

Inês Amorim¹

Recursos e infra-estruturas portuárias – gestão e funcionalidade de um porto: Aveiro (1756 – 1857)

R E S U M O

No contexto da economia marítima, os portos surgem como infra-estruturas físicas essenciais à dinamização das relações hinterland/foreland. Uma perspectiva de análise poderá ser a de avaliar como as políticas portuárias (gestão, investimento – local, regional ou central) serviram a drenagem de mercadorias da terra para o mar e vice-versa.

Esta questão pode tornar-se tanto mais pertinente quanto se está perante um porto – Aveiro –, na costa do Noroeste português, que sofreu oscilações na sua fixação, afastando-se dos centros urbanos (cidade com porto, diferente de cidade situada dentro de um porto) o que nos poderá levar a reflectir, de finais de XVIII a meados de XIX, sobre a existência de políticas de gestão adequadas à sua construção e consolidação.

I PARTE

A procura de uma eficiência logística – os traços documentais

1. Introdução – o tríptico portuário

Se o que confere sentido, basicamente, a um porto é a existência de clientes, barcos, e mercadorias, dever-se-á ter, ainda, em consideração o perímetro marítimo de gestão (autoridade portuária, câmara de comércio, assembleia municipal ou outras instituições), com o poder de decisão e o direito de receber o valor dos serviços. Aquele perímetro poderá variar ao longo do tempo, alargar-se ou alterar a sua natureza se os estuários se estendem por múltiplos canais que asseguram as ligações ao mar (Orléans, Rouen, Londres, Hamburgo, Roterdão)².

Este “tríptico portuário” (*hinterland/foreland* e perímetro) explica, na diacronia, a afirmação de grandes praças portuárias, como Amesterdão, Londres, Rouen, Nantes, Bordéus, Cádiz, Lisboa, etc., ao captarem dois tipos de mercadorias: as originárias do *hinterland* de outros portos europeus, e as que provêm do tráfico colonial, numa procura do equilíbrio frente às opções de comunicação – vias terrestres, vias marítimas e fluviais - e serviços³. Percebe-se, assim, que a história dos

¹ Universidade do Porto, Instituto de História Moderna. iamorim@letras.up.pt. Projecto SAL(H)INA FCT - POCI/HAR/56381/2004. Este texto decorre de vários percursos de investigação. Remete-se ainda para o estudo, recentemente editado, Amorim 2008.

² Vigarié 1979: 83.

³ Heers 1965: 3; Mollat 1962; Mollat 1972-74: 7.

portos é mais do que a das suas instalações físicas e materiais, porque se conjuga com os interesses dos proprietários dos barcos e das mercadores, dos homens de negócio, com as pressões político-sociais locais, regionais e/ou estatais, que condicionam o jogo da concorrência, contribuindo para uma evolução da hierarquização funcional dos portos⁴.

Neste percurso historiográfico e conceptual sobre a função e afirmação de um porto, de qualquer porto, terá pertinência a seguinte questão: quem tem a iniciativa de eleger e fixar um porto nas rotas marítimas? É a construção de um porto que fomenta a economia ou é a economia que o impõe? Será mesmo a evolução económica que impulsiona a mudança ou é uma cultura do poder, a exigência de ordenamento e de mundialização científica que a conduz e a pode, ou não, fomentar⁵?

As respostas não são uniformes. A historiografia apresenta vários exemplos acerca do desinteresse de muitos negociantes nos investimentos infraestruturais, realizados pelos governos, porque traziam, com frequência, défices, quer nos orçamentos municipais, quer nas bolsas de comércio⁶. Nuns casos, foram os próprios homens de negócio a comandarem o processo, como aconteceu em Barcelona⁷. Noutros, a modernização não trouxe qualquer ganho, sendo mesmo uma perda de fundos, quando as exigências de armazenamento e a natureza das mercadorias se alteraram⁸, mas mantinham um carácter apelativo e concorrencial, como aconteceu com as London Docks⁹. Noutros ainda, o financiamento das exigentes e contínuas obras do porto oscilou entre uma obrigação fiscal e uma doação espiritual, como aconteceu com o porto de Génova, ao prever-se uma percentagem obrigatória (um décimo), voluntária, em cada legado testamentário para as obras de abertura do porto e construção do molhe (século XIII)¹⁰.

É bem verdade que hoje se fala de uma nova organização portuária mundial. As mudanças são contabilizáveis, desde meados de XIX, não só porque os meios de transporte de alteraram, pela introdução do vapor e do caminho-de-ferro, mas também porque a independência de colónias obrigou a um reordenamento da distribuição das mercadorias. As duas guerras mundiais interferiram na hierarquia produtiva e nos jogos de oferta e dos mercados consumidores, ao ponto de se medir a eficiência portuária pela adopção de automatização e a redução da panóplia de profissionais de um porto¹¹. Trata-se, assim, de uma história de longa duração, hoje objecto de reflexão, tanto mais que a Europa se interroga, no seu mais recente documento “O Livro Verde dos Mares” (2006), acerca do papel das novas indústrias do mar e dos seus suportes infraestruturais, promovendo debates acerca da responsabilidade das administrações portuárias, sejam elas privadas ou públicas, no modo como poderão enfrentar as mudanças, como enfrentar a concorrência e tornar um porto atractivo, sem descuidar os aspectos que parecem surgir, como novas aportações: a relação entre desenvolvimento, ambiente e eficiência logística¹².

⁴ Jarvis, 1998.

⁵ Reguera Rodríguez 1993: 7-10.

⁶ Reguera Rodríguez 1993: 7-10.

⁷ Martínez Shaw 1988.

⁸ Jackson 2001: 5; Jackson 1996: 79.

⁹ Palmer 1988.

¹⁰ Balard, Massa 1988: 406 e 412

¹¹ Jackson 2007: 27.

¹² Verhoeven, 2006: 38.

2. Objectivos e fontes de informação: a análise de um processo de gestão do litoral

Parece-nos que o estudo de um porto é, verdadeiramente, o estudo de um processo de gestão do litoral, pelo homem, no sentido de uma verdadeira história da paisagem e da relação biunívoca do homem sobre o meio e das alterações que este produz sobre o homem. História do ambiente se acentuarmos a perspectiva do estudo, no passado, das condições naturais e culturais que agem e reagem sobre e com o homem¹³.

Qual poderá ser, então, o significado do porto de Aveiro no conjunto dos portos portugueses e europeus? Até que ponto será legítimo “usar” um estudo de caso na avaliação dos processos de afirmação e construção dos portos? “Arqueologia de um porto”¹⁴ é a expressão que traduz o conceito da necessidade em sondar as sucessivas camadas construtivas, formativas e funcionais de um porto, seja ele qual for. Assim, ultrapassando uma leitura estrita do porto de Aveiro, ele insere-se não só no modelo geral de gestão e construção portuárias, como no estudo da evolução do litoral, da articulação rio/mar¹⁵, que nos coloca, de momento, perante dois níveis de observação:

- a construção histórica desta relação, em torno de imagens deste espaço, do seu “sítio”, da sua relação com o mar, com a avaliação da construção do complexo geo-morfológico determinante no esforço de aproximação do *hinterland* ao mundo e o desenho do porto – entre o espaço imaginado e o executado, em que os “engenheiros” no seu sentido mais lato (desde os militares aos civis) se envolvem na fixação e consolidação do porto e do recinto portuário;

- na segunda perspectiva, a avaliação dos actores institucionais na gestão do porto (os poderes que se geraram ao longo do tempo e as respectivas tutelas, tendo em conta um ambiente político - económico), em que a correcção das assimetrias exigiria as intervenções infraestruturais, não ignorando a legislação justificativa dos modelos de gestão que se idealizaram e concretizaram (ou não).

Em suma, a história do porto de Aveiro, deverá ser vista, tal como acontece em outros casos, como um sistema de relações, político-administrativas, articuladoras de interesses e poderes locais com os globais. Um jogo de escalas, tornando-se num observatório de longa duração¹⁶: um observatório geo-morfológico e da evolução da paisagem, um observatório tecnológico e das decisões de intervenção, um observatório social e dos comportamentos plurais perante as expectativas económicas, o que alimenta o porto e aquilo que ele fomenta.

Assim, a nossa opção centrar-se-á na análise dos agentes de gestão institucional do porto de Aveiro e de que forma eles agem, entre tutelas e decisões administrativas, tendo em conta um ambiente que procura reagir às provocações geo-morfológicas. Esta observação far-se-á entre a institucionalização da Superintendência das Obras da Barra de Aveiro, em 1755, e o seu terminus em 1857.

A evolução destas interações, entre cidade, Estado, economia, engenharia, criou expectativas de remodelação das frentes de água e das bordas marítimas, e originou um percurso discursivo

¹³ Delort 1993: 5-8.

¹⁴ Jackson 1972; 1983.

¹⁵ Vauthier-Vézier 2007: 7-12.

¹⁶ Corbin; Richard 2004; Derex 2002 : 15-20.

que se traduz numa multiplicidade de fontes históricas, que remontam, pelo menos, no caso vertente, ao século XVIII, produzidas pela tutela administrativa do porto, fosse qual fosse a sua natureza, ao longo do tempo, e que acabou por se gravar na diversidade documental, ainda hoje retida no arquivo da actual instituição gestora do Porto de Aveiro¹⁷.

A contínua insistência na recuperação da barra e porto de Aveiro está bem documentada no *I Livro da Superintendência*, que faz parte do Arquivo Histórico do Porto de Aveiro, precioso registo do fluxo de comunicação entre a administração central e a Superintendência (engenheiros e superintendentes), ao longo das cerca das quase 280 folhas. Se, por Aveiro, passaram sucessivos técnicos, porque entendidos no desenho e aferição dos lugares de fixação e abertura da barra, sabemos-lo, em grande medida, graças àquele livro, tal espinha dorsal, articuladora de muitos outros documentos, complementares à compreensão desse período, depositados quer nos Arquivos centrais (do Ministério das Obras Públicas, da Marinha, da Torre do Tombo), quer locais (o Arquivo Municipal de Aveiro). O núcleo documental correspondente à Superintendência da Barra (1755-1857) não é vasto, mas é precioso. Parte da documentação ter-se-á extraviado, por razões que, de momento, desconhecemos. A datação dos livros existentes não é sucessiva e, alguns, estão incompletos. Luís Gomes de Carvalho, um dos engenheiros militares que trabalhou na abertura da barra e fixação do porto, em 1808, referia-se à falta de documentação que lhe seria útil, dadas as sucessivas deslocações que realizou, levando consigo parte dela, sobretudo quando foi chamado ao exército, no âmbito das Invasões Francesas, frente às invasões de Soult e de Massena, desempenhando as funções do quartel mestre-general e comandante da engenharia do exército de operações, até à restauração de Lisboa, e depois na qualidade de comandante dos engenheiros do exército do Norte¹⁸.

Esta concentração e acumulação de informação, secular, justificam-se por razões de natureza institucional, porque a legislação impunha o registo cuidadoso e a avaliação do património quando da transposição do organismo anterior para o subsequente. Mas decorre ainda da atitude dos engenheiros que passaram pelo porto de Aveiro, tomando em consideração os projectos dos seus antecessores, estudando-os e reflectindo sobre esses estudos e memórias descritivas. A informação acumulada foi-lhes fundamental para avaliarem as razões pelas quais, tantas vezes, as intervenções, sob condições técnicas e conhecimentos científicos existentes à época, não conduziram à solução desejada. Frequentemente, confessam esta necessidade: “serve esta análise até certo ponto para melhor inteligência e justificação das obras que vou propor”¹⁹. Este “laboratório de investigação” permanente, reflecte-se na cartografia, porque se copiam cartas e

¹⁷ Parte desse espólio está já identificado no âmbito do projecto de *Preservação e Divulgação do Património Cultural Portuário, financiado pela Administração do Porto de Aveiro – S.A, e decorrente do quadro Comemorativo dos 200 Anos de Abertura da Barra de Aveiro: 1808-2008. Em simultâneo esta pesquisa realizada procura responder à observação da paisagem do sal, na longa duração, tecida pelas oscilações da barra, no âmbito do projecto Sal(h)ina, POCI/HAR/56381/2004), cujos resultados se poderão ver em Amorim, Inês; Garcia, João Carlos – *A Barra e os Portos da Ria de Aveiro, 1808-1932*, Catálogo da exposição, Aveiro, APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A., 2008. Veja-se ainda Garcia, João Carlos - *Representações do sal nos mapas do Arquivo da Administração do Porto de Aveiro*, in Actas do II Seminário Internacional sobre o sal português, Porto, IHM-UP, 2008, p. 265-272.*

¹⁸ Loureiro 1904: 24, 30.

