

Amândio Jorge Morais Barros\*

## O porto de Viana e a construção do Cais da Alfândega (1631-1633)

### R E S U M O

*Durante a Época Moderna o tráfico marítimo tornou-se factor decisivo para a prosperidade das sociedades. Conforme nota James D. Tracy na introdução a um importante livro sobre a organização da economia mundial (The political economy of merchant empires), houve que lidar “com importantes modificações no crescimento e composição do comércio a longa distância grosso modo entre 1450 e 1750” que resultaram na primazia da Europa no trato global. Investigadores consideram que isso se deveu, essencialmente, a processos organizativos evoluídos. Ao mesmo tempo que se preocupavam com a protecção das suas marinhas e rotas estratégicas, estados, poderes políticos e entidades privadas passaram a dar especial atenção à logística portuária: os portos modernizaram-se com cais, armazéns e áreas de serviços. Neste artigo darei conta de alguns aspectos referentes à evolução do porto de Viana do Castelo na primeira metade do século XVII. Constituído como um dos portos estratégicos do trato atlântico português, e aberto à navegação internacional, este ancoradouro foi objecto de benfeitorias profundas que culminaram na construção de um cais: o “Cais da Alfândega”, obra cujos passos técnicos poderemos acompanhar graças a um precioso documento de receita e despesa com esta obra, conservado num arquivo particular.*

### 1. Introdução

Fronteira entre dois mundos, o terrestre e o aquático, os portos de mar são pontos de encontro de viajantes, comerciantes, trabalhadores e de simples curiosos da animação que neles se realiza. São locais que atraem sonhadores e inspiram artistas. São espaços económicos, nós de comunicações e lugares onde se consumam interessantes trocas de experiências. São, por tudo isto, agentes materiais de modernização.

A sua história, a história portuária, surge como capítulo central da história marítima. Neste sentido, tem como objectos o estudo da evolução das técnicas, das infra-estruturas, do trabalho. Enquadra igualmente, e de modo vincado uma vez que poderá ajudar a renová-la, uma temática de história urbana. De economia urbana. E, como foi dito acima, das relações entre dois meios, dois elementos, dois universos.

---

\* Instituto de História Moderna-FLUP [amandiobarros@hotmail.com](mailto:amandiobarros@hotmail.com)

Apesar de se tratar de matéria essencial para a história marítima, à qual há muito foi conferido o estatuto de “história total”, a investigação sobre estes centros é recente e, salvo nos casos inglês e francês, encontra-se ainda numa fase preambular<sup>1</sup>.

Do aproveitamento puro e simples das condições naturais proporcionadas pelo sítio de implantação do porto, aliás determinantes na sua primitiva fundação como surgidouro ou abrigo de barcos, à construção planeada de cais, docas e molhes fixos destinados a facilitar o movimento marítimo, a carga e descarga e o acesso de utentes, decorreram séculos e averbaram-se expressivos avanços nos conhecimentos de engenharia civil e capacidade de execução de empreitadas mais e mais complexas. Directamente ligada ao aumento do trânsito, da complexidade da sua natureza e das suas solicitações, foi-se cerzindo uma rede de estruturas de tipo armazéns, estaleiros, redutos defensivos e centros de recepção e acolhimento de visitantes. A cidade fez o porto. O porto atraiu para si a cidade, a circulação vital e gerou soluções urbanísticas evoluídas.

Nascido como empresa económica, o porto revelou-se factor de vitalidade e de desenvolvimento de sociedades urbanas com pretensões expansionistas – rumo ao interior, ao *hinterland*, e ao exterior, aos espaços mais atractivos do comércio marítimo – e abertas ao contacto com redes internacionais de negócio. Dependendo dos lugares, da sua dinâmica e da capacidade de integração dos seus agentes marítimos no mundo do tráfico a longa distância, da acumulação de riqueza alcançada e do investimento em novas empresas, a necessidade de infra-estruturas sentiu-se desde cedo. Iniciados no período medieval, e documentados com assiduidade no século XV<sup>2</sup>, os trabalhos portuários irão conhecer grande progresso na Época Moderna.

## 2. Estado Moderno e obras públicas

A construção do Estado Moderno, acelerada nos séculos XVI e XVII, fez-se de compromissos, de imposições e de conflitos. Entre o Estado, as elites e as populações locais. No trajecto que desembocou no estabelecimento dessas relações, consolidaram-se sistemas sociais, fiscais, políticos, militares e económicos evoluídos. Por eles perpassam dois fenómenos: o do centralismo e da burocracia. Mas, acima de tudo implementou-se um profundo e inovador plano de organização<sup>3</sup>. De adaptação dos serviços dos estados e das comunidades locais aos desafios colocados por uma nova economia e por um novo capítulo na história das relações internacionais. Que se exprime, por exemplo, no patrocínio de obras públicas como as referidas até aqui. Porém, os planos dos governantes e o lançamento de tais empreendimentos requeriam dilatados meios financeiros. Meios que os “detentores da autoridade extraíam da sociedade”, numa relação de força e expressão de poder por vezes conflituosa entre as duas entidades: Estado e Sociedade.

---

<sup>1</sup> É nesta perspectiva que se desenvolve na Faculdade de Letras da Universidade do Porto um projecto de investigação inter e transdisciplinar intitulado HISPORTOS, apoiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, destinado a estudar as dinâmicas portuárias no Noroeste português na Época Moderna. Consulte-se a página web ehm-up.pt.

