presidente do Conselho de Gestão, disse que as atenções da C.P. se viram também para as automotoras, devendo uma entrar em experiência no próximo verão, prevendo-se o seu funcionamento em pleno, em 1979.

Usaram da palavra ainda o Direc-

tor Geral dos Transportes Terrestres e o Governador Civil do Distrito que apelou para que o Governo olhe um pouco mais para esta região.

recordações de infância

A VINDA DO CAMINHO DE FERRO PARA CHAVES

O ramal de caminho de ferro do Vale do Corgo, que liga Chaves à Régua parece estar agonizante, assim como outros de via estreita que ligam com a linha do Douro, sendo a degradação daquelas vias cada vez mais acentuada, concorrendo para isso as empresas de camionagem diárias.

É nosso propósito, porém, não comentar o declínio de tão importante e popular meio de transporte: antes recordar o advento e a vinda do comboio para Chaves há cerca de 80 anos.

Durante muitos anos esteve a cidade — naquele tempo ainda vila —, à espera que a via férrea fosse prolongada desde o Vidago até ao seu actual terminus, aqui situado.

Quem tivesse de empreender uma longa viagem por comboio, haveria de ir na mala-posta apanhá-lo no Vidago, visto ser aquele o transporte mais utilizado; só mais tarde apareceu a camioneta do Almadá a fazer-lhe concorrência. A mala-posta levava também o correio.

O ponto de partida era do Largo do Arrabalde, junto da casa Montezinho, que servia de escritório empresarial, à esquina de Rua que conduz ao Tabulado. Também era nesse local que normalmente comparecia muita gente para assistir à chegada do correio e dos passageiros vindos de longe, porquanto havia muitos flavienses ausentes no Brasil, e lutando em África ou em França. Era tempo de guerra e aguardavam-se notícias e quem delas fosse seu portador.

A chegada da mala-posta era anunciada pelo estridente toque de corneta quando o cocheiro entrava no bairro da Madalena, e pela ponte dentro até chegar ao Arrabalde.

Considerando que todo este sistema era obsoleto, cheio de inconvenientes, utíli-se o comboio quanto antes para Chaves, cuja construção já vinha prosseguindo, trazendo a linha até Curalha, onde em 1919 teve lugar a inauguração do serviço de passageiros além da ponte sobre o Tâmega, na margem esquerda, até à conclusão da estação do Tâmega.

Esta estação funcionou como terminal enquanto não se concluiu o troço dall até Chaves, aonde o ramal terminou com a entrada da estação ao serviço passado quatro anos após a chegada a Curalha.

Vão decorridos cerca de 80 anos depois que Chaves está servida pelo caminho de ferro, tendo nós assistido como aluno da primeira classe da instrução primária ao acto festivo da inauguração dos trabalhos para a sua construção no lugar onde ficou a estação que se denominava a Quinta da Rola, então

propriedade do Sr. Dr. Nicolau Mesquita.

O dia do acto festivo em que foi dado o primeiro golpe de picareta para a abertura da linha foi um acontecimento que alegrou toda a gente da terra, como é fácil de calcular: as crianças das escolas foram conduzidas pelos professores, estando presentes autoridades e as pessoas «grandes» da terra. Houve música e foguetes, como não podia deixar de haver nessa circunstância, só o que mediou um largo espaço de dez anos entre esse acto inaugural da construção e o da entrada da estação de Chaves ao serviço, este em 1923 quando já nos havíamos ausentado definitivamente da vila, que em 1927 recebeu o fôral de cidade.

Com a vinda do comboio e o desenvolvimento dos transportes motorizados começou o declínio dos transportes de tracção animal: a mala-posta acabou; acabou a diligência do Sr. Santiago para Verin, bem como os transportes do «Cascais» e da Tia Rosária, de Celvão.

Esta última tinha a sua base de operações no Terreiro de Cavalaria, servindo Boticas e Montalegre, enquanto o primeiro tinha na Travessa do Rio as suas instalações.

Finalmente recordemos que a falta do comboio em Chaves obrigava muita gente a ir a pé — calcante para o Vidago, sobretudo os militares que antes eram obrigados a seguir «por via ordinária» até alcançarem o transporte por via férrea.

Assim sucedeu quando o Regimento de Infantaria 19 mobilizou dois batalhões para irem participar na 1.ª Grande Guerra, indo um para África em 1915, e outro para França em 1917, os quais foram desde Chaves acompanhados até ao Vidago por largas centenas de familiares e conterrâneos para ali efectuarem as despedidas dos expedicionários gastando toda a noite no percurso em que também participamos apesar da nossa pouca idade.

