

O porto de Aveiro no séc. XVIII:
percursos de investigação - um ponto da situação

Inês Amorim

O porto de Aveiro no séc. XVIII: percursos de investigação

Um ponto da situação

Inês Amorim*

1. Introdução

O presente texto procura contribuir para o desenvolvimento das linhas de estudo enunciadas no âmbito do projecto HISPORTOS¹: a implantação e alteração de infra-estruturas portuárias, os aspectos geomorfológicos e as dinâmicas históricas de cada porto, e a avaliação da aplicação e inovação tecnológica. Tal grelha de abordagem pressupõe a identificação de núcleos documentais e cartográficos que, levantados sistematicamente, respondam a itens bem precisos: construção ou melhoramento de cais, docas, etc. (planos de intervenção e opções tecnológicas), construção de paredões, molhes, estacarias, marachões, diques; construção de sinalizações (balizas, faróis, velas, bóias, bandeiras); melhorias de acessos (barras e fundos); infra-estruturas de acesso (pontes, barcas de passagem, ...); melhorias e construção de estruturas defensivas e de comunicação (fortes, pontes, canais, etc.); implantação de controlo administrativo e fiscal (autoridades, legislação, quadros técnicos, edifícios especializados); construção e especialização de equipamentos (armazéns, arsenais, estaleiros), projecção de redes viárias, topografia, etc.

As questões equacionadas colocam-se de forma pertinente em relação ao porto de Aveiro, situado num espaço litoral concreto, a costa de Aveiro, limitada pelo Douro a norte e pelo cabo Mondego a sul. Neste espaço, o lento processo evolutivo do litoral português permitiu, e ainda permite, o assoreamento de certos rios e de certas reentrâncias, de tal forma que se nota ter ganho mais a terra do que o mar, em especial nas secções de costa baixa. Esta costa, arenosa, foi alimentada pelas areias da plataforma continental que as correntes litorais impelem para terra. Os materiais, assim transportados, acumulam-se, normalmente, no recôncavo das baías ou de encontro a promontórios. Se as condições da costa o permitem, surgem restingas ou cordões litorais, cujos extremos progridem no sentido do transporte das areias.

Na costa em causa o cordão litoral que se estende do Carregal (em Ovar), às proximidades de Mira, avançou de norte para sul, no sentido da corrente que lhe deu origem, enquanto que os areais de Quiaios, Mira e o cabedelo da Gafanha, se formaram por acção da mesma corrente, mas apoiados no pontal do Cabo Mondego, de sul para norte. Como resultado destas duas tendências os depósitos acabaram por se unir, situação com que nos deparamos, ao longo do séc. XVIII. A Ria de Aveiro surge, neste contexto, edificada pelos aluviões do Vouga, no

* Instituto de História Moderna da Universidade do Porto / Departamento de História / Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Via Panorâmica s/n/ 4150-564 Porto, Portugal (rdd39453@mail.telepac.pt).

¹ HISPORTOS – Para a História da Construção dos Portos do Noroeste de Portugal ao longo da época moderna, Sapiens 99

abrigo de uma laguna, sem força para romper o cordão litoral (Daveau, *el alii*, v.1, 1989, 78; Martins, v.22, 1947, 177-179)

A cidade de Aveiro, por seu lado, centro administrativo deste espaço, era acessível pelo mar, pela Ria, ou pelo Vouga, até onde este e alguns dos seus afluentes fossem navegáveis. O espaço que lhe estava subjacente era constituído, em grande parte, por marinhas de sal, paús, esteiros e pântanos, muitas vezes, de passagem impraticável. A espinha dorsal do Reino, a velha estrada real Porto/Lisboa, passava ao largo e as vias terrestres que a ela acediam, atendendo às características pantanosas do terreno, tornavam-se, frequentemente, intransitáveis (vd. mapa).

Trata-se, por conseguinte, de um espaço complexo, cuja evolução geo-morfológica desencadeou, necessariamente, respostas de intervenção humana ao longo do tempo. Esta nossa percepção resulta de alguns trabalhos prévios que nos sensibilizaram para a valorização de informação contida em projectos de intervenção na cidade, elaborados por engenheiros militares, ligados às obras de desobstrução da Barra, com descrições minuciosas da sua toponímia e, sobretudo, pormenorizados mapas da complexa Ria de Aveiro, da localização das marinhas, dos cursos de água e de alguns aglomerados populacionais (Amorim, 1997, Apêndice Cartográfico). Estas cartas revelam-se fundamentais, tanto mais que, até então e posteriormente, persistiram representações arcaicas da Ria de Aveiro baseadas no mapa de Álvaro Seco de 1560 que foi sucessivamente representado em pleno séc. XIX, ignorando os preciosos levantamentos cartográficos entretanto elaborados (*A Pintura do mundo...*, 1992).

