

O Porto de Vila do Conde no Século XVI
Depoimentos históricos e
perspectivas cartográficas

Amélia Polónia

O Porto de Vila do Conde no Século XVI

Depoimentos históricos e perspectivas cartográficas

Amélia Polónia

Ao pretender desenvolver estudos em torno da história portuária o historiador não pode deixar de partir do estudo do espaço, em particular de abordagens centradas no domínio da geomorfologia. A falta de uma colaboração inter-disciplinar, nomeadamente da Geografia, induz, porém, as abordagens efectuadas em limitações que importa evidenciar. Essas limitações são, antes de mais, de ordem científica: o historiador não dispõe de formação conceptual e metodológica suficiente, nem está, por norma, familiarizado com enfoques epistemológicos que lhe permitam potenciar as observações realizadas no meio físico, ou avaliar cabalmente as informações veiculadas, nesse domínio, pela documentação de que dispõe.

Percursos alternativos, como o recurso à produção de saber disponível sobre os espaços portuários, revelam também alguns escolhos: ou se remete aos contributos dos grandes mestres da geografia histórica portuguesa, em que sobressaem Jaime Cortesão e Orlando Ribeiro, ou se busca uma actualização do conhecimento entre aqueles que, mais recentemente, e incluídos em diversas escolas e projectos de investigação, estudam aspectos relacionados com o litoral, direccionados em múltiplas perspectivas. Entre estes poderíamos citar os trabalhos de Assunção Araújo (F.L.U.P.), Francisco Veloso Gomes e Francisco Taveira Pinto (F.E.U.P.), Soares de Carvalho e Helena Granja (U. Minho), Filomena Martins (U. Aveiro), ou António Alberto Gomes, Fernando da Silva Rebelo, ou Proença e Cunha (U. Coimbra). Estes, porém, ainda que fornecendo importantes contributos metodológicos, desenvolvem leituras centradas, ora em períodos muito recuados (do ponto de vista do historiador da época moderna, é claro), ora na contemporaneidade, produzindo um saber não aplicável, de forma directa, à realidade dos complexos geográficos que se pretendem estudar: os de há cerca de quatro ou cinco séculos atrás.

O recurso à produção exclusivamente historiográfica não se revela mais profícuo: para além de diminuta, esta limita-se, na maior parte dos casos, a veicular informações documentais que apontam para a existência de fenómenos de assoreamento de bacias hidrográficas, em particular das barras dos principais rios portugueses, evidenciando as suas consequências, sem, todavia, filtrar os testemunhos coligidos das intencionalidades que lhes subjazem, o que os leva a exacerbar os efeitos e, por consequência, a real dimensão do problema. Outro dos caminhos a seguir poderá passar pela análise da produção cartográfica coeva, nomeadamente aquela mais vocacionada à representação da costa, ou à orientação de percursos marítimos. Os chamados portulanos e os roteiros de navegação integram-se neste grupo. Sem desprezarmos esta via de trabalho, estão já evidenciadas limitações que nos levam a questionar a fidedignidade dos perfis representados nos tempos em estudo. A falta de rigor técnico que informa os

portulanos, tributária, de resto, das deficiências dos processos cartográficos da época, e o facto de serem simples cartas rumadas e não graduadas e trabalharem apenas com distâncias estimadas são motivos suficientes para relativizar as conclusões apuradas a partir da sua leitura¹.

Como alternativa fiável só se nos apresenta um caminho: o da interdisciplinaridade, que congregue, em equipas conjuntas, historiadores, geógrafos, engenheiros hidráulicos e mesmo arquitectos urbanistas, de modo a que possam ser discutidas, em simultâneo, as limitações ou potencialidades físicas de um espaço, mas também a capacidade humana, e técnica, de intervir nesse espaço, alterando quadros naturais e ultrapassando condicionalismos físicos.

O que aqui nos propomos é apresentar uma descrição do porto de Vila do Conde, à luz de testemunhos históricos, escritos e cartográficos, de modo a que as limitações das fontes, por um lado, e as do olhar do historiador, por outro lado, possam ser confrontados e aferidos por especialistas, nomeadamente da área da geomorfologia e da cartografia histórica.

2. Perfil do porto e barra de Vila do Conde. A questão da acessibilidade

O primeiro desses testemunhos é constituído por uns autos de inquirição feitos nos anos 1540-1542, iniciados pelo corregedor da Comarca de Guimarães e prosseguidos pelo da comarca do Porto². O processo em causa é despoletado pela pretensão dos oficiais do concelho de derrubarem açudes construídos no rio Ave em torno de três azenhas, situadas, respectivamente, nas margens sul e norte do rio Ave, junto a Azurara e Vila do Conde, e na Retorta. Nele se incluem observações *in loco* e depoimentos de testemunhas: quer as arroladas pelas duas partes que se encontravam em contenda, os oficiais da câmara, por um lado, e os proprietários e arrendatários das azenhas do rio Ave, por outro, quer as intimadas pelos próprios corregedores. A estas juntam-se pareceres de especialistas (pilotos e homens do mar) da cidade do Porto, mencionando-se ainda um levantamento topográfico efectuado por um pintor trazido pelo corregedor dessa cidade em 1542, o qual não se encontra, porém, anexo aos autos de diligência³. No seu conjunto o processo apresenta um quadro de configuração problemática, se atendermos às intenções subjacentes aos depoimentos de cada uma das partes envolvidas, e aos interesses em jogo.

A pretensão concelhia de derrubar os açudes feitos em torno dos três referidos grupos de azenhas, os quais eram tidos como responsáveis pelo assoreamento do rio e barra, baseia-se no pressuposto de que, interferindo com o natural curso das águas e marés do rio Ave, as

¹ Vd., sobre esta matéria, DAVEAU, Suzanne - *As Formas Litorais* in “Geografia de Portugal. I. A posição geográfica e o território”, Lisboa, Ed. Sá da Costa, 1987, p. 98-107 e MARTINS, A. Fernandes - *A configuração do litoral português no último quartel do século XIV. Apostilha a um mapa* . “Biblos”, vol. 22, Coimbra, 1947

² A.N.T.T. - *Convento Srª Clara V. Conde*, Cx. 37, Mç. 7, s.n. (Processo sobre o derrube dos açudes do rio Ave)

³ A iniciativa é sugerida pelos próprios oficiais da câmara no decurso do processo, os quais insistem na vantagem de “... mandar debuxar a hum orives ho modo das casas he feyçam dos haçudes e altura dauguo e como encora e da dystamçya do que ha de hum açada a outra e da de bayxo ha vylla e da vylla a Sam Gyan (...) e todo muito bem decraradamente e meudamente...” cf. A.N.T.T. - *Convento Srª Clara V. Conde*, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 64. O esboço, a que infelizmente não tivemos acesso, foi de facto executado, mas por um pintor vindo da cidade de Porto, como comprova uma verba do livro de receita e despesa do imposto da imposição da igreja matriz, a partir da qual foram cobertos esses gastos: 1900 reais pagos a um piloto e a um pintor e 2100 reais a mais 4 pilotos e 3 pedreiros, todos da cidade do Porto. A ordem de pagamento é dada por alvará do corregedor dessa comarca, datado de Azurara - 21.Abril.1542. A.M.V.C. - Lv. 1583, fl. 20-20v

barreiras citadas, cujas características, extensão e robustez se descrevem, afectavam a capacidade de o rio repôr o equilíbrio de um fenómeno já antigo, mas de agravamento recente: o da deposição de sedimentos, tanto por via fluvial, como marítima⁴. O que estava em causa era, pois, o assoreamento do rio e da barra.