Formulamos os melhores votos para que o serviço de comboios entre Chaves — Régua, vice-versa, se mantenha, introduzindo-lhe os melhoramentos de que está tão carecido para bem servir o público que, devido à galopante deterioração, deles anda tão arredio.

JOAQUIM MORAIS

NOTÍCIAS DE CHAVES

COMBOIO CHOCOU COM UM TRACTOR NA LINHA DO CORGO

Um comboio de passageiros, que fazia o percurso Chaves — Vila Real — Régua, na Linha do Corgo, chocou violentamente com um tractor, que atravessava a via férrea, numa passagem, de nível sem guarda, situada na zona de Vilarinho e Vilela do Tâmega.

O condutor do tractor, que trazia consigo um atrelado de areia, do Rio Tâmega, não terá tomado as providências devidas na passagem de nível, pelo que o choque foi inevitável. Felizmente, a composição apanhou em cheio o atrelado, o que valeu para que não tivesse havido danos pessoais. Por outro lado, a velocidade reduzida a que o comboio circulava evitou que tivesse havido descarrilamento, não passando, afinal, o acidente de um valente susto para os passageiros, para além de uma mão cheia de contrariedades.

Com efeito, os passageiros tiveram de esperar, no local, mais de duas horas, por um outro comboio que foi de Vila Real para efectuar o transbordo.



RELEMBRANDO...

Enviada pelo nosso amigo Eng^o Montalvão Machado, publicamos mais uma achega sobre a história, que liga a nossa cidade aos caminhos de Ferro, através de uma exposição endereçada há 72 anos, aos responsáveis da capital:

Excelentíssimo Senhor
Ministro do Comércio,

Lisboa:

Os abaixo assinados, por si e pela quasi totalidade dos povos deste concelho de Chaves e com o aplauso dos de Valpassos e Vinhais, veem muito respeitosamente solicitar a atenção de Vossa Excelência para um assunto que reputam de altíssima importância. Se o não fôra, certo não ousariam vir Importunar Vossa Excelência numa ocasião como esta, em que todos os momentos lhe hão-de ser preciosíssimos para o estudo e resolução dos muitos e complexos assuntos que correm por essa importantíssima pasta.

Trata-se da construção do último troço — compreendido entre Moure e Chaves — do Caminho de Ferro do Vale do Gorgo e já por causa dele, os povos deste concelho se dirigiram por diversas vezes aos poderes públicos.

Sabe Vossa Excelência, Senhor Ministro, muito bem que a conclusão do Caminho de Ferro da Regoa a Chaves — há trinta anos estudado e em exploração até Vila Real desde 1906 — é uma das mais caras e legítimas aspirações deste concelho. Pelo traçado primitivo, a linha segue até ao término sempre pela margem esquerda do Tamega, por ser esta a única solução imposta tanto pelo critério dos técnicos como pelos interesses gerais da região, sem perfeita harmonia com os do Estado.

Interesses, porém, doutra ordem, e aos quais uma política austera e nobre sem dúvida se teria mantido estranha, determinaram o estudo duma variante pela margem direita nesta última parte. Da sua adopção resultaria o seguinte:

1^o - Ficar este troço aumentado de dois quilómetros até à vila e o consequente encarecimento deste percurso;

2^o - A construção de duas pontes, uma a juzante de Chaves e outra, quando se prolongasse a linha até à fronteira, a montante, obras que o douto Conselho Superior de Obras Públicas e Minas computou, em 1915, em 28 contos, mas que, pela sua subida fantástica do preço do ferro operada de então para cá, teremos de calcular no dobro pelo menos. Estas e outras obras de arte, assim como inúmeras trincheiras e terraplenos em terreno acidentadíssimo, aumentariam em muitos milhares de escudos o preço da construção;

3^o - Ficar à estação terminus da linha na parte mais infeliz da vila, sem a mínima possibilidade de futuro desenvolvimento, tendo em volta de si dois cemitérios, o picadeiro de Cavalaria 6 e uma enfermaria de soldados do mesmo Regimento!

