

**REORDENAMENTO ADMINISTRATIVO E OBRAS PÚBLICAS – A  
CONSTRUÇÃO DO PORTO DE AVEIRO NO SÉCULO XVIII –  
FINANCIAMENTO E TECNOLOGIA**

INÊS AMORIM  
(INSTITUTO DE HISTÓRIA MODERNA DA UNIVERSIDADE DO PORTO)  
FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO

## Objectivos<sup>1</sup>

O porto de Aveiro, dinamizado pelo sal oriundo do seu *hinterland* e do ferro proveniente da Biscaia, tornou-se alvo de importantes intervenções na segunda metade do séc. XVIII, no contexto da Guerra dos Sete Anos (1756-63) e das convulsões políticas que se seguiram. Neste processo é nossa intenção focar dois aspectos:

1. o surgimento de uma nova estratégia de controlo da administração central, no ajuste de competências atribuídas a quadros administrativos novos, capazes de ultrapassarem entraves de carácter senhorial e municipal locais, face à urgência de um controlo do litoral e dos seus diferentes recursos.
2. a evolução das propostas de intervenção lançadas pela engenharia hidráulica e por figuras sociais locais, empenhadas em encontrarem soluções que ultrapassassem os constrangimentos geomorfológicos, financeiros e sociais, face aos obstáculos que sucessivamente impediam a boa correnteza da barra.

As fontes utilizadas foram recolhidas no arquivo local de Aveiro (AMA), no arquivo nacional de Lisboa (ANTT), assim como no Instituto Geográfico e Cadastral (IGC) que reúne cartografia histórica significativa, embora se perfilhem outros fundos que se encontram em fase de avaliação<sup>2</sup>.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

Os objectivos de construção ou reconstrução de um porto, em última instância, foram sempre e continuam a ser uma redução de custos e uma oferta de serviços eficientes e baratos que facilitem a articulação entre o *forland* e o *hinterland*. As dotações físicas e geo-estratégicas (situação geográfica, abrigo fácil, cais e docas, armazéns, canais interiores) deverão ser associadas à manutenção e criação de pontos de orientação para os barcos que demandam a barra (em todas estas entradas as torres, vigias e fachos ou mesmo faróis), à constituição de um corpo de pilotos que saiba conduzir as embarcações, sem que se verifiquem encalhamentos ou naufrágios, e à montagem de um sistema de vigilância frente aos piratas e corsários assim como à peste e doença. A estes factores adicionam-se vantagens fiscais, que libertem as mercadorias do fisco régio ou privado, conducentes à institucionalização de “portos francos”, potenciados desde a segunda metade do século XVIII, por se apresentarem, teoricamente, com vantagens comparativas superiores, geradoras de antevisões e benefícios na estruturação dos respectivos tráficos comerciais<sup>3</sup>.

Na verdade nós desconhecemos o número de parâmetros que intervêm num custo de frete, índice a reter numa avaliação das vantagens de determinado porto, mas sabemos que depende do estado em que se encontra, da existência potencial de um frete de retorno, do carregamento de mais do que uma mercadoria e da necessidade de percorrer vários portos, das condições bélicas ou tratados de paz e comércio, da intervenção estatal e local, em constante busca de um equilíbrio entre necessidades e custos, entre escassez de financiamento e

<sup>1</sup> Este texto insere-se no projecto HISPORTOS – Para a História da Construção dos portos do Noroeste de Portugal ao longo da época moderna, *Sapiens* 99.

<sup>2</sup> AMORIM, Inês – *O porto de Aveiro no século XVIII: percursos de investigação – um ponto da situação*, in “O litoral em perspectiva histórica”, Porto IHM, 2002 (no prelo)

<sup>3</sup> DELGADO BARRADO, José Miguel – *Fomento portuario y compañías privilegiadas*, Madrid, CSIC, 1998, p. 253.

dimensionamento das intervenções, entre os interesses locais/regionais e os estatais, entre a utopia do traçado dos projectos desenhados por engenheiros e arquitectos e a sua concretização. Estes interesses reflectem-se no discurso produzido pelos negociantes, religiosos, funcionários régios, médicos, engenheiros, correspondendo-se acerca da funcionalidade dos portos com o espaço envolvente, estimando as suas potencialidades, veiculando intenções, e provocando mesmo, uma alteração das realidades, muito embora se trate, frequentemente, mais de desejos do que de concretizações<sup>4</sup>.

Este processo traduz o crescimento formidável das cidades portuárias europeias, no período de 1650-1800. Considerando os países que dispõem de uma fachada marítima sobre o Atlântico ou nos mares setentrionais, 20 das 38 cidades, com mais de 100.000 habitantes, eram cidades-portos. Este crescimento observa-se em cidades comerciais, orientadas para o grande comércio transoceânico e cabotagem de longo raio de acção, ou então, em cidades-arsenais, embora estas, devido ao monolitismo militar, nunca tenham chegado a atingir as dimensões das cidades portuárias comerciais. Por exemplo, em França, as cidades portuárias de 20 a 30.000 habitantes conhecem um processo de crescimento bloqueado, pelo facto de se tratarem de portos militares ou então marcados pela especialização, associado ao impulso primeiro da expansão europeia<sup>5</sup>. Já na Inglaterra, a frequência de guerras, entre 1689 e 1815, deu uma notável vantagem aos portos do noroeste, alimentados pelo tráfico nos mares do norte e América e envolvidos numa competição inter-portos<sup>6</sup>, fomentando o equipamento ou reequipamento de portos como Sheffield, Leeds, Burton, Glasgow, nunca verificados anteriormente, e mudanças em portos já consagrados como London, Hull, Liverpool<sup>7</sup>.

Portugal insere-se, se bem que mais modestamente, neste movimento, particularmente, na segunda metade de Setecentos, quando se acentua a relação com o continente americano, Brasil, captando não apenas as relações tradicionais com a Inglaterra mas envolvendo ainda os países nórdicos, dado o esbatimento do exclusivo predomínio de Lisboa (capital) em favor de um certo fortalecimento do complexo do Noroeste português em torno da segunda cidade: o Porto.

