

Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII

O conceito de cidade portuária parece amplamente aceite — pressupõe uma relação entre «porto» e «cidade». Contudo, constata-se que a definição resvala em favor de um dos lados — ora definir a cidade, ora definir o porto. Este, visto da cidade, ou é esquecido ou é considerado, simplesmente, uma porta por onde entram e saem mercadorias, homens e informações. Visto do outro lado, a cidade é como um abrigo dos marinheiros, comerciantes e autoridades públicas que supervisionam o porto, refúgio dos barcos, lugar de carga e descarga. É que nem todas as cidades surgiram de portos, assim como nem todos os portos geraram cidades. Mais ainda, pode acontecer que, em dado momento, a cidade tenha desenvolvido o seu tecido social independentemente, ou de forma pouco marcada, da actividade portuária. Assim como o desenvolvimento comercial de um porto pode ter resultado de interesses mercantis exteriores, diminuindo as hipóteses de diversificação das actividades da cidade e conseqüente heterogeneidade funcional¹.

Esta reflexão demonstra que, se não é fácil definir cidades, sobretudo pequenas cidades, como é o caso de Aveiro (entre 1000 e 1300 fogos)², muito

* Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

¹ V. Fernando Monge e Margarita del Olmo, «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, pp. 215-233; a tese destes historiadores da Universidade de Harvard consiste em argumentar que «as cidades portuárias são precisamente aquelas em que o estabelecimento de um porto concentrou o suficiente número de actividades e pessoas de forma a desenvolver o tecido social característico de um meio urbano», (p. 221).

² Além dos critérios quantitativos, junte-se o aspecto urbano da aglomeração, a existência de um centro, modo de vida e comportamento social, dependência alimentar do exterior, funções governamentais e religiosas, equacionados em P. Bairoch, J. Batou e P. Chévre, *La population des villes européennes de 800 à 1850*, Genebra, Droz, 1988, p. 300, ou Paul Bairoch, *De Jericho à Mexico. Villes et économies dans l'histoire*, Paris, Gallimard, 1985, p. 284. A definição de espaço urbano torna-se mais delicada quando se trata de pequenas cidades, como é o caso de Aveiro. Para a sua abordagem revela-se fundamental o trabalho de J. P. Poussou e Ph. Loupès

menos será definir cidades portuárias no contexto do século XVIII, de prosperidade geral das regiões litorais, enriquecidas pelo grande comércio marítimo³.

A concepção quantitativa é a mais imediata e evidencia um crescimento formidável das cidades portuárias europeias no período de 1650-1800. Considerando os países que dispõem de uma fachada marítima sobre o Atlântico ou nos mares setentrionais, 20 das 38 cidades com mais de 100 000 habitantes eram cidades-portos. Este crescimento observa-se em cidades comerciais orientadas para o grande comércio transoceânico e cabotagem de longo raio de acção, ou então em cidades-arsenais, embora estas, devido ao monolitismo militar, nunca tenham chegado a atingir as dimensões das cidades portuárias comerciais.

No entanto, este balanço é uma visão truncada da realidade. Por exemplo, em França, as cidades portuárias de 20 000 a 30 000 habitantes conhecem um processo de crescimento bloqueado, pelo facto de se tratar de portos militares ou então pela especialização, associada ao impulso primeiro da expansão europeia⁴. Já na Inglaterra, a frequência de guerras entre 1689 e

(dir.), *Les petites villes du Moyen Age à nos jours*, Paris, CNRS, 1987. Entretanto, para Portugal, uma reflexão pioneira havia sido feita por V. Magalhães Godinho, *Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*, 2.^a ed., Lisboa, Arcádia, 1975, pp. 26 e segs.: «O que deve considerar-se ‘cidade’ tem variado consoante as épocas, embora haja sempre que atender a um duplo critério — numérico e funcional — para a distinguir da ‘vila’ e da ‘aldeia’.» Entretanto, outros contributos: António Pedro Lopes Vieira, «Noções operatórias sobre cidade, população urbana e população rural», in *Revista de História Económica e Social*, Lisboa, n.º 1, 1978, pp. 105-128; Álvaro Ferreira da Silva, «Modos de regulação da cidade: a mão visível na expansão urbana», in *Penélope*, Lisboa, n.º 13, 1994, pp. 121-146; Teresa Barata Salgueiro, *A Cidade em Portugal*, Porto, Edições Afrontamento, 1992.

³ O crescimento do comércio marítimo no século XVIII é desenvolvido em Philippe Haudrère, *Le grand commerce maritime au XVIII siècle*, Paris, Sedes, 1997, sintetizado através de alguns aspectos:

1.º O carácter dominante da Grã-Bretanha:

Reino	Número de navios	Tonelagem	Número de marinheiros
Grã-Bretanha	9 000	1 200 000	78 000
França	5 300	730 000	48 000
Holanda	1 871	400 000	—

2.º A existência de duas concepções diferentes de comércio exterior: o da Grã-Bretanha, essencialmente com além-mar, e o francês e o holandês, mais voltado para a Europa;

3.º A prosperidade das regiões litorais, enriquecidas pelo comércio marítimo (o predomínio do litoral sobre o interior).

⁴ Cf. Gérard le Bouédec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l’Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997, pp. 235-239. A partir desta avaliação demográfica, ele classifica as cidades do litoral em quatro grandes categorias: (1) cidades marítimas que asseguram as funções de capital e que atingem proporções incomparáveis com outras cidades portuárias; (2) cidades portuárias antigas, de tamanho médio, que conheceram uma grande

1815 deu uma notável vantagem aos portos do Noroeste, alimentados pelo tráfico nos mares do Norte e América e envolvidos numa competição interportos (Bristol, por exemplo, o segundo maior porto do século XVII, não resistiu à competição dos rivais do Norte⁵).

À partida, a expectativa de desenvolvimento de uma cidade gerada pela existência de um porto é legítima perante as potencialidades que se abrem: infra-estrutura essencial na confluência de forças económicas, políticas, sociais e culturais, as «portas» 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 cidade⁶.

A cidade, por outro lado, tendeu a desempenhar uma função crescente de enquadramento e domínio territorial em favor do Estado, caracterizada por uma marcante presença burocrática que lhe confere um alcance centralizador na articulação do espaço – cidades e poder. Extensão do poder central, palco de intervenção pública, nó de articulação com o mundo rural que a abastece, objecto de discussão por parte das elites locais⁷.

A política pombalina oferece exemplos de criação de cidades por razões administrativas e de esvaziamento de poderes senhoriais. Data do seu mandato a absorção para a Coroa de vários núcleos até então na posse de senhores particulares, entre os quais Aveiro, da jurisdição dos duques de Aveiro⁸.

estabilidade ou um ligeiro declínio; (3) cidades novas ligadas às decisões do poder real por razões militares, na maior parte dos casos, ou no quadro de uma política mercantilista, mas que pouco avançaram; (4) grandes cidades portuárias que conheceram um crescimento demográfico em correlação com a explosão do grande comércio.