<sup>2</sup> A documentação municipal e algumas petições de cortes em Quatrocentos dão notícia de profundas obras de remodelação/construção de cais em centros portuários nacionais como Viana, Porto, Lisboa e Lagos, entre outros.

<sup>3</sup> Um processo de organização contínuo, que percorre diferentes estados europeus entre 1500 e 1700. GLETE, 2002.

Paralelamente, constituem-se estados militarizados. A força militar é imprescindível no contexto das estratégias então delineadas. Ligando-se a este fenómeno, encontra-se essa política de obras públicas. Deixando de parte o interesse que têm para os comandos militares, estas obras devem avaliar-se a partir de dois ângulos: se por um lado, eram sinónimo de acrescidos impostos para as comunidades locais, por outro significavam melhoria das suas condições de vida material e oportunidade de enriquecimento.

Entre elas destacam-se os empreendimentos portuários, de que me ocuparei.

A partir de finais da Idade Média a Europa delimitou e colocou em prática um forte movimento expansionista. Portugueses, espanhóis, franceses, holandeses e ingleses estenderam a sua influência a uma escala até então inédita. Graças a essa mobilização, em Seiscentos, o Velho Continente transformara-se numa referência incontornável para o resto do globo<sup>4</sup>.

Este período da Época Moderna é, de modo marcante, um tempo de dilatação do tráfego internacional. De competição. Com os nórdicos a tomar a dianteira e os ibéricos a tentarem recuperar posições perdidas revitalizando o seu comércio marítimo, as relações internacionais tornaram-se temas recorrentes e indispensáveis das agendas políticas e das doutrinas económicas. E esses factos são directamente causa e efeito de melhoramento de infra-estruturas portuárias: estimulam a projecção e execução, por exemplo, de obras de dragagem nos canais navegáveis tornando-os aptos para acolher navios de maior lotação. Os portos passam a ser espaços de grande e incessante animação. E essa característica comporta consequências.

Capitais, técnicos, mão-de-obra especializada e indiferenciada, materiais, etc., são desviados para a construção e ampliação-modernização-manutenção de estruturas de atracagem: molhes, docas, cais, linguetas – com regularização de espaços de praia para recepção das embarcações.

Neste conjunto de trabalhos podemos ainda incluir a construção de paredões, obras de engenharia civil que contribuem para a dragagem natural e limpeza dos fundos<sup>5</sup>, e ainda para regularizar os percursos no interior das abras.

Deve-se também mencionar o melhoramento de serviços de apoio ao funcionamento portuário (pilotagem de barras, batelagem, estiva, recrutamento de oficiais e obreiros para trabalhos indiferenciados).

Em simultâneo, incentiva-se a edificação de estruturas defensivas, o aperfeiçoamento de legislação e a aprovação de medidas referentes ao despacho aduaneiro, bem como a organização do espaço portuário – definição de zonas essenciais, serviços de carga e descarga em docas próprias (por vezes agregadas a um produto específico), lazaretos e serviços de saúde marítima, separação dos estaleiros do porto comercial propriamente dito, entre outros.

As obras portuárias foram autênticos quebra-cabeças para os seus promotores. Tanto pelas dificuldades que colocavam ao nível técnico, como por se tratar, invariavelmente, de iniciativas extremamente dispendiosas. Ignacio González define-as de forma lapidar: – “nunca em nenhum outro tipo de empresa, nem sequer na construção de obras hidráulicas, enterraram os homens tanto dinheiro como nas arenosas praias e nos alcantilados batidos pelo mar”<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Ideia desenvolvida por GLETE, 2002: 1 e seguintes.

<sup>5</sup> Com o aumento da velocidade das águas.

<sup>6</sup> GONZÁLEZ TASCÓN, 1994: 17. ALFONSO MOLA; MARTÍNEZ SHAW, 2004: 34-35; GATTI, 1990, 1999; DORIA; PIERGIOVANNI, 1988; GUIMERA RAVINA, 1996.

Sem deixar de se reconhecer o mérito dos artífices locais, calejados nos estaleiros das obras municipais, e aos quais se continua a recorrer assiduamente, cada vez mais se atribui especial evidência ao papel do engenheiro (técnico ligado antes de mais à arte militar) e à forma como ele preconiza o planeamento teórico, cientificamente conduzido, dos projectos a realizar. Estes, por sua vez, no terreno, passam a ser acompanhados por peritos que respondiam directamente perante o poder central.

O problema era o dinheiro. Com os cofres vazios, os ministros e reis do século XVII foram obrigados a socorrer-se de velhos expedientes: recurso a receitas extraordinárias que normalmente recaíam sobre a actividade comercial – os sobejos e, no caso presente, “as maiorias” das sisas e caixas de açúcar – e sobre as populações directa ou indirectamente beneficiárias dos melhoramentos, forçadas ao pagamento de contribuições como as antigas, indesejadas e contestadas talhas, fintas e imposições.

### 3. Obras portuárias em Viana

O essencial da história do embarcadouro da então Viana da Foz do Lima é conhecido graças à investigação de Manuel António Fernandes Moreira<sup>7</sup>. Segundo este afirma, entre os séculos XV e XVII viveu-se “a fase mais brilhante da história deste porto”<sup>8</sup>. E veremos já detalhes da sua construção.