Em simultâneo as exigências de defesa, sentidas desde 1762, e as campanhas do Rossilhão e Catalunha, em 1793, desenvolveram esforços de defesa da costa, incentivaram os levantamentos topográficos, no contexto de

---

<sup>4</sup> Algumas obras que indicam outras tantas referentes a este assunto: PONTET-FOURMIGUE, Josette - *Bayonne, un destin de ville moyenne à l'époque moderne, (fin du XVII siècle milieu du XIX siècle)*, Biarritz, J & D Editions, 1990 e ainda PFISTER-LANGANY, Christian - *Ports, Navires et Négociants a Dunkerque(1662-1792)*, Dunkerque, Societé Dunkerquoise, 1985. PEREZ SARRION, Guillermo - *Agua, Agricultura y Sociedad en el siglo XVIII-El Canal Imperial de Aragon 1766-1808*, Zaragoza, Institucion "Fernando el Catolico", 1984. GUIMERA RAVINA, Agustín - *El sistema portuario español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación*, in Agustín Guimera y Dolores Romero (edit) "Puertos e Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)", Madrid, 1996, p.38-39. PERROT, Jean-Claude - *Genèse d'une ville moderne, Caen au XVIII siècle*, in "Villes & Civilisation Urbaine, XVIII-XX siècle", Paris, Larousse, 1992, p. 38-39.

<sup>5</sup> Cf. BOUËDEC, Gérard le - *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997, p.235-239. A partir desta avaliação demográfica, ele classifica as cidades do litoral em quatro grandes categorias: 1-cidades marítimas que asseguram as funções de capital e que atingem proporções incomparáveis com outras cidades portuárias; 2-cidades portuárias antigas, de tamanho médio, que conheceram uma grande estabilidade ou um ligeiro declínio; 3-cidades novas ligadas às decisões do poder real por razões militares na maior parte dos casos, ou no quadro de uma política mercantilista, mas que pouco avançaram; 4-grandes cidades portuárias que conheceram um crescimento demográfico em correlação com a explosão do grande comércio.

<sup>6</sup> Vd. PRICE, Jacob M. - *Competition between ports in British long distance trade, c. 1660-1800*, in Agustín Guimera y Dolores Romero (edit) "Puertos e Sistemas Portuarios ...", o.c., p.19-36.

<sup>7</sup> Vd. JACKSON, Gordon - *The british port system, c. 1850-1913*, in Agustín Guimera y Dolores Romero (edit) "Puertos e Sistemas Portuarios ...", o.c., p.79.

uma grande evolução do conhecimento científico<sup>8</sup>. Impõe-se uma “obra” racionalizada, projectada, tal como o exigem outros portos europeus - uma corrente que sopra: é essencial um ‘porto comercial’<sup>9</sup>. Aveiro insere-se neste apelo.

## I - AVEIRO NO CONTEXTO PORTUGUÊS E PENINSULAR

### A. AS CARACTERÍSTICAS DA COSTA E A FORMAÇÃO DO PORTO E DA RIA DE AVEIRO

A Península Ibérica ocupa, dada a sua situação, um lugar de finisterra da Europa, e a fachada atlântica é, na maior parte, ocupada pelo território português. Um litoral de 900 km em que poucos lugares do interior distam mais de 200 km, entendendo-se, assim que a disposição oblíqua da maior parte dos rios facilite a penetração para o interior, contribuiu para o pronunciamento do litoral sobre as actividades económicas.

Aveiro fica situada na latitude aproximada de 40º e 0º 25’ de longitude, a 244 km de Lisboa, capital, e 68 km do Porto, segunda cidade, a menos de 200 km da fronteira com o norte de Espanha, a Galiza.

É a única cidade-porto de planície, em Portugal, estendida por um areal, cortado de canais que a penetram, dotada de aglomerações desenvolvidas ao longo de uma praia ou nas bordas do rio Vouga e da Ria de Aveiro<sup>10</sup>. Insere-se num troço da costa que evoluiu rapidamente ao longo do séc. XII, quando o rio o Vouga e o seu afluente Antuã desembocavam directamente no mar e Aveiro estava em contacto marítimo<sup>11</sup>. Desde então assistiu-se a um processo de assoreamento que afastou a vila/cidade do litoral, encontrando-se, em inícios do século XIX, tal como hoje, a 20 km do litoral.

A evolução do litoral e da sua consistência arenosa, foi o resultado da conjugação da movimentação das areias da plataforma continental, impelidas pelas correntes litorais para terra e que se acumularam, no recôncavo das baías ou de encontro a promontórios, surgindo restingas ou cordões litorais, cujos extremos progridem no sentido do transporte das areias.

Neste espaço, em constante mutação, foi-se consolidando a Ria de Aveiro<sup>12</sup>, o acidente mais importante desta parte da costa, edificado pelos aluviões do Vouga, ao abrigo duma laguna. É bem provável que no último quartel do séc. XIV, inícios de XV, o processo da formação da laguna estivesse já

---

<sup>8</sup> VICENTE, António Pedro - *Memórias Políticas, geográficas e militares Militares de Portugal, 1762-1756*. Sep. “Boletim do Arquivo Militar”, Lisboa, v.41, 1971, p.42 a 53. ALEGRIA, M<sup>a</sup>Fernanda, GARCIA, João Carlos - *Aspectos da evolução da Cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)*, in “Os mapas em Portugal”, Lisboa, Cosmos, 1995, p.67 a 73. O Estado criou Instituições com objectivos estruturantes: as Academias Reais de História (1720), da Marinha (1779), das Ciências (1779), das Fortificações, Artilharia e Desenho (1790), dos Guardas Marinhas (1796) e a Sociedade Real Marítima, Militar e Geographica (1798) responsáveis pela impressão de cartas hidrográficas, geográficas e militares.

<sup>9</sup> Em Espanha este movimento atinge os grandes portos espanhóis como Barcelona, Tarragona, Valencia, La Coruña, Gijón e Bilbao, como referem a propósito do estudo do porto de Valência, A.DIAZ, A.PONS, J.SERNA - *La construccion del puerto de Valencia problemas y metodos (1283-1880)*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1986, p.27.

<sup>10</sup> RIBEIRO, Orlando - *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, 5ªed., Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1987, p.96.