⁵ V. Jacob M. Price, «Competition between ports in British long distance trade...», *ob. cit.*, pp. 19-36.

⁶ V. Agustín Guimerá Ravina, «El sistema portuario español (siglos XVI-XX)...», *ob. cit.*, pp. 125-141.

⁷ Abordagens destas perspectivas, entre outros trabalhos, em António Gama, «As capitais no discurso geográfico», in *Penélope*, Lisboa, n.º 13, 1994, p. 10, Yves Rinaudo, «Un équilibre méditerranéen: le pouvoir local entre l'État et le territoire», in *Études rurales*, Paris, n.ºs 101-102, 1986, pp. 203-217, José Mattoso, «Introdução à história urbana. A cidade e o poder», in *Cidades e História*, Lisboa, Ciclo de conferências de Novembro de 1987 da Fundação Calouste Gulbenkian, 1992, p. 16, Philippe Guignet, *Le pouvoir dans la ville au XVIII^e siècle*, Paris, Ehes, 1990, J. P. Poussou e Ph. Loupès (dir.), «Les petites villes ...», *ob. cit.*, Georges Duby, «L'urbanisation dans l'histoire», in *Études rurales*, Paris, n.ºs 49-50, 1973, Jean Meyer «Quelques vues sur l'histoire des villes...», *ob. cit.*, pp. 1551-1568, e *Études sur les villes en Europe occidentale, milieu du XV^e siècle à la veille de la révolution française*, Paris, Sedes, 1983, Marcel Roncayolo e Thierry Paquot (dir.), *Villes & civilisation urbaine XVIII-XX siècle*, Paris, Larousse, 1992, e Philip Benedict, *Cities and Social Change in Early Modern France*, Londres, Unwin Hyman, 1989.

⁸ Vila notável desde 1581, a sua jurisdição não pertencia à Coroa. D. João II doou a D. Jorge, seu filho bastardo, por testamento de 29 de Setembro de 1495, vários senhorios, entre eles, o ducado e alcaidaria-mor da cidade de Coimbra, e de tudo o mais que tivera o seu tio-avô D. Pedro, encarregando o seu sucessor de formalizar estas mercês. D. Manuel I

Eram elevadas a cidades, sedes de comarca, provedoria ou bispado, mesmo que o diminuto número de habitantes não o justificasse⁹, num contexto de tensões político-sociais, corporizando as novas relações de centralização/descentralização, isto é, a concentração do poder da Coroa, assumindo atribuições de fiscalidade, justiça, defesa, cultura e economia, que se traduzem num redimensionamento do espaço nacional¹⁰.

A esta componente de intervenção centralizadora, junta-se uma outra, associada ao mesmo período — a racionalização e estética urbanística, pro-

ampliou ainda estas doações ao conceder-lhe, em 27 de Maio de 1500, vilas como Aveiro e Montemor-o-Velho, entre outras, além de rendas e padroados, transmissíveis por qualquer linha, e fora da «Lei Mental». Só que, à data da referida doação, Aveiro estava ainda na posse de D. Sancho de Noronha, 2.º conde de Faro e Odemira, passando para a jurisdição de D. Jorge apenas em 1520, por morte daquele. A posse desta Casa sofreu várias interrupções ao longo do tempo; interessa-nos o século XVIII. Nos inícios deste século, por falecimento da duquesa D. Maria de Guadalupe, em 1715, que se encontrava em Espanha, a Casa de Aveiro foi incorporada na Coroa e o ducado ficou vago. Após pleito, no Juízo da Coroa, a sentença de 1720 deu sucessão ao filho daquela, D. Gabriel de Lencastre Ponce de Leon, mas com a condição de vir fixar-se em Portugal. Só em 1732 este se deslocou à corte de Lisboa para cumprir as cláusulas da sentença, e jurar vassalagem a D. João V, tomando posse da vila de Aveiro, por procuração, em 7 de Julho de 1732, da alcaidaria-mor e do padroado do Convento das Carmelitas Descalças que havia sido fundado pelo 4.º duque de Aveiro, D. Raimundo, em 1657. Morrendo sem descendência, surgiu novo pleito que terminou com uma sentença a favor de D. José de Mascarenhas, ainda no reinado de D. João V e confirmada no de D. José. A posse da vila de Aveiro deu-se só em 1752. Em 1758 foram suspensos os magistrados e oficiais de justiça postos pelo duque, em consequência do atentado de 3 de Setembro de 1758, em que foi implicado. Em 17 de Janeiro de 1759 extinguiu-se a Casa de Aveiro e anularam-se todas as doações (João Cordeiro Pereira, «A renda duma grande casa senhorial de Quinhentos», in *Primeiras Jornadas de História Moderna*, vol. 2, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 1986, p. 789; Francisco Ferreira Neves, «A casa e ducado de Aveiro, sua origem, evolução e extinção», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 38, 1972, pp. 164-166, «Os duques de Aveiro», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 8, 1942, p. 242, «Privilégios da vila de Aveiro», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 37, 1971, p. 247).

⁹ Receberam o foro de cidades 5 localidades: Aveiro, Penafiel, Castelo Branco, Pinhel e Vila Nova de Portimão, que deram origem a novos bispados, sem grande futuro. Bispados de Beja, Penafiel (antiga vila de Arrifana de Sousa, depois cidade e comarca de Penafiel), Pinhel, Castelo Branco, Portimão e a desanexação da Diocese de Bragança da de Miranda do Douro. Assistiu-se ainda à criação artificial de concelhos por razões utilitárias, e já não relacionadas com a política de doações ou da graça régia, sendo exemplo disso a criação de Vila Real de Santo António, Monchique e Lagoa [v. Ana Cristina Nogueira da Silva, *O Modelo Espacial do Estado Moderno. Reorganização Territorial em Portugal nos Finais do Antigo Regime*, Lisboa, Estampa, 1998, pp. 72-73; Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal (1750-1807)*, v. 6, Póvoa de Varzim, Verbo, 1990, p. 112].

¹⁰ A. Manuel Hespanha, *Poder e Instituições na Europa do Antigo Regime*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, pp. 63-64: «No plano institucional concreto, a absolutização e concretização do poder processa-se através da assunção progressiva pela Coroa de atribuições até aí periféricas: a fiscalidade [...] justiça [...] defesa [...] cultura [...]

gramadas, inseridas, nas reformas territoriais do século XVIII¹¹. Daí que, do ponto de vista teórico e prático, se desenvolvessem projectos de melhor ordenamento urbanístico da cidade, a fim de facilitar a comunicação, dentro e fora da urbe, a construção de novos espaços habitacionais e institucionais, assim como a introdução dos princípios de higiene pública e salubridade.

Lisboa é o exemplo acabado dessa intervenção. Vila Real de Santo António, a cidade idealmente construída. O Porto, associado à actividade da Companhia de Agricultura das Vinhas do Alto Douro e à Junta das Obras Públicas, é a feliz associação entre vinho e arquitectura¹².