Os cronistas/corógrafos testemunham o dinamismo que percorria todo o Noroeste português. Frei Luís de Sousa, aquele que escreve mais próximo do período que aqui se trata (em 1619), informa-nos do facto de que “não só Viana, mas toda a terra de Entre Douro e Minho é uma feira contínua de comprar e vender e embarcar e mercadejar, a gente toda trabalhadora e negoceadora da vida”. Comprar, vender, embarcar e mercadejar. Actividades que se fazem notar particularmente em Viana, “vila das mais insignes deste Reino [...], terra cheia de gente rica e muito nobre, de grande trato e comércio, por uma parte com as conquistas de Portugal, ilhas e terras novas do Brasil, por outra com França e Frandes, Inglaterra e Alemanha, donde e pera onde recebia de ordinário muitos géneros de mercadorias, e despedia outras; pera os quais tratos traziam os moradores no mar grande numero de naus e caravelas com grossas despesas, a que respondiam iguais retornos e proveitos que tinham a vila florentíssima e em estado de uma nova Lisboa”<sup>9</sup>. Além disso, Viana encontra-se muito próxima da Galiza e dos seus portos, autênticas feiras internacionais demandadas por navios de vários quadrantes, neles se realizando um intercâmbio que não passa despercebido aos comerciantes de grandes cabedais. Como os do Porto ou de Guimarães. Estes homens, estreitamente ligados ao trato do Brasil, curiosamente considerado ainda por Luís de Sousa como “nova terra”, dedicaram o melhor do seu esforço à exploração do território sul-americano e empenharam-se em canalizar os frutos obtidos para as principais praças do Norte da Europa. Viana, como o Porto, representa muito

<sup>7</sup> Por todos, MOREIRA, 1984.

<sup>8</sup> MOREIRA, 1984: 10.

<sup>9</sup> SOUSA, 1946: 141. A citação anterior na p. 143.

nessa estratégia. Os fretamentos portuenses, reflectindo, talvez, períodos de algum estrangulamento do grande embarcadouro lisboeta<sup>10</sup>, estipulam a tornada dos navios de açúcar ao Porto ou a Viana, e recusam o retorno a Lisboa, “por serem [aqueles portos] partes onde melhor se pode tudo negociar e fazer o que for necessário”<sup>11</sup>. E há, mesmo, mestres processados por não cumprirem essas ordens. Por outro lado, armadores do Porto distribuem a actividade dos seus navios entre esses ancoradouros. Alguns, importantes, como o Balio de Leça, Frei Luís Álvares de Távora, chegam a ter em Viana, em permanência, barcos com tripulações mistas, comandados por oficiais de marinha vianenses. Por exemplo, o galeão *S. João Baptista*, capitaneado, em 1598, por Manuel Rodrigues Gago, mestre, morador naquela vila<sup>12</sup>. De Viana, entram também pela barra do Douro, no último quartel do século XVI, carregamentos de mercadorias francesas ali alijados por navios bretões e normandos. Além disso, os estaleiros portuenses parecem fornecer grande parcela do contingente naval vianense com encomendas regulares de embarcações de distintos modelos. O grande número de mareantes de Viana a declarar apetrechos navais na alfândega do Porto assim o demonstra. Há ainda a notar um estreito contacto entre os dois centros marítimos em termos de política de saúde naval, ilustrado por uma troca de correspondência constante dando conta da situação vivida nos fundeadouros que as suas frotas visitavam. Finalmente, refira-se que o Porto e Viana se constituíram, também, como dos principais pólos de saída de emigrantes para o Atlântico Sul. Em 1597 foi contratado com “Duarte Fernando”, alemão, mestre da urca *Leão Dourado*, a passagem gratuita de 50 moradores das duas terras para o Brasil<sup>13</sup>. Deste modo, como se pode depreender pelo exposto, há aqui matéria de extrema importância, que interessa explorar cuidadosamente.

O movimento marítimo acrescido desde finais da Idade Média exigia mais do que soluções rudimentares. As obras implementadas desde então resultaram na organização do espaço portuário e no seu apetrechamento em estruturas destinadas a facilitar o despacho das embarcações.

As mais visíveis consistiram na construção de cais, linguetas e marachões.

As primitivas estacadas de madeira junto à margem foram dando lugar a estruturas mais sólidas, em pedra. Deste modo, o porto deixou de acolher apenas pequenos navios comerciais e modestas embarcações de pesca (que, de resto, continuaram a preencher a paisagem junto aos muros da vila), para passar a receber naves de maior calado. O “cais novo” foi edificado em meados do século XV – coincidindo cronologicamente com idêntica obra na cidade do Porto<sup>14</sup>. Como este, era feito em pedra aparelhada, em plataformas paralelas à margem e estava dotado de várias linguetas, perpendiculares ao eixo do rio, ideais para aceder aos navios que, pelo seu porte, não podiam fundear perto das margens arenosas, e mais facilmente aceder aos batéis que se encarregavam da carga e descarga dos navios fundeados nas ribeiras.

<sup>10</sup> Ou por outras razões, não menos importantes, como o bom despacho aduaneiro ou a possibilidade de mais facilmente contornarem a vigilância fiscal.

<sup>11</sup> ADP – *PoI*º, 3ª série, liv. 76, fls. 82-85v; frete do navio *Corpo Santo*, de Massarelos, para o Brasil: nele ia um feitor de mercadores assim instruído quanto à expedição das mercadorias.

<sup>12</sup> ADP – *PoI*º, 3ª série, liv. 115, fl. 115v-117v.