¹⁹ Silva 1875: 181.

mapas realizados por engenheiros que lhes foram anteriores (cópias da segunda metade do século XIX de mapas dos inícios do século) e, por este meio, chegaram até nós, no mesmo Arquivo do Porto de Aveiro, desenhos cujos originais, até ao momento, não se localizaram e que, sendo de períodos bem posteriores à realidade que apresentam, mantiveram, assim, imagens desaparecidas.

Encaremos, mesmo, que o sentido memorialista funciona, no caso da construção do Porto de Aveiro (e muito provavelmente de outros portos) como factor estratégico de identificação e afirmação dos avanços e dos recuos na sua consolidação, na reivindicação da navegabilidade da Ria (como veremos), da sua articulação com a barra, no desenho da rede de portos fluviais, em combinação com o mar. Discursos utópicos? Sim e não, porque necessários, que reforçam uma “opinião pública”: a dos engenheiros – acerca da oportunidade da obra e dos expectantes resultados, o das autoridades públicas locais, reivindicadoras dos bons resultados, acenando com as rendas a ceder a El-Rei ou ao Estado, o dos academistas, observadores dos resultados do porto e comparando-os com outros portos e cidades, o dos médicos e cirurgiões que atestavam a imagem de uma cidade, frequentemente inundada, envolvida numa tragédia de morte repetida que só a fixação da barra, como porta de ligação entre o mar e a rede fluvial interna, poderia resolver...É isto que avaliaremos...

II PARTE

Tutelas e decisões administrativas – a(s) autoridade(s) marítima(s)

1. O que poderá ter de específico o Porto de Aveiro? Um porto sem cidade?

Um porto agrega, por definição, um núcleo humano, vila ou cidade, porta por onde entram e saem mercadorias, homens e informações. Obedece a uma organização institucionalizada, com jurisdição sobre áreas terrestres e marítimas ou fluviais, dotada de instalações e serviços que permitam o desenvolvimento eficaz das suas funções. Do ponto de vista físico, deverá estar dotado de águas abrigadas, com profundidade suficiente para as embarcações, áreas e acessos terrestres para servirem as mercadorias e permitirem a transferência entre transportes²⁰. Mas o que sucede se o porto se “afasta”, fisicamente, da cidade? Adivinha-se uma luta, técnica e financeira, com consequências evidentes na reabilitação do contacto entre o núcleo urbano e a desembocadura. Assim aconteceu em Aveiro, vincando-se um percurso original no quadro da rede portuária portuguesa, porque se trata de um porto que se situa, progressivamente, cada vez mais afastado da vila/cidade. Cidade com porto, diferente de outras cidades portuguesas situadas dentro de um porto (como é o caso de Lisboa ou, era, o do Porto, ou de Vila do Conde, mais a norte) o que lhe confere um carácter particular, determinante na compreensão da sua evolução histórica.

O quadro geo-morfológico explica esse afastamento. É bem provável que no último quartel do séc. XIV, inícios de XV, o processo da formação da laguna de Aveiro estivesse já adiantado e diminuído o papel da corrente litoral. A amplitude das marés teria variado ao longo do tempo

²⁰ Fernando Monge, Margarita del Olmo 1996: 215-233.

pelo facto de, frequentemente, a Ria perder a ligação com o litoral, dado o afastamento da barra, e do rio Vouga, por não desaguar directamente no mar, limitando a sua acção de rompimento da barra. 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, é 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, conseqüente arrastamento de areias, na baixa-mar. Este círculo vicioso conduziu à constituição da dita Ria de Aveiro e foi responsável por um complexo conjunto de factores de assoreamento, que chocam, fortemente, com os interesses existentes²¹.

Onde ficava, então, exactamente o porto de Aveiro? Esta é a outra originalidade, que decorre do anterior. Procura-se um porto, porque o que predominava eram pequenos portos, cais acostáveis, impensáveis para barcos de maior calado. O porto, essa estrutura associada a um quadro alfandegário, seria onde pudesse ser. Barra e porto são, em definitivo, à época, coincidentes. Porto, como ponto de recepção e saída de mercadorias com intuitos de cobrança de impostos régios, gira em torno da Alfândega, que seria um edifício modesto no século XIV, de localização indefinida, por vezes degradado, chegando a situar-se, temporariamente, por ameaça de peste, em localidade vizinha, Ílhavo, em 1522²². Quer dizer, se os barcos não entravam, iam os oficiais da Alfândega ao seu encontro, subindo a bordo, vigiando os descaminhos. Mas o risco era o de nunca mais entrarem, porque a boca da barra se fechava, não só para o fluxo dos barcos, mas para a água salgada que sustentava a vida local e regional – o sal, os peixes da Ria e do mar, enfim...

A cartografia disponível, como os roteiros da costa portuguesa elaborados pelos holandeses, ao longo dos séculos XVI e XVII, mostram já a especificidade da barra de Aveiro, assinalando a profundidade, medida em braças, os bancos de areia que aconselhavam a ter cuidado em entrar na barra, assim como sinaléticas indicadoras das marinhas de sal, e o braço e canal que ainda se abria à então vila de Aveiro²³. Já no primeiro quartel de XVII, a descrição do litoral da Península Ibérica feita por Teixeira Albernaz, entre 1620 e 1630, desenha a extensão do braço que levava até à ribeira da vila, desenhando embarcações de mastros, sinal de algum calado. Apure-se o olhar e logo se lê o pormenor dos escritos na borda da costa: “barra” e “aqui dam fondo navios”²⁴.

A distância entre o cais e a barra aumentava, cada vez mais. Nos inícios do século XVIII, ainda se navegava até ao cais da cidade, porque assim escreve uma memória de 1759 “há pouco mais de 50 anos as embarcações ordinárias que entravam pela barra, a saber, hiates, patachos, e caravelas, iam dar fundo ao cais de Aveiro, defronte da Alfândega, [agora, 1759] acha-se entupido”²⁵.

Os sinais de deslocação da barra vinham detrás, mas, em definitivo, às queixas esparsas, nomeadamente da câmara de Aveiro, juntam-se documentos que expõem, ao poder central, as dificuldades decorrentes da deslocação da barra para sul e do seu assoreamento crescente. A

²¹ Daveau, Ribeiro, Lautensach 1989: 78; Martins 1947: 177-179

²² Amorim 1991; Pereira 2003: 41.

²³ Mendes 1969: 25; Mendes 1972: 161.

²⁴ Dias <http://www.instituto-camoes.pt>; Felipe Pereda, Fernando Marías 2003.

²⁵ Mendes 1972: 60, 67-68.

presença, em Aveiro, de sucessivos corpos de engenheiros e militares, desde meados do século XVIII, parece ser a resposta àquele apelo. Uma cuidadosa historiografia local e nacional, informando-nos acerca das descrições, minuciosas, da complexa Ria de Aveiro, da localização das marinhas, dos cursos de água e de alguns aglomerados populacionais, revelada pelas sucessivas propostas de fixação da barra realizadas pelos diferentes técnicos que passaram ou se fixaram, mesmo, em Aveiro²⁶.

Situemo-nos em 1807, quando a barra fechada, anunciava a morte da Ria e da vida “*as terras lavradas estão fora de estado de cultura; os prados submergidos; as salinas todas cobertas; morre o gado que vive das ervas, adoce muita gente em Aveiro e na Marinha; e alguns médicos dizem que o peixe que vai pastando plantas que não são aquáticas e que apodrecem debaixo da água, vem a ser muito nocível*...].já ninguém em Aveiro quis comprar peixe da Ria”²⁷. Perante este quadro, não admira que, em 3 de Abril de 1808, quando se abriu a barra (no local onde hoje se encontra), o engenheiro comparasse o acontecido a “Hum segundo dia de criação”, expressão que simboliza múltiplas leituras do sucedido. Se, por um lado traduz o cumprimento de expectativas, acalentadas há muito, por outro revela uma luta vencida quando Rei e a Corte, ausentes no Rio de Janeiro, sentiriam o contentamento do sucesso em ambiente ameaçador das invasões francesas²⁸. A linguagem, bíblica, identifica a ocasião. “Criação”, por querer cortar com o passado de dificuldades, num processo de mudanças, sem paralelo. “Segundo dia...” confere-lhe a componente sobrenatural, equiparável à Criação Divina (primeiro dia de Criação). Se o momento é de vitória, é-o, ainda mais, por favor real, como a Criação de Deus fora uma atenção Divina. Desta forma, a analogia entre o rei e Deus impõe-se. Num traço característico da época, um rei iluminado encarna o culminar de uma feliz cadeia da atenção paternal dos monarcas, sublime deferência para os que viviam do Porto, da Ria e dos seus recursos.

Mas se a fixação da barra se realizou, já a manutenção da largura e fundura não persistiu por muito tempo, marcando uma outra etapa na história da construção do porto. Se, como escreveu Luís Gomes de Carvalho, Aveiro se renovou, a verdade é que a tríade de problemas ainda não se resolveu: o avanço, de Norte para Sul, do cordão litoral, o estado das comunicações com o mar, o regime de marés dentro da laguna²⁹, seriam os problemas a solucionar. Mas, sem dúvida, as expectativas foram concretizadas – a barra está lá, há 200 anos, restava consolidá-la e

²⁶ Vide Anexo 1.

²⁷ AHMOP, MR, n. 32, “Memória sobre a Barra de Aveiro” de 23 de Abril de 1807.

²⁸ Arquivo da APA, Biblioteca da APA – doc. n.n Carta de Luís Gomes de Carvalho a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, residente na Corte, no Rio de Janeiro, a comunicar a abertura da Barra de Aveiro. – Mafra, 30 de Setembro de 1808. – [4] f. ; 34 cm. Em anexo, a capa de carta contém a seguinte informação: «Do Real Serviço. Ao Illmo e Exmo Snr. D. Rodrigo de Sousa Coutinho Conselheiro d’Estado Grão-Cruz da Ordem de Santi-Ago. Rio de Janeiro. do Sarg.to Mor Director da Obra da Barra de Aveiro Luís Gomes de Carvalho». Cópia. A correspondência entre a carta e a sobrecapa foi atribuída com base na marca de água: «BbK&ALW». A capa onde se encontra arquivado o documento contém a seguinte informação: «Aveiro. 1808. De João Carlos Cardoso Verney. Luís Gomes de Carvalho (2). (Pertencerem estes documentos ao Real Arquivo de El-Rei D. João). Adquiridos ao Exmo Sr. Marquês de Lavradio, recentemente falecido». Provavelmente trata-se de D. José Maria de Almeida Correia de Sá, 6º Marquês do Lavradio (1874 – 1945). O documento fora já publicado na revista “Arquivo do Distrito de Aveiro”, Aveiro, vol. XIII, 1947, p. 30 e novamente transcrito por Manuel Couto em Amorim, Garcia 2006: 33.

²⁹ Cunha 1939: 6-7.

construir um “porto”, mesmo que, ao longo do tempo, o assoreamento, de sul para norte ou de norte para sul, acentuasse a flecha de areias provocando aberturas de “barretas”, como 1838 ou 1839³⁰, ou então provocasse obstruções em alguns anos críticos, como se assinalaria já em 1857, ainda dentro do período cronológico deste estudo³¹.