Aveiro surge, portanto, no século XVIII, condicionada, ou na confluência, de dois contextos:

- Político-administrativo: elevada a cidade, a sede de comarca e a sede de provedoria em 1759-1760; a centro de diocese, criada em 1774 (desmembrada da de Coimbra)¹³. E é nesta altura que se observa uma progressão de reflexões, quer por parte da governação da cidade (câmara e mercadores), quer por parte do poder central, no sentido de articularem a cidade e o seu porto. Desde 1756, quando a barra foi aberta, provisoriamente, surgem intervenções ou pedidos de intervenção que se prendem, ora com o ordenamento do território, ora com a instalação de um programa de higiene pública, ou ainda com o estabelecimento de redes de comunicação, vincadamente articuladas com as infra-estruturas portuárias, vectores de comunicação entre a cidade e o Reino, entre a cidade e o Norte de Portugal, especialmente com a cidade do Porto;
- Geo-económico: é a única cidade de planície, em Portugal, estendida por um areal, cortado de canais que a penetram, dotada de aglomerações desenvolvidas ao longo de uma praia ou nas bordas do rio Vouga e da ria de Aveiro¹⁴. O seu porto é como que um paradigma dos portos

economia. A política de integração segue, portanto, duas vias: por um lado, a de, através da doutrina do primado da lei, submeter os direitos particulares dos corpos periféricos [...] por outro lado, limitando a liberdade doutrinal dos juristas, o poder vinculante das decisões dos tribunais [...] a eficácia do costume e a vigência do direito comum, a de acabar com a partilha da ordem jurídica e conferir ao direito régio a plenitude da sua vigência. Para completar, um retoque ideológico [...] a ideia de 'código'[...]

¹¹ V. Ana Cristina Nogueira da Silva, *O Modelo Espacial do Estado Moderno...*, cit., p. 67.

¹² Os exemplos sucedem-se, como pode ver-se em José Augusto França, *Une ville des lumières. La Lisbonne de Pombal*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1988, José Eduardo Capa Horta Correia, *Vila Real de Santo António. Urbanismo e Poder na Política Pombalina*, Porto, FAUP, 1997, e Joaquim Jaime B. Ferreira Alves, *O Porto na Época dos Almadás. Arquitectura. Obras Públicas*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1988, 2 vols.

¹³ Cf. Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria no Século XVIII (1690-1814) — Estudo Económico de Um Espaço Histórico*, Coimbra, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1997, pp. 31-73.

¹⁴ Orlando Ribeiro, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, 5.^a ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1987, p. 96.

do Noroeste português que participaram no *forland* flamengo dos séculos XIV a XVI, entrosado nos circuitos de mercadorias, fundamentalmente originárias da terra, com o peso marcante do sal de Aveiro¹⁵. A administração filipina concedeu a estes portos, e especialmente a Aveiro, uma ligação complementar com a Galiza, só interrompida com as guerras da Restauração, que afastaram as rotas preexistentes, conduzindo ao empenho espanhol no desenvolvimento dos seus próprios portos¹⁶. O impulso económico sentido com o despertar do Brasil e o protagonismo holandês e inglês impuseram a execução de projectos que modernizassem e dotassem os portos portugueses de infra-estruturas capazes de se envolverem com os tráficos mais espessos. Em simultâneo, se, até aos finais do século XVII, os abrigos naturais existentes ao longo do litoral eram suficientes para embarcações de pouco calado e as cargas e descargas das embarcações maiores se faziam através de transbordo por barcos pequenos, a partir do século XVIII o engrossamento das rotas exigia um melhor apetrechamento das infra-estruturas artificiais de protecção e condução de barcos, no sentido de uma fluidez do tráfico e embaratecimento dos custos portuários. Neste contexto, a foz do Vouga e da ria de Aveiro, que, até inícios do século XVII, permitiu à ainda vila ter acesso directo ao mar, sentiu cada vez mais fenómenos de assoreamento, bem patentes desde meados de XVIII.

A questão coloca-se-nos, por isso, da seguinte forma: são os tráficos que impõem as alterações nas relações entre cidade e porto, entre cidade portuária e Estado ou é o fervilhar de ideias de ordenamento territorial, dos negociantes, dos contemporâneos? É a evolução económica que impulsiona a mudança ou é uma cultura do poder, a exigência de ordenamento e de mundialização científica que a conduz¹⁷? É que no século XVIII afirmou-se uma

¹⁵ Virgínia Rau, *Estudos sobre a História do Sal*, Lisboa, Presença, 1984, pp. 54-61; Inês Amorim, «O comércio de sal de Aveiro até meados de XVII. Relações comerciais com o Norte da Europa e Galiza», in *Boletim Municipal de Aveiro*, Aveiro, n.º 17, 1991, e *Aveiro e Sua Provedoria no Século XVIII (1690-1814) — Estudo Económico de Um Espaço Histórico...*, cit., pp. 311-404.

¹⁶ V. José Luis Casado Soto, «Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la moderna. Ensayo de aproximación», in *Puertos y Sistemas Portuarios...*, cit., pp. 235-251. Distingue os portos com funções dissociadas: Sevilha e Cádiz, como centros comerciais, enquanto os portos do Cantábrico oriental se tornaram a fonte principal de construções navais. Como sinais do empenho do Estado na projecção marítima, aponta a organização, nos inícios do século XVIII, da armada real, assim como a concepção dos departamentos marítimos de El Ferrol, Cádiz e Cartagena.

¹⁷ Aspectos enumerados na introdução e desenvolvidos no corpo do trabalho António T. de Reguera Rodriguez, *Territorio Ordenado, Territorio Dominado. Espacios, Políticas y Conflictos en la España de la Ilustración*, Leão, Universidade de Leão, 1993, pp. 7-10.

reflexão «interdisciplinar», como concluiu Jean-Claude Perrot, a propósito do estudo da cidade de Caen: os negociantes, religiosos, funcionários régios, médicos, engenheiros, correspondem-se acerca da funcionalidade da cidade, reflectem sobre as suas potencialidades, veiculando intenções e provocando até muitas vezes uma alteração das realidades¹⁸.

Assim sendo, colocados estes considerandos, interessa-nos observar a forma como o controlo do litoral pelo poder central vai sendo assumido, numa atitude de ordenamento da orla marítima, como fronteira estratégica¹⁹, e a capacidade da cidade de Aveiro em acolher ou reivindicar estas transformações.

I. O QUADRO URBANO

A «posição» da cidade, a função original que determinou a instalação do povoamento e «o sítio», as condições que permitem a vida do aglomerado e a realização da função para que foi destinado (relevo, composição do terreno, fontes de água, entre outras)²⁰ são algumas das peças, imprescindíveis, da concepção urbanística da cidade.

Aveiro, cidade de planície, junto à embocadura do rio com o mar, é marcada por esta qualidade de posição, isto é, «por condições de acessibilidade, tanto no plano das interdependências morfofuncionais como no confronto entre as aptidões e as apetências»²¹.

