



OS CAVALOS DE FÃO E O PADRE CHAVES COUPON (1912-1939): APONTAMENTOS PARA UMA ABORDAGEM À ESTRUTURA PORTUÁRIA DO NORTE

Jorge Fernandes Alves

CITCEM/FLUP

jfalves@letras.up.pt

Elsa Pacheco

CITCEM/FLUP

elsap@letras.up.pt

Como citar este artigo:

Alves, J.F.; Pacheco, E. (2019). Os Cavalos de Fão e o Padre Chaves Coupon (1912-1939): apontamentos para uma abordagem à estrutura portuária do Norte. *Revista de Educação Geográfica | UP*, n.º.4, pp. 77-87. Universidade do Porto.

ISSN: 2184-0091

DOI: <https://doi.org/10.21747/21840091/4a8>

INTRODUÇÃO

No extenso lastro histórico do estuário do Cávado, os Cavalos de Fão são um referente nas condições de navegação relacionadas com o porto de Esposende e as condições de navegação pela costa do Norte de Portugal. Na literatura técnica, continuam a sublinhar-se os condicionamentos do movimento das embarcações em Esposende: “por fora do estuário existem as muito perigosas cadeias de recifes conhecidas por Cavalos de Fão que não dispõem de qualquer assinalamento luminoso”, diz-se num recente Roteiro da Costa de Portugal, da responsabilidade do Instituto Hidrográfico, sublinhando, mais à frente, que “para se atingir a barra haverá que ultrapassar os recifes dos Cavalos de Fão, que deixam entre si algumas carreiras navegáveis”, apontando então a Carreira da Fonte Limpa e as indicações a seguir pelas embarcações (MDN, 1990, 4-10).

Esta descrição não diverge muito, no essencial, de uma outra já apresentada, em 1712, numa Arte de Navegar, da responsabilidade de Manuel Pimentel, cosmógrafo-Mor do Reino, ganhando aqui mais colorido descritivo e que, por isso, vale a pena transcrever (com ortografia atualizada):

A barra de Esposende, onde desagua o rio Cávado, é incapaz de embarcações grandes, porque de maré cheia não tem mais de duas braças escassas de água. A Vila de Esposende fica da banda do Norte do Rio e o lugar ou burgo de Fão da banda do Sul e o rio corre entre estas duas terras. Bem defronte do lugar de Fão há dois renques de pedras à flor de água, a que chamam os Cavalos de Fão, as quais se estendem ao mar um terço de légua: indo de noite de Viana para Vila do Conde, ou para a Cidade do Porto, não se deve chegar a esta terra de mais perto que pelas 25 braças, mas passados os ditos Cavalos pode-se tornar a

chegar para a terra pelas 10 ou 12 braças até diante de Vila do Conde ou do Porto. Entre os Cavalos de Fão e a terra há surgidouro para um caso de necessidade com 5 para 6 braças de fundo em preamar, mas é necessário ser bem pratico para ali entrar (Pimentel, 1712, p.499).

Registe-se ainda uma outra variante descritiva, desta vez inserta no Portugal Antigo e Moderno, de Pinho Leal, em que pode ler-se:

No mar, a 3 quilómetros da barra, em frente de Fão, e perto da costa, estão os célebres Cavalos de Fão, que são uns penhascos que correm de Norte ao Sul, na distância de 1500 metros, podendo navegar qualquer navio entre eles e a terra. Na baixamar se pescam aqui muitos mariscos (Leal, 1874, vol.III, 138).

Ao longo do tempo, verificaram-se várias intervenções portuárias em Esposende, mas sempre no rio Cávado. Entre outros, Adolfo Loureiro, na sua obra seminal – Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, faz um apanhado minucioso dessas obras. E não se esqueceu de registar: “a milha e meia da costa, a cerca de 2800 metros e defronte de Fão, encontram-se as duas restingas paralelas, que emergem e são denominadas os Cavalos de Fão, que é preciso resguardar por um fundo de 15 braças (33 metros)”, sublinhando a necessidade de precaução para se poder passar pelo surgidouro de 5 a 6 braças, entre as duas restingas, que permitia o acesso à costa (Loureiro, 1904, pp.139-158).

Enfim, das limitações portuárias de Esposende às conotações lendárias, os Cavalos de Fão (Figura 1) são um símbolo local, cuja designação, só por si, traz imagens de contornos algo definidos ao imaginário da paisagem oceânica. História, literatura, música (ver canção de José Cid com esse título: <https://www.youtube.com/watch?v=2m077ehvE1s>, acedido em 14/11/2019) ou a produção audiovisual (<https://www.youtube.com/watch?v=7j80inVPNek>, acedido em 14/11/2019) sobre os Cavalos de Fão são recorrentes.