Dos vários depoimentos alguns dados, objectivos, podem ser apontados como caracterizadores do perfil da barra. Passamos a enunciá-los.

2.1. Características da barra

Em primeiro lugar fica claro que a barra, toda “em pedra viva”, oferecia aos navegadores obstáculos rochosos que era preciso reconhecer e contornar em percursos bem definidos, os quais se encontram identificados, tanto neste processo, quanto nas reproduções cartográficas deste porto datáveis dos séculos XVI e XVII. Referimo-nos, em particular, às representações de Lucas Aurigarius (Fig.1)⁵, Lucas Jansz Waghenauer (Fig. 2)⁶; Willem Blaeu (Fig. 3)⁷; Jean Von Keulen (Fig. 4)⁸; Hendrick Donker (Fig. 5)⁹ e Nicolas Jansz Voogt (Fig.6)¹⁰, os quais seleccionamos, de entre outros consultados, pelo pormenor com que representam o porto de Vila do Conde .

Os exemplares de que nos serviremos, cuja pesquisa ocorreu exclusivamente em instituições documentais nacionais, parecem ser globalmente concordantes com as informações documentais coligidas. Esta circunstância poderá atribuir-lhes notável fidedignidade de representação, apesar de algumas críticas que lhes possam ser feitas. Em primeiro lugar importa considerar a tendencial reprodução por cópia de muitas das representações cartográficas deste período, as quais se servem de exemplares que lhe são anteriores sem conhecimento real dos perfis que representam, reproduzindo assim, com frequência, erros notórios¹¹. Isso mesmo se testemunha para o caso específico das representações do porto de Vila do Conde, nas quais se

⁴ Uma descrição das infraestruturas em contenda permitir-nos-à uma mais eficaz equação do problema: as azenhas do Mosteiro, cuja implantação no rio data de 1270 (Cf. carta de doação das azenhas por D. Afonso III , publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *Cartulário do Mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde*, Associação Comercial e Industrial de V. Conde, s.d., doc. IV , pp. 41-42), teriam em 1540 um total de 6 moendas: 2 do lado da terra e 4 projectadas para o rio; as de Azurara, cuja antiguidade remonta a antes de 1511 (Data de um auto de avaliação das mesmas, no qual se refere a construção de uma pesqueira já em 1509. A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 292-293), dispunham de 4 rodas, declarando-se que o Marquês de Vila Real ordenara um recente prolongamento das edificações para dentro do rio; as da Retorta tinham também 2 moendas: as mais recentes, e também as mais metidas dentro do rio não teriam mais de 30 anos(Cf. Autos de diligência citados, fl. 75-77). Todas estas edificações tinham sido objecto de intervenções recentes, no sentido da construção ou do reforço das açudadas existentes, as quais se faz datar de há 4/5 anos atrás; os açudes das azenhas do Mosteiro não teriam mais do que 32/33 anos, tendo sido reforçados há cerca de 2 anos e os de Azurara edificados apenas há 4/5 anos, altura em que também se aumentou o número de azenhas, fazendo-se projectar o imóvel cerca de 4/5 braças para o meio do rio (*Ibidem*, fl. 72v. e 75).

⁵ *Portugalliae Pars. Orae maritime Portugalliae inter Caminum et Mondegum...* in AURIGARIUS, Lucas - “Atlas Marítimo”, s.l., [15—] . B.N.L.- Cartografia - CA/116 v.

⁶ WAGENAER, Lucas Jansz - *Thresor der Zeevaert*, Leyden, 1592, p. 50 . B.N.L.- Cartografia - CA/ 65 p.

⁷ BLAEU, Willem - *De Zeecuten van Portugal van Viana tot Aveiro*, Amsterdam, Willem Ianz Blaeu, 1638 . B.P.M.P.- C(I) - 2

⁸ KEULEN, Jean Von - *Grand Nouvel Atlas de la Mer*, Amsterdam, 1680, p. 19 . B.N.L.- Cartografia - C/65a

⁹ DONCKER, Hendrick - *Zee Spiegel*, Amsterdam, 1693, carta 52 . B.N.L.- Cartografia - C/132v.

¹⁰ VOOGT, Nicolas Jansz - *La Nueva y Grande Relumbrante Autorcha de la Mar...*, Amsterdam, Joannes van Keulen, [1695] . B.N.L.- Cartografia - C/24 a

¹¹ Veja-se, sobre esta matéria, entre outros, ALEGRIA, M. Fernanda e DIAS, M. Helena- *Lisboa na produção cartográfica portuguesa e holandesa dos séculos XVI e XVII: o espaço e o intercâmbio* . “Penélope”, nº 13, Lisboa. 1994, p. 55-69 e DAVEAU, Suzanne - *Algumas Leituras para uma Exposição* . “A Pintura do Mundo. Geografia

faz sucessivamente figurar, com excepção para o atlas de Waghenauer, uma ponte de ligação entre essa vila e Azurara, quando sabemos com toda a certeza da sua inexistência nesse período de tempo¹².

Alguns outros factores levam-nos, todavia, a atribuir-lhes acrescida fidedignidade: 1º. o facto de estes mapas serem de autoria de técnicos dos Países Baixos, ancestrais frequentadores dos portos do Norte de Portugal, incluindo Vila do Conde; 2º. a circunstância de deverem ter sido utilizados pelos navegadores do Norte da Europa como roteiros de navegação; 3º. a verosimilhança patente na topografia representada e nos valores referidos para a profundidade, medida em braças. Estas, concordantes com o documento em análise, e variáveis de mapa para mapa, sugerem uma elaboração que ultrapassa o simples decalque, podendo corresponder a efectivos registos feitos na sequência de observação directa.

De qualquer um dos exemplares mencionados percebe-se a existência de um complexo rochoso em forma sensivelmente circular situado à entrada da barra e impeditivo de uma livre circulação e acesso ao porto. A insistência com que é representado, pese embora a possibilidade de decalque, é por si só comprovativa do risco real que constituiria para a navegação, o qual é igualmente realçado pelos autos de diligências de 1540-42. Nestes fornecem-se referentes toponímios e topográficos muito precisos, assim como circuitos preferenciais de circulação.

Refere-se a existência, na barra, de um estreito, estimado em cerca de apenas 20 palmos (cerca de 4 metros), de passagem muito problemática para as naus. A ultrapassagem desse obstáculo implicava uma navegação rumada por dois pontos de referência: as chamadas Pedras do Carreiro, situadas do lado de Vila do Conde, e as Pedras do Naseiro, emergentes do lado de Azurara.