<sup>11</sup> Vd. BASTOS, M<sup>a</sup>. Rosário, DIAS, J.M. Alveirinho - *Uma representação do litoral português: o Baixo Vouga (séc. IX-XIII)*, in “O litoral em perspectiva...”, o.c., (no prelo)

<sup>12</sup> DAVEAU, Suzanne et alii - *Geografia de Portugal*, v.1 e 3, Lisboa, Ed. Sá da Costa, 1989, p. 78

adiantado, e diminuído o papel da corrente litoral<sup>13</sup>. A Ria, hoje, no seu eixo longitudinal, tem um comprimento de cerca de 45 Km e uma orientação próxima de NNE-SSW. A amplitude das marés teria variado ao longo do tempo pelo facto de, frequentemente, a Ria perder a ligação com o litoral, dado o fechamento da barra com consequências na ocorrência de inundações e assoreamentos. O facto do Vouga se ir afastando do litoral por não desaguar directamente no mar, limitou a sua acção de rompimento da barra. No Inverno, o caudal aumentava, provocando inundações, arrastando terras e areias, retidas nas raízes e folhas, junto das margens, num mecanismo que se repete e provoca o desaparecimento de vários canais e lagoas, mas de Verão diminuía a sua capacidade de escoamento dada a tendência para a formação de cordões litorais que, conjugados com outros factores (ventos fortes e frequentes e marés), concorriam para o assoreamento da laguna de Aveiro. Ora o mar e a laguna são dois vasos comunicantes que só deixam de despejar água um para o outro, no momento em que o nível da maré, na laguna, fosse igual ao da maré, na barra. Contudo, a tendência foi para o abaixamento do nível da maré, precisamente, porque houve um sucessivo depósito de areias a provocar a diminuição da entrada das águas na bacia e consequente arrastamento de areias na baixa-mar. Este círculo vicioso conduziu à construção da dita Ria de Aveiro e foi responsável por um complexo conjunto de factores de assoreamento, que se sobrepunham às capacidades técnicas e financeiras disponíveis na época em causa.

## B. UM PORTO COMERCIAL – UMA CIDADE ARTIFICIAL

Comercialmente o porto de Aveiro é considerado como que um paradigma dos portos do Noroeste português que participaram no *forland* flamengo dos séculos XIV a XVI, entrosado nos circuitos de mercadorias, fundamentalmente originárias da terra, com o peso marcante do **sal** de Aveiro<sup>14</sup>. A administração espanhola de Portugal no período Filipino (1580-1640) concedeu aos portos do Norte, e especialmente a Aveiro, uma ligação complementar com a Galiza, só interrompida com as Guerras de Restauração que afastaram as rotas pré-existentes, conduzindo ao empenho espanhol no desenvolvimento dos seus próprios portos<sup>15</sup>.

Os estudos desenvolvidos apontam para o sal como um recurso local que desde o séc. XV seguia em direcção quer ao norte da Europa, comprovadamente desde os finais do séc. XVII, e em quantias significativas para a Galiza, Astúrias e Biscaia, quer para os mercados do entre Douro e Minho. Além desse produto, Aveiro escoava outros oriundos do seu *hinterland*: cerâmica, peixe salgado (sardinha), vinhos, madeiras, ferragens, cobre, milho e feijão<sup>16</sup>. O seu *forland* estendia-se até à Inglaterra e Terra Nova, donde provinham quantidades apreciáveis de bacalhau, ou ainda ferro, aço e estanho, ou ainda ferro da Galiza e Biscaia até à década de 70 do séc. XVIII, depois da Suécia. A entrada do ferro e

<sup>13</sup> MARTINS, A. Fernandes - *A configuração do litoral português no último quartel do séc. XIV. Apostilha a um mapa*. "Bíblis", Coimbra, v. 22, 1947, p. 187.

<sup>14</sup> RAU, Virginia – *Estudos sobre a História do sal*, Lisboa, Presença, 1984, p.54 a 61; AMORIM, Inês – *O comércio de sal de Aveiro até meados de XVII. Relações comerciais com o Norte da Europa e Galiza*. "Boletim Municipal de Aveiro", Aveiro, nº17, 1991; AMORIM, Inês – *Aveiro e sua Provedoria no séc.XVIII (1690-1814) – estudo económico de um espaço histórico*, Coimbra, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1997, p.311-404; AMORIM, Inês – *Aveiro e os caminhos do sal (séculos XIV a XX)*, Aveiro, Ed. Câmara Municipal de Aveiro, 2002..

<sup>15</sup> Vd. CASADO SOTO, José Luis – *Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación*, in Agustín Guimera y Dolores Romero (edit) "Puertos e Sistemas Portuarios...", o.c., p.235 a 251. Distingue os portos com funções dissociadas: Sevilha e Cádiz como centros comerciais enquanto os portos do Cantábrico oriental se tornaram a fonte principal de construções navais. Como sinais do empenho do Estado na projecção marítima, aponta a organização, nos inícios do séc.XVIII, da Armada Real assim como a concepção dos departamentos marítimos de El Ferrol, Cádiz e Cartagena.

<sup>16</sup>Vd. AMORIM, Inês - *Aveiro e sua Provedoria...*, o.c., p. 842.

bacalhau faziam de Aveiro um mercado extraordinário para nacionais e estrangeiros<sup>17</sup>.

As receitas alfandegárias, contudo, manifestam as dificuldades crescentes e apontam no sentido de um estrangulamento do movimento portuário de Aveiro desde a década de 70 do século XVIII. Até esta data o declínio parece comum à conjuntura geral, visto que, desde a década de 50 a 60, se deu uma inflexão no comércio externo, coincidente com a diminuição dos afluxos do ouro e a crise de alguns produtos. Entretanto, medidas de recuperação interna conjugadas com conflitos internacionais, proporcionaram a Portugal, enquanto se manteve neutral, novas oportunidades de tráfico, sobretudo com o Noroeste Europeu, diversificando-se a clientela, embora continuando a Inglaterra a ser o maior parceiro. A verdade é que desde a década de 90 Aveiro não apresenta indícios de recuperação como aconteceu noutros portos do Norte<sup>18</sup>. Já não vale a Aveiro uma tributação que lhe fora favorável desde o século XVI<sup>19</sup>, contrapartida às dificuldades que a Barra oferecia. É que, desde meados do século XVIII, a Coroa organizara o Erário Régio que procurava arrecadar eficazmente as receitas provenientes das Alfândegas<sup>20</sup>, anulando os interesses instalados, contrariando o contrabando<sup>21</sup>, conferindo ao Estado Absoluto um papel mais consentâneo com os seus propósitos, disciplinar, fiscalizar - ordenar para dominar. A observação dos registos do imposto do Consulado(5%)<sup>22</sup> e Portos Secos(10%)<sup>23</sup>, evidencia esta tendência para uma perda do papel comercial do porto de Aveiro (gráfico 1).

---

<sup>17</sup> Id. *Ibid.*, cap. 8.

<sup>18</sup> É o caso de Viana do Castelo, vd. CAPELA, José Viriato – *Entre Douro e Minho 1750-1830, Finanças, Administração e bloqueamentos estruturais no Portugal Moderno*, Braga, Universidade do Minho, 1987, p.265 e 310.