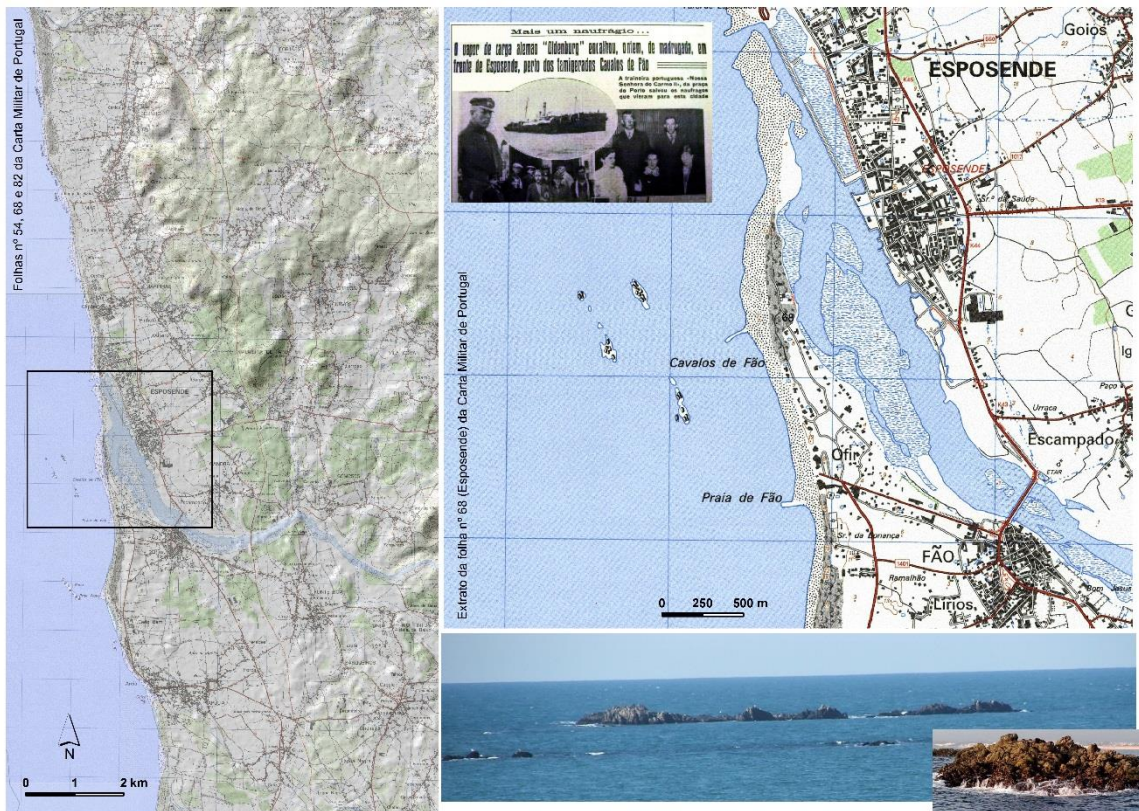


Figura 1 – Localização dos Cavalos de Fão.

Mas as alusões aos Cavalos de Fão são férteis no imaginário e nas motivações. Fruto de uma investigação em curso que, entre outros objetivos, pretende contribuir para a compreensão dos argumentos geográficos que presidiram à decisão de construção dos portos marítimos no Norte de Portugal, vamos agora no encaço dos Cavalos de Fão, descendo ao tempo histórico para revisitarmos as polémicas de Chaves Coupon, pseudónimo do Padre Jerónimo Gonçalves Chaves (1857-1939). Chaves Coupon atribuía aos Cavalos de Fão as condições necessárias para uma alternativa local ao porto artificial de Leixões, criando uma disputa de âmbito regional e nacional que o publicista encabeçou entre 1912-1939, quando se procurava avançar para a ampliação do “porto de abrigo” de Leixões e transformá-lo num porto comercial.

1. A INDEFINIÇÃO PORTUÁRIA EM TORNO DO DOURO /LEIXÕES

A indefinição portuária que reinava no porto do Douro, desde 1852, relativamente à criação de uma alternativa portuária e sua articulação com os interesses da cidade, parecia ganhar solução com o projeto de Adolfo Loureiro e António dos Santos Viegas, apresentada em 1907, por solicitação da Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares, que, por lei de 29.8.1889, companhia que assumia o encargo de obras e da exploração comercial de Leixões. Com esse projeto, apontava-se para uma penetração no vale do Leça e a construção de três docas interiores, fixando-se a futura matriz portuária de Leixões, embora com ajustamentos posteriores.