A justificação para este porfiado esforço prende-se com a forte convicção de que o porto seria a oportunidade de escoamento para os recursos locais (peixe, sal, produtos cerâmicos) e a oportunidade para a aplicação de capitais, convicção fundamentada por autor anónimo ao apresentar, logo em 1818, uma Memória, intitulada “Um porto franco em Portugal [Aveiro]” [1818]. O autor desta memória, publicada no periódico “*O Investigador Portuguez em Inglaterra*”, embora anónimo, revela um conhecimento real da costa e dos problemas referentes à exploração pesqueira que justificam a hipótese de se tratar ora do engenheiro, ora de alguém ligado às obras da barra. De entre os diferentes aspectos invocados nos cinco capítulos destaque para o que é dito acerca da sua gestão. A sua administração deveria ser entregue a uma sociedade, segundo o modelo dos consulados “*famosos estabelecimentos de Espanha*”, elegendo-se, entre os seus accionistas, um corpo administrativo (administrador, vice-administrador, seis vogais, um secretário, e oficiais subalternos). O capital, de 200:000.000 rs, seria formado por 400 acções, a 500.000 reis cada. Estas seriam negociáveis e transmissíveis a nacionais e estrangeiros, a negociantes e a “*qualquer capitalista que o deseje*”³². Este envolvimento dos capitais privados surge, assim, como uma proposta que colocava no cerne da administração os interessados na manutenção do porto, perspectiva que parece pouco realista, tendo em conta a natureza do envolvimento privado, desde o financiamento das obras à sua gestão, como veremos.

2. De quem é o mar? E a Ria? – a “desamortização” das águas

Para se entender as intervenções, nas zonas marítimas e fluviais, há que colocar uma primeira questão – a quem pertence o mar ou, pelo menos, o litoral? De quem são os seus recursos ou a quem compete tutelar e arbitrar a diversidade dos seus usos? Até ao decreto de lei nº 451/91, de 4 de Dezembro, a então Direcção Geral de Portos era quem tinha a jurisdição de toda a faixa costeira, dentro do limite da largura máxima legal do Domínio Público Marítimo³³. Doravante, e até hoje, os Portos ficaram, apenas, com as áreas com interesse portuário. Mas, para trás, há uma imensidão de jurisdições, nem sempre feitas por organismos estatais, e muito menos simplificadoras das relações de poder que estão inerentes à história do porto.

³⁰ A data da abertura desta “barreta” é dúbia. Adolfo Loureiro, citando uma Memória do engenheiro Agostinho Lopes Pereira Nunes (que dirigiu as obras da barra desde 1847 até 1856), indica que “tendo o inverno de 1837 cortado a duna e aberto uma barreta uma légua ao sul da que fora estabelecida em 1808” (Loureiro 1904: 38); na mesma obra de Adolfo Loureiro, citando o 1º relatório de Silvério Augusto Pereira da Silva, também nomeado responsável das obras em 1858, escreve: “até 1851 se conservara muito sofrivelmente, excepto em 1839, quando a chamada barra velha se assoreara e se abriu a barreta, chamada da Vagueira, a 9 km ao sul da nova barra” (Loureiro 1904: 48).

³¹ APA, JAFOA - Livro de despesa e dos trabalhos das obras da Barra de Aveiro desde o 1º de Novembro de 1875 até 30 de Junho de 1876, Livro 1º, fol. 326-327

³² Amorim 2006: 103-128.

³³ Gomes 2007: 19.

Sendo o primeiro senhorio o rei, a ele pertencia a jurisdição sobre as águas, dispondo-as, através de sucessivas doações, segundo determinadas contrapartidas³⁴, que funcionavam não só como uma forma de arrecadar receitas fiscais, mas como um instrumento político e negocial³⁵. Não se estranha, assim, que a costa que encaixa a Ria de Aveiro e que se articula com a barra fosse, ao longo dos tempos, entregue a diferentes senhorios, desde o Cabido do Porto, à Casa da Feira (mais tarde Casa do Infantado), Casa das Senhoras Rainhas, etc.³⁶. Nas diferentes Ilhas, entrecortadas por canais e esteiros, que compunham a Ria, fazia-se sal, colhia-se moliço, pertença de sucessivos senhorios que pagavam ao monarca os direitos devidos³⁷. A cartografia assinala, nas legendas e na sinalética utilizada, as áreas de salinas, descrevendo, com algum pormenor, esta paisagem: *As [terras] que ficam entre os diferentes braços do Rio Vouga são mais ou menos pantanosas de pouca profundidade, mas a sua superfície é geralmente de areia, e pela maior parte cultivadas pela curiosidade dos proprietários, que lhes têm formado valados para embaraçar que se inundem excepto nas grandes cheias. As ilhas formadas pelo caes do Espinheiro, cal do Ouro, cal de Aranhão, esteiro de Esgueira são lagoas misturadas de marinhas de sal, e do mesmo modo as há costeando pela banda de Vouga até Ilhavo. As terras que se acham entre a Cal de Ilhavo, e a Cal que conduz a barra, são de areia do mar em forma de lombas, excepto as bordas ou extremidades de perto de 300 braças de largura, que produzem algumas ervas pouco sucozas de pouco rendimento e utilidade e em algumas partes em terras cultivadas que produzem milho. O grande banco de areia que separa o mar e lhe impede o comunicar com o Canal que corre desde Nossa Senhora do Bom Sucesso até a barra e do mesmo modo duas léguas mais desde ela para a parte do Sudoeste até onde estava a antiga, é inteiramente de areia pura, no meio mais elevado em forma de lombas formadas pelos ventos*³⁸.

À medida que a barra oscilava para sul, geraram-se conflitos, porque uns queriam que os seus direitos sobre dízimos de pescado (a décima parte do pescado entregue à instituição apresentadora da paróquia) se estendessem até sul, e outros os direitos inerentes à jurisdição cível (os senhorios dos concelhos respectivos)³⁹. Por outro lado, surgem queixas de proprietários de salinas que se sentem prejudicados pelo corte das suas marinhas de sal, quando de intervenções nos canais de acesso à cidade (por exemplo, a marinha Casamenteira, em 1791⁴⁰).

Nos finais do terceiro quartel do séc. XVIII, o crescente papel ordenador do Estado Moderno, sinal de uma maturação das doutrinas, teorias e políticas económicas em Portugal, traduziu-se num redimensionamento do espaço nacional que incluía o controlo do litoral⁴¹. Mercê da intranquilidade política internacional e nacional, associada à Revolução e Invasões Francesas,

³⁴ Silva 1891: XXIII.

³⁵ Coelho 1995.

³⁶ Amorim 1997: 500.

³⁷ Amorim 2001: 11-12.

³⁸ IGP, nº315n.2 - Carte particulière des environs...1759“Carte particulière des environs d’Aveiro depuis la Riviere du Vouga jusques a la nouvelle barre contenant dex lieues quarrées de pais Sans la partie de mer qui sy trouve levee entierement par François Hiacinte de Polchet et Louis d’Alincourt reduite en petit pour l’intelligence du projet a St.Hiacinte” (Ms., color., em papel, 1070x534 mm; Esc.gráf.de 800 braças de 8 palmos=59.5 mm).

³⁹ Amorim 1997: 56.

⁴⁰ AMA, Livro de Acórdãos e Vereações, nº 8, fol. 455v

⁴¹ Vicente 1971: 42-53; Nunes 2001: 221-231; Alegria, Garcia 1995: 67-73.

assim como às convulsões pós revolução de 1820, adiaram-se as medidas de fundo, condicionadas por um quadro de estagnação económica⁴², mas impuseram-se medidas novas, na utilização de águas, surgidas na década de 20 do século XIX, no contexto das discussões liberais. Em essência, defendia-se que ao Estado competia assegurar os direitos de fruição e de uso, nomeadamente das águas marítimas e fluviais, uma vez que os direitos de cada um em dispor dos bens comuns, se encontravam extremamente coarctados pela multiplicidade dos direitos de uso constituídos sobre o mesmo bem⁴³.

O caminho estava aberto para as futuras reformas administrativas e a consignação do princípio do domínio público marítimo. Já em cronologia subsequente, em 1864, a Lei de 25 de Junho institui o Domínio Público Marítimo, DPM, e foi publicado o Decreto de 31 de Dezembro de 1864 que, no seu Artigo 2º, declarava «são do Domínio Público, imprescritível, os portos de mar e praias e os rios navegáveis e fluviáveis com as suas margens, os canais e valas, os portos artificiais e docas existentes ou que, de futuro, se construam, com o fim de pôr termo ao menosprezo do bom regime policial e das advertências da autoridade marítima». Aprovado pela Carta de Lei de 1 de Julho de 1867, para começar a vigorar em 1 de Janeiro de 1868, é publicado o Código Civil que no seu Artigo 380, n.º 20, declarou «coisas públicas as águas salgadas das costas, enseadas, baías, fozes, rios e esteiros e o leito delas»⁴⁴. Naturalmente que não pôs termo à propriedade privada neste espaço, mas concedeu à administração portuária o controlo e avaliação das intervenções na Ria e litoral.

2. O controlo administrativo centralizador e a especialização de competências: a Superintendência do “Cofre da abertura a Barra” de Aveiro (1755) e o “Director das Obras”

O que pode motivar a integração deste espaço sob uma tutela e a formação de uma identidade em torno de um porto? Tirando o quadro aduaneiro (juízes da Alfândega: do consulado, portos secos, da extracção, do contrabando, escrivães, feitores, guardas, porteiros, recebedores, tesoureiros, das mercadorias em geral e do sal em particular)⁴⁵, identificaríamos, de imediato, os comerciantes e os cônsules de nações estrangeiras como os mais interessados no tráfego e, por isso, assumindo um discurso interessado na vida da barra. Mas, com estes, também os que viviam do transporte (barqueiros, capitães, marinheiros, carpinteiros e calafates) da pesca e do sal. Finalmente, os que assumiam responsabilidades inerentes à governação municipal ou religiosa e, por isso, representavam todas as “almas”, os habitantes, enfim... Em torno das sessões camarárias, agregavam-se, assim, os discursos locais, tanto em momentos difíceis como em momentos de regozijo e alívio geral, como aconteceu com a abertura da barra, em 1808. Os discursos de dois médicos da cidade, contratados pela Câmara, o juiz de fora e os vereadores, o bispo de Aveiro, todos atestaram a renovação da salubridade dos ares, a redução de óbitos e das

⁴² Mata 1991: 92.

⁴³ Brandão, Rowland 1979: 179-180.

⁴⁴ Boletim da Comissão do DPM 1946: 32.

⁴⁵ Amorim 1997: 353, 540.

despesas com o tratamento das doenças. Esta recuperação colocava a cidade num outro patamar territorial, em relação ao referencial nacional, porque Aveiro “*tornou-se das mais saudáveis e o Estado a ganhou de novo*”⁴⁶.

Esta afirmação é a consequência da contradição fulcral inerente à cidade de Aveiro, ou seja, da dependência de fontes de financiamento que provinham do movimento portuário, numa altura em que os impostos sobre as mercadorias diminuía, porque o comércio escasseava⁴⁷. Círculo vicioso, sem solução alternativa, a não ser que se abrissem outras perspectivas, o que, efectivamente, aconteceu com a criação, em 1756, do “Cofre da Barra de Aveiro”, destinado a recolher os reais de toda a Provedoria (comarcas de Aveiro e Feira) e a custear as obras da abertura da Barra. Tal significa que a primeira iniciativa de gestão das obras do porto decorreu da resolução fundamental da Coroa, do poder central entenda-se, no sentido de criar uma nova Instituição, por carta régia de 6 de Outubro de 1755, com a nomeação do 1º Superintendente, logo a 30 de Outubro. Esta data justifica-se no primeiro documento registado no Livro da Superintendência da Barra de Aveiro. Trata-se da nomeação do 1º Superintendente do Cofre “da abertura da barra”, por 3 anos (mas que ficará de 1755 a 1764), o bacharel João da Fonseca da Cruz, “que deu boa residência” como Intendente das Minas de Cuyabá no Brasil⁴⁸, criada em 1736, na cidade do mesmo nome, Mato Grosso. Bem significativo o facto das suas competências partirem do controlo e supervisão da cobrança dos impostos a aplicar às obras da abertura da barra. Além do mais deveria proceder a pagamentos aos engenheiros e arquitectos hidráulicos que vinham observar a barra, executar as obras quando eram aprovados pela Coroa, realizar as determinações que eram emanadas do governo central, supervisionar, enfim, a contabilidade do Cofre da Barra.