O perigo que estes condicionalismos topográficos constituía para a navegação é sublinhado pelos circunstantes:

*“Item fez pergunta aos dictos hofyciaaes da vylla e asy as partes homde hera ho mayor pryguo deste ryo dyseram que era nestas pedras homde elle coregedor e elles estavam que se chama as pedras de careyro perguntados que por que rezam dyseram que por que pasavam as naaos e navyos per humna golla pequena que hahy estava perante duas pedras que elle corregedor com hos sobre (sic) comiguo esprivam vymos e era a guolla muito estreyta que serya a parecer de todos de vymte pallmos de largurra pouco mays hou menos e por ser tam estreyto as naaos nam podyam pasar sem toquar...”*¹³

2.2. Assoreamento

Estes constituem os dados mais relevantes do ponto de vista topográfico. Todos os restantes prendem-se, não com perfis topográficos, mas com um processo dinâmico que interfere directamente com as condições de aportagem e de navegabilidade. Referimo-nos ao assoreamento do rio e barra.

Se nos alhearmos da discussão em torno das suas consequências, importa reter que

Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII” (Catálogo da Exposição), Porto, B.P.M.P., 1992, p. 7-9

¹² Vd. POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde. Um porto northeno na expansão ultramarina quinhentista*, Porto, 1999 [Dissertação de doutoramento policopiada], vol. I, p. 103-108

todos os testemunhos são consensuais no que se refere à existência do fenómeno. Quanto às suas causas, as interpretações são absolutamente opostas. Os oficiais da câmara insistem no assoreamento provocado por movimentos marítimos, correspondentes à deposição de areias que o caudal do rio se revela incapaz de remover; os proprietários das azenhas insistem no assoreamento fluvial, resultante da deposição de sedimentos trazidos pelo caudal do rio, sendo, nesse caso, os açudes das azenhas benéficos, porque impeditivos da sua deposição junto á barra.

Para além do assoreamento por deposição de sedimentos, outro fenómeno é descrito: o da diminuição do caudal do rio. As causas apontadas divergem, também, de acordo com os interesses em jogo. E o mesmo acontece com a indicação dos efeitos previsíveis e a sua duração. Assim, os foreiros das azenhas apontam causas meramente climáticas, relacionadas com a ausência de chuvas intensas nos 8 anos precedentes. Essa diminuição de caudal decorreria, quer da diminuição da pluviosidade, quer do facto de fontes e riachos, que habitualmente o engrossam, serem desviados e exauridos pela rega do milho em todo o percurso do Ave através de Entre-Douro-e-Minho. Assim, os maiores níveis de assoreamento seriam meramente temporários e por inteiro reversíveis através de uma alteração dos índices de pluviosidade. A confirmar esta tese, apontam o facto de o fenómeno estar igualmente identificado nos rios e barras de Viana, Esposende, Porto, Aveiro e Mondego. Isso mesmo ressalta da passagem que de seguida extratamos: “... *asy como aguora esta ho ryo foy ja per muitas vezes he como estava asy como elles dizem esteve ja per vezes de feyçam que como chove e ha hy grandes enxuros esta ho ryo muito bem feito e a bara asy e como nam chove nam ha hy auguoas e aymda as que ha das fontes e rysveiros (sic) que vam ter aos ryos sam tomados no viram pera regar hos mylhos nas teras todas d’Antre Douro e o Mynho que hos ryos grandes fallecem lhe as auguoas e o mar neste tempo traz as areas e botas fora de sy per homde secaram as baras asy desta vylla como no ryo do dicto Aveyro Buarquos Vyana Camynha e todos outros naturalmente e tanto que ho Deus manda as auguoas do ceo loguo hos ryos sam cheos dellas e fazem ho que a muitos annos hos velhos tem esperimentado ...*”¹⁴.

Para os oficiais da câmara e um número muito significativo de pilotos, mestres e mareantes da vila, os factores explicativos são diversos e de ordem estritamente humana, todas eles resultantes do espraiamento do rio a montante dos açudes, sendo o seu caudal bloqueado pelos açudes dos três núcleos de azenhas já identificados. Os argumentos são sintetizados, na carta régia que ordena as averiguações:

“*Os juizes e vereadores procurador homens boons de Vylla de Comde me escreveram que a dita vylla he muito nobrecyda de gemte e de grande navegaçam de naos e navyos a quall navegaçam se vay de todo a perder por o ryo da dita villa estar muito areado e a sua bara por causa das açudadas que no dito rio estam que fazem muito dano a bara e impedem com area a entrada e sahyda das naos e navyos [...] e nom tam somente esta danado o rio por asy estar areado mas aymda a boqua da bara por omde as naos omde pasar digo omde as naaos omde sair esta toda areada com area he tam baixa que per omde as naos sohyam de de (sic) nadar de agoas mortas e de mares vazias aguora nom pode ja ir senam caravellas com agoas vyvas sem muita soma de gemte he fiqua a bara tam sequa que os batees nom podem*

¹³ Processo citado, fl. 35-35v.

nadar e os moços e menynos a pasam a pe... “ 15

Esta mesma leitura é subscrita por especialistas de navegação, pelo que merece que estes argumentos sejam devidamente ponderados. Importa, ainda, que se perceba que as referidas barragens se situam muito perto da foz e barra do rio, interferindo de forma directa, não só com as condições de navegabilidade, mas também com as de aportagem.

Segundo o exposto em vários testemunhos, e de acordo com a própria observação *in loco* feita pelos oficiais régios, se as águas da maré enchente galgavam o nível dos açudes situados junto à vila, não o conseguiam fazer nos da Retorta, dada a sua volumetria¹⁶. Daqui decorrem alterações concretas nos mecanismos hidrográficos, que as testemunhas evidenciam:

1º. A alteração do percurso das águas das marés, sendo este encurtado pela incapacidade de estas galgarem os açudes da Retorta, o que leva a alterar-se os mecanismos naturais de progressão e regressão das águas¹⁷;

2º. A correlativa alteração do tempo de duração das marés: se a duração normal de cada maré, enchente e vasante, era de 6 horas, ao tempo do inquérito elas não durariam, de facto, mais do que 4 horas, encontrando-se o curso do rio bloqueado¹⁸;

3º. A diminuição do respectivo caudal e vigor, devido ao bloqueio exercido às enxurradas do Inverno. Este facto seria comprovado, quer pela ausência de danos exercidos nas azenhas existentes junto à vila, quer pelo facto de a travessia da barca, entre Azurara e Vila do Conde se fazer na altura sem dificuldades, o que não aconteceria anos atrás¹⁹;

4º. O conseqüente espraiamento do rio a jusante das azenhas da Retorta, com o qual se arrastavam aluviões de terrenos de cultivo, os quais, transportados pela maré vasante, contribuía para o assoreamento do rio e barra por via da acumulação de sedimentos fluviais, assistindo-se, desse modo, ao aumento do estuário, mas não ao aprofundamento do canal de navegação, antes à subida da sua cota²⁰;

5º O encrespamento das marés, provocado, segundo os depoimentos coligidos, pelos bloqueios sucessivos à sua progressão para montante. Procura-se provar que os obstáculos encontrados pelo caudal do rio, primeiro com os açudes do Mosteiro e do Marquês e depois com os da Retorta, impediriam o seu curso natural, reforçando o seu vigor junto à barra, o que chegava a impedir a saída de pequenas embarcações, nomeadamente dos batéis das naus que se encontravam fora do porto.