Com a instauração da República, e face à inoperância da Companhia das Docas, criou-se uma *Junta Autónoma das Obras da Cidade*, por decreto de 7.2.1911. Mas na visita, em janeiro de 1912, para observar os danos causados pelos temporais do fim de ano, o ministro do Fomento, Estêvão de Vasconcelos, observou que “todo o dinheiro aí gasto é atirá-lo ao mar”, mostrando-se reticente face ao plano de porto comercial. A situação evoluiu com as pressões de alguns sectores portuenses (e a oposição de outros), tendo o novo governo chefiado por Afonso Costa alinhado no sentido de a Junta adotar o projeto Loureiro/Viegas, com ajustamentos, entre eles, a integração na cidade do Porto da área de Matosinhos envolvente da zona portuária, solução que pretendia acabar com as críticas de levar o porto para fora da cidade do Porto. Por sua vez, a Junta, concentrando-se apenas nas obras portuárias, passou a ter a designação de *Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões)*, assumindo as competências das obras nas duas margens do rio Douro, desde a ponte de D. Luís até à sua foz, e outras convenientes para a navegabilidade, bem como as obras no porto de Leixões e outras obras da costa que pudessem fazer parte das instalações marítimas. Esta solução foi institucionalizada pelo Congresso, através da Lei de 23.4.1913, ainda no governo de Afonso Costa, por ela se estabelecendo o compromisso de resgate com a Companhia das Docas e as inerentes obrigações financeiras que passariam para a esfera governamental. A solução parecia poder arrancar com as obras em Leixões, embora a eclosão da Primeira Guerra Mundial no ano seguinte tenha vindo comprometer o processo (Sousa e Alves, 2001).

3. CHAVES COUPON NA DEFESA DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DE ABRIGO NOS CAVALOS DE FÃO

É no contexto de avanço do projeto de Leixões que Chaves Coupon levanta, desde 1912, a sua voz em defesa de uma alternativa a Leixões, propondo os Cavalos de Fão como estruturas naturais que permitiriam desenvolver novas estruturas portuárias, a seu ver, mais seguras, mais baratas, mais equilibradas no seu posicionamento geográfico em face do Norte de Portugal. Importa registar que a obra de “porto de abrigo” de Leixões, ou seja, a bacia externa delimitada pelos molhes construídos e aberto como fundeadouro em 1892, tinha sofrido vários desastres, com rombos no molhe norte e naufrágios de navios ancorados por via dos temporais, revelando debilidades só muito mais tarde resolvidas, bem como

naufrágios na costa por alguns navios não conseguirem aceder ao porto de Leixões ou ao saírem dele. O caso mais recente, nesta altura, era o do naufrágio do Veronese, que Chaves Coupon usaria muitas vezes como exemplo.

A campanha de Chaves Coupon a favor da construção do porto de abrigo nos Cavalos de Fão tinha como sustentáculo o periódico local *O Esposendense*, de que era colaborador e no qual se iniciaram os primeiros textos, em 1912, sensibilizando para esse aproveitamento. E desde logo surgiram alusões ao tema noutros periódicos regionais e nacionais. Foi também na tipografia deste jornal que se imprimiram as brochuras que dinamizaram esta campanha, das quais daremos aqui uma breve notícia.

Em 1913, surge o primeiro surto de brochuras de Chaves Coupon, nas quais, de forma mais documentada do que no jornal, ataca a opção pela construção do porto comercial em Leixões. Apresentamos essas brochuras em sequência cronológica. Embora apresentem a mesma argumentação de base, os seus textos variam conforme o interlocutor e/ou o objetivo visado, incorporando sempre mais um argumento ou a sua clarificação ou uma informação nova sobre um território que se estendia pelo Noroeste peninsular.

a) Novo Porto – Leixões, Rio Douro e Cavalos de Fão – O Nosso Protesto. (1913)

Aponta a divisão do Porto em duas correntes para a construção do porto comercial, uns apostando em Leça (tendo como razão as fortes e destruidoras cheias do Douro), outros no Douro (apontando as debilidades da estrutura de Leixões e os desastres já verificados que seria “eternamente um sorvedouro de dinheiro”). Sublinhando que o “Porto não sabe o que quer”, Chaves Coupon sublinhava as dificuldades da barra do Douro e mostrava, como exemplo, que o frete de uma tonelada de carvão custava mais 360 réis no Porto do que em Lisboa, o que representaria, com as 750 mil toneladas anuais e o câmbio da altura, um custo de cerca de 270 contos/ano, custo que seria evitável com um porto de “barra franca”. Só havia, na sua opinião, um único lugar na costa Norte, para o efeito, os Cavalos de Fão. O aproveitamento destes para a construção de uma bacia garantia a barra franca, espaçosos cais acostáveis nas pedras de Cernelha e Queixada dentro da mesma bacia, além de rocha disponível para alicerçar os molhes. Além do Porto, a nova estrutura beneficiaria Esposende, Braga, Barcelos, sendo os custos de transporte compensados pela diminuição do custo dos fretes. Uma comissão de engenheiros já tinha mostrado estas vantagens anos atrás, em que se sublinhava a extrema economia nos custos da construção de um porto de abrigo. Exemplos recentes, como o recurso a Vigo por navios que recusavam a entrada no Douro ou Leixões e o recente naufrágio do Veronese eram outras razões apontadas. Os Cavalos de Fão, como “duas extensas cordilheiras, cujos píncaros o mar não cobre nas marés vivas e, nas debaladas, se percorrem a pé seco, correm paralelas a larga distância, no quadrante do Noroeste” surgiam como “o mais bem acabado modelo, apresentado pela Natureza, para portos artificiais”. E Chaves Coupon convidava o Porto a refutar, se pudesse, estas posições, convocando ainda Braga e associações industriais e comerciais para protestarem contra “o esbanjamento das economias nacionais” e defenderem a província do Minho.