Com efeito, ao longo do séc. XVIII, as tentativas para a abertura e fixação da Barra chamaram a Aveiro uma série de engenheiros hidráulicos que estudaram e cartografaram o litoral, a Ria, os seus braços, o curso do rio Vouga e, evidentemente, propuseram o local mais adequado para a abertura da Barra. Além destes registe-se a presença de homens de negócio e de governação, entre outros, opinando soluções para o desassoreamento do rio Vouga e a desobstrução da Barra.

As opiniões dividiam-se. A Barra, ao deslizar, oscilava entre duas áreas: uma de S. Jacinto ao Forte Novo e a outra da Vagueira (ou Forte Velho) até Mira. Estes dois espaços correspondiam a duas visões diferentes: a daqueles que consideravam ser a abertura da Barra a única solução para todas as contrariedades, o que exigia uma forte intervenção de engenharia e custos elevados; e a outra que respeitava a tendência natural da Barra, a abertura a sul, intervindo apenas no desassoreamento dos canais, solução muito mais económica e rápida. A esta última opinião juntava-se a convicção de que a abertura duma barra, em frente à cidade de Aveiro, por alturas de S. Jacinto, se podia ser óptima para as marinhas, não o era para as terras agricultadas (Mendes, 1974, 21).

Não admira, por conseguinte, que, em Aveiro, se encontre, na luta contra o poder da natureza, os mesmos ingredientes de outras cidades: as intervenções técnicas, as construções de diques, a vigilância das obras, a falta de unanimidade de pareceres que esconde lutas de interesses, os grupos de pressão, os custos elevados, condicionadores de soluções atempadas.

No entanto, era urgente uma solução perante o impedimento da entrada e saída de embarcações, tendo em conta as actividades económicas que pulsavam no *hinterland* de Aveiro. Esta, confinada a quatro freguesias e limitada por jurisdições, minúsculas (Aradas, Esgueira, Ílhavo), era uma autêntica “ilha”, cercada de água, rio e mar, cujo “termo” se entrecortava e

repartia, enfraquecendo o seu abastecimento.

As representações cartográficas evidenciam o isolamento de Aveiro. A cidade era acessível pelo mar, ou pela Ria, ou pelo Vouga, até onde este e alguns dos seus afluentes fossem navegáveis. Assim, tornava-se essencial que este mundo de vasos pouco comunicantes se mantivesse operacional. De contrário, Aveiro sufocaria, assim como várias freguesias em seu redor. Os eixos que cruzavam vias fluviais com terrestres tornaram-se aglomerados crescentes, tais como Eixo, Ílhavo e Ovar, Águeda, assim como aqueles que serviam de plataforma giratória, a meio caminho, entre o interior e o litoral: Águeda, Albergaria e Oliveira de Azeméis (Amorim, 1997, 744). Os projectos surgidos na década de 80 do séc. XVIII tentaram responder a estes anseios, apostando, especialmente, na comunicabilidade dos grandes e pequenos cursos de água, entre o Mondego, o Vouga e o Douro, projecto à “moda” da Europa (Amorim, P.A., 1987).

Por este conjunto de razões Aveiro insere-se no conjunto das cidades com porto, muito diferente de cidades situadas dentro de um porto. Como tal, a relação entre o porto e a cidade passou, necessariamente, por períodos de intensa relação e outros de intenso divórcio. Mais ainda, tal distinção implica, forçosamente, que a gestão do porto seja feita em moldes diferentes: no segundo caso, a organização e controlo portuário podem ser municipais, enquanto no primeiro caso, a gestão tende a ser estatal. Aveiro, como cidade entre o rio e o mar, tem que se defender das inundações e manter os canais limpos, assim como sustentar a frente marítima, à medida que o exige o desenvolvimento do porto. A engenharia marítima, pautada por uma tecnologia pesada, baseada em grandes blocos de pedra que fortalecessem os diques e resistissem aos temporais, não se compadecia com receitas modestas. É aqui que reside uma contradição fulcral inerente à cidade de Aveiro: os custos estão na relação directa da degradação do porto, as fontes de financiamento dependem do seu movimento e, no entanto, os capitais (financiamento por impostos sobre mercadorias) diminuem, porque o comércio escasseia – círculo vicioso, sem solução alternativa, a não ser que se abram outras perspectivas.