Sendo assim, interessa evidenciar os aspectos morfofuncionais: traçado dos arruamentos, os edifícios e o uso dos restantes espaços urbanos (minimizando os aspectos relacionados com a arquitectura dos edifícios), salientando o plano urbano, ou seja, a estrutura resultante num dado momento da distribuição relativa dos espaços construídos e dos espaços livres. Estes últimos são os que privilegiaremos, atendendo ao seu papel na circulação de pessoas e bens, factores essenciais à organização interna dos aglomerados urbanos.

ENCAIXE ESPACIAL

Aveiro situa-se num ponto do litoral português com características naturais extremamente condicionadoras. Com efeito, entre o Douro e o cabo

¹⁸ Cf. Jean-Claude Perrot, «Genèse d'une ville moderne: Caen au XVIII siècle», in *Villes et civilisation urbaine...*, cit., pp. 38-39.

¹⁹ V. Alain Cabantous, «Les 'secondes découvertes': les Européens et leurs littoraux au XVIII siècle», in *Le Bulletin de la S. H. M. C.*, supl. *Révue d'histoire moderne et contemporaine. Européens et espaces maritimes au XVIII siècle*, 1997, 1-2, pp. 56-64.

²⁰ Orlando Ribeiro, «Proémio metodológico ao estudo das pequenas cidades portuguesas», in *Finisterra*, Lisboa, vol. 4, 1969, p. 66; Teresa Barata Salgueiro, «A espacialidade no tempo urbano», in *Penélope*, Lisboa, n.º 7, 1992, pp. 9-10.

²¹ Prefácio do geógrafo J. M. Pereira de Oliveira à obra de Mário Gonçalves Fernandes, *Viana do Castelo. A Consolidação de Uma Cidade (1855-1926)*, Lisboa, Colibri, 1995, p. 12.

Mondego, 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, desde o século XIV, 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 encontram-se estas duas situações: 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 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 século XVIII. A ria de Aveiro surge, neste contexto, como um delta interior, edificado pelos aluviões do Vouga, no abrigo de uma laguna²².

A cidade era acessível pelo mar, pela ria, ou pelo Vouga, até onde este e alguns dos seus afluentes fossem navegáveis. Além disto, o espaço que lhe estava subjacente era constituído, em grande parte, por marinhas de sal, pauis, esteiros e pântanos, muitas vezes de passagem impraticável. Finalmente, 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, frequentemente, se tornavam intransitáveis (v. mapa 1).

A cidade, apesar do aumento do seu papel administrativo, estava confinada a um espaço restrito, de jurisdição concelhia, porque, em redor, minúsculas terras de tantos outros senhores isolavam-na do seu peculiar «termo», completamente desmembrado e repartido, até um raio de 40 km (v. mapa 2). A representação cartográfica evidencia a sua situação de quase insularidade.

Um outro aspecto vem confirmar este isolamento. Um universo de 1000 fogos, entre as 3000 e as 4000 almas, é caracterizado por uma ténue estabilidade ao longo do século XVIII, devida a uma lenta queda da mortalidade, acompanhada por fecundidade medíocre (valores da tendência da mortalidade, – 0,16‰; valor da natalidade, – 0,10‰). Porém, a rede de freguesias que a limitam a norte e a sul, ao longo do litoral, são de uma dinâmica demográfica que a ultrapassa. Ovar e Murtoza (a norte), Ílhavo e Mira (a sul) apresentam taxas de crescimento notáveis e maior volume populacional. Testando ainda o

²² Suzanne Daveau, Orlando Ribeiro e Hermann Lautensach, *Geografia de Portugal*, 1, *A Posição Geográfica e o Território*, vol. 1, Lisboa, Sá da Costa, 1989, p. 78; A. Fernandes Martins, «A configuração do litoral português no último quartel do século XIV. Apostilha a um mapa», in *Biblos*, Coimbra, vol. 22, 1947, pp. 177-179.

grau de atracção da cidade, ela denota, apesar dos papéis político-administrativos que desempenhou, dificuldades de fixação de gentes²³.

Este conjunto de circunstâncias, geográficas, administrativas e demográficas, determina fortemente a ligação da urbe ao mar pela estrada fluvial do Vouga e da ria. Esta via é a porta de entrada na cidade através do esteiro da cidade (ou canal de São João) até à ribeira ou porta da ribeira. Apeados no cais, podemos escolher uma das duas pontes, a da ribeira ou a do Cojo (mapas 3, 4 e 5). As descrições corográficas que nos chegam de finais do século xvii e a memória paroquial de 1758 realçam a posição estratégica e estética de Aveiro a dominar uma «fértil e aprazível campina»²⁴.

Nos inícios do século xix, a cidade é comparada a Veneza e à Holanda, mensagem que resiste, aliás, até aos nossos dias, reforçando o carácter de «testa de ferro» de um espaço muito mais dilatado, encruzilhada de forças geográficas, institucionais, económicas, técnicas e sócio-culturais: «Perto e a este da actual foz do rio Vouga, ou nova barra, quase no meio da costa do mar da província da Beira, ou proximamente a distâncias iguais do Porto e Figueira, ou das fozes do Douro e do Mondego [...] Aveiro fica em uma espécie de península agradavelmente terminada deste lado, tendo pelo norte e poente a grande ria coberta de marinhas de sal e muitas ilhas; oferecendo um porto dos mais seguros e extensos da Europa, e tão vasto que nele cabem muitos milhares de navios, os quais mesmo chegam até às pirâmides que terminam o cais de Aveiro [...] Muitos viajantes e estrangeiros lhe têm dado

²³ Salientem-se as seguintes taxas de crescimento ao longo do século xviii: Aveiro, 0,14; Ovar, 0,34; Murtosa, 0,37; Ílhavo, 0,21; Mira, 0,54; o raio de atracção de Aveiro, medido através da origem geográfica dos nubentes, apresenta-se da seguinte forma: até Arada, a norte, no litoral; Vale de Cambra, a nordeste; Préstimo, a este; Anadia, a sudeste, e Vagos, a sul, ou seja, uma área onde a baixa taxa de masculinidade aponta para uma grande mobilidade masculina. Ainda difícil é comprovar, quantitativamente, a existência de uma emigração aveirense. Sabe-se que, desde longa data e devido ao tipo de ocupação piscatória, uma percentagem significativa da população de uma faixa litoral que vai de Ovar a Mira emigrava sazonalmente. Em Aveiro e nalgumas freguesias em seu redor, a taxa de masculinidade de 87,6% indica fluxos migratórios e justificava a entrada de gente, do sexo masculino, fundamentalmente. A pesca no mar pode explicar, sazonalmente, saídas, sendo inegável a existência de correntes migratórias, sobretudo se as medidas de defeso em relação à pesca e apanha de sargaço na ria impeliam para outras paragens. Para o Brasil, poucos indícios quantitativos, embora as remessas de dinheiros que a misericórdia geria fossem sinais desta ponte. Sobre estes aspectos, v. Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria no Século XVIII—Estudo Económico...*, cit., pp. 194-208, 744, 775-778.