b) Cavalos de Fão. Carta aberta à imprensa e ao público. Mensagem de Respeito. (1913)

Trata-se de um apelo à imprensa para se expressar de forma clara, evocando o longo processo de Leixões, os sucessivos planos, a existência da alternativa dos Cavalos de Fão e a quietude da imprensa neste contexto, sublinhando que Leixões era “um insondável abismo de dinheiro, de fazendas e de vidas”, contra o qual lançava o seu brado e pedia apoio para que o secundassem.

c) Aditamento ao nosso folheto “Novo Porto”. Leves Reparos. Leixões -Porto Comercial. (1913)

Contra um panfleto intitulado “Leixões, porto comercial do Porto”, reafirmando as condições favoráveis dos “Cavalos de Fão” e os problemas de Leixões.

d) Descrição do antigo porto dos romanos nos Cavalos de Fão. (1913)

Na sequência das brochuras anteriores, procura ilustrar a funcionalidade portuária dos Cavalos de Fão remetendo para o seu uso histórico desde os romanos, ilustrado por um esboço (Figura 2) do que teria sido e poderia ser o uso dessa estrutura como fundeadouro, em pleno mar, sem problemas de assoreamento e sem exigir obras desmedidas:

Daqui vem denominar-se todo o penedão, já ao norte, que ao sul deste cavalo. Mede ele 1900 metros de comprimento por 1500 de alto. Contem em si os mais naturais e excepcionais predicados para a constituição de um grandioso porto de abrigo, segundo a ciência moderna. A pedra da Queixada, que mede 600 metros de comprimento, por 500 de largo, coaduna-se, perfeitamente, a espaçoso cais acostável, casa de alfândega e armazém; a pedra de Cavalos, que mede 700 metros de comprimento por 150 de través, pela sua pronunciada altura, presta-se a arrojados projetos e um deles seria a instalação do farol para iluminação da costa negra desde Viana do Castelo a Vila do Conde; a pedra de Cernelha, que, na ponta do sul, mede 500 metros de comprimento, por 100 de largura, presta-se, ainda, a cais acostável e a casa de arrecadação. Estas pedras Queixada e Cernelha distam da beira da água 1000 com 8 a 9 braças de profundidade (p.4).