Neste contexto como gerir esta contradição perante o avolumar de conflitos, por pequenas ou grandes razões? Um solo riquíssimo e cheio de potencialidades (pesca/e/ou/sal/e/ou/moliço), sobretudo, nas proximidades da Ria, gera, por vezes, interesses contraditórios entre melhoramentos da Barra e a defesa de algumas propriedades confinantes com a Ria, eventualmente arrastadas pela pressão das águas quando da nova Barra. Neste contexto, a Coroa assumiu a criação de uma nova instituição, em 1756, sob a dependência da administração central, mas localizada em Aveiro, com cofre próprio, “Cofre da Barra de Aveiro”, destinado a recolher os reais de toda a Provedoria (comarcas de Aveiro e Feira) e a custear a abertura da Barra (Amorim, 2000, 636). Desta forma, Aveiro adquiriu um papel administrativo central e, de momento, foi a Barra, ou melhor, “o real da Barra” que lhe deu a primeira unidade, acima das divergências político-administrativas, tornando-se, desde então, a construção de infra-estruturas portuárias um assunto omnipresente e unificador.

Em conclusão, teremos que nos centrar em três áreas de observação que geraram múltiplas informações: a cidade, a barra e o rio Vouga. Todas se articulam. A Ria, o rio e o mar são as formas predominantes de comunicar. Só o caminho de ferro, do séc. XIX, modificará esta estrutura.

2. Os Fundos Documentais

A introdução elaborada é um ponto de chegada, fruto de um estudo prévio (Amorim, 2000), correspondendo a determinados objectivos de investigação, base para perspectivar uma outra abordagem que se pretende acautelada. Neste pressuposto, a crítica de fontes deverá ser elaborada com o maior cuidado, tanto mais que, em grande medida, os produtores de informação são actores em todo o processo.

Com efeito, à partida, a expectativa de desenvolvimento de uma cidade, gerada pela existência de um porto, é legítima perante as potencialidades que se abrem: a confluência de forças económicas, políticas, sociais e culturais, a “porta” de passagem entre terra e mar, entre um *hinterland* e um *forland*, e agente de modernização e mudança, no domínio da inovação e aplicação tecnológicas, na urbanização e na dinâmica da cidade (Guimerá Ravina, 1996, 125-141). Só que, frequentemente, não se trata de uma originalidade local, fruto de um dinamismo económico real, mas das exigências de uma cultura do poder que implicaram alterações nas relações cidades/portos (Reguera Rodríguez, 1993, 7-10). É que, no séc.XVIII, afirmou-se um ambiente de reflexão “interdisciplinar”: os negociantes, religiosos, funcionários régios, médicos, engenheiros pronunciavam-se sobre a funcionalidade das cidades e das suas infra-estruturas, reflectiam sobre as suas potencialidades, veiculando intenções e provocando, frequentemente, uma falsa imagem da realidade (Perrot, 1992, 38-39).

Acrescente-se ainda que muitas das informações produzidas não são contemporâneas do processo histórico mas posteriores ao sucedido, particularmente no que diz respeito ao processo de intervenção em áreas portuários. Com efeito, foi criado em Portugal, já em 1864, no quadro do Ministério das Obras Públicas, o primeiro corpo de engenheiros civis para quem a cartografia era uma área privilegiada. Já anteriormente Pedro Folque e Filipe Folque, desde a década 30 do séc. XIX, desenvolveram esforços no sentido de um conhecimento cartográfico do reino, o que pressupunha trabalhos de conhecimento geodésico, topográfico, geológico e hidrográfico (Alegria, Garcia, 1995, 77). Além disto, entendia-se que deveria ser regulamentadas as zonas de confluência entre mar e rio (os portos em particular), justificando-se a institucionalização e demarcação de jurisdições. Desta forma, desde 1884, foram criadas circunscrições hidráulicas, sob a égide do Ministério das Obras Públicas, regulamentadas pela lei de 2/10/1886, com atribuições na área da pesca (leitões dos rios, canais e valas, faróis, vigilância e policiamento das águas fluviais) (*Collecção de leis ... 1860 a 1894*, 177), enquanto as águas marítimas se reportaram à supervisão dos chefes dos departamentos marítimos e capitães dos portos, sob a dependência do Ministério da Marinha (1/12/1887). Como resultado de tais medidas foram produzidas monografias sobre vários portos do litoral que, frequentemente, congregam elementos informativos concentrados em Arquivos Concelhios, nas Capitánias, no Ministério das Obras Públicas e ainda no Ministério da Marinha.