²⁴ Cf. Francisco Ferreira Neves, «A memória sobre Aveiro de Pinho Queimado», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 3, 1937, p. 89; P.^e António Carvalho da Costa, *Corographia Portuguesa e descripçam topographica do famoso Reyno de Portugal*, vol. 2, Of. de Valentim da Costa Deslandes, Lisboa, 1708; Memória paroquial de Aveiro, ANTT, L.5, n.º f. 800, publicada por Inês Amorim, «Memória paroquial de Aveiro de 1758, um inquérito promovido pela Coroa», in *Boletim Municipal de Aveiro*, Aveiro, n.ºs 23-24, 1994.

o epíteto de Veneza e ao país o de Holanda portuguesa. Um longo areal que não chega a um quarto de légua de largura, termo médio, e se estende quase norte-sul, separa desde Ovar até Mira a ria do oceano, em cuja costa se contam seis estabelecimentos de pesca de sardinha com as redes de arrastar chamadas artes, ramo sumamente importante. Todo o país vizinho, e quanto cerca Aveiro de perto e a grandes distâncias, é abundantíssimo em vinhos generosos e muito estimados na América e países do Norte, conhecidos debaixo do nome de vinhos de Anadia; abunda em toda a sorte de grãos, em azeite, frutos, gados, madeiras, etc., e é, sem contradição, um dos mais ricos, mais povoados e mais belos países de Portugal e talvez do mundo»²⁵! Esta projecção de Aveiro não é inocente. Serve para vincar as potencialidades de uma conexão entre o *hinterland* e o *forland*, de um espaço que ia do Douro ao Mondego, projectando-se para a Europa, graças à capacidade do seu porto.

As representações iconográficas e cartográficas que encontramos confirmam esta mesma estrutura espacial. Daí que, mais do que representar a cidade, representa-se a ria. A primeira representação conhecida insere-se no mapa de Portugal de Álvaro Seco, de 1561, que oferece, da ria, um desenho arcaico, com duas espessas restingas a apontar rijamente para o oceano e que será repetido, frequentemente, até ao século XIX²⁶. No atlas do holandês Lucas Janszoon Waghenaer (c. 1533-1606) a carta relativa aos portos de Viana até Aveiro descreve, minuciosamente, o litoral, pois o seu objectivo é auxiliar a navegação, alertando para os obstáculos, nomeadamente os bancos de areia, que aconselham a ter cuidado ao entrá-la. Trata-se de uma representação qualitativa que, ao assinalar o pormenor das marinhas (*sout landt*), o recorte exagerado do porto, vinca a importância económica do espaço envolvente²⁷. No século XVIII, a cartografia militar e os estudos levados a cabo acerca do melhor local para abrir a barra de Aveiro produzirão múltiplas cartas do rio Vouga, da ria, da barra.

Sobre a representação do espaço urbano, apenas contamos com dois desenhos da cidade, anónimos, datados, na nossa opinião, da década de 70 do século XVIII²⁸, bem tardios, relativamente à cartografia urbana do século

²⁵ Documentação publicada em Francisco Ferreira Neves, «Resumo histórico da barra de Aveiro», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 13, 1947, p. 59.

²⁶ Catálogo da exposição *A Pintura do Mundo—Geografia Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII*, Porto, catálogo da exposição promovida pela Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1992, p. 15.

²⁷ Sobre este cartógrafo v. H. Gabriel Mendes, *Lucas Jansz Waghenaer e o Conhecimento Náutico das Costas de Portugal no Século XVI*, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1969, p. 25; catálogo da exposição *Cartografia Impressa dos Séculos XVI e XVII. Imagens de Portugal e Ilhas Atlânticas*, Porto, Comissão Municipal Infante 94, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1994, pp. 101-106; Maria Helena Dias e Maria Fernanda Alegria, «Lisboa na produção cartográfica portuguesa e holandesa dos séculos XVI e XVII: o espaço e o intercâmbio», in *Ler História*, n.º 13, 1994, pp. 59-66.

²⁸ Encontram-se depositados no Museu de Aveiro, antigo Convento de Jesus de Aveiro. Talvez desenhados por um espanhol, matemático, que esteve ao serviço do então corregedor

xvi²⁹. O primeiro, *Aveirense Prospecto*, é uma vista da cidade, pelo norte, orientada no sentido este-oeste, tendo como pano de fundo as serras do Caramulo e de Alcoba; nele se destacam alguns edifícios, representados a duas dimensões, identificados por letras e respectiva legenda, nalguns casos quase ilegíveis. O segundo é uma planta, *Averiense civit. Planisphericum ipsius suburbis*, onde se destacam não só o perímetro bem desenhado das muralhas, respectivas portas e postigos, como também o aqueduto, a ponteado, os quarteirões e o traçado dos principais eixos de circulação.

A estas representações juntam-se duas cartas, datadas de 1780-1781, elaboradas, criteriosamente, pelos engenheiros militares aqui deslocados para as obras da barra. Foram desenhadas pelo capitão engenheiro Isidoro Paulo Pereira, pelo ajudante engenheiro Manuel de Sousa Ramos e pelo arquitecto hidráulico Giovanni Iseppi. Uma é o levantamento topográfico da cidade de Aveiro, «planta da cidade de Aveiro», com as dimensões de 1021 × 738 mm, desenhada a tinta preta, na escala de 1000 palmos, medindo 114 mm, sem data, provavelmente de 1780-1781. Constitui peça fundamental para o estudo da cidade. Apesar de incompleta, serviu-nos de base à reconstituição da toponímia que ajudará a identificar os trajectos das ruas e o perímetro das antigas muralhas. A outra, «mapa topográfico do esteiro da cidade de Aveiro, 1781», com as dimensões de 606 × 326 mm, escala gráfica de 100 braças, medindo 114 mm, corresponde a um projecto de intervenção na zona do Rossio, Ribeira e Cojo, num reordenamento dos espaços de circulação, quer dos canais, quer da ribeira³⁰.

As cartas elaboradas são consequência deste levantamento, lançando alguns elementos novos e reconstitutivos sobre a carta de 1780-1781, que nos permitirão percorrer a cidade daqui para a frente (mapas 3, 4, 5 e 6).

O PLANO URBANO

O traçado urbano de Aveiro realça imediatamente, um espaço limitado por muralhas, a sul, e, a norte, um outro aglomerado marcado por ruas, relativamente geométricas, que confluem à Praça da Ribeira. A dividir estes dois espaços, uma via se impõe, larga, aquática, o chamado esteiro (canal) da

de Aveiro Provavelmente, o mesmo que, com extraordinário espírito de estatística, descreveu, minuciosamente, as amoreiras da comarca, «Plano y estado das Amoreiras..., 1772», in AHMOP-JC, n.º 8; além disso, nos mapas faz-se referência ao paço do bispo, quando a diocese só foi criada em 1774, atirando-nos, por conseguinte, para esta data.