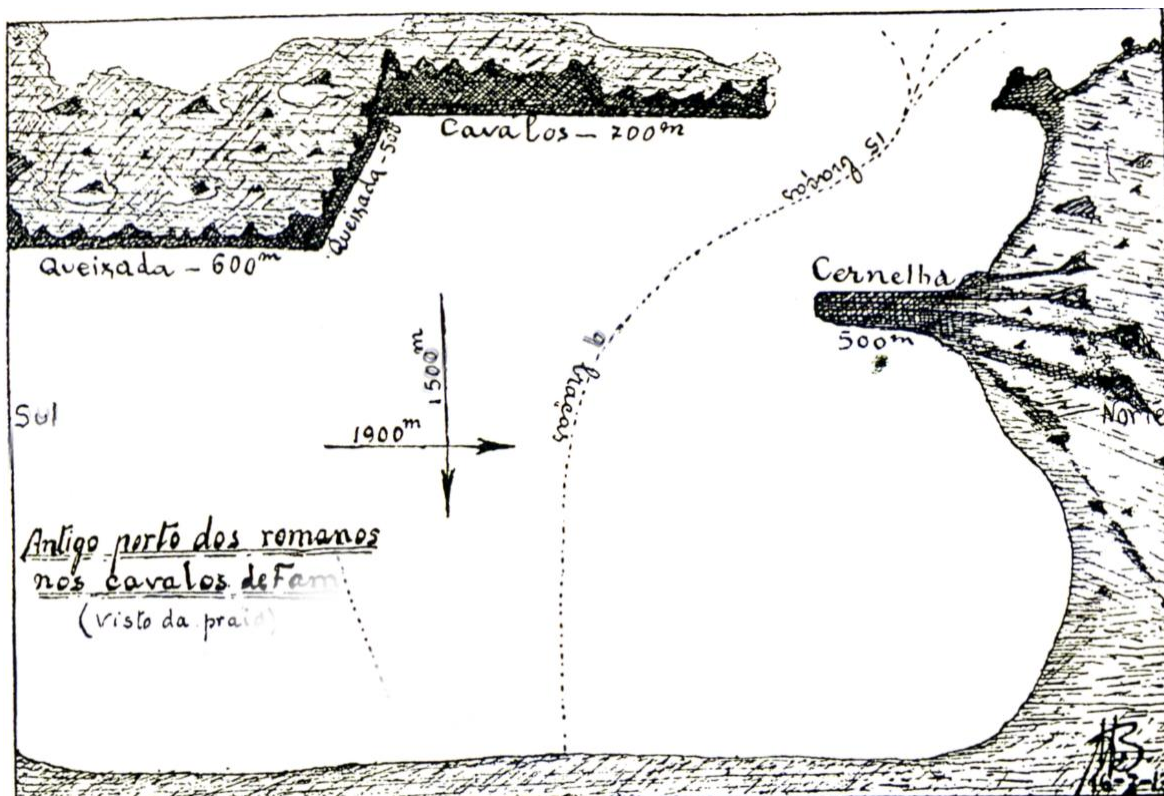


Figura 2 - Esboço do antigo porto romano, segundo Chaves Coupon.

Fonte: Chaves Coupon, *Descrição do antigo porto dos romanos nos Cavalos de Fão*. (1913).

e) Porto de abrigo em Esposende. Carta aberta ao Congresso da República (1914)

Carta aberta dirigida a deputados e senadores chamando a atenção para as vantagens dos Cavalos de Fão, a que acrescenta na edição do folheto um artigo publicado no *Esposendense*, nº 351, de 8.1.1914, intitulado "Ex-Porto de Leixões". As suas posições mereceram a adoção da Associação Comercial e Industrial de Esposende, que apresentou uma representação à Câmara dos Deputados com a mesma argumentação, várias vezes publicada como memória no jornal *O Esposendense*, jornal em que Chaves Coupon colaborava (Figuras 3 e 4).

f) Último Apelo dos Cavalos de Fão com vista ao “Primeiro de Janeiro” (1914)

Neste opúsculo, que era já o oitavo sobre o tema, Chaves Coupon responde a um artigo intitulado “Porto de Leixões”, do jornal “O Primeiro de Janeiro”, insistindo no “tremendo desastre para a nossa engenharia e para a inglesa” que Leixões representava. Invocava a visita do engenheiro Espregueira a Fão depois de ter apresentado a proposta para Leixões em 1865, referindo o interesse regional dos Cavalos de Fão, que, para o Porto, funcionaria como um porto de abrigo-comercial complementar ao do Douro, o único que seria capaz de competir com o porto de Vigo. Alude aos pareceres favoráveis de várias personalidades relevantes na área dos portos, incluindo textos veiculados pela Liga Naval Portuguesa, podendo ainda ler-se que “os pescadores da região, que conhecem bem as pedras, nos garantiram que, seja qual for a fúria da tempestade, barco que consiga por-se a sotavento dos Cavalos cai num lago de águas tranquilas”.



Figura 3 – Esboço topográfico dos Cavalos de Fão. Fonte: *O Esposendense*, n.º 350, de 1.1.1914