Feitas estas apreciações, compreende-se a informação contida no quadro seguinte, relativa aos percursos a realizar para um levantamento documental sistemático relativo à construção do porto (e barra) de Aveiro, no séc. XVIII. Apresentam-se três campos informativos: os produtores da informação, o fundo documental e o arquivo (ou a publicação) onde se encontra a informação e, finalmente, o tipo de informação a reter, direccionada para responder ao conjunto de questões delineadas no início deste texto

Fundos documentais relativos à construção do porto de Aveiro, no séc. XVIII

PRODUÇÃO DA INFORMAÇÃO	FUNDO/ ARQUIVO/PUBLICAÇÃO	INFORMAÇÕES
Engenheiros: Filipe Folque, Carlos Ribeiro, Silvério A. Pereira da Silva, Adolfo Loureiro (meados de séc. XIX e inícios de XX)	Boletim do MOP	- evolução da barra, construção de molhes, paredões, canais, diques
Marino Miguel Franzini (1812)	Roteiro das Costas de Portugal	- pontos de orientação à navegação costeira; antiga e nova barra de Aveiro
Engenheiros militares /e /ou hidráulicos: Francisco Xavier do Rego, Francisco Pinheiro da Cunha, Louis d'Alincourt, François Hyacinthe de Polchet, Adam Venceslas Hetochoffs; Guilherme Elsdén, Isidoro Paulo Pereira, Manuel de Sousa Ramos; João Iseppi; Guilherme Luís António de Valléré, Estêvão Cabral, Reinaldo Oudinot, Luis Gomes de Carvalho (séc. XVIII e XIX)	Arquivo Geral da Marinha, Arquivo do Ministério das Obras Públicas; Instituto Geográfico e Cadastral; Forte da Barra de Aveiro; Revistas: "O Arquivo do Distrito de Aveiro"; "Boletim do Arquivo Histórico Militar";	- memórias descritivas: estudos da barra e fundos, sua evolução, articulação com os rios e canais, construções, estaleiros, orçamentos, custos, mão-de-obra, diários de obras, - cartografia (da barra, de todo o litoral, dos canais, das infra-estruturas de acesso, armazéns, arsenais, estaleiros) - planos de fortificações
Mercadores, homens de negócio e proprietários de terras: capitão-mor de Ílhavo, João de Sousa Ribeiro da Silveira; consul holandês em Aveiro, Jacob Henrique Severim, Freiras de Arouca, homens de negócio Mercadores, barqueiros	AMA - Fundos municipais (livros de vereação, de acórdãos), ANTT - Ministério do Reino ADA - Fundos notariais	- desenhos toscos do litoral (capela, barra, fortes, bancos de areia, braços de profundidade; - obras e estado da barra; - recrutamento de pilotos - infra-estruturas de circulação
Homens de governação: juízes e vereadores do concelho e das ouvidorias, corregedores, provedores, superintendentes da barra	AMA - Fundos municipais, ANTT, Ministério do Reino, Desembargo do Paço (relatórios dirigidos à Coroa)	- canais (limpeza, construção), pilotagem, diques, custos de obras
Párocos das freguesias	Memórias paroquiais	- cais, canais, navegação, pontes, barcas, estradas, navegabilidade da ria, dos rios e da barra

Siglas: MOP – Ministério das Obras Públicas

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

AMA – Arquivo Municipal de Aveiro

ADA – Arquivo Distrital da Aveiro

Note-se que, entre as fontes apontadas, algumas foram consultadas e transcritas por investigadores, salvaguardando informação já desaparecida ou facilitando o difícil acesso aos originais (autores como Humberto Gabriel Mendes, Francisco Ferreira Neves, Eduardo Cerqueira, entre outros).

Do conjunto da documentação referida uma chamada de atenção para a cartografia histórica. Por um lado, porque exige uma releitura atenta dos contornos desenhados e da toponímia inscrita. Por outro lado, porque se torna urgente localizar as memórias descritivas que acompanhavam as cartas e que poderão iluminar as questões relativas à evolução geomorfológica dos espaços portuários.