Sem dúvida que seria lícito pugnar pela adopção desta variante, embora dispendiosíssima e de difícil execução, se daí resultassem benefícios apreciáveis, de ordem geral, para os povos que esta linha se destina servir. Mas quando se verifica que, das quarenta e quatro freguesias que formam o concelho de Chaves, estão situadas na margem esquerda trinta e uma, com cento e sete povoações, sendo as treze da margem direita as menos produtivas de todo o concelho; quando vemos que das oito estradas que de toda a região concorrem à vila, só duas nela se ingressam pela margem direita; quando, finalmente, reparamos que a variante apenas vai beneficiar as freguesias de Vale de Anta e Outeiro Sêco, em detrimento das outras, causa na verdade espanto que haja quem se empenhe em ver adoptado semelhante absurdo!

A memória descritiva desta variante, que tem a data de 25 de Abril de 1910 e apresenta sinais evidentes de obra encomendada (como seja, por exemplo, o desdém com que os autores aludem à densidade superior de população na margem esquerda, factor importantíssimo que muitas vezes decisivo na resolução de questões desta natureza) confessa, não obstante, que, sob alguns aspectos, é superior a este o projecto pela margem esquerda, notando também que uma circunstância a influir na decisão final será o ponto de ligação na fronteira com a linha espanhola que virá de Orense, assunto sobre o qual os dois Governos se não haviam ainda pronunciado.

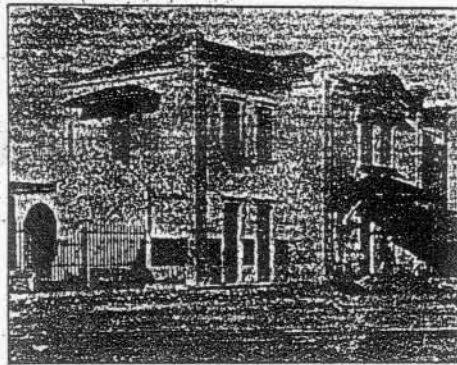
O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado nobremente recusou o seu voto a este projecto encomendado, largamente fundamentando a sua decisão no officio com que o remeteu, mais dum ano depois, isto é, em 3 de Junho de 1911, ao Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, possivelmente quando dali foi pedido, fazendo já parte daquele alto corpo consultivo um dos autores do mesmo projecto... Nesse officio se fala também no ponto de junção das duas linhas e que muito há-de concorrer para a resolução do assunto.

Para escolher esse ponto de junção, o Governo Provisorio da Republica, pelo Ministerio do Fomento, à frente do qual então se achava o Snr. Dr. Brito Camacho, nomeou uma comissão de engenheiros que, com os técnicos espanhóis, logo iniciaram os seus trabalhos. Por essa ocasião afirmou aquele ilustre homem público, com a isenção que sempre o distinguiu na gerência da sua pasta, que, no traçado da linha, só atenderia ao voto dos técnicos e interesses do país.

Entretanto, já em Outubro de 1909 os habitantes do concelho de

Chaves, conhecedores da trama da variante, cujos estudos ninguém sabia por que bulas haviam sido ordenadas, numa representação, coberta por mais de duas mil assinaturas, reclamava a adopção do primitivo traçado em nome dos superiores interesses do Estado e do concelho: Anteriormente, mesmo a Camara Municipal havia solicitado a construção da avenida de serviço para a estação, localizada na margem esquerda pelo projecto que toda a gente supunha definitivo.

Em 1913 a Comissão Internacional para a determinação do ponto de ligação na fronteira apresentava o resultado dos seus trabalhos o qual mereceu a aprovação de ambos os Governos. Este facto levou o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a ordenar novo estudo, até àquele ponto, de dois traçados — um pela margem direita e outro pela esquerda.



Dai resultou o projecto com data de 18 de Março de 1915, que a Direcção do Minho e Douro recomendou àquele conselho e que é pela margem esquerda. Na comunicação que o acompanha o Ilustre Director do Minho e Douro mostra o nenhum valor dos argumentos produzidos na memoria da variante encomendada contra a construção da linha pela margem esquerda e do mesmo passo apresentando os motivos de ordem tecnica e regional que impunham a adopção deste traçado.

Como toda a gente sabe, o grande argumento dos directistas, e o unico que, na verdade, se veste duma certa apparencia de justiça, é da submersibilidade, pelo traçado esquerdo, duma parte da linha, na hipotese de cheias fenomenais como as de 1909 que completamente inundaram a linha do Norte nas partes que marginam o Tejo e noutras, que inundaram Paris... etc. Pois o ilustre relator rezzou esse argumento a nada, informando que no seu projecto a cota de nivel da linha fica 1m,50 acima da cota atingida por aquela cheia. Quanto à possibilidade de ficarem os habitantes da vila isolados da estação em occasiões como essa, observa o distinto engenheiro que esse argumento mais depõe ainda contra a estação na margem direita, pois, para o caminho de ferro, muito mais valem que Chaves as numerosas povoações da margem esquerda, as quais, em tal caso, é que ficariam

com as comunicações interrompidas.