²⁹ Catálogo da exposição *Cartografia Impressa dos Séculos XVI e XVII. Imagens de Portugal e Ilhas Atlânticas...*, cit., p. 135.

³⁰ Estes mapas foram divulgados pela primeira vez por Humberto Gabriel Mendes, «Cartografia e engenharia da ria e barra de Aveiro no último quartel do século XVIII», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 40, 1974, p. 246. Encontram-se depositados no Instituto Geográfico e Cadastral, com os números 390 e 318, respectivamente.

cidade (ou de São João), fundamental ligação com a barra e o mar. A Rua Direita, que se articula com a porta da cidade, a sul, e as Ruas Larga e dos Mercadores, a norte, desembocam, precisamente, nas duas pontes que, atravessando o esteiro, ligam os dois espaços. Assim, Aveiro parece combinar dois tipos de malhas urbanas: uma dentro da muralha, a partir de um núcleo central, junto ao canal, à porta da ribeira, donde divergem radialmente artérias e a ortogonal, na zona de intervenção à volta da Praça da Ribeira e do Rossio, mas tendo como elemento linear de orientação o canal grande da cidade.

O reconhecimento deste espaço pode fazer-se sob a forma de percursos: começar por percorrer as muralhas, depois passar por cada uma das quatro paróquias que constituíam a cidade e, finalmente, orientar-se pelos espaços de circulação e respectiva funcionalidade.

A partir do século xv, a construção das muralhas deu uma maior dignidade à vila, distinguindo-a da paisagem que a rodeava, único objectivo que parece encontrar-se para tão prolongada e custosa construção³¹, visto as suas funções terem sido vagamente defensivas por alturas da passagem do prior do Crato. Ainda pouco depois de 1640, uma memória anónima refere a fraca defesa de Aveiro, onde várias embarcações da Galiza e Biscaia haviam facilmente entrado «na Praça de Aveiro com 500 soldados e marinheiros que iam para Cádiz»³². Não admira, pois, que, conservadas até finais do século xviii, com o mesmo carácter prestigiante que aparece nas gravuras, a partir de 1802 fossem demolidas, com autorização régia, a fim de fornecerem as obras de abertura da barra³³, o que se insere na generalidade da história das cidades: a queda das muralhas faz parte do seu crescimento e alteração de funções, seja por exigências técnico-militares, seja pela adaptação a novas condições económicas, como aconteceu, por exemplo, no porto dos Almadás e em Viana do Castelo³⁴. A demolição de tais limites trazia, entre outras vantagens, a economia de meios financeiros, disponibilizados para outros empreendimentos³⁵ (no

³¹ Maria João Violante Branco Marques da Silva, *Aveiro Medieval*, Aveiro, ed. da Câmara Municipal, 1991, p. 27. Esta autora demonstrou a prolongada construção das muralhas, da iniciativa de D. João I, e não de D. Pedro, como a tradição ditava.

³² Biblioteca da Ajuda, ms. 51-IX-7(211). Provavelmente, por esta razão, se iniciaria construção de um forte novo da barra que, aquando das obras de 1802, desvendou a data de 1643, como refere a memória do engenheiro Luís Gomes de Carvalho (v. Francisco Ferreira Neves, «Resumo histórico da barra...», *ob. cit.*, p. 24).

³³ Carta régia publicada em Marques Gomes, *Subsídios para a História de Aveiro*, Aveiro, 1899, p. 256.

³⁴ Nos finais do século xviii, ou inícios do xix, a maior parte das cidades europeias tornaram-se abertas, perdendo o circuito de muralhas, quer devido a um crescimento interno, à procura de espaço, quer externo, com a pressão das redes terrestres e fluviais e, portanto, comerciais. Em Portugal, v. Jaime Ferreira Alves, *O Porto na Época dos Almadás...*, cit., vol. 1, p. 215, demolição entre 1787 e 1804; em Viana do Castelo, Mário Gonçalves Fernandes, *Viana do Castelo, a Consolidação de Uma Cidade (1855-1926)...*, cit., p. 35, desde 1781.

³⁵ Jean Meyer, *Études sur les villes en Europe occidentale, milieu ...*, cit., p. 151.

caso de Aveiro, a pedra da muralha era fundamental para as obras da barra, numa região de areia, calcário e barro).

O percurso pelas muralhas é possível fazer-se, minúcias que não iremos agora recordar ou reconstituir, embora fosse um bom roteiro pela toponímia, quer das portas e postigos, quer de todas as ruas dentro de muros, completando a preciosa carta da cidade a que, anteriormente, nos referimos. No seu interior merece destaque a Rua Direita, que liga as entradas principais de Aveiro: a porta da vila-cidade, para sul, e a porta da ribeira, para o canal da cidade e as marinhas de sal.

Dentro deste perímetro localizava-se a paróquia de São Miguel, que conservou a parte mais nobre e antiga da povoação, envolvida praticamente pelas muralhas, onde se instalavam os edifícios mais significativos (mapa 4), como sejam a própria igreja de S. Miguel, a Santa Casa e a igreja da Misericórdia, o Convento das Carmelitas Descalças ou antigo paço dos duques de Aveiro, o Recolhimento de S. Bernardino, o Hospital de S. Brás, o edifício da Câmara (quer o primeiro, quer o construído em 1794-1799) e outros edifícios volumosos, como sejam as casas dos Tavares, senhor de Mira, depois paço episcopal, desde 1778, dos Sousas, depois marqueses de Arronches e Lafões, onde veio a instalar-se a Fábrica de Algodão em 1771³⁶.

Saindo das muralhas pela porta da vila, para sul, encontramos de imediato o bairro de Cimo de Vila, dominado pelo Largo e Igreja do Espírito Santo, orientadora da paróquia do mesmo nome. Dentro desta freguesia ficavam as igrejas e mosteiros de S. Domingos e de Jesus, ainda incluídos no perímetro das muralhas, e o Convento de Santo António, ao fundo do campo do mesmo nome. Destaque também para o Bairro das Olarias, limitado pela Fonte Nova e Rua do Rato até à Rua de São Martinho.

Saindo das muralhas pela porta da ribeira e atravessada a ponte do Cojo, surge-nos a Rua Larga e a Rua do Vento, que demarcam a freguesia de Vera Cruz, para este, até à Quinta do Gato e lugar da Forca. A antiga igreja de Vera Cruz localizava-se no adro do mesmo nome, e, no limite oriental, dois conventos próximos, instalados no século XVII: o Convento dos Frades do Carmo e o das Freiras da Madre de Deus e Sá. Já em direcção à vizinha paróquia de Esgueira encontra-se a capela da Senhora de Sá ou da Alegria, à qual estava associada uma florescente confraria, dos pescadores de Aveiro e de Esgueira.