<sup>13</sup> AHMP – *Registo Geral*, liv. 1, fls. 44v-45.

<sup>14</sup> Sobre a edificação do cais do Porto ver BARROS, 2003.

Com o núcleo central em construção em 1439, as obras prosseguiram até ao último quartel da centúria. Foram suportadas por uma finta e pela cedência de direitos fiscais, como os resíduos das sisas; além disso, cobraram-se impostos extraordinários (2 reais/tonelada) sobre as naves que demandavam o porto. Era, como foi dito, a forma tradicional de custear estes empreendimentos.

Como seria de esperar, ainda muito estava para vir. Nas duas centúrias seguintes o poder local e os enviados régios foram confrontados com a urgência de sucessivos trabalhos de manutenção e de prolongamento (para uma e outra margem) destes paredões que, entretanto, foram ganhando funcionalidade específica<sup>15</sup>.

Além do lançamento, orçamentação e execução de obras de engenharia portuária, a Câmara vianense preocupou-se em facilitar o trânsito marítimo pela barra. Difícil e perigosa, com correntes incertas, baixios e penedos, lembrando a barra do Porto e as embocaduras de outros rios portugueses, sentiu-se a premência de a sinalizar, demarcando um corredor navegável. No ano de 1531 a edilidade reservou 14 mil reais retirados da imposição “pera se fazer sinal há emtrada da barra pera naom se perderem os navyos”. A Álvaro Mendes, pedreiro, foi pedido “que elle faça hi sinall e marca, da sorte e feyção que he o sinall de Santa Marya da Vynha de largura e altura, e com hũa fresta pra nella poderẽ por hũa lampada, diguo, hũa lamterna”. Em 1548 foram levantados outros dois sinais: “que se façam doys synais ha emtrada da barra, nos lugares mays convenyentes, pera que os navios se guiassem [...] de pedra, grandes e cayados”, cuja manutenção ficaria doravante a cargo da confraria do Nome de Jesus dos Mareantes. Outras obras na barra, como a colocação de postes e mastros para auxiliar as manobras, estão documentadas em 1552, 1566, 1567 e em 1604. Por esta época, no monte de Santa Luzia ardia um farol<sup>16</sup>.



Gravura 1 - Ermida e farol de Sta. Luzia

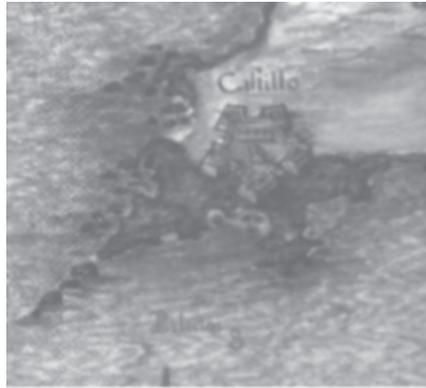
Tudo para servir um trânsito que sabemos ser intenso. Que gerava riqueza. Que engendrava cobiça. Associada à navegação comercial temos a actividade de corsários e piratas. A sua presença fez-se notar com vigor desde o século XV. Bretões e britânicos foram os primeiros a causar estragos. Mas, no geral, quem andava no mar, tinha oportunidade de vestir a pele de agressor. Por entre ataques, represálias e tomadias, o problema foi sucessivamente debatido em cortes, em

<sup>15</sup> Exemplo: “lingueta/cais da sardinha”, como é chamada em 1638, situada a poente da Alfândega, junto dos trabalhos que acompanharemos adiante.

<sup>16</sup> MOREIRA, 1984: 21-22.

correspondência trocada com os reis, e discutido pelos mareantes de cada povoação litorânea. Com o falhanço do projecto de organização de armadas de guarda costas, os homens do mar tomaram a seu cargo o essencial das iniciativas defensivas imediatas. A liderar as represálias e a perceber as vantagens da utilização de navios de pequena tonelagem, mais versáteis, de maior mobilidade e capacidade de manobra, para evitar (leia-se: fugir) aos corsários.

No século XVI o problema agravou-se. Com as “guerras globais” que flagelaram a Europa e fizeram do Atlântico um teatro de guerra continuada, foi preciso erguer estruturas fixas, modernas, capazes de suportar os impactos da artilharia dos navios ofensores. Desde 1566, Vasco Lourenço de Barbuda, fidalgo da casa real, encontrava-se em Viana para dirigir as obras da fortaleza de Santa Catarina, empreitada que prosseguiu até ao final do século e que se enquadra na conjuntura defensiva aprovada pela Coroa para dotar a costa portuguesa de fortes modernos, de “traça italiana”<sup>17</sup>.



Gravura 2 - Fortaleza da barra

Por sua vez, o despacho das embarcações que demandavam este ancoradouro incumbia aos serviços alfandegários. Tal como no Porto, e em contexto análogo de preocupação do poder central na organização geral das alfândegas<sup>18</sup>, a aduana de Viana terá sido criada por resolução joanina de 1402. Para superintendência do movimento marítimo, carga e descarga, bem como cobrança de direitos, foi levantado um edifício com os seus “armazéns, currais, cabanas e repartições fiscais” e no qual servia um juiz, almoxarife, alguns escrivães, guardas e outro pessoal auxiliar<sup>19</sup>. Localizava-se no topo poente da Praça do Cais. Do “Cais da Alfândega”. Aquele que o documento que em seguida se publica trata.