A vivacidade das explicações “técnicas” apontadas justifica a transcrição deste passo documental:

“Item vosa merçe ade tomar enfformaçam em como auguoa da mare quando entra na boca da bara vem muito tesa em tanta maneyra que hos bateys das naaos que querem hyr pera fora pera ho cavallo e pera a area da lagea homde tem suas naaos dez vymte trymta dyas por nam poderem no ryo entrar como sohyam as ter ally semdo costa brava hos bateys e a gemte

¹⁴ *Ibidem*, fl. 42v.

¹⁵ *Ibidem*, fl. 31-32.

¹⁶ *Ibidem*, fl. 75-77

¹⁷ *Ibidem*

¹⁸ *Ibidem*, fl. 21v

¹⁹ *Ibidem*, fl. 22

nelles nam pode romper senam com muito trabalho e penna por ha força da mare ser ryja... “²¹

Das alterações físicas enunciadas decorrem outras que, pelas suas implicações directas na navegação, são destacadas em quase todos os depoimentos coligidos. Referimo-nos aquelas que se prendem com a navegabilidade do rio, com os locais de ancoragem e de largada de novas embarcações, e com o assoreamento da barra.

Antes de mais, debrucemo-nos sobre a navegabilidade do rio. Na verdade, em nenhum dos depoimentos é dito com clareza até onde seria o rio navegável antes da construção dos açudes, e que tipo de navegação comportaria. Em causa está apenas a capacidade de o seu estuário cumprir a função de porto de abrigo e local de ancoragem de embarcações de grande porte. Só nesta perspectiva o problema é colocado.

Com efeito, ao quadro que aponta para a in navegabilidade do rio, em 1540, mesmo no curto troço correspondente ao percurso desde a barra até ao sopé do monte do Mosteiro, será de se acrescentar aquilo que o processo designa como o “entupimento dos poços”, isto é, o assoreamento de ancestrais locais que pela sua área e profundidade permitiam a ancoragem, mas também a largada, aparelhamento e mastreação de embarcações de grande calado. Encontramos identificados nos autos cinco desses “poços”, localizados, em sentido ascendente: um junto à barra, abaixo da “Pedra do Carreiro”; um no Pevido; um junto à alfândega; um outro abaixo do local de travessia da barca; e o último acima desse local de travessia, localizando-se estes dois no lado de Azurara .

As causas apontadas como responsáveis pelo seu tão propagandeado assoreamento, entroncam, uma vez mais, na obstrução feita ao veio da água do rio, que se via agora sem vigor suficiente para os “desentupir”. Como argumento demonstrativo dessa evidência, vários declarantes agitam o exemplo da obstrução do chamado “Poço da Barca”, aquele localizado abaixo do local de travessia da barca de passagem, verificada logo após as intervenções recentemente efectuadas nas azenhas do Marquês. A obstrução deste último entronca, de resto, na formulação do terceiro problema equacionado: o assoreamento da barra, impeditivo mesmo da sua simples travessia.

Os depoimentos são eloquentes na formulação do problema. Mas, mais do que estes, importa que retenhamos as observações directas efectuadas a 30 de Janeiro de 1542, isto é, em pleno Inverno, pelo corregedor de Guimarães :

“ ... elle coregedor com hos ditos mareantes foram ha ho ryo e a ver ha bara e achou tam bayxo ho ryo na boca da bara que quallquer pesoa ho poderya pasar a pe e tanto mays bayxo do que hatraz fazem mençam que estava descuberto muita area diguo muita soma d’area que da outra vysta estava cuberta d’auguo e achou estarem tres naaos a muito tempo no Ryo por myngua d’auguo por nam poderem sayr...” ²²

Com efeito, todos constataam a formação de um verdadeiro cordão de areia, o qual, a julgar pelos depoimentos, parece ter, de facto, obstruído o porto de Vila do Conde, pelo menos nos anos de 1541 e 1542 a que se referem as constatações compulsadas. Avaliemos a questão

²⁰ *Ibidem*, fl. 73v-74

²¹ *Ibidem*, fl. 20v-21. Este enunciado poderá, porém, camuflar outras causas de um fenómeno observado pela geografia física na contemporaneidade e explicado por Orlando Ribeiro: “*Impelidas pelos ventos dos quadrantes occidentais, as vagas quebram com fragor de encontro às arribas (...). Nas praias, forma-se sobre o fundo de areia um rolo que quebra com violência. Basta um golpe de vento para o tornar inacessível a qualquer embarcação a remos...*” Cf. RIBEIRO, Orlando - *O Mar e a Costa* in “Geografia de Portugal”, p. 77

a partir de uma outra perspectiva: a das representações cartográficas que já citámos, produzidas nos Países Baixos, datadas para um período compreendido entre 1580 e 1695, nas quais se evidenciam aspectos que passamos a enunciar com maior pormenor.

No que se refere às representações do porto de Vila do Conde, nelas figura pelo menos um local de ancoragem, dentro da barra, num ponto que julgamos corresponder ao chamado “Poço da Barca”, situado junto a Azurara. A menção de maiores braças de profundidade e a localização simbólica, nesse ponto, de âncoras, como símbolo de local de ancoragem, fundamentam o que dizemos (Vd. figura 3, 4, 5 e 6).

Nelas se desenha, de igual modo, aquilo que cremos ser bancos de areia ou, pelo menos, áreas de restrição em profundidade, correspondentes à entrada da barra e a toda a envolvência da margem norte do rio, junto a Vila do Conde (Vd. figura 2, 4, 5, e 6). A reprodução quase taxativa dessas manchas em vários mapas pode resultar, todavia, ou da sua real existência, sistematicamente constatada, ou de uma reprodução por imitação, de que já falamos. Os mapas de Hendrick Doncker, de 1693 e de Nicolas Jansz Voogt, de 1695, representam, porém, manchas totalmente idênticas, as quais são, quer mais extensas, quer melhor delineadas. Corresponderá este facto a um maior rigor técnico das figuras, ou a avanços e alterações efectivas verificáveis nesses bancos de areia?

A discriminação, nessas mesmas fontes, das profundidades atribuídas ao rio nos percursos delineados na entrada do porto permite-nos, por outro lado, sublinhar, antes de mais, a muito reduzida profundidade da entrada da barra, nunca ultrapassando as 2-3 braças (i.e, entre 3,60 e 5,5m de profundidade, tomando 1,83m como valor de correspondência da braça marítima). Esta baixa profundidade parece globalmente coincidente com um dos bancos de areia representados. A profundidade máxima assinalada é a de um dos ancoradouros a que nos referimos, na margem de Azurara, com 7 braças (cerca de 13 metros de fundo). Importa sublinhar que desconhecemos a que momento se reportam essas medições: marés altas ou baixas? Pelas descrições documentais dos anos 40, presumimos que a marés altas.

A partir dessas representações cartográficas poderemos ainda, reafirmando as premissas críticas de que partimos, ensaiar uma leitura comparativa com outros portos do litoral português, do Norte em particular. Desse exercício parece claro que o porto de Viana apresentaria, nos exemplares impressos em décadas mais remotas (Lucas Aurigarius, Waghenaer e William Blaeu), melhores condições de entrada/saída e ancoragem, com profundidades da ordem das 5 a 11 ou 5 a 12 braças²³, enquanto a entrada do Douro seria afectada por problemas idênticos aos do rio Ave, revelados pelas 3 a 9 varas indicadas no mapa de Lucas Aurigarius e de Waghenaer e as 2 a 7 braças patentes no de William Blaeu e Duncker Hendrick. Idênticas condições de entrada/saída do porto contrastam, porém, com diversas extensões de navegabilidade fluvial, sendo esta bem mais prolongada no caso do Douro.