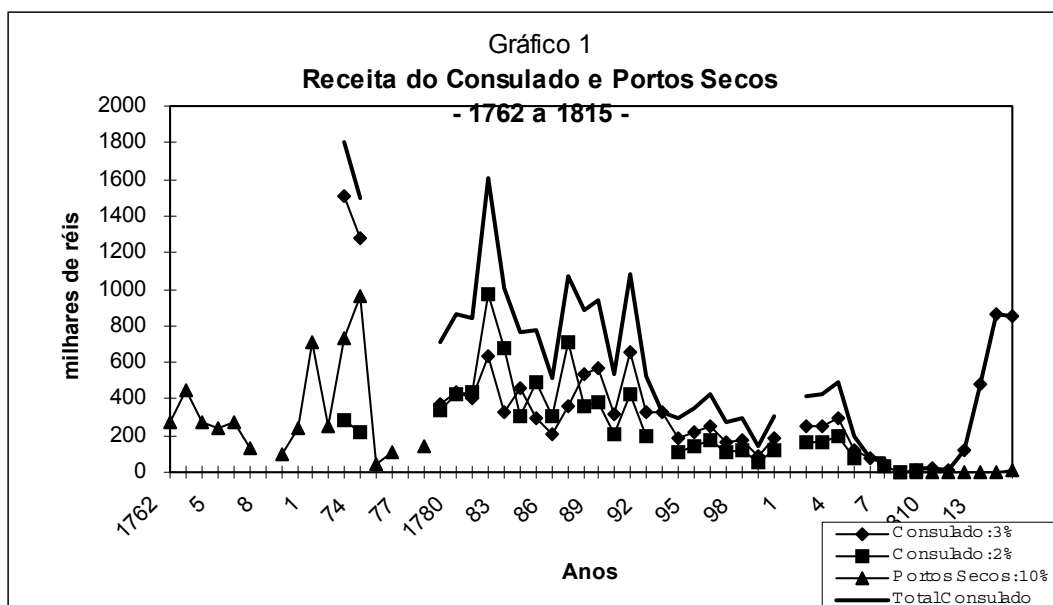
<sup>19</sup> A Câmara de Aveiro já em 1572 pedira e obtivera da Coroa o pagamento de apenas uma dízima pela entrada de pescado e bacalhau vd. MADAHIL, A.G.da Rocha - *Milenário de Aveiro. Colectânea de Documentos Históricas*, v.2, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1959, p.20. Torna-se paradigmático que, para fazer atrair mercadorias e mercadores a Aveiro, em Agosto de 1759, se abatesse ainda, a firmas inglesas entre 3 e 4% dos 10% que deveriam pagar às sisas da Câmara, sobre qualquer barco entrado na Barra, carregado de bacalhau (AMA, L.V., n.7, f.51, ss.24/8/1759).O mesmo acontecia com a entrada do ferro que pagav menos impostos do que na cidade do Porto (Vd. SILVA, Francisco Ribeiro da - *Absolutismo esclarecido e intervenção popular*, Lisboa, Imprensa nacional, 1988, p.51-52), e relativamente a vários produtos isentos de 2% do consulado (CAMPOS (Coelho e Sousa), Jozé Roberto Monteiro de - *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, t.2, Lisboa, Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1793, p.126.

<sup>20</sup> Criação do Erário Régio, em 22 de Dezembro de 1761, passando a escrituração das Alfândegas a pertencer a esta única tesouraria geral: TOMAZ, Fernando - *As finanças do Estado Pombalino, 1762-1776*, in “Estudos e Ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho”, Lisboa, Sá da Costa, 1988, p.355 a 388.

<sup>21</sup>vd. CAMPOS (Coelho e Sousa), Jozé Roberto Monteiro de - *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes...*, o.c., p.123-125. vd. SILVA, Francisco Ribeiro da - *A Alfândega do Porto: os diplomas legais que marcaram a sua evolução secular*, in "A Alfândega do Porto e o despacho Aduaneiro", Porto, Casa do Infante, 1990, p.142

<sup>22</sup> As receitas do Consulado incidiam sobre entradas e saídas de e para qualquer reino estrangeiro, em princípio, à volta dos 3%; alguns destes direitos eram cobrados em espécie, podendo ser arrematados, desde 1 de Junho de 1759 (AMA-L.n.94, f.115). CAMPOS, Jozé Roberto Monteiro de - *Systema ou Collecção dos Regimentos...*, o.c., p.288v.

<sup>23</sup>Receita dos Portos Secos: 10%, sobre a entrada e saída de mercadorias relativas a Castela. Desde 12 de Dezembro de 1774 foram extintas as guias dos Portos Secos que englobavam mercadoria de ou para Castela: vd. CAMPOS, Jozé Roberto Monteiro de - *Systema ou Collecção dos Regimentos ...o.c.*, p.148. Em 20 de Novembro de 1783, um decreto impõe que, do ano de 1784 em diante, todos os direitos recebidos dos Portos Secos, sobre mercadorias e géneros que se transportassem, por terra, para domínios estrangeiros, fossem anulados (AMA-L. 95, f. 238v).



Demograficamente a cidade também estabilizara os seus efectivos, no séc.XVIII, pouco ultrapassando os 1000 fogos ou 4000 habitantes, tendo mesmo declinado até meados de XVIII, provavelmente e de forma mais acentuada, entre 1732 e 1758, tornando-se estacionária na 2ª metade, apesar da tentativa de recuperação, entre a década de 50 e 70<sup>24</sup>.

Não obstante, quando declinava ou estagnava demograficamente e comercialmente foi quando se destacou do ponto de vista administrativo. Mereceu a elevação a cidade, a sede de comarca e a sede de provedoria em 1759/60. Tornou-se centro de diocese de Aveiro em 1774, num contexto marcado pela prisão do Senhor Duque de Aveiro, senhorio da até então vila, acusado de atentado ao rei, destituído das suas prerrogativas jurisdicionais<sup>25</sup>. E é neste contexto de contradições entre decadência sócio-económica e emergência político-administrativa que se observa uma progressão de reflexões, quer por parte da governação da cidade (câmara e mercadores), quer por parte do poder central, no sentido de articularem a cidade e o seu porto.

Interessa-nos, por conseguinte, observar a forma como o controlo do litoral pelo poder central foi sendo assumido, numa atitude de ordenamento da orla marítima, fronteira estratégica<sup>26</sup>, e a capacidade da cidade e porto de Aveiro em acolher ou reivindicar estas transformações.

<sup>24</sup> AMORIM, Inês – *Aveiro e sua Provedoria no séc.XVIII...*, o.c., cap. 4.

<sup>25</sup> Cf. Id., *Ibid.*, p.31-73.