<sup>17</sup> Este fenómeno de construção de fortalezas modernas foi despoletado pelo violento (e psicologicamente marcante) ataque de Bertrand de Moluc ao Funchal neste mesmo ano. Sobre este assunto ver BARROCA, 2001. Por outro lado, trata-se de um processo que se viveu um pouco por toda a Península Ibérica e suas regiões marítimas. Ver REQUENA AMORAGA, 1997; sobre a introdução da “traça italiana” na logística militar europeia, ver PARKER, 2002.

<sup>18</sup> E em parte resultante de uma nova fase de relacionamento entre o Trono e o Altar, inaugurada por D. João I e os seus conselheiros.

<sup>19</sup> MOREIRA, 1984: 22.

#### 4. A construção do Cais da Alfândega

O espaço portuário de Viana foi objecto de sucessivos melhoramentos, numa e noutra margem, desde inícios do século XVII. Logo em 1609 decidiu-se que o cais de S. Lourenço, na margem esquerda do Lima, devia receber benfeitorias ficando com 15 palmos de largo. Em 1638 a Câmara voltou ao assunto, dando a entender que a obra pouco havia progredido, embora já parte dela estivesse em pé, junto da ermida de Nossa Senhora da Areia como se pode ver na gravura de Pedro Teixeira (de 1634).



Gravura 3 - Cais-marachão de São Lourenço

Discutia-se então “[...] adonde se avia de principiar a obra do cais de Sam Lourenço e disseram que a obra viesse correndo do principio donde se recomeçou o cais ate Sam Lourenço e que se fizesse hum desembarcadouro pera as pessoas desembarcarem em acomodidade”. De acordo com Fernandes Moreira, “volvidos cinco anos, a obra estava em edificação, sob as ordens do mestre-pedreiro de nome Inácio Dias” a quem a edilidade pedia celeridade na conclusão dos trabalhos<sup>20</sup>.

Não era a primeira vez que a Câmara entregava uma empreitada portuária a este artista. Nem esse paredão era para ele desconhecido. Anos antes fora encarregado da construção do Cais da Alfândega, cujo desenrolar até agora se ignorava, e durante o qual houve que fazer uma intervenção em S. Lourenço.

Graças a um documento guardado no arquivo particular da Quinta da Pacheca, localizada no Douro, em Cambres, ficamos a conhecer alguns pormenores sobre aqueles trabalhos. Principalmente sobre o Cais da Alfândega, empresa decisiva para o desenvolvimento do porto de Viana.

No dia 7 de Junho de 1633, já com o fim dos trabalhos à vista, o corregedor da comarca Sebastião Pereira Barbosa<sup>21</sup> determinou que se fizesse auto de medição do “lanço do quais da Alfandega”. Era uma diligência habitual. Destinava-se a avaliar a dimensão do que fora feito para efeitos de dação ao empreiteiro. Seguiu-se-lhe a apresentação detalhada da contabilidade da obra.

<sup>20</sup> MOREIRA, 1984: 17-18.

<sup>21</sup> “Com alçada por Sua Magestade”.

Também como de costume, as partes interessadas escolhiam especialistas nos quais “se louvavam”, os quais davam o seu parecer sobre o assunto. Neste caso concreto Inácio Dias designou António de Castro (“Crasto”) “pedreiro e mestre-de-obras de Santo Estevam” que, curiosamente, em 1647 faria “hum cays no rio Lima de fronte do Mosteyro de Sam Bento das relegiosas”<sup>22</sup>. Por seu lado, a Câmara, através de Domingos Rodrigues Falcão, procurador, convocava João Fernandes, “aparelhador das obras dos Frades Cruzes do mosteiro que fazem nesta villa”, fornecendo-nos, assim, o documento, mais uma informação preciosa para a história do património de Viana.

A vistoria “das braças” fez-se de imediato, sendo lavrado auto no dia seguinte<sup>23</sup>. Por ele sabemos que “por fora da obra limpa” o cais teria 14,5 braças, tantas quantas tinha na parte de dentro. Informação cedida por Gonçalo Maciel, assistente aos trabalhos por provisão do rei, visto o acesso estar impedido: “por estar entelhada elles a nam podiam medir pella banda de dentro”. A estas 29 braças juntavam-se as 92 do sítio “onde quadravam a obra”: 15 palmos de largo e 25 de alto. Mais 63 até à lingueta (21 palmos de alto e de largo). Em síntese: um total de 184 braças de cais. Como cada uma delas montava em 6 mil reais, o custo total do contrato elevou-se a 1 conto e 104 mil reais.

No dia 11 de Junho de 1633, a obra foi complementada com a reforma da totalidade das linguetas, “com pedras grandes”, tarefa que ficou a cargo de Pedro Lopes e pela qual cobrou 70 mil reais.

Pedro Teixeira Albernaz, que já viu concluído o cais, representou-o desta forma na sua *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos*<sup>24</sup>:



Gravura 4 - O cais da Alfândega

Como se pode constatar, trata-se de uma estrutura complexa, extensa e organizada, particularmente com a regularização da margem, dotada de molhes bem visíveis na gravura, e o paredão do cais, em L, apto a acolher navios de diferente lotação. Em seguida reportam-se as contas detalhadas da sua construção, apontando-se a cronologia das mesmas: entre 5 de Agosto de 1631<sup>25</sup> e 3 de Junho de 1633<sup>26</sup>. A parte de leão do orçamento foi suportada pela importação

<sup>22</sup> MOREIRA, 1984: 18.