Em situação semelhante encontrar-se-ia Aveiro com profundidades de entrada na barra da ordem das 2 às 5/6 braças, e com extensas restingas a condicionarem a navegabilidade do rio. Quando comparado com o porto de Lisboa, reconstituído, no seu perfil e profundidade, por Maria Fernanda Alegria e Maria Helena Dias a partir destas e de outras representações

²² Processo citado, fl. 69-69v. Vejam-se outros depoimentos nos fl. 19v-20v, 27, 72v-73

²³ Note-se, porém, que as representações de Duncker Hendrick (1693) aponta para valores menores, da ordem das

cartográficas, o panorama dos portos desde Aveiro a Viana afigura-se muito mais limitado quanto a condições de aportagem e de navegabilidade. Apenas como marco referencial apontemos as profundidades atribuídas ao Tejo no seu curso final: de 12 a 30 braças na edição de Lucas Waghenauer de 1583, e de 15 a 30 na edição do mesmo autor de 1592²⁴.

Em conclusão, o quadro que até agora procuramos delinear deixa muitas reservas a um desejável rigor no que se refere a condições gerais de navegabilidade, a dificuldades de aportagem e a limitações técnicas e físicas do porto de Vila do Conde. Todavia, os depoimentos escritos acentuam com dramatismo, e as representações cartográficas parecem confirmar, a existência de sérias limitações de acesso ao porto de Vila do Conde, em particular num momento de tendencial aumento do calado das embarcações que aí se construíam ou se propunham entrar.

As causas explícitas radicam tanto em perfis topográficos (os obstáculos na entrada da barra), quanto em dinâmicas geográficas e históricas: as secas dos anos anteriores (explicação de uma das partes da contenda) e a construção dos açudes (explicação da outra). Numerosos testemunhos patentes no processo, dados por vizinhos da vila e técnicos de navegação, incluindo pilotos de Azurara e Póvoa do Varzim, subscrevem os bloqueios ao fluxo das águas como tese explicativa. Todavia, não poderemos também esquecer a contra-argumentação, de igual modo suportada por testemunhos de pessoas notáveis na terra, ainda que em menor número, incluindo um prestigiado piloto, morador na Póvoa do Varzim, João Martins Gaió. Diz ele:

“... aguora fazem aqui naos e navyos de doze pallmos na prymeyra cuberta e na houtra sete e meio e vam por este ryo abayxo como sohyam a ir e segumdo deus minha comçyemçia e meu parecer nam corem rysquo senão a pedra do naçeiro homde sempre hos navios grandes e pequenos aguardavam as auguas vyvas pera pasar e meu parecer he que larguem quanta auguoa ouver no mundo numqua sera mays allta a pedra se ha não quebram ou coregem”. Com efeito, esta opinião tem um valor quase premonitório, se atentarmos na evolução futura dos acontecimentos.

Depois de nítidas hesitações e renitências, a decisão régia foi no sentido da demolição dos açudes, a qual terá ocorrido após 6 de Novembro de 1542, data do alvará régio que a autoriza²⁵. Todavia, 15 anos volvidos após o derrube parcial dos açudes, estes serão reedificados, nas mesmas bases em que se encontravam aquando do seu derrube. Esta decisão baseia-se em informações segundo as quais o derrube efectuado não só não beneficiara, antes prejudicara a navegação do rio²⁶. Isto é, teria ocorrido um maior assoreamento da barra provocado pelo afluxo e deposição de sedimentos e entulhos provenientes das enxurradas ocorridas com as cheias dos anos precedentes, os quais anteriormente ficavam retidos nos açudes, em nada se

3 a 8 varas.

²⁴ ALEGRIA, M. Fernanda - *op. cit.*, fig. 1

²⁵ Os registos das actas de vereação permitem-nos calendarizar com maior pormenor a execução dessa deliberação. Em sessão de 20 de Outubro de 1543 determina-se que de cada casa da vila saia uma pessoa de 16 ou mais anos para ir derrubar os ditos açudes (A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 510v.-511v.). Em Dezembro desse mesmo ano delibera-se que no Verão, quando os açudes se encontrarem a descoberto, seja requerida ao corregedor do Porto a sua vinda a Vila do Conde e à Retorta para se proceder à total demolição dos mesmos, que já se encontrava começada (*Ibidem*, fl. 522-523v.). Estes dados permitem-nos situar essa tarefa nos anos 1543-44. Todavia, um registo de 12 de Janeiro de 1548 solicita que se “... mande fazer enxucaçam nas dictas açudas por ate aguora nam ser acabada de fazer pollos seos

tendo conseguido aumentar a profundidade da barra. Em suma, a um assoreamento de origem marítima, a que se procurou obviar com a demolição dos açudes, contrapôr-se-ia, nesses anos, um maior assoreamento de origem fluvial.

É certo que não é possível avaliar cabalmente a isenção de uns ou outros oficiais nomeados para procederem às referidas diligências. É possível que a nova decisão se balize em meros comprometimentos ocasionais, desta feita favoráveis aos proprietários das azenhas.

Na verdade, e sem menosprezarmos a existência de um processo de assoreamento, inegável à face dos testemunhos coligidos, e explicável à luz dos ensinamentos da geografia física, cremos que a agudização das dificuldades invocadas e relatadas deverá ser explicada, para além da geomorfologia, por outros factores. Referimo-nos ao aumento do calado das embarcações, fenómeno reconhecido para este período de tempo, e face ao qual as características topográficas do porto de Vila do Conde e o perfil hidrográfico do Ave não se adaptariam sem nítidos inconvenientes.

Paradoxalmente, porém, em pleno século XVII, suportando um projecto de construção de um molhe junto à barra de Vila do Conde, afirmam as mesmas autoridades locais: “*Em a barra da dita Villa de Conde fabricou a natureza huns aliçerces firmes de pedra, que fiquão em cima de agoa capazes de sobre elles se edificar um molle (sic) aonde se pode recolher, e abrigar mais de quarenta navios e galioes de quinhentas e mais toneladas, e sera de grandissima utilidade a fazenda de Vossa Magestade, e de seus vassalos, porque com elle feito, não haverá porto em toda esta costa de Portugal, que melhor seja pera tempo de inverno, pois nelle se podem recolher os navios com ventos travessias (sic), que são os tormentosos, com que se perdem muitos em esta costa.*”²⁷.

Em suma, de uma panorâmica catastrófica, que aponta, em 1540, para um total bloqueio do porto de Vila do Conde, incapaz de acolher até embarcações de pequeno porte, passa-se, um século volvido, a uma perspectiva megalómana, surgindo o mesmo porto como capaz de albergar navios e galeões com mais de 500 toneladas, e apontando-se mesmo as características topográficas da barra, tantas vezes fatídicas para a entrada e saída de embarcações, como favoráveis ao planeamento de um novo empreendimento: o da construção de um molhe extenso que transformasse a foz do Ave num dos maiores portos de abrigo do Norte de Portugal.