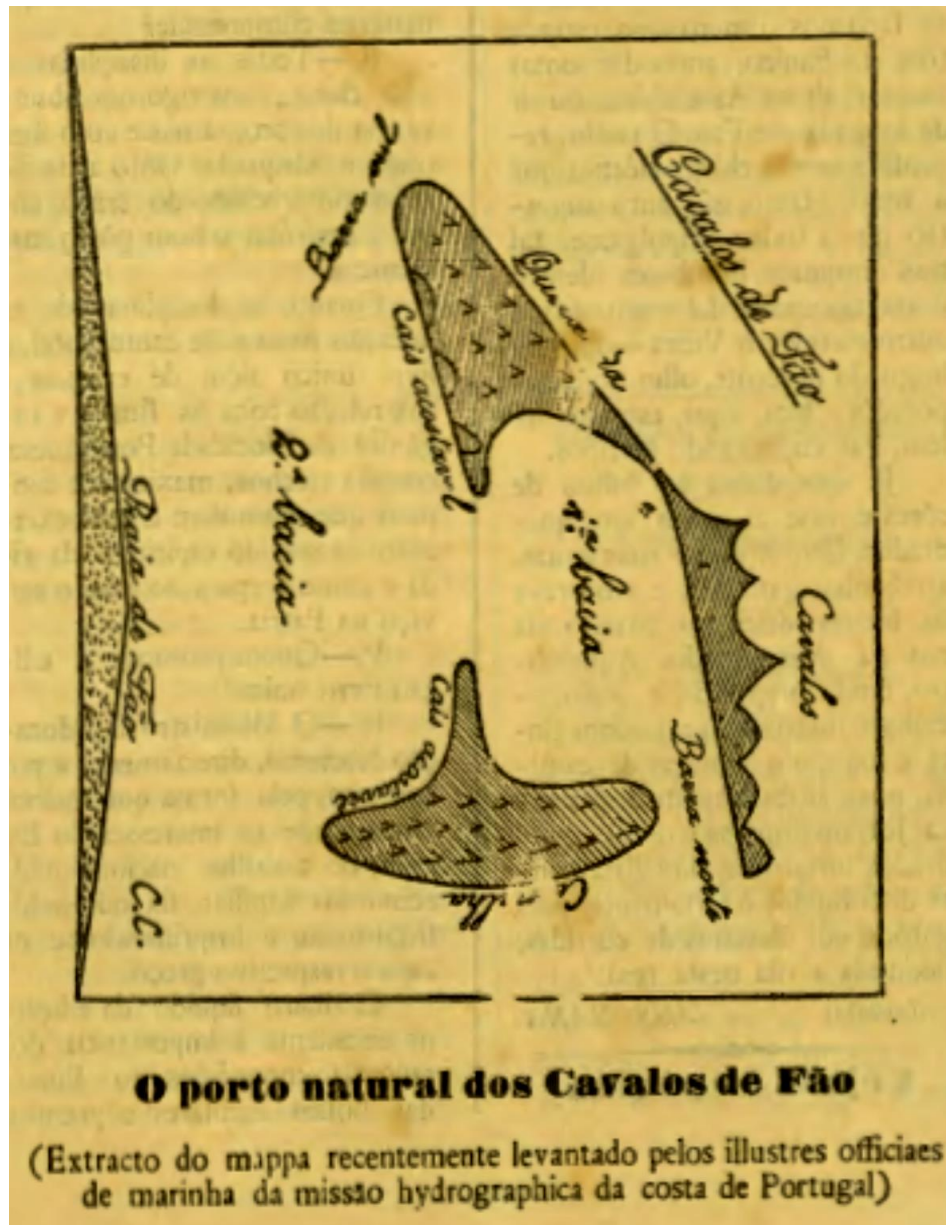


Figura 4 – Esboço do porto a construir nos Cavalos de Fão. Fonte: *O Esposendense*, n.º 1580, de 31.12.1938.

g) Cavalos de Fão. Carta aberta ao Snr. Presidente de ministros. (1915)

Em face da autorização legislativa para a Junta contrair um empréstimo para o início das obras do porto comercial em Leixões, Chaves Coupon evoca os problemas do porto na embocadura do rio Leça, “junto aos penedos denominados Leixões que lhe ficam fonteiros ao mar”, sublinhando especialmente os temporais de 1911/1912, cujas “ruínas” foram visitadas pelo ministro do Fomento, para contrapor a solução dos Cavalos de Fão, a que acrescentava agora a possibilidade de complementar com a bacia do Cávado, entre Esposende e Fão, que “minga apenas desassorear”. Invocava testemunhos favoráveis a estas opções de engenheiros considerados no meio, desde Custódio de Vilas Boas, a A. Espregueira, Adolfo Loureiro a Carvalho Assumpção e outros. Sublinhava os interesses de gente do Porto em Leixões e mostrava a alternativa dos Cavalos como “o ponto mais central” para servir os três distritos do Norte.

h) Cavalos de Fão. Os recentes naufrágios. O nosso protesto. (1915)

Chaves Coupon indignava-se com a frequência de naufrágios entre os Cavalos de Fão e Leixões, oito vapores naufragados em dois anos, dos quais três em vinte dias, responsabilizando os adeptos de Leixões por esses navios não terem tido a possibilidade de se acolherem a um porto de abrigo como o que os Cavalos poderiam oferecer. O texto acaba com dois gritos: “Viva o porto dos Cavalos de Fão!... Abaixo o porto de Leixões!...”.

i) Cavalos de Fão. O meu testamento em benefício dos Cavalos de Fão (1917)