<sup>23</sup> Para todas as informações seguintes ver o documento publicado em apêndice.

<sup>24</sup> FELIPE PEREDA; FERNANDO MARÍAS, 2002.

<sup>25</sup> O Verão era sempre preferido para a realização destes trabalhos. O rio trazia menos caudal e assim podia-se avançar mais os paredões; também facilitava o labor dos homens.

<sup>26</sup> Obra do cais. Como se viu os trabalhos prolongaram-se para além de 11 desse mês.

de açúcar, provando a importância que esse comércio tinha nesta terra: a receita obtida nas “maiorias das caixas de açúcar” aproximou-se do conto de reais.

A partir desta folha de receitas e despesas obtemos informes curiosos sobre o desenvolvimento das obras, materiais empregados, transporte dos mesmos e algumas soluções técnicas adoptadas. Neste último aspecto destaca-se a importância atribuída aos pilares para amarração dos navios (que poderiam ser colocados nas plataformas edificadas ou enterrados na areia, no rio, às linguetas e à estacaria para as fundações do cais. Estacaria de pinho, cuja proveniência não se indica mas que, como pensa Fernandes Moreira, deveria ser importada da Flandres. As fundações em estacaria de madeira eram recurso vulgarmente utilizado nos trabalhos marítimos e portuários e resultavam do estudo da mecânica dos solos, corte de correntes e resistência dos materiais. Tal uso deve-se, em primeiro lugar, “às técnicas e processos construtivos que existiam na época, bastante limitados em relação aos actuais. Por outro lado, as fundações por estacaria implicam processos pouco dispendiosos e de aplicação relativamente simples. Por último, permitem vencer profundidades consideráveis, até encontrar solo de fundação suficientemente resistente”<sup>27</sup>. Exactamente como este documento justifica a sua utilização quando alude à intervenção na banda esquerda: “do cais que se fes em São Lourenço na pedraria e nas madeiras e estacada de pinho *em que fundou o dito cais por ser agua e areá*”.

Esta derradeira parcela fala-nos ainda dos oficiais, pedreiros, carpinteiros e serviçais que andaram na obra, no transporte de madeiras e pedras em barcas para um e outro lado do rio, em suma, na azáfama característica deste tipo de empreendimentos. E, a assinar o documento, surge o nome de um dos principais interessados na boa execução da obra: Pedro Nunes, piloto de navios.



Gravura 5 - Elementos portuários de referência (Pedro Teixeira, 1634)

<sup>27</sup> Sobre este assunto ver: BURLAND; BURBIDGE, 1985: 1325-1381; LEONARDS, 1968; MARTINS, 1977; MINEIRO, 1978. Agradeço ao Eng<sup>o</sup> Ricardo Magalhães estas indicações.

## 5. Conclusão

A história portuária tem vindo a assumir-se como um capítulo incontornável da história marítima e, de certa maneira, como factor de revitalização dos estudos urbanos.

Numa fase de afirmação dos Estados Modernos, os portos emergiram como elementos fundamentais de um plano de expansão delineado em razão de empresas militares, e do reconhecimento da importância alcançada pelo comércio marítimo internacional. Estruturas rudimentares na Idade Média, os equipamentos portuários da Época Moderna atingiram dimensões e sofisticação adequadas às funções que desempenhavam. Intimamente ligado ao mundo atlântico, o complexo de portos do Noroeste português adequou-se aos negócios que os seus agentes desenvolveram. Entre Viana, entreposto fundamental do tráfico brasileiro, e o Porto, “última” cidade do Norte da Europa, estabeleceu-se uma profunda complementaridade, bem expressa no volume de transacções realizadas entre os dois portos e na coincidência cronológica e material de algumas iniciativas lançadas em cada um deles.

O movimento intenso de navios que transpunham a barra vianense estimulou uma política de melhoramentos materiais que aqui foi acompanhada, com particular destaque para as diligências efectuadas na edificação do Cais da Alfândega, obra cujas contas estão, desde agora, à disposição de todos os investigadores.

### Apêndice documental

1633. Junho, 07. Viana da Foz do Lima (actual Viana do Castelo) – *Auto de medição do Cais da Alfândega da vila de Viana e relatório e contas da mesma empreitada.*

Arquivo Particular.

Auto da mediçam que se fes no lanço do Quais da Alfandegua desta villa

Aos sete dias do mes de Junho de mil e seiscentos e trinta e tres anos na villa de Barcellos *digo* de Vianna Foz do Lima nas pouzadas donde estava o Lecenceado<sup>28</sup> [Sebastião] Pereira Barbosa corregedor desta comarca com<sup>29</sup> alsada por Sua Magestade etc. pareseram perante elle *convém a saber*: Domingos Rodrigues Falcam procurador do conselho e camara desta villa e por elle foi dito se louvava em Joam Fernandes aparelhador das obras dos Frades Cruzes do mosteiro que fazem nesta villa pera por sua parte fazer a mediçam da obra do lanço do cais que se fes junto da<sup>30</sup> Alfandegua desta villa que fes Inassio Dias mestre de obras a quem foi rematado E por estar presente o dito Inassio Dias foi dito se louvava por sua parte hem Antoneo de Crasto pedreiro e mestre de obras do conselho de Santo Estevam e por elles anbos estarem presentes elle corregedor lhes deu juramento dos Santos Evangelhos em que elles pozeram has maos so' cargo do coal lhes mandou e encarregou que elles bem e verdadeiramente fizesem clara e destinta

<sup>28</sup> Emenda esta palavra sobre a palavra “dicto”.