Como poderão os ensinamentos da geomorfologia explicar estas contradições históricas? No pressuposto de que as evoluções físicas não ocorrem senão na muito longa duração, e de que os contextos históricos, do ponto de vista do perfil da frota naval do reino e das estratégias de navegação, não se alteraram de forma a resolver os problemas citados, como compreender esta inversão de posicionamentos do poder local, senão tendo em conta interesses momentâneos e estratégias contextuais? Ainda que ressaltando a falta de objectividade das declarações dramáticas de 1540, que são, porém, confirmadas por pareceres técnicos e por representações

antepasados...” (A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 89)

²⁶ Alvará de Lisboa- 24.Março. 1557 e apostilha ao mesmo de 26.Abril.1557 (*Ibidem*). Esta não é, contudo, a opinião veiculada pelos homens bons e oficiais da câmara, nomeadamente no ano de 1548, data das diligências já referidas. Perante o corregedor que aí se deslocara por mandado régio para indagar se se poderiam manter os açudes, desde que se deixassem 6 braços craveiras abertas na veia do rio, a resposta dos representantes do povo fora a de que se executassem os açudes na forma ordenada pelo alvará régio precedente, o qual não fora ainda integralmente cumprido (A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 88v-90. Reunião de 12. Janeiro.1548)

²⁷ A.N.T.T. - Cortes, mc.10, doc. 74, fl. 2

cartográficas, como explicar a sobrevivência de Vila do Conde/ Azurara como portos de construção naval, de transporte marítimo ultramarino e de armação, durante todo o século XVI e XVII?

Se a geografia poderá aclarar, com um olhar mais técnico e com uma metodologia adequada, as declarações dos homens do tempo, de resto contraditórias, à história cabe explicar a capacidade humana de superação de dificuldades, que parecem insanáveis, impostas pela geografia física. Aqui intervirá, de resto, também, a capacidade de intervenção técnica da engenharia hidráulica, identificada para tempos mais próximos, subsequentes ao século XVIII.

Uma vez mais, só olhares cruzados e metodologias multi-disciplinares poderão fazer avançar as investigações em torno destas matérias...

Fontes

IAN/TT - *Convento Sr^a Clara V. Conde*, Cx. 37, Mç. 7, s.n. (Processo sobre o derrube dos açudes do rio Ave)

IAN/TT - *Cortes*, mç.10, doc. 74, fl. 2

Portugalliae Pars. Orae maritime Portugalliae inter Caminum et Mondegum... in AURIGARIUS, Lucas - "Atlas Marítimo", s.l., [15—]

BLAEU, Willem - *De Zeecuten van Portugal van Viana tot Aveiro*, Amsterdam, Willem Ianz Blaeu, 1638

DONCKER, Hendrick - *Zee Spiegel*, Amsterdam, 1693, carta 52

KEULEN, Jean Von - *Grand Nouvel Atlas de la Mer*, Amsterdam, 1680, p. 19

WAGENAER, Lucas Jansz - *Thresor der Zeevaert*, Leyden, 1592, p. 50

VOOGT, Nicolas Jansz - *La Nueva y Grande Relumbrante Autorcha de la Mar...*, Amsterdam, Joannes van Keulen, [1695]

Bibliografia

ALEGRIA, M. Fernanda e DIAS, M. Helena- *Lisboa na produção cartográfica portuguesa e holandesa dos séculos XVI e XVII: o espaço e o intercâmbio*. "Penélope", nº 13, Lisboa, 1994, pp. 55-69

DAVEAU, Suzanne - *Algumas Leituras para uma Exposição*. "A Pintura do Mundo. Geografia Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII" (Catálogo da Exposição), Porto, B.P.M.P., 1992, pp. 7-9

DAVEAU, Suzanne - *As Formas Litorais* in "Geografia de Portugal. I. A posição geográfica e o território", Lisboa, Ed. Sá da Costa, 1987, p. 98-107

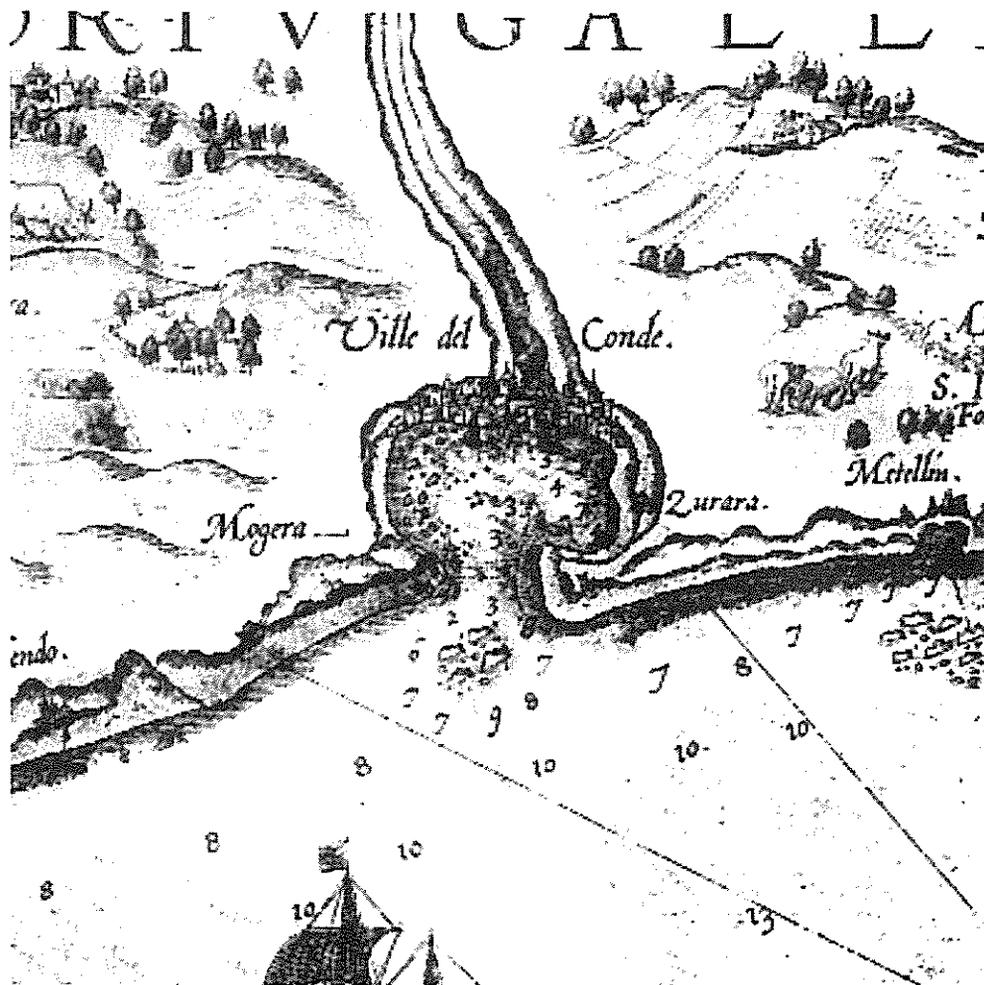
MARTINS, A. Fernandes - *A configuração do litoral português no último quartel do século XIV. Apostilha a um mapa*. "Biblos", vol. 22, Coimbra, 1947