<sup>26</sup> Vd. CABANTOUS, Alain – *Les “secondes découvertes”: les Européens et leurs littoraux au XVIII siècle*. “Le Bulletin de la S.H.M.C - Supl.Révue d’histoire moderne et contemporaine, “Européens et espaces maritimes au XVIII siècle”, 1997/1-2, p.56 a 64

## II – AS INTERVENÇÕES NO PORTO DE AVEIRO 1757 - 1802

### A. UMA NOVA ESTRATÉGIA DE CONTROLO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL – A SUPERINTENDÊNCIA DA BARRA DE AVEIRO (1756)

Aveiro insere-se no conjunto das cidades com porto, porque fora do porto, diferente de cidades situadas dentro de um porto. Como tal, a relação entre o porto e a cidade passa por períodos de intensa relação e outros de intenso divórcio. Aquela distinção implica, forçosamente, que a gestão do porto seja feita de forma diferente: no segundo caso, a organização e controlo portuário podem ser municipais, enquanto no primeiro caso, a gestão tende a ser estatal.

Aveiro, como cidade entre o rio e o mar, tinha que se defender das inundações e manter os canais limpos, assim como sustentar a frente marítima, à medida que o exige o desenvolvimento do porto. Ora a cidade sofreu, ao longo do século XVIII, em particular desde 1755 em diante, vários processos de obstrução do seu porto, com reflexos na vida funcional da cidade. A situação tornou-se dramática desde que a barra se deslocou do ponto do litoral frente à cidade, cada vez mais para sul, aumentando a distância do porto ao cais da cidade, provocando o abaixamento dos canais, o abandono de marinhas por falta de salinidade, a estagnação de águas e a eclosão de doenças afins.

A solução para estes problemas residia na fixação da barra, seu alargamento e manutenção, além de um aprofundamento dos canais que possibilitasse a sua navegabilidade até ao cais da cidade. Estes desideratos só seriam concretizáveis com a realização de obras “hydraulicas” que exigiam suporte financeiro.

Se é certo que sempre existiram mecanismos fiscais canalizados para obras públicas tradicionais (pontes, fontes, vias, edifícios públicos), a verdade é que eles surgiram no quadro municipal (reais), beneficiando ainda de imposições sobre a entrada e saída de mercadorias do seu porto (sisas). Acontece porém que a natureza das obras portuárias exigia boas cobranças, condicionadas por uma contradição fulcral: os custos estavam na relação directa da degradação do porto, enquanto as fontes de financiamento dependiam do movimento do porto que se reduzia, círculo vicioso aparentemente sem solução alternativa.

É neste contexto que a Coroa entendeu criar uma nova Instituição, por carta régia de 31 de Outubro de 1755, a Superintendência da Barra de Aveiro, sob a dependência da administração central, mas localizada em Aveiro, com cofre próprio (“Cofre da Barra”<sup>27</sup>), destinado a recolher os impostos dos reais destinados a custear a abertura da Barra<sup>28</sup>, não apenas na vila de Aveiro mas em toda a Provedoria (comarcas de Aveiro e Feira (vd. mapa)) inclusive nas terras de jurisdição de donatários que sempre beneficiaram de imposições, como era o caso Bispo-Conde de Coimbra, o Reitor da Universidade de Coimbra, assim como

<sup>27</sup> AMA, L.n.182 - Obra da Barra de Aveiro, s/pág.

<sup>28</sup> Contudo, já em 1751, se inaugurara um Cofre que reunia as verbas cobradas na cidade, provenientes dos reais da água (2 em cada quartilho de vinho e 2 em cada arrátel de carne e do dobro das sisas, explicitamente dedicadas a obras de abertura da Barra de Aveiro Sobre o chamado Cofre da Barra criado desde 1756, vd. CERQUEIRA, Eduardo - *O Cofre da Barra de Aveiro na função de caixa de empréstimos ou subsídios*. “O Arquivo do Distrito de Aveiro”, Aveiro, v.39, 1973, p. 123. MENDES, Humberto Gabriel - *Cartografia e Engenharia da Ria e Barra de Aveiro no último quartel do século XVIII*. “ADA”, Aveiro, v.40, 1974, p.28, provisão de 12 de Fevereiro de 1751; p.32, provisão de 1 de fevereiro de 1751



à Junta da Casa de Bragança, embora se sublinhasse "*na parte que somente disser respeito à arrecadação e contribuição e factura da dita obra*"<sup>29</sup>.

A orgânica desta instituição colocava-a sob a vigilância do Desembargador da Relação do Porto, órgão judicial, ligado ao Desembargo do Paço de Lisboa. O Superintendente, sendo de nomeação régia, inseria-se no leque de intendententes criados em meados do século XVIII no sentido de alterar os quadros tradicionais de administração periférica da Coroa, embora, como se observa no quadro seguinte, frequentemente acumulassem cargos de corregedores e provedores<sup>30</sup>.

### QUADRO 1

Superintendentes da Barra de Aveiro: 1756 -1818

<b>Nomes</b>	<b>juiz de fora</b>	<b>de</b>	<b>corregedor</b>	<b>provedor</b>	<b>superintendente</b>
João da Afonseca Cruz	-		-	-	1756 a 1764
João de Sousa Filgueiras	-		1764 a 1771	-	1764 a 1775
José António Pestana e Silva	1764 a 1771		1771 a 1779	-	1775 a 1779
Francisco António Gravito	-		-	-	1779 a 1788
Sebastião José da Gama Almeida de Figueiredo	-		1786 a 1789	-	1788 a 1791
Nuno de Faria de Mata Amorim	-		-	1790 a 1796	1791 a 1798
Gaspar Mendes de Carvalho	-		1798 a 1801	-	1798 a 1802
João Carlos Cardoso Verney	-		-	1800 a 1806	1802 a 1818 (?)

Não se conhece, cabalmente, a evolução das competências dos Superintendentes. Como declarara o alvará de nomeação, competia ao superintendente da Barra, juntamente com o juiz de fora e o tesoureiro que a Câmara elegeisse, a guarda do Cofre. Sabemos que a primeira função era a de fiscalizar a cobrança dos impostos, proceder aos pagamentos aos engenheiros e arquitectos hidráulicos que viessem observar a barra, executar as obras quando fossem aprovadas pela Coroa, cumprir as determinações que fossem emanadas do governo central, vigiar a contabilidade do Cofre, cujos resultados ainda hoje constituem parte do Arquivo do Porto de Aveiro (livros de arrematação do real, receita e despesa, registo correspondência, despesas das obras, etc.).