Com este projecto definitivo se conformou unanimemente o Conselho de Administração, fazendo-o seguir para o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

Mas não se conformou a pequenissima minoria flaviense que reagiu: reagiu, oferecendo à politica tudo o que em influencia lhe podia dar e... prometendo o resto...uma vez que, em troca, o Estado lhe desse o que já honestamente lhe era vedado dar.

Quando a questão subiu à decisão ministerial, geria a pasta do Fomento o Snr. José Nunes da Ponte e ele decidiu-a por despacho de 17 de Abril de 1915 ordenando a construção do ultimo troço pela margem esquerda.

Quem conhece aquele austero e velho republicano, prototipo da

concelho, estranhas e superiores a facções politicas, dizem porque acham tal determinação ministerial — em que ainda não acreditam — um erro, um crime e talvez ainda peor que isso: uma coisa desonesta, e pedem que o boato seja desmentido.

Mas a coisa era certa: a monstruosidade havia-se consumado! Tinha-se ido desenterrar a celebre variante de 1910, estudada quando ainda não estava escolhido o ponto de ligação na fronteira, e, por despacho de 10 de Junho de 1915, aprovou-se um Parecer dado quatro anos antes por um Conselho de que fizera parte, como já dissemos, um dos autores da mesma variante, desprezando assim o voto contrario do Conselho de então, que a sociedade mostrara no Parecer sobre o traçado pela margem esquerda os motivos que condenavam a quele.

Quasi febrilmente, ultimaram-se os processos e, enfim, só podemos acrescentar que, ha cerca dum ano, estão os trabalhos paralizados, porque o empreiteiro os abandonou.

Exposta assim, em traços singelos, a questão desde o inicio, resta-nos agora dizer o que queremos e em breves palavras o vamos fazer:

Queremos, e assim o pedimos, que a Justiça e o Direito sejam restabelecido; queremos ver reparadas as ofensas feitas aos legitimos interesses dos povos e do Estado. É sempre tempo para reparações e, neste caso, é-o sem grandes dificuldades. Queremos que se alguém no futuro procurar ao longo deste tão ansiado melhoramento sinais de compadrio trinfante a denegrir o regime, só encontre vestigios apagados e mortos; mas que veja, em abençoada e fecunda actividade, alguma coisa, testemunhando que o triunfo verdadeiro e perduravel coube ao voto esclarecido da sciencia incorrutivel, sancionado por Estadistas que, antes de tudo, curaram deixar memoria honrada de si e das instituições politicas que serviram.

Afirmam os tecnicos que, apesar das somas gastas, o que haveria ainda a dispendir até à conclusão daquelle monumento da revivescencia de antigos processos governativos, seria mais que suficiente para a conclusão da linha pela margem esquerda que, não exigindo pontes nem viaductos nem genero algum de obras de arte dispendiosas, se levaria a efeito em poucos meses, podendo, talvez, já ser aberta à exploração na proxima epoca termal.

Sem duvida que um acto destes requer energia; mas sabem muito bem os sinatarios que ela não falece em Vossa Excelencia, que em circunstancias tao dificeis não hesitou arrostar com as responsabilidades que nesta hora pesam sobre os homens do Governo. E é essa mesmo a nossa melhor garantia.

Porisso os sinatarios, muito confiada e respeitosa mente

Pedem a Vossa Excelencia que, ponderadas as razoes expostas, se

ações administrativas do

CARTAS AO DIRECTOR

A Linha-do-Corgo em estado de coma

Sr. Director:

Longe vai já o dia em que, pela primeira vez, tomei o comboio da Linha-do-Corgo.

Não esqueço o medo que me agia no peito, ao vê-lo a dolear, ao a desengozar-se, os precipícios e ravinas que antecedem a água. Que vertigens, ao ver-me apoiado, no alto dos tabuleiros, lá em cima, na junção com o Douro, e, no fundo do abismo, lavadeiras minúsculas muito diligentes!