POLÓNIA, Amélia - *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Porto, 1999 [Dissertação de doutoramento policopiada], vol. I

RIBEIRO, Orlando - *O Mar e o Litoral* in "Geografia de Portugal I. A posição geográfica e o território", Lisboa, Ed. Sá da Costa, 1987", p. 37-83

Representações cartográficas do porto de Vila do Conde

Figura 1



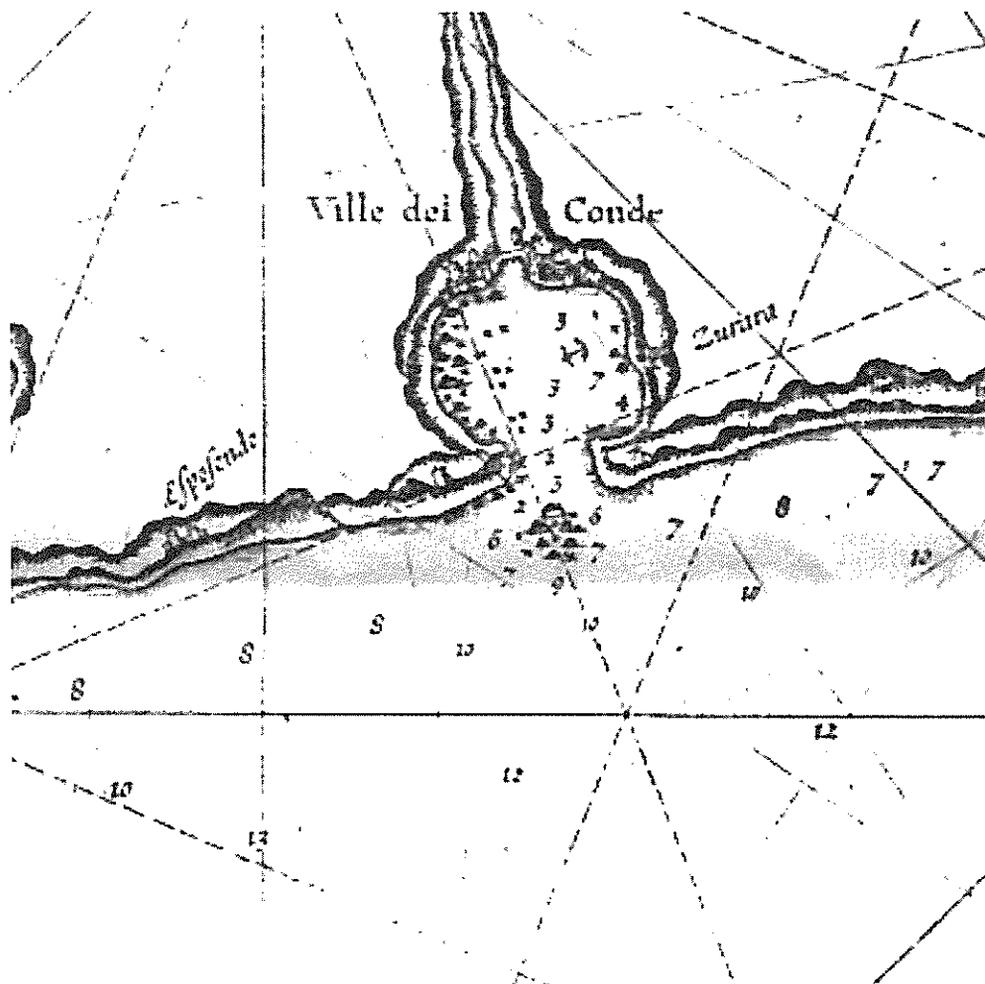
Fonte: *Portugalliae Pars. Orae maritime Portugalliae inter Caminum et Mondegum...* in AURIGARIUS, Lucas - "Atlas Maritimo", s.l., [15—]

Representações cartográficas do porto de Vila do Conde
Figura 2



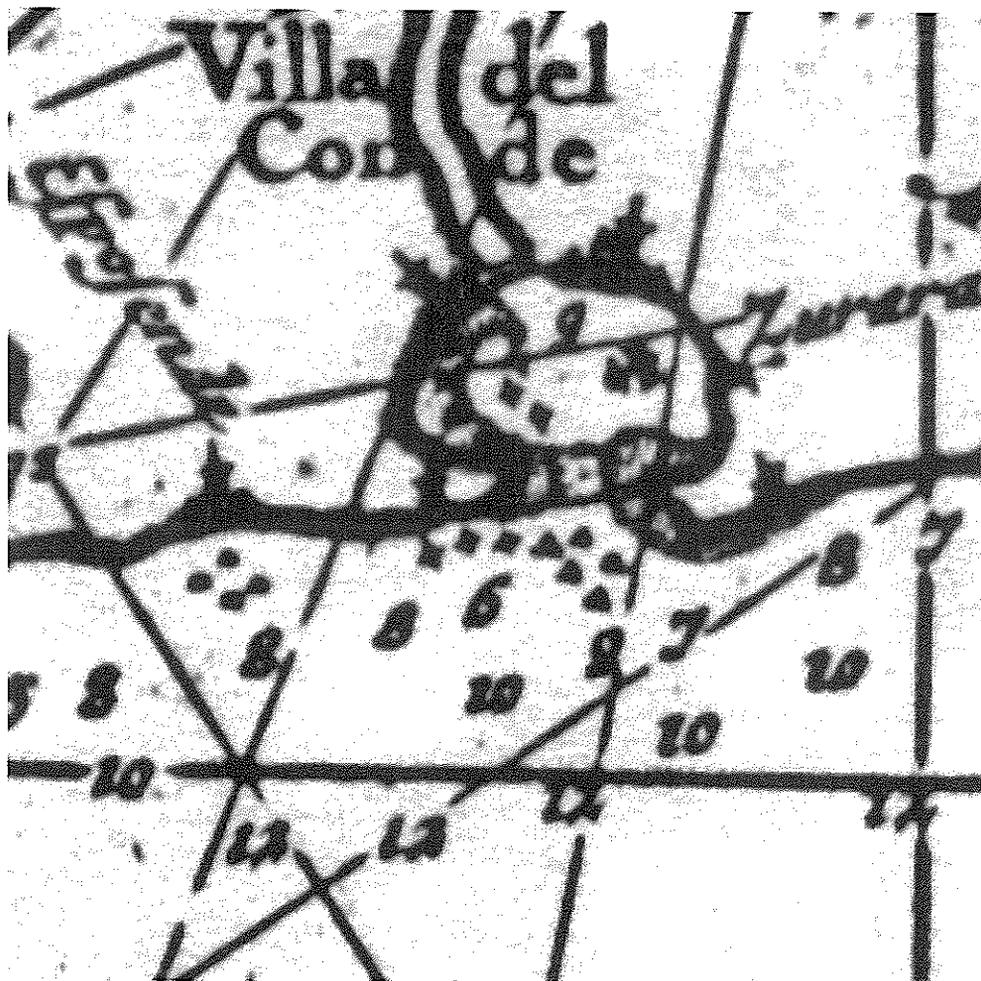
Fonte: WAGHENAER, Lucas Jansz – *Thresor der Zeevaert*, Leyden, 1592