Voltando à muralha e à porta da ribeira e atravessando pela ponte do mesmo nome, entramos na freguesia e igreja da Apresentação, com o cais da ribeira e o Rossio de São João, a capela do mesmo nome e o pelourinho³⁷. A toponímia associa esta parte da cidade à mercancia e às salinas.

³⁶ Inês Amorim, «Os poderes urbanos face às mutações económicas: a Fábrica de Algodão em Aveiro, 1769-1778», in *Revista da Faculdade de Letras — História*, Porto, 2.^a série, vol. 11, 1992.

³⁷ Sobre o pormenor toponímico, cf. Francisco Ferreira Neves, «A memória sobre Aveiro...», *ob. cit.*, A. Rangel Quadros, *Aveiro, Origens, Brasão e Antigas Freguesias*, Aveiro,

Ao longo destes percursos deparamos com alguns espaços de circulação. A Praça ou Rossio de S. João que é o epicentro mercantil da cidade, um dos espaços de propriedade da Câmara, local polivalente, onde sempre se acolheram as espetaculares e luzidias corridas de touros, pelo menos, desde inícios do século XVIII³⁸.

Assim, os cais do lado sul e do lado norte do canal eram os pontos de confluência da carga e descarga de mercadorias, provenientes da terra (como estava regulamentado por câmara, em 1769) e do mar, e, sobretudo, local da realização da antiquíssima feira de Março. Esta, ao longo do século XVIII, mudou-se várias vezes³⁹, até se instalar definitivamente em 1782, a conselho dos «directores das obras públicas desta cidade, sargento-mor Isidoro Paulo Pereira e ajudante Manuel de Sousa Ribeiro, no Rossio, onde está o pelourinho, que é verdadeiramente a Praça, Rossio de São João»⁴⁰. Quando, em 1788, se criou uma outra feira, mensal, a 24, ficou deliberado efectuar-la também no Rossio, exceptuando a venda dos gados, que se realizava no Cojo, e a das madeiras, no Alboi e Rua das Barcas⁴¹.

O Largo de São Miguel e o Largo ou Terreiro das Carmelitas, na parte sul do canal, dentro das muralhas, serviam a elite social que aí estava sediada. Subindo até aos arvoredos do largo do Convento de Santo António, abria-se uma área de lazer.

A funcionalidade da cidade é marcada pelos espaços de circulação até agora traçados. Mas, na procura de uma mais completa imagem da organização funcional da cidade, recorreu-se a outros elementos. Na falta de livros da décima, tentámos superar as lacunas documentais, recorrendo ao tomo da Casa de Aveiro de 1698, relativo à cobrança de um antigo imposto «soldos das casas», estipulado no foral novo, sobre todos aqueles que tivessem casas, quer próprias, quer alugadas⁴². Esta fonte permitiu-nos proceder à localização dos imóveis por ruas, tipologia imobiliária, identificação indiferenciada do proprietário ou locatário. Os mais de 600 imóveis compulsados representam perto de

Paisagem Editora, 1984, Marques Gomes, *Subsídios para a História de Aveiro...*, cit., Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria — Estudo Económico...*, cit., pp. 109-126.

³⁸ V. Francisco Ferreira Neves, «Antigas touradas em Aveiro», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 32, 1966, p. 217. Inicialmente realizavam-se no chão, junto ao Mosteiro de S. Domingos, até que em 1701, a troco de uma renda, do ensino gratuito às crianças de Aveiro, de sermões gratuitos e da abertura de uma cadeira de Filosofia a ministrar no Convento, foram deslocadas para o rossio, junto ao canal grande (v. A. G. da Rocha Madahil, *Milenário de Aveiro. Colectânea de Documentos Históricas*, vol. 2, Aveiro, Câmara Municipal, 1959, p. 445: documentos de 1701).

³⁹ Acerca das vicissitudes e razões específicas da mudança, v. Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria — Estudo Económico...*, cit., p. 127.

⁴⁰ AMA, LV, n.º 8, segs. 14-3-1782.

⁴¹ Id., *ibid.*, 28-6-1788.

⁴² AUC, Casa de Aveiro, tomo n.º 3, f. 186 (A. G. da Rocha Madahil, «Forais novos do distrito de Aveiro—Aveiro», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 1, 1935, p. 71).

um quarto da população de Aveiro⁴³, partindo do princípio, embora discutível, de que correspondiam a fogos, ainda que a fonte indicasse que nem todas as ruas eram foreiras e nem todas as ruas tinham casas foreiras ao duque de Aveiro. Dos 600 imóveis registados, em 50% dos casos é referida a ocupação do indivíduo, só que este é, frequentemente, repetido por possuir mais de uma habitação. Apesar dos limites apontados, parece-nos, mesmo assim, legítima a sua utilização no reconhecimento da distribuição funcional da urbe.

Algumas conclusões se evidenciam: a Praça do Peixe, ao ser projectada, em 1780, não fez mais do que contemplar a vida daqueles que residiam à sua volta. Efectivamente, verificámos que nas Ruas do Vento, de São Bartolomeu, de São Gonçalo e junto ao esteiro se situavam, quase exclusivamente, pescadores e marnotos, em casas térreas. Ao aproximarmo-nos da Praça da Ribeira, a tipologia da construção altera-se: ora casas térreas, ora sobradadas, nas Ruas Larga e da Palmeira, onde viviam mercadores, ourives e sombreireiros. A Rua de São Paulo primava pela diversidade, coexistindo cardadores, tecelões, barbeiros, marceneiros, sapateiros, pois que nos encontramos próximos de dois conventos, o do Carmo e o da Madre de Deus, que justificam, certamente, esta estrutura diversificada. Voltemo-nos para sul do canal. As Ruas do Cojo e das Barcas (a caminho do Matadeiro, espaço municipal destinado à construção naval⁴⁴) reúnem tanoeiros e calafates, o que não admira, pois trabalham com a mesma matéria-prima, que lhes vem por mar, ou por terra, reunida na tradicional feira de Março, que sempre lhes destinou este espaço. Subindo pelo Alboi, sediavam-se armazéns de mercadores, alguns de estrangeiros. Continuando pela Rua de Santo António e cortando pela do Caneiro, surge a diversidade à volta dos diferentes conventos que ocupam este espaço: pedreiros, alfaiates, sapateiros e trabalhadores. Os mercadores também estão presentes na Rua Direita e Rua Nova, mas fora de muros possuíam, preferencialmente, armazéns. Finalmente, os oleiros, numa tradição ancestral⁴⁵, confinam-se à Rua do Rato e de Jesus, dando nome ao Bairro das Olarias.

Enfim, a organização espacial parece ter sido estruturada à volta de algumas linhas de referência: a muralha, o canal e a ribeira. A capela de Sá, dos pescadores e mareantes de Aveiro, de implantação medieval, é um trajecto onde vão alinhar-se dois conventos instalados na cidade em meados do século XVII (Carmo e Madre de Deus e Sá). Os conventos, mosteiros e recolhimentos (sete ao todo) são factores de aglutinação e aconchego dos servidores.