Lembra-me ainda, das vezes em que as mesmas carruagens, sempre a chocalar e sugíssimas da linha negra do carvão, trápavam, a passo de bói velho, as ladeiras que levam a Vila Real. Eram engraçados que desolam, por escota, a encher a abada, de uvas doces e, toca, aí vão eles em corrida curta, até apanharem os ranceiros agons.

Apeadeiro com alta obrigatoriedade apreciada, era a dos flancos estrangeiros a Vilarinho da Samarra. A malta assada pela cáscula e sacre do fumo, descia de escândalo a refrescar-se em riascente squisíssima que jorrava ali perto.

Divisavam-se dali, as soberbas imbas do Alvão e, ao fundo, a tonha aldeia de Camilo entre quinteijos verdejantes em socacos.

E vinha-nos logo à mente: — "Eu conheço a Samarra, desde os meus 11 anos..."

Que sabor delicioso b daquela! Era, para os meus verdes anos, autêntico "ex-libris" da obra genial e desditoso plumitivo que tanto eu havia de admirar, se bem que sem muito ler ou poder ler.

E a caranguejola retomava o "ranca-tranca" das suas sacudicelas e pinotes, Vale-do-Corgo em ta.

Foi por aquelas zonas que eu vi pela primeira vez, Capas-Negras timbrões. Eram para mim como animais exóticos, raros, de muita eliminação. — "Casta de felizardos" — meditava com os meus botões.

Altaneira e faceirosa, a tal casta via noutras esteras. Não passava cartão a ninguém. Entretinha-se, por vezes em comentários do tipo seguinte, quando adregava de a fiscoa cair alta:

— "Olha que bonito, pá!"

Eram as cerejeiras e as macieiras em flor, duas vacas, o burrico e uma cabra a caminho do lameiro e uma moçoila atrás.

Transpiravam IMPRESSIONISMO os letrados moços.

— "Olha que bonito, pá! Digno do pincel de Malhoa ou da pena de Miguel Torga, não, pá?"

— "De facto, pá! Eu tenho-te lá umas folhas redigidas, pá, e vou publicá-las esta Páscoa, lá no jornal da vilca, pá".

Estas palavras enchiam-me a alma de plenitude e confusão. Sentia-me ali, pigmeu de tanga ao pé de Homeros engrinaldados de louros.

E aquela garnacha a esvoaçava

àquele donaire de gestos e de movimentos...

— "Ah! Este é escritor! Grande sabedoria deve ele já possuir" — dizia eu no meu anquilamento interior. Parece que sentia a terra a engolir a minha pequenez.

Era, outrossim, a primeira vez que ouvia o nome de Miguel Torga.

— "Que Deus ou que ídolo será esse personagem?"

De Malhoa, níqueles. Para mais, ao escritor, trazia-lhe o nome conotações de realismo verdeengo a julgar pelos sorrisos melo-marais que os ditos esboçavam.

Ao passar pelas povoações de mais nomeada, lá descia um que outro, capa esvoaçando, com rasgo e elegância, passinho lépido, malinha preta na mão, ao encontro do papá, muito bem apessoado, calva lustrosa ou guedelhas à poeta, argenteas, perfumadas, veneráveis, mais das manas, adoráveis princezinhas, em Primavera de véstias.

Vinham ali, esperar o mano que segue Leis em Coimbra...

— "Aquilo devem ser Doutores ou coisa que ó valha" — continuava eu em grande admiração e enlevo. Ah! se há felicidade neste mundo, deve ser aquilo..."

Mais tarde, havia de saber que, destes lindos meninos eram agiotas e vigaristas uns; cretinos e ladrões desaforados outros — tudo casta de "ganguesters" encartados a coberto da Lei. A certos desses monstros, vi-lhes eu, nos colmilhos insaciáveis de rapina, farrapos ainda ensanguentados de pele das vítimas que, sadicamente torturavam e atassalhavam com a elegância feroz de retórica torrencial e solismas, nas alforjas desses magestosos e vastos templos modernos ostentando "DOMUS JUSTITIAE" do frontespício.

E o "ranca-tranca" retomando a marcha, só a altas horas da noite me permitia entrar no meu eido onde pendia a enxada de roçar mato e limpar os regos ao lameiro e onde, mesmo assim, eu me dava ares de já "não conhecer o engaço".

Também aconteceu certo dia em que o comboio fumegava e resfolgava, qual condenado da nicotina, sair-lhe à perna, depois da chata e embirrenta volta de Loivos; um moço em bicicleta, a caminho de Vila Pouca.