Representações cartográficas do porto de Vila do Conde
Figura 3



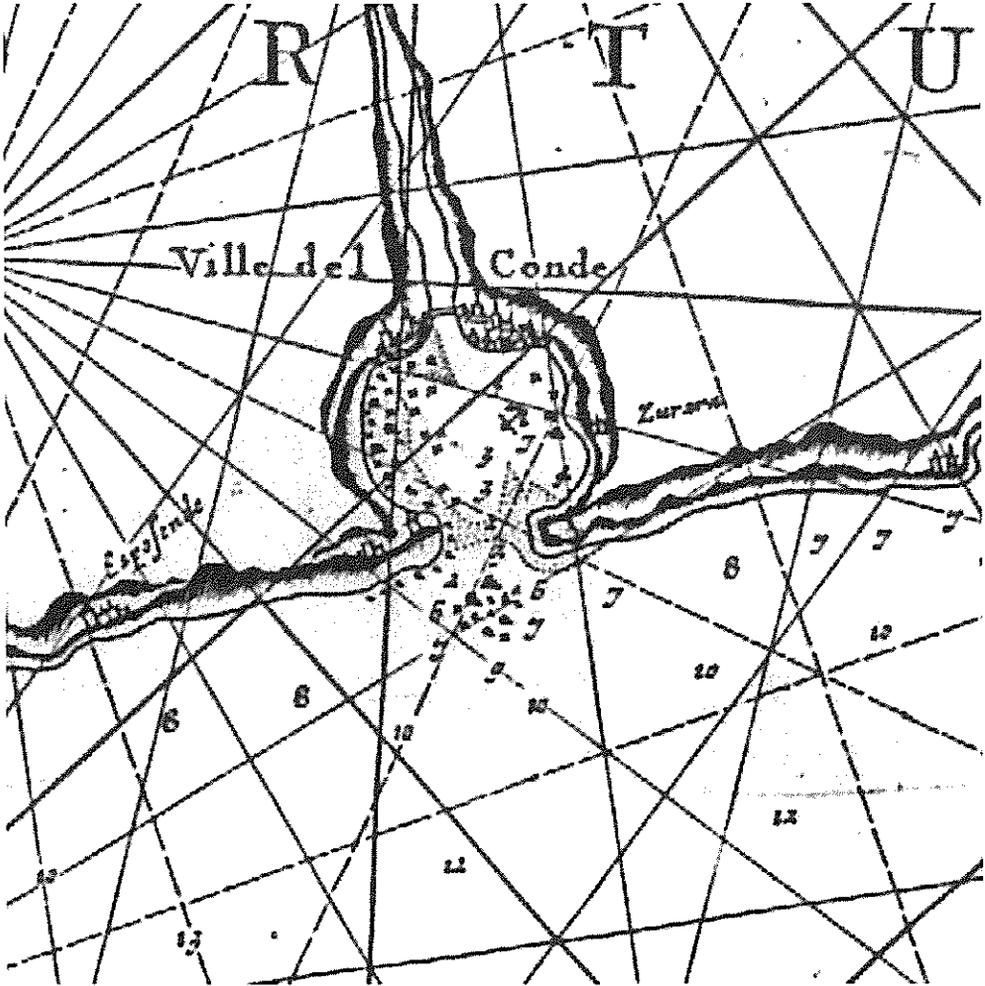
Fonte: BLAEU, Willem – *De Zeecosten van Portugal van Viana tot Avero*, Amsterdam, Willen Janz Blaeu, 1638

Representações cartográficas do porto de Vila do Conde
Figura 4



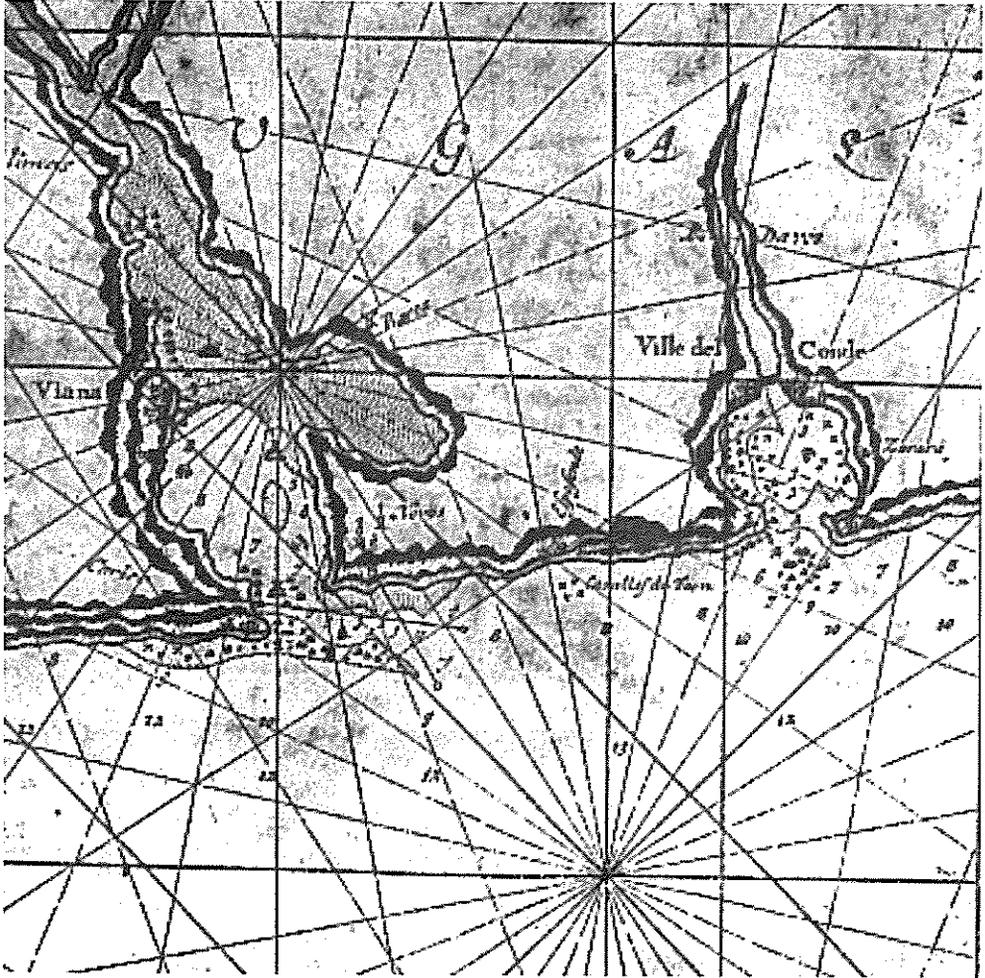
Fonte: KEULEN, Jean Von – *Le Grand Nouvel Atlas de la Mer*, Carta 21, Amesterdam, 1680

Representações cartográficas do porto de Vila do Conde
Figura 5



Fonte: DONCKER, Hendrick – *Zee Spiegel...*, Carta 52, Amsterdam, 1693

Representações cartográficas do porto de Vila do Conde
Figura 6



Fonte: VOOGT, Nicolas Jansz - *La Nueva y Grande Relumbrante Autorcha de la Mar...*,
Amsterdam, Joannes van Keulen, [1695]