Contudo, as atribuições que recebeu colocaram-no num lugar acima dos poderes locais, sendo alvo de múltiplas desconfianças por parte do município quando este se consumia em obras públicas sucessivamente adiadas como aconteceu em 1759, 1763, 1770, desprovido de fontes de receita que eram canalizadas para o Cofre da Barra<sup>31</sup>. O conflito instalou-se quando o Estado acabou por fazer do Cofre da Barra uma extensão do Erário Régio, dispondo das verbas, consoante os objectivos conjunturais governativos, mesmo que, em alguns casos fosse em benefício local, como aconteceu com a retirada de verbas

<sup>29</sup> Id., *Ibid.*, p.136-137.

<sup>30</sup> Cf. AMORIM, Inês – *Aveiro e sua Provedoria...*, o.c., p.535-536..

<sup>31</sup> Vd. AMORIM, Inês – *Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII*. “Análise Social”, vol. 35, 2000, pp.605-650

do Cofre para financiar a instalação, na cidade, da fábrica de algodão de Domingos Locatelli, em 1771<sup>32</sup>.

Não obstante, esta Superintendência conseguiu ultrapassar os condicionalismos locais e veicular verbas, esvaziando das suas competências os órgãos tradicionais do governo periférico, particularmente no que dizia respeito às obras públicas. Trata-se do exercício de funções específicas, digamos que técnicas, dado a vocação com que foi criada a Superintendência, com a possibilidade de contornar privilégios locais quer de carácter municipal quer mesmo senhorial, condição essencial para sustentar os encargos financeiros da obra do porto. Ou seja, o Porto de Aveiro e a sua Barra tornou-se assunto omnipresente e unificador.

## **B. CONSTRANGIMENTOS GEO-MORFOLÓGICOS E SOLUÇÕES TÉCNICAS – UM ELENCO DE FIGURAS E DE PROJECTOS**

Ao longo da segunda metade do séc.XVIII, a barra de Aveiro foi deslizando para sul, abrindo-se e fechando-se em duas áreas: ora entre de S. Jacinto e o chamado Forte Novo, frente a Aveiro, ora bastante mais a sul, na área lagunar da Vagueira (ou Forte Velho) até Mira.

Em 1757 a barra situava-se bem a sul, em Mira, encontrando-se obstruída. Graças à uma conjugação de factores naturais e à acção voluntariosa de um capitão-mor, foi possível a sua reabertura na zona da Vagueira, quase em frente do Forte Velho (2 léguas acima da barra que então existia)<sup>33</sup>. Mas a tendência foi a de, novamente, deslizar para sul, situando-se, em 1777, entre o Forte Novo e o Forte Velho, procurando-se então conservá-la aberta neste ponto da costa. Em 1788, novamente em Mira, encontrava-se obstruída<sup>34</sup>. Não obstante a tentativa de abrir um regueirão, em 1791, no local da provável barra do séc.XVI, em S. Jacinto, frente à cidade de Aveiro, a verdade é que as obras iniciadas em 1802 só em Abril de 1808 foram coroadas de sucesso, fixando-se no local que ainda hoje se apresenta, frente a Aveiro<sup>35</sup>.

Este é, em breve resumo, a evolução das oscilações da abertura da barra que originaram múltiplos pareceres e intervenções de engenheiros hidráulicos, com excepção do primeiro caso, que o quadro seguinte procura sintetizar:

---

<sup>32</sup> Vd. AMORIM, Inês - *Os poderes urbanos face às mudanças económicas: a Fábrica de Algodão de Aveiro, 1769/78*. "Revista da Faculdade de Letras-História", Porto, 2ª Série, v.11, 1992., p.148.

<sup>33</sup> Vd. NEVES, Francisco Ferreira - *Breve História da Barra de Aveiro*. "ADA", Aveiro, v. 1, 1935, 224; MENDES, Humberto Gabriel - *Cartografia e Engenharia Pombalinas da Ria e Barra de Aveiro*. "Boletim do Arquivo Histórico Militar", Lisboa, v.42, 1972, p. 63.

<sup>34</sup> AMA-L. V. n. 8, f. 411v, sessão do Senado de 27/2/1788. Esta deslocação para sul está comprovada cartograficamente (in AMORIM, Inês – *Aveiro e sua Provedoria...o.c.*, Apêndice cartográfico).

<sup>35</sup> Vd. NEVES, Francisco Ferreira - *Breve História da Barra de Aveiro...o.c.*, pp. 229-231).

**QUADRO 2 – Intervenções na Barra e Porto de Aveiro (1757-1802)**

<b>Data</b>	<b>Figuras</b>	<b>Situação da barra</b>	<b>Proposta abertura</b>	<b>Proposta de intervenção</b>
1757	capitão-mor	fechada, em Mira	canal na Vagueira	alargar o canal
1758	Francisco Xavier do Rego e Francisco Pinheiro da Cunha	Vagueira	Conservar a barra	manutenção tradicional
1758	Louis d'Alincourt e François Hyacinte de Polchet (franceses)	Vagueira	dois projectos: manter a barra ou abrir outra em S. Jacinto (a norte)	diques
1758	Adam Venceslas Hetochoffs (alemão)	Vagueira	conservar a barra	manutenção
1777	Guilherme Eldsen, Isidoro Paulo Ferreira, Manuel de Sousa Ramos	$\frac{3}{4}$ de légua abaixo da vagueira	entre o forte Nove e S. Jacinto	diques, rio Vouga
1780	João Iseppi (italiano)	$\frac{3}{4}$ de légua abaixo da vagueira	manter a barra	manutenção
1788	Guilhereme Valleré (francês)	Mira	?	?
1791	Estevão Cabral e Louis d' Alincourt		capela S. Jacinto	abrir regueirão
1802	Reinaldo Oudinot e Luís Gomes de Carvalho	fechada em Mira	entre o forte Nove e S. Jacinto	diques, cais da cidade e rio Vouga

No ano seguinte à reabertura da barra reuniram-se, em Aveiro, três equipas de engenheiros com o objectivo de analisarem as características da barra e da necessidade de obras que reforçassem a sua fixação: dois portugueses, Francisco Xavier do Rego e Francisco Pinheiro da Cunha, dois franceses, Louis d'Alincourt e François Hyacinte de Polchet, e o alemão Adam Venceslas Hetochoffs. Os franceses apresentam projecto para abrir a barra em S. Jacinto, enquanto os restantes propõem conservar a barra natural<sup>36</sup>. O francês procede a

<sup>36</sup> Cf. MENDES, Humberto Gabriel - *Cartografia e Engenharia da Ria e Barra de Aveiro no último quartel do século XVIII...*, o.c., v. 42, p. 72 a 75, e v. 43, p. 9. O primeiro vinha de trabalhar num mapa das margens do rio Douro; o segundo trabalhou nos projectos de reedificação de Lisboa e no rio Lima; dos franceses, destaca-se Polchet, pelo facto de ser um bom conhecedor das obras de Bayonne e estar a par das necessidades da barra do Porto; o outro francês trabalhou também em Espanha. O alemão foi dos que partiram para o Brasil na expedição científica destinada à delimitação dos domínios portugueses; regressado participou nas delimitações dos vinhedos, no Douro.

um estudo rigoroso, surtindo uma excelente planta da barra e zona envolvente (vd. pormenor em anexo). Nenhuma das sugestões foi adoptada.