Com efeito, o “Cofre da Barra” tornara-se o centro financiador, ao recolher os impostos dos reais, destinados a custear a abertura da Barra⁴⁹. O Cofre não surgiu com a Superintendência - é-lhe anterior. Remontava já a 1751, se entendermos por tal a data da reunião, num cofre, das 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)⁵⁰. Doravante, contudo, não só reuniria os anteriores reais, mas de toda a comarca e provedoria “*atendendo a que neste negócio se trata da sua própria utilidade...*”⁵¹, salvaguardando-se que, havendo “*justa causa de escusa, a todo o tempo se poderá deferir pela Mesa do meu Desembargo do Paço, precedendo a informações necessárias*”⁵², inclusive nas terras de jurisdição de donatários que sempre beneficiaram de isenções fiscais, como eram os casos dos Bispo-Conde de Coimbra,

⁴⁶ Neves 1956: doc.18 a 22 e 33, ano de 1812.

⁴⁷ Madahil 1959: 283 a 292; Amorim 1997: 540-552.

⁴⁸ APA, Superintendência, 1º livro primeiro que há de servir para o registo de todas as ... que se rematavam para esta Superintendência e dela satram, e todo vai numerado e rubricado e no alto de cada folha em o meu sobrenome que diz “Fonseca”... 1 de Junho de 1756. João Fonseca da Cruz”, fol. 2-2v. – transcrição da carta de nomeação do Superintendente.

⁴⁹ AMA, L.n.182 - Obra da Barra de Aveiro, s/pág.

⁵⁰ Cerqueira 1973: 123; Mendes 1974: 28, 32, provisão de 1 e 12 de Fevereiro de 1751.

⁵¹ APA, Superintendência, 1º livro, fol. 5v

⁵² Mendes 1974: 32, 35-36.

o Reitor da Universidade de Coimbra, da Junta da Casa de Bragança, embora se sublinhasse “*na parte que somente disser respeito à arrecadação e contribuição e factura da dita obra*”⁵³.

Desta forma, Aveiro adquiriu um papel administrativo central e foi o “real da Barra” que lhe deu a primeira unidade, acima das divergências político-administrativas, tornando-se, desde então, a insistência na construção de infra-estruturas portuárias, um assunto omnipresente e unificador, ainda antes de se verificar a afirmação deste espaço, no quadro político-administrativo, com a elevação de vila de Aveiro a cidade em 1759, a centro de comarca (de Esgueira a Aveiro), de Provedoria (de Esgueira a Aveiro) e a Diocese em 1774⁵⁴.

A Superintendência da barra de Aveiro não foi uma estrutura única. Quase de seguida, para a cidade do Porto, organizou-se a *Junta das Obras Públicas* (1763-1833) e a *Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro* (1756-1834), que arrecadavam impostos (também sobre o vinho), para obras públicas (barra do Douro, cais e margens do rio)⁵⁵.

Se estas intervenções do poder central não foram exclusivas deste espaço histórico, impunham-se, muito mais, no caso de Aveiro, porque envolvia um território entrecortado por poderes senhoriais, incompatíveis com o processo de reestruturação do Estado moderno, que se queria homogéneo e coerente⁵⁶. Aveiro tornava-se, assim, uma plataforma do exercício do poder central. O traço fiscal, unificador, porque acima de quaisquer jurisdições senhoriais, como se disse, definia um espaço amplo que coincidia com os limites da Provedoria de Aveiro. O primeiro livro de receitas dos reais da barra, depositado no arquivo da APA comprova isto mesmo, ao enumerar, segundo a ordem que aqui apresentamos, o resultado dessa arrematação, comprovando que todos contribuía, mesmo os concelhos senhoriais, bem afastados da Ria e da barra, todos integrantes da, então, Provedoria de Aveiro⁵⁷: Crestuma, Cambra, Ovar, Fervedo, Pereira Jusã, Vila da Feira, Cucujães, Cortegaça, Sandim, Estarreja, Angeja, Bemposta, Eixo, Ílhavo, Vagos, S. João de Loure, Ermida, Frossos, Sangalhos, Barro, S. Lourenço do Bairro, Préstimo, Aguieira, Assequins, Oliveira do Bairro, Vilarinho do Bairro, Avelãs de Cima, Ferreira, Avelãs de Caminho, Brunhido, Esgueira, Aveiro, Sorães, Castanheira do Vouga, Recardães, Segadães, Sever, Casal de Álvaro, Vouga, Serem, Trofa, Paus, Ois da Ribeira, Aguada de Cima, Anadia, Couto de Paredes, Ois do Bairro, Couto de Esteves⁵⁸.

A figura do *Superintendente da abertura da barra*, sendo de nomeação régia, inseria-se no leque de intendentes criados, em meados do século XVIII, no sentido de alterar os quadros tradicionais de administração periférica da Coroa, embora, como se observa no quadro em anexo⁵⁹, frequentemente acumulassem cargos de corregedores e provedores ou tivessem

⁵³ Mendes: 1974: 136-137.

⁵⁴ Amorim 1997: 31-73.

⁵⁵ Nonell 2002: 95, 102.

⁵⁶ Hespanha 1984: 63-64; Hespanha 1986: 55; Coelho, Magalhães 1983: 32-33.

⁵⁷ Amorim 1997: 699-701.

⁵⁸ APA, Superintendência, Livro 1 de Imposições: Livro que há de servir para lançamento dos termos das rematações dos reais de vinho e carnes aplicados para a Real Obra da Barra desta cidade impostos em toda esta Comarca, e para constar fiz este termo que assinei, e o final de encerramento em que se declara o nº de folhas que tem, Aveiro e de Julho 10 de 1767. Existem livros, praticamente, contínuos, neste fundo, até 1866.

⁵⁹ Anexo 3.

desempenhado, anteriormente, essas funções⁶⁰. Se as atribuições do Superintendente se aproximavam das do corregedor, a verdade é que aquele também o substituíra, apesar das dúvidas surgidas, igualmente, com o provedor⁶¹.

A montante, o superintendente colocava-se sob a vigilância do Desembargador da Relação do Porto, órgão judicial, ligado ao Desembargo do Paço de Lisboa, de modo que, logo em 1758, o desembargador do Porto é chamado a controlar as contas do Cofre da Barra⁶², tantas vezes dispersas. Mesmo na véspera do arranque das obras, em 1801, um aviso régio dava ampla autoridade ao Superintendente da barra para a cobrança do real subsídio da barra, por se dever ao cofre mais de 160 contos⁶³.

Esta tutela torna-se visível por altura de da arrecadação de donativos para o Cofre, revelador do contraste com a proposta da Memória acerca de um porto franco, como se viu atrás. A prática de “donativos voluntários” era despoletada por “convite régio”, como aconteceu, logo em 1802, com a dádiva, pelo Superintendente de então, e registado com *muito apreço* pelo rei (“*adiantando-o na carreira da magistratura*”). Quando muito, poder-se-á vislumbrar algum envolvimento económico e de fomento, quando o Superintendente convidou os proprietários das marinhas de sal a participarem com generosa subscrição “em benefício da real fazenda”⁶⁴. Acresce uma nova imposição sobre as embarcações que circulassem pela Ria, de 40 réis, por barco grande e de 20 réis, por barco menor, carregados de molição, no mesmo ano, de 1802⁶⁵. Mas a prática de donativos repete-se entre 1806, e Abril de 1807, numa campanha de arrecadação de “contributo voluntário”, em dinheiro e mão de obra, que vinha reforçar as receitas despendidas naqueles anos, a partir do Cofre da barra”⁶⁶. Alguns contribuintes notáveis: Bispo de Aveiro com 50.000 reis, Pedro de Melo Breyner (Governador das Justiças da Relação do Porto, Senhor de Trofa⁶⁷) com 40.000 réis. O próprio engenheiro e o Superintendente da obra (João Carlos Cardoso Verney), cada um, à sua custa, financiaram 22 braças de fundação do dique, e Verney ainda com mais 100.000 réis⁶⁸. Mas toda a Provedoria em dinheiro, mão-de-obra, barcos, carros, era abrangida, porque, sem porto, não havia Ria e, sem Ria, não existia circulação de gentes e de mercadorias.

Estas pressões contributivas tinham uma razão de ser. Resultavam dos momentos de emoções fortes e contraditórias, das expectativas e desalentos que se iam repetindo, em particular entre 1806 (9 de Março), quando se tentou abrir, sem sucesso, a barra⁶⁹, e 28 de Fevereiro de 1807,

⁶⁰ Amorim 1997: 535-536.

⁶¹ Por exemplo, em 1788, o corregedor substituiu o desembargador superintendente da Barra, Francisco António Gravito “porque assim procederam os corregedores seus sucessores em situações semelhantes”, in AHMOP-MR, n.32-Processos de Obras Públicas, ofício de 3/2/1788.

⁶² APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 20v, 20 de Julho de 1758

⁶³ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 94, 15-09-1801; fol.105v, 5-02-1802

⁶⁴ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 104v e 105v, respectivamente 23-01-1802 e 05-02-1802

⁶⁵ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 114 a 114v, 25-08-1802

⁶⁶ AHMOP, MR, n. 32, “*Mappa do Dom Gratuito. . . 7/4/1807*”; AMA-n. 182-Obra da Barra de Aveiro, f. 7, “*Cópia duma relação authentica. . .*”

⁶⁷ AMA, n. 1683-Registo Geral, f. 355, carta de mercê a Pedro de Mello Breyner, de senhorio de Trofa, de que foi último donatário Bernardo de Lemos de Carvalho, 9/2/1805

⁶⁸ AMA, n. 182-Obra da Barra, f. 7.

⁶⁹ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 138.

tentativa também falhada⁷⁰, tanto mais sentida quanto mais a conjuntura bélica, desde 1791, marcara um outro rumo e estratégias para o porto de Aveiro. Se é certo que, nesta data, 1791, já tinham sido dadas instruções sobre os procedimentos a adoptar nos Cofres do Erário de Coimbra e de Aveiro, a forma das receitas serem vigiadas e recolhidas, pelo Superintendente das Obras que os administraria⁷¹, na procura de alguma eficácia administrativa, a verdade é que apenas se autoriza a abertura de um “*regueirão ou canal [...] removendo por ora toda a ideia de abertura de Barra ou Canal para entrada de navios pois que tendo mostrado huma custosa experiencia a tantos annos que nesta obra mais se tem trabalhado*”⁷², evitando as doenças que se faziam sentir, o estado de pantanal e vigiando a arruinada ponte sobre o Vouga⁷³. A pausa parece, contudo, significava muito mais, a intenção de tomar “*novas medidas e novos planos, não só para essa abertura mas para a fortificação e defesa do porto de que parece não se ter feito conta até agora*”⁷⁴. Desta forma foi lançada uma outra justificação para a prossecução das obras – a conjuntura bélica que se aproximava e o projecto de navegabilidade do Mondego como prioridade⁷⁵.