<sup>29</sup> Emendada esta palavra.

<sup>30</sup> Emendada esta palavra.

mediçam das brassas que se montarem na obra do lanso do dito quais pera por ella se saber ao serto a coantas fas e se aver de pagar ao empreiteiro Inasio Dias e elles avendo jurado o prometerão fazer e de todo

[fl. 1v]

mandou elle corregedor fazer este termo de louvamento e juramento de louvador que com elles assinou os coais daram sua declarasam da mediçam. Sebastiam<sup>31</sup> Pinto Barbosa escrivam o escrevi.

[assinaturas:] Sebastião Pinto Barboza, Inacio Dias, Antonio de Crasto, Domingos Rodriguez Falcão. [um sinal:] de Joam † Fernandez.

#### Declaração dos louvados

Aos oito dias do mes de Junho de mil e seiscentos e trinta e tres anos nesta notavel villa de Viana Foz do Lima nas pouzadas donde estava o Lesenseado Sebastiam Pereira Barbosa coregedor com alsada nesta comarca da dita villa com alsada<sup>32</sup> por Sua Magestade he perante elle paresseram os louvados João Fernandes e Antoneo de Crasto declarados no termo atras e por elles foi dito que elles ontem foram fazer a mediçam das brassas do lanso do cais feito estando ha hisso presentes eu escrivam e o juiz Joam Jacome do Laguo e Manoel Pereira Barbosa<sup>33</sup> vreador e Domingos Rodrigues Falcam procurador do conselho, e assim o dito Inassio Dias pedreiro e que elles louvador [*sic*]

[fl. 2]

hacharão as brassas seguintes pella declaração que se segue.

*Item* declararão elles louvados que tinha esta obra lansando contas as alturas e larguras que hiam por fora da obra limpa que seria quatorze brassas e mea e que outras tantas fiquara tendo da parte de dentro conforme lhas declarara Gonsallo Masiel que correra na assistencia desta obra per provizam de Sua Magestade por que por estar entelhada elles a nam podiam medir pella banda de dentro e assim ficaram sendo vinte e nove brassas\_\_\_\_\_ 29

*Item* e que acharão pella medida donde quadravam a obra a quinze palmos de larguo e vinte e sinco de alto<sup>34</sup> se montaram noventa e duas brassas\_\_\_\_\_ 92

*Item* que acharam que dessa marca donde quadravam os quinze palmos de larguo e vinte e sinco d'alto ate lingoeta que heram vinte e hum palmo[s] de alto e de larguo des he montavam sessenta e tres brassas\_\_\_\_\_ 63

\_\_\_\_\_ 184

monta dinheiros a<sup>35</sup> 6R

a brassa

1104 R 000

<sup>31</sup> Emendado este nome.

<sup>32</sup> Emendada esta palavra.

<sup>33</sup> Emendado este nome.

<sup>34</sup> Emendada esta palavra.

<sup>35</sup> Emendada esta palavra.

E assim montarão ao todo sento e oitenta e coatro brassas e esta era sua treminaçam e declaraçam a quall elles fizeram como entenderam debaxo do juramento dos Santos Evangelhos que elle corregedor lhes dera e de todo

[fl. 2v]

mandou fazer este termo que escreve com elles Sebastiam Pereira Barbosa o escrevi.

[um sinal:] de † Joam Fernandes.

[assinatura:] Antonio de Crasto.

[fl. 3]

Lansos das Lingoetas

a 11 Junho

– 633 –

*Item* lansou Pedro Lopes no conserto e reformasão das lingoetas todas desta villa com pedras grandes e como se requere setenta mill reais.

[assinatura:] Pero Lopes.

[fl. 4]<sup>36</sup>

Recupilação de conta de que se fas receita  
do que se tem dado per'as obras do cais de  
5 d'Agosto do ano de 631<sup>37</sup> te<sup>37</sup> 3 dias de Junho<sup>38</sup>  
do anno de 633

*Item* imprestou o dereito da maioria do pezo das caixas do assucre novesentos e sincoenta e hum mil setesentos e e oitenta réis \_\_\_\_\_ 951 R 780

*Item* quatrocentos mil réis com que os moradores desta villa de Vianna contreboirão o anno de 632 \_\_\_\_\_ 400 R 000

*Item* sem mil réis que herão qua hidios dos ditos 400 R que se lançaram o anno prezente de 633 \_\_\_\_\_ 100 R 000

\_\_\_\_\_ 1451 R 780

Hassim somão estas tres adisões hum conto quatrocentos e sincoenta e hum mil setesentos e oitenta réis

Dos coais se fezerão as despezas seguintes

Despesas

<sup>36</sup> Fl. 3v em branco.

<sup>37</sup> Riscado: "outro tal".

<sup>38</sup> Riscado: "da".