Quase nos finais da década de 70, o tenente coronel Guilherme Elsdén e dois engenheiros, Isidoro Paulo Pereira e Manuel de Sousa Ramos elaboraram várias cartas que levantavam o terreno litoral, desde Mira até à cidade do Porto e estudaram a forma de esgotar as águas estagnadas, próximas à cidade, acentuando, pela primeira vez, a necessidade de uma intervenção integrada entre o caudal do Rio Vouga e a circulação das águas na laguna, planificando a abertura da Barra, entre o Forte Novo e S.Jacinto. Nada foi edificado, mas multiplicaram-se estudos de pormenor que resultaram em belíssimas cartas topográficas.

Na década seguinte, o arquitecto hidráulico, italiano, João Iseppi e outros três colegas italianos sugeriram à Coroa, em 1780, a manutenção da barra natural apenas escoando as águas estagnadas nos sítios do Cais, Esteiro da Ribeira e Cojo, projectando-se a obra destes últimos e os esteiros ou canais de acesso à cidade<sup>37</sup>.

Entre 1780 e 1783 realizaram-se intervenções pontuais que não impediram as inundações e a barra restringia-se a um regueirão, junto a S.Jacinto, mas impossível de ser utilizada para entrada de navios<sup>38</sup>. Não obstante a passagem, por Aveiro, do Marechal de Campo, Guilherme Luis António de Valleré e do Professor Hidráulico Pe. Estêvão Cabral, a braços com a navegabilidade de outros rios, em 1791 a barra estava novamente obstruída<sup>39</sup>.

Esta sequência de projectos apontava em duas direcções e correspondia a duas visões diferentes de fixar a barra: a daqueles que consideravam ser contrariada a tendência da barra e abrir-se uma nova, na zona de S.Jacinto, frente a Aveiro, pressupondo forte intervenção técnica e custos elevados; e a outra que respeitava a barra a sul, em Mira, apostando apenas no desassoreamento dos canais, solução muito mais económica e rápida. A esta última opinião juntava-se a convicção de que a abertura duma barra, em frente da cidade, por alturas de S. Jacinto, podendo ser óptima para as marinhas de sal, não o era para as terras agrícolas.<sup>40</sup> É nesta circunstância que se explica a multiplicação de representações cartográficas da barra de Aveiro, apontando a distância de Aveiro ao mar e o enredado dos canais obstruídos, vincando a necessidade de restaurar a comunicabilidade entre a barra e o cais da cidade<sup>41</sup>.

Uma conjuntura político-militar impôs, contudo, a necessidade de preparar os portos portugueses, sobretudo quando, desde 1795, a Espanha negoceia, bilateralmente, com a França, após o malogro da ofensiva do Rossilhão<sup>42</sup>. Este facto é confirmado pelas consequências da entrada de uma rasca espanhola, no porto de Aveiro, em Julho de 1799, por vir acossada de uma escuna inglesa e trazer um rombo: *"é de notar que uma rasca guarnecida somente de 23 praças e 2 rapazes com tão poucas armas brancas e de fogo, não parece que seja embarcação de corso, antes dá a entender que anda sondando as barras, examinando as forças ou o estado actual das fortalezas daquele porto. Parece pois que se deveria averiguar se esta, ou outras rascas têm, com*

---

<sup>37</sup> MENDES, Humberto Gabriel - *Cartografia e Engenharia da Ria e Barra de Aveiro no último quartel do século XVIII...*, o.c., p. 198 e 242.

<sup>38</sup> Id., *Ibid.*, p. 266-267

<sup>39</sup> Id., *Ibid.*, p. 267.

<sup>40</sup> Cf. Id., *Ibid.*, 216

<sup>41</sup> Parte destas cartas apresentadas em AMORIM, Inês – *Aveiro e sua Provedoria ..o.c., ..Apêndice cartográfico e ainda MENDES, Humberto Gabriel - Cartografia e engenharia Pombalinas ..o.c.*

<sup>42</sup> Id., *Ibid.*, p.188.

*semelhantes pretextos, entrado em outros portos das Províncias do Norte e Sul*<sup>43</sup>.

Neste contexto, se de 1783 a 1802 as respostas foram pontuais, os inícios do séc.XIX trouxeram a Aveiro novos engenheiros hidráulicos. Em 1802, o coronel Reinaldo Oudinot e o sargento-mor Luís Gomes de Carvalho, seu genro, ambos familiarizados com grandes obras no rio Lis e no rio Douro<sup>44</sup>, ressuscitaram a opção de uma intervenção, na zona do Forte Novo, logo na região central da laguna, num projecto global que abrangia, como na década de 70, a navegação do Vouga e sua ligação com o Douro e o Mondego, um plano de fortificações para a nova barra<sup>45</sup> e um plano de vias terrestres complementares<sup>46</sup>. Em Abril de 1808 a barra foi aberta onde hoje se encontra.

O período de 1802-1808 seria de decisões que pressupunham uma empresa. Os capitais teriam que ser mais vultuosos e sistematicamente apurados. Uma visita rápida a algumas folhas do diário da obra da Barra demonstra que, em média, por dia, trabalhavam entre 200 a 300 homens, divididos entre pedreiros, trabalhadores, carpinteiros, serradores; de 40 a 100 barcos ou bateiras (barcos pequenos que levavam a 4ª parte da carga dos barcos) e de 10 a 60 carros<sup>47</sup>. O próprio engenheiro, Luís Gomes de Carvalho, confirma, em 1807, que empregou "*18 dias com 200 para 300 homens por dia gratuitos*"<sup>48</sup>. Imagine-se, pois, a movimentação de gentes e a variedade de meios de transporte, sobretudo, entre a cidade e a Barra, desde que foi autorizada a demolição das muralhas de Aveiro, cuja pedra foi fundamental para a construção dos diques<sup>49</sup>.