Corria já a fama dos prémios que o rapaz abarbatava nas corridas dos Santos de Chaves.

Ah! diabo, que momento de entusiasmo louco! Toda a gente à janela de goelas abertas e pulmões ao pé dos dentes: — "Vai, pá! Força! Avança, pá! Dá-lhe mais, pá! Anda lá!"

E o moço, de pedalada firme e lesta, vira-que-vira, torcendo-se na estrada de terra batida e esburacada, dava senhas, a tais incitamentos, de querer despliques com o arrastão.

Deu o duelo comentários para o

resto da viagem: "corre mais que um comboio o ladrão do moço! Vai-te dianho, que outra tal...!"

Mais tarde, descortinei lá fora as faldas do Alvão, movimento insólito: máquinas pesadas, picaretas, calceteiros... sopro de renovação que se estendia a todo o País.

— "Isto vai dar que ver" — ouvi certa ocasião, ao Sidónio Cabane-

bagagens para ao pé de velhas e desconfortáveis carruagens que, lá, adiante, designavam a Linha-do-Corgo.

Fui-me depois, a inculcas.

— "A primeira automotora do Corgo sai às 6 da manhã. Antes não há nada. Carreiras? Oh! Eu quero lá saber disso!... Espere, se quiser. Se não quiser, vá a pé..."

Laconismo eloquente e do nosso funcionalismo.

Cá fora, na madrugada suja e orvalhada dormiam Carreiras com destinos vários. Pude pôr-me ao facto de que a primeira Carreira do Corgo era às 10 horas.

O meu cálculo não me parecia desassissado: entre a automotora das 6 e a carreiras das 10, medei-

treio. Conversas sem mais despegar sobre o tempo e os estragos da última saraivada de granizo.

Vejo-me, finalmente, nos flancos incenerados e agressivamente penhascosos da Samarra. Aperta a canícula. Aqui e além, dois ou três compinchas de fato domingueiro: dois dedos de cavaco ao sr. maquinista, antes de subir...

Vai senão quando, vejo, com surpresa desconcertante, além na estrada, muito antes de Vila Pouca, os Autocarros da Régua, em andamento triunfal, a tomarem a dianteira à nossa traquitana. Ora bolasi...

Era meio dia quando o "ranca-tranca" anunciou, muito desafinadamente, a sua chegada ao terminus.