Esta planificação, em contexto de guerra, terá tido os seus frutos com a presença, em Aveiro, do engenheiro Oudinot⁷⁶ e do seu genro Luís Gomes de Carvalho⁷⁷, que marcou uma nova etapa na história da orgânica do porto de Aveiro, da sua Superintendência. Pela primeira vez, em 1803, um aviso régio indicava que, em virtude do Coronel do Real Corpo de Engenharia Reinaldo Oudinot ir prestar serviço no *ultramar* (sic) (ilha da Madeira), mas continuar a receber o seu *salário* mensal, enquanto *Director das Obras*, ficava, interinamente, encarregue o sargentomor Luís Gomes de Carvalho⁷⁸, designação que este assumirá, daí para a frente, como responsável, em definitivo, das obras da abertura da barra⁷⁹. Esta “especialização”, marcou a divisão de papéis,

⁷⁰ AHMOP, MR 32 - folio 80, Carta de 20 de Março de 1807, de Manuel da Maia Vieira referindo a abertura falhada da barra a 28 de Fevereiro e criticando o Engenheiro Luís Gomes de Carvalho.

⁷¹ AHMOP, MR, n. 18, f. 1

⁷² Mendes 1974: 266-267.

⁷³ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 50v a 60.

⁷⁴ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 59v-61.

⁷⁵ Vandelli 1790 1991; Cabral 1790 1991.

⁷⁶ Nasceu em 1747, em Sepnges, bispado de Verdun. Vem para Portugal em 1776. Faleceu em 1807 na Ilha da Madeira. Nomeado por D. José, em 1802, ajudante de infantaria com exercício de engenheiro. Em 14 de Dezembro de 1803 foi despachado brigadeiro dos engenheiros (Neves 1947: 28). Ter-se-ia casado em primeiras núpcias com Maria Vicência Mengui, de quem teve uma filha, chamada Dª Francisca de Paula Oudinot, que se casou com Luís Gomes de Carvalho (Amorim 1997: 330).

⁷⁷ Oficial do Real Corpo de Engenheiros, formado na Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, nasceu em Atalaia a 15 de Abril de 1771 e morreu a 17 de Julho de 1826. Trabalhou em diferentes áreas do país e ocupou vários cargos. Esteve às ordens de Reinaldo Oudinot, Director das Obras Marítimas e de Fortificação do Partido do Porto (1793-98), sendo encarregado das obras dos fortes de Buarcos e da Figueira e de levantamentos na Província de Trás-os-Montes, onde se manteve até 1801. Trabalhou na Barra de Aveiro, a partir de 1802, tendo dado início às obras de abertura da nova barra, primeiro sob a direcção de Oudinot, que Luís Gomes de Carvalho substituiu em 1803, comissão onde se manteve até à sua morte, com algumas interrupções, até 1823. Faleceu a 17 de Junho de 1826 (Neves 1947: 20, 28). Foi genro de Reinaldo Oudinot por se ter casado com Dª Francisca de Paula Oudinot, filha do primeiro casamento do engenheiro Oudinot com Maria Vicência Mengui. Em 17 de Outubro, Luís Gomes de Carvalho voltou a casar com D. Vicência do Carmo Locatelli, filha João Baptista Locatelli que fundou em Aveiro uma fábrica de algodão (AMA, Quadros, João Rangel de - *Aveiro. Apontamentos Avulsos*: 48-52; Amorim 1907: 330). Vide Anexo 2.

⁷⁸ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 123, 14-12-1803

⁷⁹ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 144: 15-04-1808; fol. 155: 3-09-1810; fol. 163v: 3-09-1811

entre a técnica e a gestão das verbas, em particular, na operacionalidade de uma burocracia crescente, no registo sistemático das ordens e na correspondência entre governo, o superintendente e engenheiro⁸⁰. *Director das Obras* inaugura, assim, um processo, institucionalizado, que se instalou.

2.3 O esvaziamento de funções e as hesitações das tutelas portuárias

Estas estruturas inserem-se numa política de ordenamento e conhecimento do território, de intervenção efectiva em resposta a boas decisões políticas e económicas e as irregularidades políticas, na viragem do século, se trouxeram hesitações a esta política geral de administração territorial, também pressionaram a necessidade de intervenção e construção de acessibilidades. Mesmo antes da saída do do governo, em 1803, de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, entusiasta deste processo de sistematização de conhecimentos e de acção⁸¹, revelava o seu empenho em relação a Aveiro, através das suas cartas, transcritas no livro da Superintendência, em defesa dos trabalhos dos engenheiros da barra de Aveiro, em 1802⁸².

A triangulação geral do reino, dirigida por Francisco António Ciera e seu filho Miguel Ciera, assim como as cartas de Franzini (Carta reduzida da costa de Portugal, de 1811) são os resultados do esforço de reconhecimento cartográfico que se fez sentir em Aveiro, mas que será interrompido com as convulsões políticas que se seguirão. Os esforços cartográficos do reino e as iniciativas em termos de obras públicas avançavam com dificuldade, em parte devido às lutas civis, em parte porque a organização central não tinha realizado as devidas reformas estruturais. Na sequência de uma conjuntura nacional, ligada à Regeneração, Fontes Pereira de Melo, ministro da Fazenda e depois das Obras públicas, que já participara, como técnico, nos trabalhos cartográficos e sabia da sua importância, autoriza a constituição do Ministério das Obras Públicas e Minas, a 30 de Agosto de 1852, com objectivos claros de esvaziamento das autoridades locais e de competências associadas à criação de infra-estruturas de comunicação e transporte⁸³.

Aveiro sentiu estas hesitações, e o engenheiro Luís Gomes de Carvalho sentiu-as na sua pele. Se, por um lado, ainda em 1816, após a abertura da barra, adquiriu, cada vez mais, tarefas afectas à continuação da consolidação da abertura da barra, como sejam, a jurisdição para adjudicar os terrenos necessários para o encanamento de rios, corte de árvores, demolição de açudes e indemnizações por terrenos privados essenciais às obras⁸⁴, a verdade é que a barra ia sofrendo oscilações no assoreamento. Continuou à frente das obras, pelo menos até 1823, e como o estado da barra se agravava, a Câmara, para salvar-lhe a vida dos seus inimigos (os políticos e os

⁸⁰ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 38v, *Método de praticar as despesas*, 28-08-1780

⁸¹ Alegria, Garcia 1995: 72.

⁸² APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 91: 15-09-1801, Aviso régio de D. Rodrigo Sousa Coutinho para que se procedesse às cobranças das dívidas ao Cofre da Barra, que totalizariam cerca de 170 contos de réis; fol. 106, 16-03-1802: Carta de D. Rodrigo Sousa Coutinho referindo-se a intrigas contra o superintendente e as obras, ordenando que fosse feito inquérito contra as intrigas em curso; fol. 113, 06-07-1802, Provisão de D. Rodrigo de Sousa Coutinho elogiando a prestação das contas enviada pelo superintendente da barra.

⁸³ Alegria, Garcia 1995: 74, 76

⁸⁴ AMA, L.n.182 – Obra da Barra de Aveiro.

descontentes com a pouca fluidez da barra), requisitara que aquele engenheiro fosse preso e levado para o Porto, como efectivamente foi.

Contudo, só em 1834 foi nomeado substituto seguido de outros, vários, até à criação da *Junta Administrativa e Fiscal das Obras de Aveiro* (JAFOA), no ano de 1858 e até 1886⁸⁵. Em 1834 sucederia Celestino Soares. Em 1837 o engenheiro Francisco de Paula Sousa Pegado e no ano seguinte Francisco L. Moreira Freixo. Em 1843 foi nomeado director o engenheiro José Luís Lopes, substituído, interinamente, pelo presidente da Câmara de Aveiro, que pouco depois entregava o seu governo ao engenheiro Gomes Palma. Em 1847, assume a direcção o engenheiro Agostinho Lopes Pereira Nunes, até 1856. Desde a morte deste, a 12 de Novembro de 1856, até Junho de 1858, esteve interinamente o engenheiro Augusto Maria Fidié, que acabou por ser substituído por Silvério Augusto Pereira de Sousa quando se criou a JAFOA⁸⁶.

Parece ter sido aquele interregno, entre a saída de Luís Gomes de Carvalho e a criação da Junta, um momento de avanço da administração local, em procurar tutelar o porto de Aveiro, tanto mais que a reforma da administração pública criara os distritos e as respectivas juntas distritais, com competências no domínio das Obras Públicas (decreto de lei de 25/4 de 1835). Desta forma, assinalam-se protestos vários, conhecidos para os anos de 1842, 1844 e 1848, sobretudo à medida que os gastos, orçamentados, eram inferiores aos efectivamente realizados. A razão era a mesma do passado: o decreto de 17 de Abril de 1838, que disponibilizava o dinheiro do cofre para quaisquer outras actividades, realizadas no distrito⁸⁷. Seja como for, sabe-se, sumariamente, quem foram os sucessivos superintendentes até 1837: Carlos Cardoso Moniz de Castro, Araújo Bacelar e José Homem Correia Telles⁸⁸, porque doravante, até 1858, a fiscalização destas obras foi confiada a uma comissão ou junta local que funcionava em articulação com o Governo Civil do Distrito. O impulso viera de um movimento de opinião, em Maio de 1857, encabeçado pelo deputado José Estêvão, em sessão dos Paços do Concelho⁸⁹ que havia já exposto, à Câmara dos Deputados, o estado em que se encontrava a barra, a qual solicitara competente relatório, ao então engenheiro das obras, Agostinho Nunes, datado de 13 de Abril de 1854⁹⁰.

Esta afirmação local decorria das próprias reformas administrativas que haviam conferido aos governadores civis competências nesta matéria. Uma reunião nos Paços do Concelho de Aveiro de forma a instituir a *Junta Administrativa e Fiscal das Obras de Aveiro* (JAFOA), de acordo com o Decreto de 9 de Setembro, contemplava os anseios da Associação Comercial de Aveiro⁹¹. Não era a primeira vez que as dificuldades da Barra e Porto tinham conduzido à realização de reuniões envolventes da sociedade local, diagnosticando os problemas locais, particularmente, as relações entre obstrução da barra e produção de sal⁹². E se é verdade que um movimento de

⁸⁵ Sampaio 1966: 5.

⁸⁶ Silva 1875: 186-187; Cunha 1923: 17-18; Loureiro 1904: 37.

⁸⁷ Loureiro 1904: 38-39.

⁸⁸ Cunha 1923: 16.

⁸⁹ Cerqueira 1967: 5.

⁹⁰ Loureiro 1904: 39-40.

⁹¹ Junta Administrativa das Obras da Barra e Ria d'Aveiro, Aveiro, Minerva Central, 1911, p. 3

⁹² Braga 1995: 191-206.

opinião se ia desenvolvendo em torno da organização, em 1858, da Associação Comercial de Aveiro, também a afirmação da imprensa local, com a multiplicação e desmembramento de vários jornais, registava e protestava contra os insucessos da barra (jornais como *O Aveirense*, *A Aurora*, *O Imparcial*, *O Campeão do Vouga*, *Campeão das Províncias*, *Distrito de Aveiro*)⁹³.

Com a criação da JAFOA, como se viu atrás, clarificaram-se, melhor, as competências associadas à administração e ao financiamento das obras, ficando incumbida de receber todos os impostos regionais destinados às obras, situação que se manteria até Agosto de 1886: artigo 3º «*criar-se-á na cidade de Aveiro uma Junta Administrativa e Fiscal das Obras da Barra, que será composta do Governador Civil, servindo de presidente, e três cidadãos hábeis para deputados, que serão eleitos de dois em dois anos, sendo-o dois pela Junta Geral do Distrito e um pela Associação Comercial de Aveiro, e na sua falta pela Câmara Municipal de Aveiro*». Esse documento revogava o decreto de 17 de Abril de 1838, que disponibilizava o dinheiro das obras para quaisquer outras actividades, realizadas no distrito, e que tanta discussão tinha gerado, localmente, pelo facto de se esvaziar o objectivo fundamental de manutenção da barra.