*Item* despendeose no quais que se fes defronte d'Alfandegua hum conto sento e quatro mil réis que tantos se montaram em<sup>39</sup> sento e oitenta e coatro brassas de comprimento e de alto e de larguo \_\_\_\_\_ 1104 R 000

[fl. 4v]

1104 R 000

*Item* despendeose mais em huns pilares que nelle se puzerão per'as amarras dos navios e escada de madeiras, e offeciais que haquí arcaram a pedra dentro pera o dezemtupir e ficar melhor per'as embar[ca]ções como consta dos roles de despezas que fes o procurador do concelho Domingos Rodriguez Fallcão vinte e dous mil novessentos e sesenta réis \_\_\_\_\_ 22 R 960

*Item* fes de custo a lingoeta que se fes na ponta do dito cais conforme avaliaçam que se fes per offissiais em quem as partes se louvaram sento e setenta e dous mil réis a qual se nam deu a braças nem per arremataçam por nam ser obra pera isso \_\_\_\_\_ 172 R 000

*Item* fes se de guasto na ponta do cais que se fes em São Lourenço <na pedraria> e nas <madeiras e estacada de pinho><sup>40</sup> em que fundou o dito cais por ser <agua e area><sup>41</sup> e jornais dos offessiais de carpintaria e pedraria que andaram nesta obra, e das barcas que trouxeram pedra do cais d'alem pera o desta villa como se ve dos roles de despezas do mestre Inassio Dias e do procurador do concelho sento e setenta e coatro mil seis sentos e vinte e tres [réis] \_\_\_\_\_ 174 R 623

faz tudo soma de

1473 R 583

Os coais computados com os hum conto  
quatro sentos e sincoenta e hum mil  
setesentos corenta réis fica avendo mais despeza

[fl. 5]

vinte e hum mil oitosentos e tres réis

21 R 803

[fl. 6v]<sup>42</sup>

Medição do cais que se fez junto a Alfandega

Pero Nunes<sup>43</sup> piloto  
e Luis do Couto

<sup>39</sup> Riscada uma palavra ilegível.

<sup>40</sup> Riscadas várias palavras, entrelinhadas ou não (uma ou duas ilegíveis): "estacadas de pinho", "de pinos e madeiras", "e pedraria".

<sup>41</sup> Entrelinhado "agua e area" e riscado "area e agua".

<sup>42</sup> Fólios 5v e 6 em branco. O que se segue trata-se de uma anotação nas costas da folha. Como se de um processo se tratasse.

<sup>43</sup> Emendado este nome. Segue-se uma palavra ilegível, riscada.

## BIBLIOGRAFIA

- ALFONSO MOLA, Marina; MARTÍNEZ SHAW, Carlos, 2004 – *Maritime Historiography in Ancien Régime Mediterranean Spain*. “Research in Maritime History” (St. John’s Newfoundland), nº 28.
- BARROCA, Mário, 2001 – *As fortificações do litoral portuense*. Lisboa, Edições Inapa.
- BARROS, Amândio, 2003 – *Organização portuária na cidade do Porto nos séculos XV e XVI. O espaço e o cais*, comunicação apresentada ao XXIII encontro da Associação de História Económica e Social, Coimbra, Faculdade de Economia, dias 7 e 8 de Novembro.
- BURLAND, J. B.; BURBIDGE, M. C., 1985 – “Settlement of foundations on sand and gravel”, in *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, Part 1, December.
- DORIA, Giorgio; PIERGIOVANNI, Paola Massa (edits.), 1988 – *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, col. “Atti della società Ligure di Storia Patria”, nova série, vol. XXVIII, fasc. I. Génova, Società Ligure di Storia Patria.
- FELIPE PEREDA; FERNANDO MARIÁS (editores), 2002 – *El Atlas del Rey Planeta. La “Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos” de Pedro Texeira (1634)*. Hondarribia, Editorial Nerea.
- GATTI, Luciana, 1990 – *L’Arsenale e le galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova tra medioevo ed età moderna*, parte prima, in “Quaderni” del Centro di studio sulla storia della tecnica, nº 16.
- GATTI, Luciana, 1999 – *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*. Génova, Brigati Glauco.
- GLETE, Jan, 2002 – *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660*. Londres e Nova Iorque, Routledge.
- GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio, 1994 – Introdução ao catálogo *Puertos españoles en la Historia*, exposição integrada no âmbito da Exposição Portuária Internacional, *Portuaria '94* e no 28º Congresso Internacional de Navegação da AIPCN-PIANC. Madrid, CEHOPU/CEDEX.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín, 1996 – *El sistema portuario español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación*, in *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX), Actas do colóquio internacional* El sistema portuario Español, Agustín Guimerá Ravina y Dolores Romero (editores). Madrid, Ente Publico Puertos del Estado/CEDEX/CEHOPU/CSIC, p. 125-141.
- LEONARDS, G. A., 1968 – *Les Fondations*. Paris, Dunod.
- MARTINS, J. B., 1977 – *Curso de Fundações*. Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.
- MINEIRO, A. J. C., 1978 – *Mecânica dos Solos e Fundações*. Lisboa, Universidade Nova de Lisboa.
- MOREIRA, Manuel António Fernandes, 1984 – *O porto de Viana do Castelo na época dos Descobrimentos*. Viana do Castelo, Câmara Municipal.
- PARKER, Geoffrey, 2002 – *La revolución militar. Innovación militar y apogeo del Occidente, 1500-1800*. Madrid, Alianza Editorial (1ª edição em língua inglesa, 1988).
- PIERGIOVANNI, Paola Massa, 1988 (ver DORIA, Giorgio).
- REQUENA AMORAGA, Francisco, 1997 – *La defensa de las costas valencianas en la época de los Austrias*. Alicante, Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert»/Generalitat Valenciana, Conselleria de Cultura, Educació i Ciència.
- SOUSA, Frei Luís de, 1946 – *Vida de Dom Frei Bartolomeu dos Mártires*. Volume I, Lisboa, Livraria Sá da Costa.