Ao todo, haviam-no utilizado,

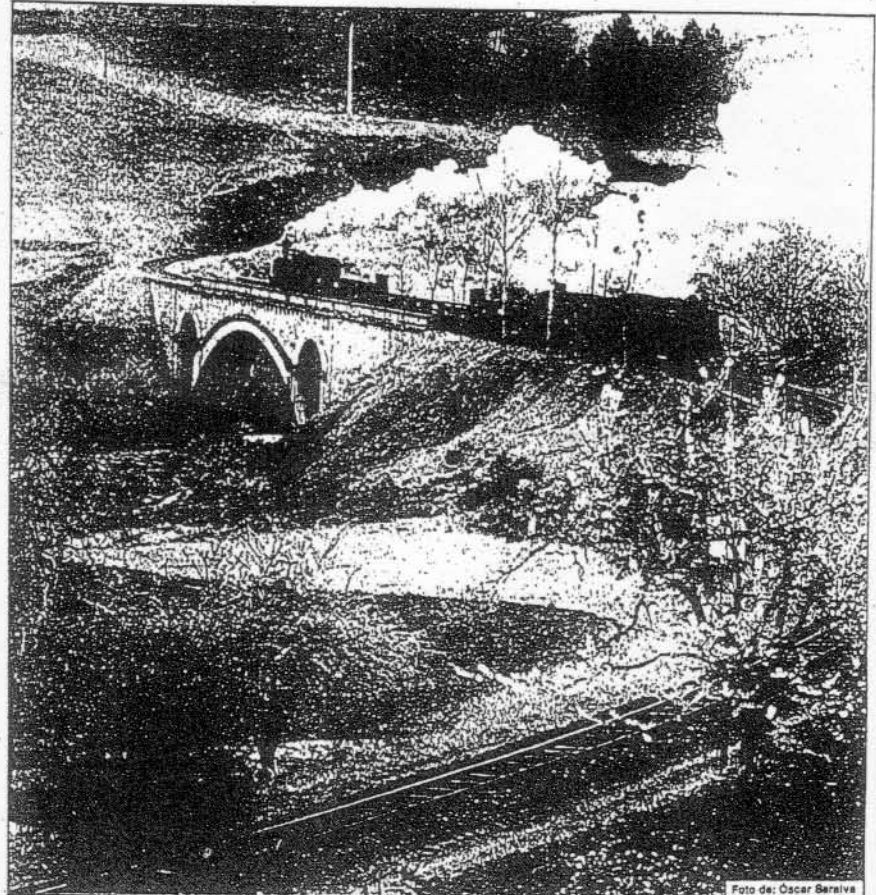


Foto de: Oscar Barreira

las, moço ainda, e a quem nasceram os dentes na recovagem. A concorrência da Camioneta vai tirar a clientela ao comboio. É só questão de melhores estradas".

Mas onde vai já isto da observação daquele que é hoje o aillado e próspero empresário de viagens rodoviárias que toda a gente conhece?...

Ora aconteceu que, tendo deixado os Alpes na tarde anterior, me vi obrigado a tomar o comboio em Paris, em 31 de Julho de 87, por não haver lugar nas Carreiras de Versalhes.

Às 11 horas da noite do dia 2 de Agosto, descarregava as minhas bagagens em Campanhã.

Régua, só às 2 da madrugada de 3 — festa na minha parvonia onde, a todo o risco, eu queria petiscar do assado com os meus:

Olho na burra, olho no cigano, arrastei como Deus foi servido, as

4 boas horas. 4 horas em automotora moderna permitiam um avanço não despiciente à minha maratona. Optei pela automotora.

Esfomeado e exausto, tentei conciliar um pouco o sono, estirado sobre umas tábuas, — simulacro de banco ao relento.

Badalaram as 6,30 horas e eu apostos, malhas encastalhadas nos bancos sufíssimos, e ansioso por me ver fora daquela piolheira!

Um estremeço de escaqueirar tudo, chalaças e risotas lá por fora: "Atão, bons-dias!... "PARTIDA!..."

E aí, desata o mesmo "ranca-tranca", com menos de dúzia de pessoas dentro, Corgo acima, mal acordado, eos salavancos, chelo de bronquite e artrose — os mesmos solavancos, os mesmos emperreamentos, a mesma zorra inóspita de outros tempos.

Vila Real: um entregar eternizado de saquitéis sebanios — o Co-

durante o percurso, cerca de meia centena de pessoas.

A estação, deserta moribunda; ervas selvagens brotando de todas as fendas dos cais desbaratados. Nada de táxis, cá fora.

Para consolo do transeunte ou por desforço, a velha Carreira-Santiago, agora na mão de próspera e dinâmica gerência, plantara-se-lhe ali, mesmo à ilharga, para asfixiar os últimos arrancos de vida que ainda restem à velha via-férrea do Corgo.

Conclusão: óbito ou estado de coma o deste ramal ferroviário?

Se os utentes deste decrepito e desmantelado transporte tivessem saboreado decepções iguais à minha, de certo que não terçariam armas, como parece, pela sua continuação, nem tampouco lhe viriam com a retórica de "Transportes de utilidade pública".

RELEMBRANDO...

(Cont. da página 5)

digne deferir, ordenando o que for necessário para que, na construção do ultimo troço do Caminho de Ferro da Regoa a Chaves, compreendido entre Moure e esta vila, se execute o traçado primitivo — que é pela margem esquerda.

Chaves, 30 de Dezembro de 1917.

Seguem as assinaturas de grande numero de flavienses que constituem as forças vivas do concelho, todas devidamente reconhecidas. A falta de espaço apenas nos permite aqui a inserção das seguintes:

António Vicente Ferreira Montalvão, proprietário, general da divisão; António Bernardo Gomes, proprietário, tenente coronel da Administração Militar e Admi-