No artigo 2º esclarece-se quais eram as fontes de financiamento: «*nos termos propostos pelos proprietários das marinhas da ria de Aveiro, são cobradas pela alfândega da cidade, durante 6 anos [...], e com destino às obras desta barra, dois réis e meio por cada alqueire de sal das marinhas da ria da mesma cidade que for vendido para consumo*», de que o sal exportado ficava isento. No parágrafo 2º definia-se ainda que «*o produto do actual imposto do vinho e do real da carne que lhe anda anexo continuará a ser exclusivamente aplicado nas obras da mesma barra*»⁹⁴.

Os desejos de evolução e melhoria das condições devem ter conduzido à aquisição de um serviço de draga, em 1854, como informa o documento publicado no Boletim do Ministério das Obras Públicas, mas que não viria a ser utilizada e, por isso, foi enviada, em 1871, para Viana do Castelo por parecer dispensável⁹⁵. Torna-se, esta draga, símbolo da modernidade técnica, uma caricatura do discurso reivindicador do progresso mas, tantas vezes, não aplicável à realidade local

Despesas com o serviço da draga empregada nas rias do Distrito de Aveiro

Tendo chegado ao Porto de Aveiro a draga que o Governo mandara construir em Inglaterra para ser empregada nas rias daquele distrito e que em breve deve achar-se pronta para funcionar, em virtude das providências adoptadas por este Ministério, por onde se tem ocorrido ao pagamento das despesas respectivas ao seu preço, transporte e armação; e sendo necessário prever ao custeamento do serviço e conservação da dita draga, logo que ela comece a ser empregada na desobstrução das ditas rias: manda Sua Majestade El Rei, que o Governador Civil de Aveiro, exigindo do Director das Obras Públicas os esclarecimentos convenientes acerca das despesas respectivas ao pessoal e material necessário para o mencionado fim, haja de fazer a competente proposta à Junta Geral do Distrito a

⁹³ Rodrigues 1998: 22-27.

⁹⁴ Diário de Governo, nº 218 de 16 de Setembro de 1858 e ainda várias notícias em jornais (Rodrigues 1998: 34-35)

⁹⁵ Loureiro 1904: 75.

seu cargo, a fim de que ela, nos termos da carta de lei de 23 de Julho de 1839 vote as somas suficientes para ocorrer ao importante serviço de que se trata, no qual é interessada não só a navegação, mas também a saúde dos habitantes daquela localidade. O que se participa ao mencionado Governador Civil, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paço, em 24 de Abril de 1854 – António Maria de Fontes Pereira de Melo (in Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Nº 5 Maio 1854).

Foi este esforço de reforma que justificou a vinda, a Aveiro, do engenheiro Sir John Rennie, inglês, que viera ao Porto observar a barra do Douro e, então, convidado a observar a barra, numa breve visita, a 26 de Setembro de 1855. Regressado, enviou de Londres um relatório a 8 de Dezembro. Dele sobressai um aspecto fundamental - a falta de elementos essenciais para diagnóstico e projecto. Não havia uma carta hidrográfica regular do porto, nem uma série de observações das marés e da direcção e velocidade das correntes, nem estudo sobre as sondas, canais e variações das barra, ventos e formação dos bancos de areia. Se o elenco de propostas era vago e prudente, parece interessante, sobretudo, o programa de organização do plano de obras. Considerava ser importante “*recolher observações hydrometricas por 6 a 12 mezes, das tábuas de marés com as alturas do prea-mar e baixa-mar equinoxiaes, medias e mortas, tanto na barra, como no porto, na ponte de Aveiro e em Ovar, com a indicação da hora da maré, phases da lua, direcção e força dos ventos, direcção e velocidade das correntes interiores e exteriores nas diversas estações do anno, e, finalmente, da carta hydrographica da barra e da ria até Aveiro, Ovar e Vagos, comprehendendo a costa com sondagens*”⁹⁶.

Enfim, se as questões financeiras seriam, certamente, um obstáculo e se se pretendia contrariar o uso, sistemático e indiscriminado das verbas do Cofre, a verdade é que os estudos técnicos e a direcção de obras exigiam um programa que a nova estrutura orgânica parece projectar, assunto que merecerá, certamente, uma abordagem, num futuro.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes manuscritas

ARQUIVO DO PORTO DE AVEIRO APA

Superintendência (1755-1856)

APA, Primeiro livro do registo para a Superintendência da Barra *Livro primeiro que há de servir para o registo de todas as rendas...que se rematavam para esta Superintendência e dela saíram, ..* 1 de Junho de 1756

APA, Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes para a obra da abertura da barra *Livro que há de servir para lançamento dos termos das rematações dos reais de vinho e carnes aplicados para a Real Obra da Barra desta cidade impostos em toda esta Comarca, 1767.*

⁹⁶ Loureiro 1904: 47-48.

APA, *Registos de despesas de obras: jornas, materiais e cais*

APA, doc. n.n Carta de Luís Gomes de Carvalho a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, residente na Corte, no Rio de Janeiro, a comunicar a abertura da Barra de Aveiro. – Mafra, 30 de Setembro de 1808

Junta Administrativa e Fiscal das Obras de Aveiro (JAFOA 1858-1886)

APA, JAFOA - Livro 1º da despesa e dos trabalhos das Obras da Barra de Aveiro: desde o 1º de Novembro de 1875 até 30 de Junho de 1876, contendo diversos desenhos e apontamentos, de Silvério Augusto Pereira da Silva, manuscrito.

APA, JAFOA - Livro de despesa e dos trabalhos das obras da Barra de Aveiro desde o 1º de Novembro de 1875 até 30 de Junho de 1876, Livro 1º,

APA, JAFOA - Livro de despesa e dos trabalhos das obras da Barra de Aveiro, 1º Anno Economico de 1 de Novembro de 1875 a 30 de Junho de 1876

MUSEU DE AVEIRO

Projecto para a abertura da barra do porto de Aveiro, por Carlos Mardel [1756], desenho nº 31/HM)

ARQUIVO MUNICIPAL DE AVEIRO (AMA)

Livro de Vereações e Acórdãos nº 8

L.n.182 - Obra da Barra de Aveiro, s/pág.

L. 1683-Registo Geral, f. 355

Quadros, João Rangel de - *Aveiro. Apontamentos Avulsos*, manuscritos (de 1911 a 1916)

ARQUIVO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS (AHMOP)

Ministério do Reino

n. 18 – Correspondência sobre estradas

n. 32 – Processos de obras públicas

INSTITUTO GEOGRÁFICO PORTUGUÊS (IGP)

IGP - Cartas n. 315, 318

BIBLIOGRAFIA E SITES

(apenas a citada no texto; veja-se mais informação em Amorim 2007)

SITES

Dias, Maria Helena - *Pedro Teixeira (ca. 1595-1662)*, <http://www.instituto-camoes.pt/CVC/ciencia/p69.html>

<http://www.exercito.pt/bibliopac/bin/wxis.exe/bibliopac/>: Investigador: Maria Helena Dias; Catalogador: Sandra Fernandes

LEGISLAÇÃO

Boletim da Comissão do Domínio Público Marítimo, Lisboa, Ministério da Marinha, nº 1, Agosto de 1946

Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Nº 5 Maio 1854

Junta Administrativa das Obras da Barra e Ria d'Aveiro, Aveiro, Minerva Central, 1911

Silva, A. A. Baldaque da, 1891 - *Estado actual das pescas em Portugal, compreendendo a pesca marítima, fluvial e lacustre em todo o continente do Reino, referido no anno de 1886*, Lisboa, Imprensa Régia, 1891

BIBLIOGRAFIA GERAL - CONTEXTOS HISTÓRICO-GEOGRÁFICOS

- Brandão, Maria de Fátima; Rowland, Robert 1979 – *História da propriedade e comunidade rural: questão de método*, in “O século XIX em Portugal”, Lisboa, Presença/GIS, [1979], p. 173-210.
- Coelho, M.Helena Cruz, Magalhães, J.Romero 1986 - *O Poder Concelhio: das origens às cortes constituintes. Notas de história social*, Coimbra, Centro de Estudos de Formação Autárquica, 1986.
- Coelho, Maria Helena da Cruz 1995 - *A Pesca Fluvial na Economia e Sociedade Medieval Portuguesa* in “Actas do Seminário Pescas e Navegação na História de Portugal (Séculos XII a XVIII)”, Lagos, Comissão Municipal dos Descobrimentos, 1992, vol. VI dos Cadernos Históricos, 1995, p 81-102.
- Corbin, Alain; Richard, Hélène, dir. 2004 - *La mer, terreur et fascination*, Paris, BNF/Seuil, 2004.
- Daveau, Suzanne; Ribeiro, Orlando; Lautensach, Hermann 1989 - *Geografia de Portugal-I. A posição geográfica e o território*, v.1, Lisboa, Sá da Costa, 1989.
- Delort, R. 1993 - *Introduction. Pour une histoire de l'environnement*, in « Pour une histoire de l'environnement. Travaux du programme interdisciplinaire de recherche sur l'environnement », Paris, CNRS, 1993, p 5-8.
- Derech, Jean-Michel 2002 - *Pour une histoire des espaces humides: bilan historiographique français (XVIII-XX siècle)*, in « Aux rives de l'incertain. Histoire et représentation des marais occidentaux du Moyen âge à nos jours », Paris, Somogy éditions d'art, 2002, p.15-20.
- Gomes, Veloso 2007 – *Estratégia para a gestão integrada da Zona Costeira Nacional*, in «Gestão e Ordenamento das Actividades Litorâneas», Lisboa, Academia da Marinha, 2007, p,11-28.
- Hespanha, A. Manuel 1984 - *Poder e Instituições na Europa do Antigo Regime*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.
- Hespanha, A. Manuel 1986 - *Centro e Periferia nas Estruturas Administrativas do Antigo Regime*. “Ler História”, Lisboa, n.8, 1986, p. 35-60.
- Livro Verde dos Mares* 2006 *Para uma futura política marítima dos mares*, Bruxelas, Comunidade Europeia, 2006.
- Mata, Maria Eugénia 1991 - *A actividade revolucionária no Portugal contemporâneo – uma perspectiva de longa duração*. “Análise Social”, v. 112-113, 1991, p.755-770.
- Mollat, Michel 1962 - *Les sources d'histoire maritime en Europe du Moyen Age au XVIII siècle*, in Actes do 4º Colloque International d'Histoire Maritime, Paris 20 au 23 Mai 1959, Paris, SEVPEN, 1962, p.VII-X.
- Mollat, Michel 1972-1974 - *Introduction* in «Les Grandes escales», Actes du 10e Colloque d'histoire maritime - Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions, nº 32-34; Bruxelles, Lib. Encyclopédique, 1972-1974, vol 1.
- Nonell, Anni Gunther 2002 - *Porto, 1763/1852 – a construção da cidade entre despotismo e iluminismo*, Porto, FAUP, 2002.
- Nunes, Maria de Fátima 2001 - *As Ciências da natureza e os Oceanos na Bibliotheca do povo e das Escolas. Propaganda de instrução para portugueses e brasileiros (1881-1912)*, in “VII Congresso Internacional da Sociedade española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas”, Pontevedra, 2001, p. 221-231.
- Pereira, João Cordeiro 2003 - *Portugal na era de Quinhentos*, Cascais, Patrimonia Historica, 2003.

PORTOS PORTUGUESES E ESTRANGEIROS, CARTOGRAFIA, OBRAS PÚBLICAS E ENGENHARIA

- Amorim, Inês 1991 - *Alfândega de Aveiro. Documentação do Arquivo Nacional da Torre do Tombo*. “Boletim Municipal de Aveiro”, Aveiro, n. 18, 1991, p.19-25.
- Amorim, Inês 1997 - *Aveiro e sua Provedoria no século XVIII (1690-1814) - estudo económico de um espaço histórico*, Coimbra, CCRC, 1997, vol.1, 867 págs.; vol. 2-Apêndice cartográfico, 7 págs. +10 cartas.