Chaves Coupon, natural de Fão, explica o seu combate iniciado em 1912: logo após a catástrofe de Leixões por efeitos do temporal, “vendo este porto irremediavelmente perdido” e procurando responder às necessidades do Norte relativamente a um “seguro porto de abrigo”, “iniciei uma propaganda a favor dos Cavalos de Fão”. Sacrificou saúde e recursos, mas, até então, não conseguiu “nem um passo, na realidade deste empreendimento”. Diz-se alquebrado de forças, sexagenário, mas lega “um punhado de argumentos e razões, a fim de que se dignem substituir-me e prosseguirem nesta propaganda”. Recupera e sistematiza os argumentos já expendidos nos folhetos anteriores, organizando-os em duas partes, a saber, a história de Leixões, em primeiro lugar, os Cavalos de Fão e seus predicados, em segundo. Nesta segunda parte, aborda os aspetos técnico (invocando as opiniões de técnicos de nomeada), económico (recolhe artigos especializados) e financeiro.

j) Os Cavalos de Fão. O nosso protesto contra o porto comercial de Leixões, 2ª edição, 1921.

Desafia o Porto a reconhecer as vantagens dos Cavalos de Fão e responsabiliza os representantes da cidade pelos naufrágios e pelas obras ineficazes: “os navios ancorados neste porto [Leixões], em ensejo de mar e tempo, são obrigados a fugir para o mar largo, onde estão mais seguros”.

k) Cavalos de Fão. Carta à Exm.^a Imprensa do Porto (1922).

Sob a forma de entrevista, critica a imprensa do Porto e as suas posições, apontando as principais objeções à construção de Leixões.

l) Tese dos Cavalos de Fão, sua adaptação a porto de abrigo oferecida ao Congresso do Minho. (1923)

Aponta apreciações técnicas de especialistas reconhecidos, enumera as sucessivas avarias dos molhes de Leixões (1899, 1907, 1909, 1912, 1923), transcreve as posições favoráveis aos Cavalos de Fão no *Boletim Marítimo*, de junho de 1913, da Liga Naval Portuguesa, retomando a argumentação já antes referida. Assina com o seu nome verdadeiro.

m) Portos de mar. Cavalos de Fão em foco com Leixões. (1926)

Enquadra a “riqueza natural” não aproveitada por intervenção dos interesses Porto, assim descurando as indicações técnicas. Apontava os responsáveis pelas decisões políticas relativas a Leixões (o porto de abrigo em Leixões teria sido “um gesto político” de Hintze Ribeiro, quando acossado pela popularidade de João Franco no Porto; o porto comercial teria sido um “gesto político” de Afonso Costa, quando chefe de governo, com o ministro António Maria da Silva), sublinha a reduzida necessidade de obra nos Cavalos de Fão (“basta ligar as pedras da Queixada e a dos Cavalos por paredões” e a da Cernelha com o cabedelo).

n) Tese Portos de mar na costa norte e sua importância (1929).

Este texto surge assinado com o nome próprio de Pe. Jerónimo Gonçalves Chaves, seguido do pseudónimo (Chaves Coupon). Retomando argumentação anterior e as decisões políticas, incita a cidade de Braga, como capital do distrito, a requerer a concessão para explorar um porto de turismo nos Cavalos de Fão.

o) Tese Portos de mar na costa norte e sua importância, em 2ª edição ampliada (1931)

Invoca despesas já efetuadas com as obras portuárias de Leixões e Viana e sublinha os naufrágios recentes. Na argumentação habitual, surge uma expressão nova; “Valha-nos Santo Salazar!”, talvez esperançado que a mudança de regime alterasse a política portuária neste caso concreto.

p) Protesto contra as obras do porto de Leixões (1932)

Chaves Coupon, de novo com o pseudónimo, volta à carga, agora que as obras do porto comercial de Leixões, ou seja, as docas interiores, nesta altura a Doca nº.1, começava a experimentar um novo arranque.

q) Porto de Mar que se diz de Esposende (1932)

Planfleto que critica textos de Mario Gonçalves Viana que defendia o porto de Esposende, com Chaves Coupon a demonstrar-lhe a superioridade do porto de Fão, com protesto também à imprensa de Braga que alinhava com aquele advogado de Lisboa, mas que tinha casa em Esposende.

r) Novo porto dos cavalos de Fão. Antigo porto de Leixões (1938)

Insiste mais uma vez, agora num texto sucinto e “visado pela censura”, sobre a conveniência de se aproveitar os Cavalos de Fão para porto de abrigo.

s) Antigo e moderno porto de abrigo dos Cavalos de Fão (1939)

Artigo publicado em *O Esposendense*, 15.7.1939, n.º 1609, p.3, no qual recorre, uma vez mais, a uma antiga entrevista dada ao jornal *O Século* pelo capitão de mar e guerra, Almeida Lima, que corroborava o afirmado num dos folhetos do Pe. Coupon, dizendo, nomeadamente: “o que diz o folheto é verdade e em toda a costa norte não conheço nada melhor para magnífico porto de abrigo e de comércio com duas entradas e saídas”. O artigo de Chaves Coupon começa por explicar a terminologia popular:

A denominação de Cavalos provém das pedras da Cernelha, da Queixada e dos Cavalos, na baixamar de águas vivas, dar a impressão de enorme cavalo, transpondo um obstáculo. A pedra da Cernelha com a ponta norte da pedra dos Cavalos formam o quarto traseiro; a pedra da Queixada com a ponta sul da pedra dos Cavalos formam o quarto dianteiro; o restante desta pedra representa o quarto do meio com o respetivo cavaleiro. O antigo porto dos Cavalos compreende as três gigantescas pedras, a da Cernelha ao Norte, a da Queixada ao Sul e a dos Cavalos ao centro, servindo de anteparo para abrigar a bacia dos temporais de Sudoeste. Por fora desta pedra não se divisam altaneiras vagas. Por este motivo os molhes podiam ser construídos em pedra seca, bem travada, no dorso das gigantescas pedras alguns metros fora de água. Sobre a pedra dos Cavalos podia construir-se pequena fortaleza, para reforçar o porto contra qualquer invasão.

t) Novo porto dos Cavalos de Fão no distrito do Porto (1939)

Nas vésperas de inauguração do porto comercial de Leixões (1940), com a abertura ao serviço da Doca n.º 1, Chaves Coupon, agora com 82 anos, ironiza em forma de diálogo sobre a questão portuária, enunciando mais uma vez as vantagens dos Cavalos de Fão e falando do seu combate:

O que mais sinto é haver-me sacrificado, física e moralmente, a bem da região e da nação, há 30 anos a esta data, e rirem-se de mim metendo-me a ridículo. Mas eu desculpo esses ingratos, à imitação de Cristo Senhor Nosso. Pai, perdoai-lhes que não sabem o que dizem.

4. DESENLACE DA QUESTÃO

O Padre Jerónimo Gonçalves Chaves (Figura 5), natural de Fão, onde nasceu em 1857, mais conhecido como o Pe. Chaves Coupon das polémicas sobre a construção do porto de abrigo ao largo de Fão, faleceu a 3 de dezembro de 1939, no Hospital da Póvoa de Varzim.



Figura 5 – Padre Chaves Coupon. Fonte: *O Esposendense*, 1939, n.º 1630.

Deixava atrás de si 13 opúsculos sobre a conveniência de construção do porto de abrigo nos “Cavalos de Fão”, além de vários prospectos e artigos de jornais, com relevo para os insertos em *O Esposendense*, de que era colaborador, tendo dirigido ainda outro jornal mais efémero, o *Novo Porto*, entre 1918-1919. Vários dos seus opúsculos provocaram polémicas significativas em jornais regionais e nacionais, uns a favor, outros contra, num caso típico sobre a (in)decisão das grandes obras públicas em Portugal e sua localização, bem como se revela ilustrativo dos jogos de interesses económicos nestas situações.

Entretanto, o combate da sua vida esfumava-se e grande parte das suas profecias iam sendo ultrapassadas pelo pragmatismo ligados aos interesses económicos da cidade industrial e comercial que o Porto representava, pelas novas disponibilidades tecnológicas de que a construção portuária passava a dispor e pelas razões de proximidade. Mas também porque Chaves Coupon não acreditava na possibilidade de o porto de abrigo de Leixões se tornar viável e muito menos acreditava na possibilidade de se construir o porto comercial escavando para o interior, trazendo o mar à terra.

Alguns meses depois da sua morte, era inaugurada em Leixões a Doca n.º1, dando realidade ao porto comercial, com a entrada simbólica do navio Bartolomeu Dias, em 4 de julho de 1940, curiosamente um navio cujo nome evocava simbolicamente o dobrar de um outro Cabo das Tormentas que a construção do porto de Leixões constituiu, entrando, a partir daí, no rumo da Boa Esperança.

BIBLIOGRAFIA

Amândio, B. (1994). *O Engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805*. Viana do Castelo: Amigos do Mar.

Loureiro, A. (1904). *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Ministério da Defesa Nacional (1990). *Roteiro da Costa de Portugal*. Lisboa: Instituto Hidrográfico.

Pimentel, M. (1712). *Arte de Navegar em que se ensinam as regras práticas, e o modo de cartear pela Carta Plana & reduzida, o modo de graduara Balestilha por via de numeros & muitos problemas uteis à Navegação (...)* por Manoel Pimentel, Fidalgo de Sua Majestade e Cosmographo Mór do Reino. Lisboa: Officina Real Deslandesiana.

Pinho, L. (1874). *Portugal Antigo e Moderno*, vol.III. Lisboa: Liv Mattos Moreira e Cª.

Sousa, F.; Alves, J. F. (2001). *Leixões. Uma história portuária*. Matosinhos: APDL.