Parece-nos, assim, que toda a segunda metade do século XVIII demonstrou que as soluções provisórias eram de curto alcance e resultados limitados, contribuindo, no entanto, para um progressivo levantamento da costa e dos complexos movimentos das correntes e da circulação das águas entre a Ria e o mar. Justificava-se, assim, que uma intervenção profunda exigia uma organização do quadro fiscal, acima das dificuldades financeiras dos concelhos<sup>50</sup> na gestão difícil de um recurso comum – a costa<sup>51</sup>.

Enfim, as razões militares parecem ter pressionado, definitivamente, a abertura da Barra porque, logo no ano seguinte à sua desobstrução, recebeu um comboio de embarcações inglesas, formado por 39 navios de transporte com mantimentos e munições e um bergantim de guerra<sup>52</sup>, em auxílio do exército português, aquando da 2ª Invasão Francesa. Conjectura que se foi propícia a Portugal desmotivou, por seu lado, qualquer intervenção em Espanha, dadas as

---

<sup>43</sup> AGM- Barras do Continente, Cx. 64, f. 62 e 63.

<sup>44</sup> Cf. NEVES, Francisco Ferreira - *Documentos relativos à abertura da actual barra de Aveiro*. "ADA", v.22, Aveiro, 1956, p. 276, 278.

<sup>45</sup> Vd. NEVES, Francisco Ferreira - *Resumo Histórico da Barra de Aveiro*. "ADA", Aveiro, v.13, 1947, p. 67.

<sup>46</sup> Cf. GRACA, Pais - *As estradas previstas pelo engenheiro Luis Gomes de Carvalho no seu relatório de 1805*. "Arquivo do Distrito de Aveiro", Aveiro, v.12, 1946, p.118.

<sup>47</sup> AHMOP, MR, n. 32, "*Diário da Obra da Barra*. . .".

<sup>48</sup> AHMOP, MR, n. 32, "*Cópia da nota que dei ao I. Sr. Luis de Oliveira, Governador de Armas Interino do Partido do Porto em 15 de Abril de 1807*", 15/4/1807.

<sup>49</sup> A demolição das muralhas é referida nos Diários das Obras da Barra, pelo engenheiro responsável: AHMOP, MR, n. 32; o documento régio autorizando a utilização da muralha em GOMES, Marques - *Subsídios para a História de Aveiro*, Aveiro, 1899, p.256

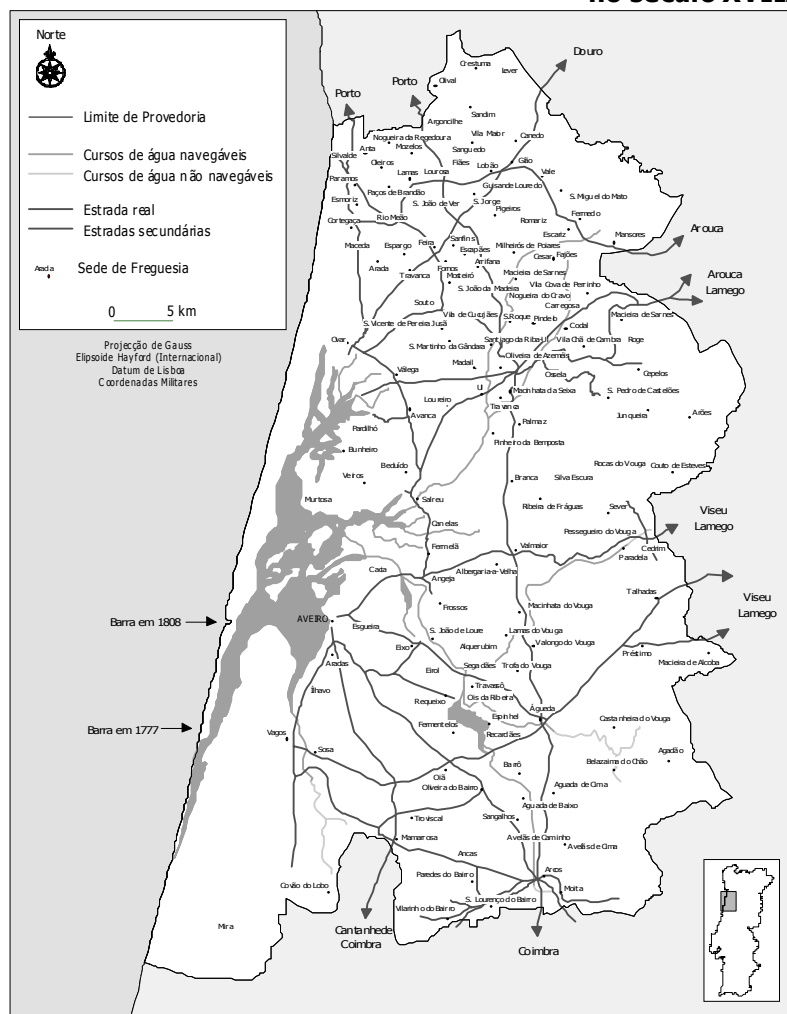
<sup>50</sup> A projecção destas questões para o séc.XIX em SILVA, Álvaro Ferreira da - *Modos de regulação da cidade: a mão visível na expansão urbana*. "Penélope", n.13, 1994, p. 121-146.

<sup>51</sup> *Actuaciones urbanas en bordes marítimos*, Jornadas realizadas del 26 al 27 de octubre de 1990, La Coruña, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1993, p.36 e 85

<sup>52</sup> PIMENTA, Belisário - *A Barra de Aveiro em 1809*. "ADA", Aveiro, v.8, 1932, p. 161

fortes convulsões que atingiram a sua economia em inícios de XIX<sup>53</sup>, contraste a justificar uma pesquisa histórica comparativa....

### Infraestruturas de circulação no espaço histórico da Provedoria de Aveiro no século XVIII



Fonte: Distrito Administrativo de Aveiro, Estradas construídas..., por construir - 1884 [BMA, s/n]  
 AMORIM, Inês - Aveiro e sua Provedoria no século XVIII (1690 - 1814). *Estudo económico de um espaço histórico*, Coimbra, CCRC, 1997  
 Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente) escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994

<sup>53</sup> ROMERO MUÑOZ, Dolores; SÁENZ SANZ, Amaya – *La construcción de los puertos: siglos XVI – XIX*, in Agustín Guimera y Dolores Romero (edit) “Puertos e Sistemas Portuarios ...”, o.c., p.197.