nistrador do concelho; Frederico Augusto Igrejas, proprietário, advogado e Presidente da Comissão Administrativa; José Gomes da Silva Braga, proprietário Director do Barão de Chaves e Vice-Presidente da Comissão Administrativa; Padre João Pereira do Rio, proprietário e membro da Comissão Administrativa; António Montalvão Machado, engenheiro-agrônomo, presidente Sindicato Agrícola e secretário da Comissão Administrativa; Adriano dos Santos Batista, farmacêutico e membro da Comissão Administrativa; António Júlio Gomes, Dentista e membro da Comissão Administrativa; Abílio Gomes de Moraes Sarmiento, proprietário, advogado e notário; Júlio Montalvão Machado, proprietário e advogado; Luiz Alves, proprietário e advogado; António José da Motta Campos Junior, proprietário e tenente coronel médico; Adalberto Teixeira, proprietário e médico; José Teixeira de Sousa, proprietário, engenheiro agrônomo e director da Escola Agrícola Alves Teixeira; Arnaldo Motta, Lpuroiro Liz Coelho Fontes, Inspector escolar e Administrador de Valpaços; António Augusto da Sousa Machado, proprietário, tenente coronel de cavalaria; António da Graça Ferreira, major de Infantaria nº 19; Luiz Barreto Lara, capitão Comandante da Guarda Fiscal; António de Moraes Soares, proprietário, professor; António Teixeira Barrozo, proprietário e negociante; Francisco José Teixeira, proprietário e negociante; José Manuel Tavares, proprietário e negociante; Sebastião Guimarães, proprietário e negociante; Benjamim Eugénio Leite, proprietário e negociante; José Manoel Pimentel, proprietário e negociante; Francisco António Rei, proprietário e negociante; Teófilo José Rodrigues, proprietário e negociante; Manoel Coelho dos Santos, proprietário e negociante; Joaquim Sá Teixeira, proprietário e negociante; Domingos Guimarães Junior, proprietário; Camilo Gonçalves, proprietário da corrida de camifões e negociante; José Manoel de Moraes, negociante; Anibal Pinheiro, proprietário e negociante; Agostinho da Silva, proprietário, negociante e industrial; António Artur d'Oliveira, proprietário e negociante; Germano Afonso, proprietário e negociante; André Carneiro, negociante; João António Rodrigues, proprietário e negociante; José Gonçalves, proprietário e negociante; António Joaquim Gonçalves, proprietário e farmacêutico; José Joaquim de Moraes Sarmiento, proprietário e farmacêutico; José Castano Cintra, proprietário e capitão-Tenente da Administração Naval; José Luiz Ferreira, professor do Liceu; Raul Alves Leite, negociante; António da Costa, negociante; Francisco Carvalho, proprietário empregado publico; António Batista, proprietário; Manoel Joaquim Gomes, proprietário e escrivão; Luiz Augusto de Lima Barreto, proprietário escrivão notário e Comandante dos Bombeiros Voluntários; Francisco da Cunha, proprietário do Flavia Hotel; Agostinho José Freire de L. Pizarro, proprietário e veterinário; José Luiz Chaves, proprietário; António José Rodrigues, proprietário e empregado publico; Padre José António d'Azevedo; Juséino d'Oliveira Guimarães, estudante; Artur José Fernandes, proprietário e negociante; João Lucrecio Guimarães, proprietário; José Tomaz Magalhães, proprietário; António Joaquim dos Santos Maços, proprietário; José Teixeira de Sousa, proprietário e mestre de obras; António José Alves, proprietário; Manoel Guimarães, proprietário; Padre Elias Alves, proprietário; António Salgueiro Duro, proprietário e professor; Francisco Borges d'Araujo, proprietário; Francisco Eduardo da Costa Rebelo, proprietário; Luciano Augusto Rodrigues, proprietário; Manoel José Gomes da Roza, proprietário; António Rodrigues dos Reis, proprietário e chefe alfandegario; Luiz Alves Pires Junior, proprietário e professor; Felipe Gomes de Moraes Sarmiento, proprietário; Domingos José dos Santos, proprietário; Guilherme Augusto Lôbo, proprietário; António Luiz Gomes de Moraes Sarmiento, proprietário; José Tomé Varela, proprietário e professor; Francisco Gomes de Moraes Sarmiento, proprietário; António Alves Pereira de Mesquita, proprietário e professor; António Gonçalves da Costa, reformado; Domingos Gomes de Moraes Sarmiento, proprietário; Manoel António Rodrigues, proprietário, negociante e industrial; José Rodrigues Anes, proprietário e Juiz da Paz; Arménio Fernandes, industrial; Luiz Alves Ferreira, proprietário e industrial; José Felipe Taveira, proprietário; Domingos dos Santos Moulinho, agente; Pedro Gonçalves de Carvalho, proprietário; Artur José Teixeira, proprietário e negociante; Daniel da Silva Pereira, aspirante dos correios e telegrafos; José Nobre, proprietário e negociante; Padre Silvino Fernandes de Miranda, proprietário; Domingos António Arelas, proprietário e empregado publico...