- Amorim, Inês 2001a - *O sal de Aveiro – breve relance histórico (sécs. XIII a XX)*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 2001.
- Amorim, Inês 2006 - *Portuguese “free” ports in the turning of the 18th century – a strategy to promote “unimportant” ports*. “International Journal of Maritime History”, Vol. 18, No. 1, June 2006, p.103-128.
- Balard, Michel; Paola Massa 1988 - *Interventi* in “I Porti come impresa economica”, atti della «Diciannovesima Settimana di Studi» 2-6 Maggio 1987, a cura di Simonetta Cavaciocchi, Prato, Le Monnier, 1988, p. 406 e 412.
- Braga, Amílcar Manuel de Oliveira 1995 - *Aveiro em 1847-1848, segundo um relatório do Governo Civil*. “Estudos Aveirenses”, nº 5, 1995, p.191-206.
- Cunha, Comandante Silvério Ribeiro da Rocha e 1939 - *Notícia sôbre as indústrias marítimas na área da jurisdição da Capitania do porto de Aveiro*, Aveiro, Gráfica Aveirense Lda, 1939.
- Felipe Pereda; Fernando Marias, ed. 2003 - *El atlas del Rey Planeta: la “descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos” de Pedro Teixeira (1634)*, 3ª ed., San Sebastián, Nerea, 2003.
- Fernando Monge, Margarita del Olmo 1996 - *Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico*, in “Puertos y Sistemas portuarios (Siglos XVI-XX)”, Madrid, 1996, p. 215 a 233.
- Heers, Jacques 1965 - *Rivalité ou collaboration de la terre et de l'eau? Position générale des problèmes*, in “Les grands voies maritimes dans le monde XV-XIX siècles», rapports présentes au XII Congrès International des Sciences Historiques para la Commission Internationale d’Histoire Maritime à l’occasion de son VII Colloque, Paris, SEVPEN, 1965.
- Jackson, Gordon 1972 - *Hull in the eighteenth century. A study in economic and social history*, Hull, Cambridge University Press/University of Hull, 1972.
- Jackson, Gordon 1983 - *The history and archaeology of Ports*, w/pl, World’s Work Ltd., 1983.
- Jackson, Gordon 1996 - *The british port system, c. 1850-1913*, in Agustín Guimera y Dolores Romero, ed. “Puertos e Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)”, Madrid, 1996, p.77-97.
- Jackson, Gordon 2001 - *The Significance of Unimportant Ports*. “International Journal of Maritime History”, December 2001, vol. XIII, nº 2, p. 1-17.
- Jackson, Gordon 2007 - *Early Modern European Seaport Studies : highlights & guidelines*, in Polónia, A. Osswald, H, dir. - *European Seaport Systems in the early modern age – a comparative approach*, Porto, IHM-UP, 2007, p. 8-27.
- Jarvis, Adrian 1998 - *Introduction* in “Port and Harbour Engineering”, ed. Adrian Jarvis, Studies in the History of Civil Engineering, vol. 6, Ashgate Variorum, 1998, XIII-XXXIV.
- Madahil, A.G.da Rocha 1959 - *Milenário de Aveiro. Colectânea de Documentos Históricos*, v.2, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1959Alegria, Maria Fernanda; Garcia, João Carlos 1995 – *Aspectos da evolução da cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)* in “Os mapas em Portugal”, dir. Maria Helena Dias, Lisboa, Cosmos, 1995, 27-84.
- Martinez Shaw, Carlos 1988 - *Les transformations du port de Barcelona au XVIII siècle*, in “I Porti come impresa economica”, atti della «Diciannovesima Settimana di Studi» 2-6 Maggio 1987, a cura di Simonetta Cavaciocchi, Prato, Le Monnier, 1988, p. 88 a 120.
- Martins, A. Fernandes 1947 - *A configuração do litoral português no último quartel do século XIV: apostilha a um mapa*. “Biblos”, Coimbra, vol. XXII, 1947, p. 1-35.
- Mendes, H.Gabriel 1969 - *Lucas Jansz Waghenaer e o conhecimento náutico das costas de Portugal, no séc.XVI*, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1969.
- Palmer, Sarah 1988 - *The eighteenth century ports of London and Liverpool. Private versus corporate promotion* in “I Porti come impresa economica”, atti della «Diciannovesima Settimana di Studi» 2-6 Maggio 1987, a cura di Simonetta Cavaciocchi, Prato, Le Monnier, 1988, p. 382-397.
- Perrot, Jean-Claude Perrot 1992 - *Genèse d’une ville moderne: Caen au XVIII siècle*, in “Villes & Civilisation Urbaine, XVIII-XX siècle”, Paris, Larousse, 1992.

- Reguera Rodríguez, Antonio T. 1993 - *Territorio Ordenado, territorio dominado. Espacios, Políticas y conflictos en la España de la Ilustración*, León, Universidad de León, 1993.
- Vauthier-Vézier, Anne 2007 - *L'estuaire et le port. Identité maritime de Nantes au XIX siècle*, Rennes, PUR, 2007.
- Verhoeven, Patrick 2006 - "The expectations of ports regarding a European Policy", in "Uma visão marítima europeia", encontros do Porto, 8 e 9 de Dezembro de 2005, org. Rui Azevedo, Santa Maria da Feira, CRPM/CPPM, Vila Feira, 2006, p. 38-43.
- Vicente, António Pedro - *Memórias Políticas, geográficas e militares Militares de Portugal, 1762-1756*. Sep "Boletim dArquivo Militar", Lisboa, v.41, 1971.
- Vigarié, André 1979 - *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.

PORTO DE AVEIRO

- Amorim, Inês 2008 – *Porto de Aveiro, entre a terra e o mar*, Gafanha da Nazaré, APA-Administração do Porto de Aveiro - S.A., 2008.
- Amorim, Inês, Garcia, João Carlos 2008 – *A Barra e os Portos da Ria de Aveiro 1808-1932. Arquivo da Administração do Porto de Aveiro, Catálogo de Exposição*, Aveiro, APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A., 2008.
- Cabral, Estevão 1790, 1991 - *Memória sobre os danos do Mondego no Campo de Coimbra, e seu remédio-1790*, in "Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, 1789-1815", t.3, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, p. 141-166.
- Cerqueira, Eduardo – *A Instituição da Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro*, Aveiro, 1967, Sep. "Arquivo do Distrito de Aveiro", Vol. 33.
- Cerqueira, Eduardo 1973 - *O Cofre da Barra de Aveiro na função de caixa de empréstimos ou subsídios*. "Arquivo do Distrito de Aveiro", Aveiro, v.39, 1973, p. 120- 142.
- Cunha, Comandante Silvério Ribeiro da Rocha e 1923, 1959 – *O porto de Aveiro, conferência em 5 de Maio de 1923*, Aveiro, A Lusitânea, 2ª ed. 1959.
- Loureiro, Adolpho 1904 - *Os portos marítimos de Portugal: Porto de Aveiro*, v.2, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904.
- Mendes, Humberto Gabriel 1974 - *Cartografia e Engenharia da Ria e Barra de Aveiro no último quartel do século XVIII*. "Arquivo do Distrito de Aveiro", v.40, 1974, p.184-219; 241-270.
- Mendes, Humberto Gabriel 1972 - *Cartografia e Engenharia Pombalinas da Ria e Barra de Aveiro*. "Boletim dArquivo Histórico Militar", Lisboa, 1942, v.42, p.11-79; v. 43, p. 9-143.
- Neves, Francisco Ferreira 1956 - *Documentos relativos à abertura da actual barra de Aveiro*. "Arquivo do Distrito de Aveiro", v.22, 1956, p.275-296.
- Rodrigues, Manuel Ferreira 1998– *A fundação da associação comercial de Aveiro e o estado da Barra em meados do século XIX*, Aveiro, Associação Comercial de Aveiro, 1998.
- Sampaio, Álvaro 1966 – *O porto de Aveiro e a sua influência no crescimento económico da região*. "Aveiro e o seu Distrito", nº 2, 1966, p. 5-25.
- Silva, Silvério Augusto Pereira da 1875 – *Barra de Aveiro*. "Revista de Obras Públicas e Minas", T.VI, nº 64, Abril de 1875, 66 Junho 1875, p. 165-227, 241-269.
- Vandelli, Domingos 1790, 1991- *Memória sobre o encanamento do rio Mondego-1790*, in "Memórias Económicas da Academia Real de Ciências de Lisboa", t. 3, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, p. 13-19.

ANEXOS

ANEXO 1 – DOCUMENTAÇÃO DO Fundo da Superintendência
(organizado por Manuel Couto no âmbito do projecto de Preservação e Divulgação
do Património-Cultural Portuário, financiado pela Administração do Porto de Aveiro – S.A, e
decorrente do quadro Comemorativo dos 200 Anos de Abertura da Barra de Aveiro: 1808-2008

| Cota antiga | Cota actual | Títulos | Datas |
|----------------------|----------------------|--|------------------------|
| | Bib D 11 - 1 | Primeiro livro do registo para a Superintendência da Barra | 1755-1813 |
| | Porto de Pesca | [Livros de registo de correspondência expedida] | 1832-1858 |
| | Bib D 11 - 2 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes para a obra da abertura da barra | 1767 - 1771 |
| | Bib D 11 - 4 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes para a obra da abertura da barra | 1790-1793 |
| ilegível | Bib D 11 - 3 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes para a obra da abertura da barra | 1793-1796 |
| livro 15 | Bib D 11 - 6 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes do subsídio da obra da barra "Liv 15" | 1799-1801 |
| RB nº16 1802/1804 | Bib D 11 - 7 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes do subsídio da obra da barra "Liv 16" | 1802-1804 |
| RB nº17 1804/1808 | Bib D 11 - 8 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes do subsídio da obra da barra "Liv 17" | 1804-1808 |
| RB nº18 1808/1812 | Bib D 11 - 9 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes do subsídio da obra da barra "Liv 18" | 1808-1812 |
| ilegível | Bib D 10 - 30 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes e dobro das sisas de Aveiro pertencentes ao cofre da barra "Liv 19" | 1812 - 1815 |
| D.B. 1802 | Bib D 11 - 5 | Registos de despesas de obras: jornas, materiais e cais | Jan - Set 1802 |
| D.B. 1803/1804 | Bib D 11 - 14 | Registos de despesas de obras na abertura da barra: jornas e materiais | Jul 1803 - Out 1804 |
| | Bib D 10 - 29 | Livro de registo das contas correntes dos rendeiros do Real do vinho e da carne, e do dobro das sisas de Aveiro pertencentes ao cofre da Barra | 1809 - 1827 |
| | Bib A7 - 302 | Registo das embarcações saídas da Alfândega de Aveiro | 1813 - 1814 |
| | Bib D 10 - 28 | Livro de entradas e saídas, receita e despesa do cofre da Barra de Aveiro | 1815 - 1834 |
| ilegível | Bib D 11 - 10 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes do subsídio da obra da barra "Liv 20" | 1816-1819 |
| RB nº21 1819/1823 | Bib D 11 - 11 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes do subsídio da obra da barra "Liv 21" | 1819-1823 |
| RB nº22 1823/1827 | Bib D 11 - 12 | Registo das rematações da Renda do Real dos vinhos e carnes do subsídio da obra da barra "Liv 22" | 1823-1827 |

| | | | |
|-------------------------------------|----------------------|--|-------------|
| RB nº23 1823/1827 (repetição) | Bib D 11 - 13 | Registo das rematações das Rendas do Real para as obras da barra "Liv 23" | 1827-1831 |
| | Bib D 11 - 15 | Lançamento das rematações dos reais pertencentes ao rendimento do cofre da Barra de Aveiro | 1836 - 1866 |
| ilegível | Bib D 10 - 31 | Registos de despesas com as obras públicas do Distrito da cidade de Aveiro | 1840 - 1843 |
| | Bib D 11 - 16 | Visitas às embarcações | 1852-1853 |
| | Bib D 11 - 17 | termos de entrada de embarcações | 1854 - 1855 |
| | Bib D 11 - Sal | termos de carregamento de sal em embarcações | 1824 |