Finalmente, acrescentemos que uma releitura da documentação produzida pelos poderes instalados na cidade, ou que lhe eram exteriores, agentes económicos ou políticos, párocos ou viajantes e outros que viveram naquele espaço e reflectiram sobre a sua evolução, permitirá, tendo em conta os múltiplos objectivos que as norteiam, esclarecer, num olhar cruzado, os impulsos construtivos, ora de iniciativa local ora do poder central. O percurso delineado contribuirá, pensa-se, não só para a História da construção dos portos portugueses, mas igualmente possibilitará o estudo comparado com os sistemas portuários europeus e extra-europeus.

Bibliografia

- A Pintura do mundo, Geografia Portuguesa e Cartografia dos séculos XVI a XVIII*, (1992) Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto
- Alegria, M^ªFernanda, Garcia, João Carlos (1995) - *Aspectos da evolução da Cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)*, in “Os mapas em Portugal”, Lisboa, Cosmos.
- Amorim, Inês (1997) - *Aveiro e sua Provedoria no séc.XVIII (1690-1814) – estudo económico de um espaço histórico*, Coimbra, Comissão de Coordenação da Região Centro
- Amorim, Inês (2000) – *Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII*. “Análise Social”, XXXV, 15.
- Amorim, Pe. Aires de (1987) - *Dois projectos de um canal interior; ligando o Douro à Ria de Aveiro*. “Gaya”, Vila Nova de Gaia, v. 5
- Cerqueira, Eduardo (1973) - *O “Cofre da Barra” de Aveiro na função de Caixa de Empréstimos ou Subsídios*. “Arquivo do Distrito de Aveiro”, v. 39
- Collecção de leis sobre a pesca desde Junho de 1860 a Maio de 1894*, por Joaquim de Sant’ Anna da Fonseca Junior, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894.
- Cunha, Comandante Silvério Ribeiro da Rocha e (1959) - *O porto de Aveiro*, Aveiro.
- Daveau, Suzanne, Ribeiro, Orlando, Lautensach, Hermann (1989) - *Geografia de Portugal-I. A posição geográfica e o território*, v.1, Lisboa, Sá da Costa.
- Franzini, Marino Miguel (1812) - *Roteiro das Costas de Portugal*
- Guimerá Ravina, Agustín (1996) - *Puertos y Sistemas portuarios (Siglos XVI-XX)*, Madrid
- Loureiro, Adolpho (1904) - *Os portos marítimos de Portugal: Porto de Aveiro*, v.2, Lisboa, Imprensa Nacional
- Martins, A. Fernandes (1947) - *A configuração do litoral português no último quartel do séc. XIV. Apostilha a um mapa*. “Biblos” Coimbra, v.22.
- Mendes, Gabriel (1974) - *Cartografia e Engenharia da Ria e Barra de Aveiro no último quartel do século XVIII*. “Arquivo do Distrito de Aveiro”, v.40.
- Mendes, Humberto Gabriel (1969) - *Catálogo de Cartas Antigas da Mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral*, Lisboa.
- Mendes, Humberto Gabriel (1972) - *Cartografia e Engenharia Pombalinas da Ria e Barra de Aveiro*. “Boletim do Arquivo Histórico Militar”, Lisboa, v.42.
- Neves, Francisco Ferreira (1935) - *Breve História da Barra de Aveiro*. “Arquivo do Distrito de Aveiro”, v. 1.
- Neves, Francisco Ferreira (1947) - *Reflexões históricas sobre a Barra de Aveiro*. “Arquivo do Distrito de Aveiro”, v.29.
- Neves, Francisco Ferreira (1947) - *Resumo Histórico da Barra de Aveiro*. “Arquivo do Distrito de Aveiro”, v.13.
- Neves, Francisco Ferreira (1956) - *Documentos relativos à abertura da actual barra de Aveiro*. “Arquivo do Distrito de Aveiro”, v.22.
- Neves, Francisco Ferreira (1958) - *As actividades hidráulicas do engenheiro Luis Gomes de Carvalho*. “Arquivo do Distrito de Aveiro”, v. 24.
- Perrot, Jean-Claude (1992) - *Genèse d’une ville moderne, Caen au XVIII siècle*, in “Villes & Civilisation Urbaine, XVIII-XX siècle”, Paris, Larousse

- Pimenta, Belisário (1942) - *A Barra de Aveiro em 1809*. "Arquivo do Distrito de Aveiro", v. 8
- Reguera Rodríguez, Antonio T. (1993) - *Territorio Ordenado, territorio dominado. Espacios, Políticas y conflictos en la España de la Ilustración*, León, Universidad de León.
- Silva, Engenheiro Silvério Augusto Pereira da (1875) - *Barra de Aveiro*. "Revista de Obras Públicas e Minas", Lisboa, t. 6, n. 64

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