ANEXO 2 - Técnicos que interviram ou fizeram propostas de intervenção na Barra e Porto de Aveiro (1757-1857) e directores das obras desde 1803

| Data | Figuras | Situação da barra | Funções em Aveiro |
|-------------|---|--------------------------|--|
| 1756 | Carlos Mardel, Arquitecto Húngaro (Loureiro 1904: 16) | Mira | Propôr local de abertura da barra. O mapa encontra-se no Museu Nacional de Aveiro, Princesa S. Joana ⁹⁷ |
| 1757 | capitão-mor de Ílhavo, João de Sousa Ribeiro da Silveira | fechada, em Mira | tirassem “ <i>uma exacta planta de todo o terreno que jas desde o rio Vouga até a Barra que novamente se abriu</i> ” ⁹⁸ . |
| 1758 | sargento-mor Francisco Xavier do Rego com o seu adjunto o tenente Adam Venceslas Hetochoffs, e Francisco Pinheiro da Cunha, ajudante de infantaria (alemão) | Vagueira | tirassem “ <i>uma exacta planta de todo o terreno que jas desde o rio Vouga até a Barra que novamente se abriu</i> ” ⁹⁹ . |
| 1758 | sargento-mor engenheiro François Hyacinte de Polchet com o seu adjunto Louis d'Alincourt Polchet (franceses) | Vagueira | tirassem “ <i>uma exacta planta de todo o terreno que jas desde o rio Vouga até a Barra que novamente se abriu</i> ”. |

⁹⁷ Projecto para a abertura da barra do porto de Aveiro, por Carlos Mardel [1756], Museu de Aveiro - desenho nº 31/HM); IGP- Planta n.315 - “Carte particulière des environs...1759 “Carte particulière des environs d’Aveiro depuis la Riviere du Vouga jusques a la nouvelle barre contenant dex lieues quarrées de pais Sans la partie de mer qui sy trouve levee entierement par François Hiacinte de Polchet et Louis d’Alincourt reduite en petit pour l’intelligence du projet a St.Hiacinte” pormenor, no canto inferior esquerdo, em cartela, a seguinte legenda, devidamente representada no mapa: B- *Endroit projecté a ouvrir pour Charles Mardel*

⁹⁸ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 21 v.

⁹⁹ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 21 v.

| | | | |
|------|--|-------------------------------|--|
| 1777 | Tenente coronel Guilherme Eldsen, Capitão de Infantaria com exercício de engenheiro Isidoro Paulo Ferreira, e o ajudante de infantaria igualmente com exercício de engenheiro Manuel de Sousa Ramos | _ de légua abaixo da Vagueira | Guilherme Eldsen, que recebera ordem régia a 29 de Outubro de 1777 para averiguar “o sítio da barra e dos rios” ¹⁰⁰ . |
| 1780 | Arquitecto Hidráulico João Iseppi e capitão de infantaria, com exercício de engenheiro, Isidoro Paulo Pereira, Jeronimo Iseppi, também arquitecto hidráulico (filho de João Iseppi) e outros dois, Tomás Perona e Hermigildo Biassini, italianos “praticos deste genero de trabalho” que vieram com o primeiro “para serem empregados na obra da barra” ¹⁰¹ . | _ de légua abaixo da Vagueira | Diligências necessárias para a navegabilidade da Barra e do Rio Vouga, mas, igualmente, a limpeza do cais, esteiro da Ribeira e Cojo, cujas águas, estagnadas, afligiam a cidade ¹⁰² . Mapa topográfico do esteiro da cidade, com projecto da obra do cais, esteiro do Ribeiro e Cojo, datado de 1780/1781 ¹⁰³ . Novembro de 1777, Isidoro Paulo Pereira e Manuel de Sousa Ramos elaboram várias cartas que levantam o terreno, desde Mira até ao Porto ¹⁰⁴ ; estudavam a forma de esgotar as águas estagnadas, próximas da cidade, e a possibilidade de tornar navegável o Rio Vouga até S. Pedro do Sul (Mendes 1974: 1989) |
| 1781 | José Monteiro da Rocha, lente catedrático da Faculdade de Matemática na Universidade de Coimbra | _ de légua abaixo da Vagueira | visitar as obras da barra e canais “ <i>que são concernetes à sciencia hidraulica</i> ”, mostrando-lhe todos os projectos, planos e mapas sobre as obras da barra ¹⁰⁵ . |
| 1788 | marechal de campo Guilherme Luís António de Valeré (francês) | Mira | acompanhado de dois oficiais seus ajudantes, teria vindo observar o sucedido, a 5 de Abril desse mesmo ano ¹⁰⁶ , mas nada se sabe dos resultados. |
| 1791 | Estevão Cabral, professor hidráulico | | " <i>como em Coimbra está Estevão Cabral, que não tem patente de Engenheiro, mas que é Professor Hidráulico, pede a prudência que ele examine esta abertura que vai a fazer-se, e examine o Plano que se tem feito [...]. E pode acontecer que ele com as suas luzes aponte alguma providência de maior segurança e utilidade. Ele poderá chegar aí para este fim somente de examinar o Plano, devendo imediatamente voltar para assistir às Obras do Mondego de que está encarregado</i> " (Mendes 1974: 267). |

¹⁰⁰ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 30v

¹⁰¹ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 50v., 10 de Outubro de 1780

¹⁰² APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 38-39

¹⁰³ IGP, nº 318. No mapa do canal da cidade indica Giovanni e não Jeronimo, desconhecendo-se se trata do pai ou do filho, porque com nenhum coincide o nome

¹⁰⁴ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 31

¹⁰⁵ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 51v

¹⁰⁶ APA, Superintendência, Livro 1º, fol. 56

| | | | |
|------------------|--|--|--|
| 1802 | Reinaldo Oudinot (designado director da obra desde, pelo menos 1803) e o seu genro Luís Gomes de Carvalho ¹⁰⁷ | fechada em Mira | 1803, um aviso régio indica que, em virtude do Coronel do real corpo de engenharia Reinaldo Oudinot ir prestar serviço no <i>ultramar</i> (sic), mas continuar a receber o seu <i>salário</i> mensal, enquanto <i>Director das Obras</i> , ficava, interinamente, encarregue o sargento-mor Luís Gomes de Carvalho |
| 1808, 3 de Abril | ABERTURA DA BARRA E SUA FIXAÇÃO pelo Director das Obras, desde 1803, Luís Gomes de Carvalho | Fechada em Mira, aberta entre o Forte Novo e N ^a S ^a das Areias | |
| 1834 a 1842 | 1834 a 1837 - Joaquim Pedro Celestino Soares, Capitão-tenente, foi nomeado director das obras da barra (Loureiro 1904: 35; Cunha 1923: 16). 1837 - Francisco de Paula e Sousa Pegado, substitui Celestino Soares como director das obras da barra de Aveiro (Loureiro 1904: 36) 1838 - Francisco Lopes Moreira Freixo, Engenheiro. Direcção das obras (Loureiro 1904: 37) 1842 - António José Gonçalves Chaves, substitui Francisco Moreira (Loureiro 1904: 37) | Onde foi aberta mas, "...tendo o inverno de 1837 cortado a duna e aberto uma barreta uma legua ao S da que fôra estabelecida em 1808. Aberturas de "barretas", como 1838 ou 1839: "até 1851 se conservara muito sofrivelmente, excepto em 1839, quando a chamada barra velha se assoreara e se abriu a barreta, chamada da Vagueira, a 9 km ao sul da nova barra" (Loureiro 1904: 48). | <i>deliberara a junta das obras da barra em 1842 tapar aquella barreta para obviar aos damnos que as aguas da cale de Mira poderiam causar á face meridional do paredão, construindo-se marachões com terra, fachina, estacaria e torrão, de um e de outro lado no sentido EW e NS, para obstem ao alargamento da barreta, estreitando-a depois succesivamente até tapa-la, ou faze-la só communicar com a cale de Mira por meio e reguladores competentes."</i> (Loureiro 1904: 38) |
| 1843 | 1843 - João Luís Lopes, Engenheiro, assume a direcção (Loureiro 1904: 37) 1844 - Domingos dos Santos Barbosa Maia, Presidente da Câmara de Aveiro, assumiu, interinamente, a Direcção do Porto de Aveiro (Loureiro 1904: 37) 1844 - Hermenegildo Gomes de Palma, Engenheiro, assumiu a direcção (Loureiro: 1904: 37) | | João Luís Lopes, elaborou planta indicativa do estado da barra, em Agosto de 1843, mostrando a alteração da direcção da barra e da configuração do areal de S.Jacinto, pelo lado de oeste, fortemente cortado em frente da extremidade do molhe (Silva 1875: 188). |
| | 1847- a Novembro de 1856 Agostinho Lopes Pereira Nunes, | | Publicou, em 1852, uma Memória referente aos seus trabalhos, |

¹⁰⁷ APA, Superintendência, Livro 1º, fol.123, 14-12-1803. Aviso régio indicando que, em virtude do Coronel do real corpo de engenharia Reinaldo Oudinot ir prestar serviço no *ultramar* (sic), mas continuar a receber o seu *salário* mensal, enquanto *Director das Obras*, ficava, interinamente, encarregue o sargento-mor Luís Gomes de Carvalho. designação que este assumirá, daí para a frente, como responsável, em definitivo, das obras da abertura da barra (APA, Superintendência, Livro 1º, fol.144: 15-04-1808; fol. 155: 3-09-1810; fol. 163v: 3-09-1811).

| | | | |
|------|--|--|--|
| | Engenheiro. Manteve-se na direcção do porto de Aveiro (Loureiro 1904: 37) | | esclarecendo que o molhe de Luís Gomes, já então estabilizado, com uma base de 80 palmos de largura, e passando para além da linha de baixa-mar da costa, constituía um sólido apoio para a sua reconstrução e prolongamento, e por isso tinha iniciado os respectivos trabalhos que em Julho daquele ano estavam executados, numa extensão de 3126 palmos (Cunha 1923: 18). |
| 1855 | Sir John Rennie, inglês, que viera ao Porto observar a barra do Douro e de Leixões e que, sendo convidado para ir a Aveiro, anuiu a uma breve visita, a 26 de Setembro de 1855. | | <i>“recolher observações hydrometricas por 6 a 12 mezes, das tâbuas de marés com as alturas do prea-mar e baixa-mar equinoxiaes, medias e mortas, tanto na barra, como no porto, na ponte de Aveiro e em Ovar, com a indicação da hora da maré, phases da lua, direcção e força dos ventos, direcção e velocidade das correntes interiores e exteriores nas diversas estações do anno, e, finalmente, da carta hydrographica da barra e da ria até Aveiro, Ovar e Vagos, compreendendo a costa com sondagens”</i> (Loureiro 1904: 47-48) |
| 1856 | 1856, 12 de Novembro, até Junho de 1858, Augusto Maria Fidié, engenheiro, esteve interinamente na direcção até ser substituído por Silvério Augusto Pereira de Sousa, quando da criação da nova tutela portuária (Silva 1875: 186-187; Cunha 1923: 17-18; Loureiro 1904: 37) | | obstruções em alguns anos críticos, como se assinalaria já em 1857 ¹⁰⁸ |

ANEXO 3 - Superintendentes da Barra de Aveiro: 1756 -1818

| Nomes | juiz de fora | corregedor | provedor | superintendente |
|--|--------------|-------------|-------------|-----------------|
| João da Afonseca Cruz | - | - | - | 1755 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 1810 |
| Fernando Afonso Giraldes | | | | 10 Março 1810 |

(Fonte: Amorim 1997: 535-536; APA, Superintendência, Livro 1)

¹⁰⁸ APA, JAFOA - Livro de despesa e dos trabalhos das obras da Barra de Aveiro desde o 1º de Novembro de 1875 até 30 de Junho de 1876, Livro 1º, fol. 326-327