A função económica e as repercussões sócio-profissionais adivinham-se. Quando a vereação de Aveiro, em 1727, acordou uma série de «taxas dos

⁴³ Segundo a estimativa do licenciado Pinho Queimado, existiriam em Aveiro, para aquela data, perto de 2700 vizinhos (Francisco Ferreira Neves, «A memória sobre Aveiro do licenciado...», *ob. cit.*, p. 94).

⁴⁴ AMA, LV, n.º 8, segs. 10-4-1771.

⁴⁵ Maria João V. Branco M. da Silva, *Aveiro Medieval...*, cit., p. 109.

ofícios mecânicos» e regulamentou a procissão do Corpo de Deus, foram designadas várias ocupações: oleiros, calafates, carpinteiros e pedreiros e alveneres, estalajadeiros, padeiras, tanoeiros, marceneiros e tamanqueiros, alfaiates, ferradores, cordoeiros, esteireiros, serralheiros e ferreiros, oleiros, tecedeiras, sapateiros, espadeiros, canasteiros, sombreireiros, tecelões, forneiras, tintureiras, padeiras, regateiras da sardinha e fruta, medidores de sal, barqueiros, homens de ganhar, homens de enxada, carreiros, lavradores e seareiros, junqueiros e curveiros. E, à cabeça, os mercadores de bacalhau e ferro, os maiores contribuintes para a procissão, sinal de uma acentuada vertente comercial⁴⁶.

II. UMA LIMITADA URBANIZAÇÃO

A cidade estabilizou os seus efectivos no século XVIII, pouco ultrapassando os 1000 fogos. O quadro n.º 1 sintetiza-o claramente.

Evolução do número de fogos nas quatro freguesias de Aveiro ao longo do século XVIII

[QUADRO N.º 1]

Freguesias	Anos							
	1575	1685	1721	1732	1758	1775	1798	1801
São Miguel	–	450	370	347	–	241	243	231
Espírito Santo	–	375	370	372	–	363	360	345
Vera Cruz	–	455	385	379	–	340	319	282
Apresentação	–	370		233	–	222	219	201
Total			239*					
Varição	2 500	1 650	1 364	1 331	1 047	1 166	1 141	1 059
Taxa de crescimento . . .	–	– 850	– 286	– 33	– 284	+ 119	– 25	– 82
	–	– 0,38	– 0,53	– 0,22	– 0,92	+ 0,64	– 0,09	– 1,85

* Não regista, mas para obter um valor aproximado e conseguir uma avaliação global para aquele ano utilizámos o quociente almas/fogo médio de 3,4, obtido a partir dos quocientes das restantes freguesias.

Fonte: Nota 47.

⁴⁶ Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria — Estudo Económico...*, cit., pp. 445-450.

⁴⁷ O número de fogos para o ano de 1575 inspira-nos desconfiança, visto que em 1527 o numeramento indica 894 fogos no corpo da vila e 566 no termo, o que dá 1460 na totalidade; passados 48 anos, contam-se 2500 fogos. Só para a vila? Ou será termo? 1721: A. G. da Rocha Madahil, «Informações paroquiais do distrito de Aveiro de 1721 — Aveiro», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 1, 1935; 1732: Luís Caetano de Lima, in *Geografia Histórica de Todos os Estados Soberanos da Europa*, Lisboa, 1734-1736, vol. 2; 1758: «Memória paroquial de Aveiro», in ANTT, vol. 5, n.º 44, f. 800; 1775: João Gonçalves Gaspar, *A Diocese de Aveiro no Século XVIII, Um Inquérito de 22 de Setembro de 1775*, Aveiro, 1974; 1798: J. Veríssimo Serrão, *A População de Portugal em 1798. O Censo de Pina Manique*, Paris,

São dados escassos, desconfia-se das terminações em 0 e 5; porém, não podem ignorar-se, porque são únicos. Verifica-se um acentuado declínio do número de fogos ao longo do século XVIII, sobretudo no 2.º quartel, e em setenta e três anos (1685-1758) perderam-se perto de 600 fogos, sendo a taxa de crescimento de 1732 a 1758 de -0,92%. O único sinal positivo verificado em 1775 acaba por ser absorvido nos anos seguintes.

Comparem-se agora os números respeitantes a almas (entendam-se maiores de 7 anos), com excepção de 1801, que engloba toda a população, inclusive menores:

Evolução do número de almas no século XVIII

[QUADRO N.º 2]

Freguesias	Anos				
	1721	1732	1756	1758	1801
São Miguel	1 297	1 148	850	-	895
Espírito Santo	1 300	1 231	800	-	1 122
Vera Cruz	1 212	1 248	965	-	904
Apresentação	814	760	625	-	872
Total	4 623	4 387	3 240	3 316	3 793
Varição	-	-236	-1 147	+ 76	+ 477

Fonte: V. nota 48.

Facilmente se observa uma queda dos efectivos dentro das mesmas décadas referidas acima, queda de mais de 1000 almas até meados do século XVIII, que só em finais do mesmo parece recuperar parcialmente. Na verdade, se se pensar que o número de fogos se mantém entre 1758 e 1801, o que se verificou foi a ausência de registo de menores de 7 anos em 1758, visto tratar-se de almas de comunhão. A comprová-lo, uma simples operação aritmética: deduzindo ao montante de 3793 pessoas 472 menores de 7 anos, (montante atribuído a este grupo no recenseamento de 1801), restam 3321 indivíduos, número praticamente equivalente às 3316 de 1758⁴⁹.

Em resumo, por estes dados globais, diríamos que a população de Aveiro teria declinado até meados do século XVIII, provavelmente e de forma mais acentuada entre 1732 e 1758, tornando-se estacionária na segunda metade,

Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural de Paris, 1970; 1801: Fernando de Sousa, «A População Portuguesa nos Inícios do Século XIX, Porto, Faculdade de Letras do Porto, 1979, 2 vols.

⁴⁸ As seguintes fontes: 1572, 1721, 1732, 1758, 1801; v. nota anterior e ainda 1756: Eduardo Costa, «O terramoto de 1755 no distrito de Aveiro», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, vol. 22, 1956, p. 123.

⁴⁹ Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria – Estudo Económico...*, cit., pp. 158-162.

apesar da tentativa de recuperação entre as décadas de 50 e 70, como a evolução dos fogos parece apontar.

Esta estabilidade poderá reflectir-se nas poucas informações sobre o ritmo das construções. A bacia de materiais é um limite não só porque a pedra de granito era rara, mas também a construção em calcário se degradava facilmente. As soluções passavam pelo fabrico de tijolos, secos ao sol e depois cozidos em fornos, utilizados até em construções notáveis, como o Mosteiro de Jesus⁵⁰ ou então a mistura do barro e dos seixos rolados do mar, numa argamassa consistente, servia de suporte à construção, provavelmente o material a que os higienistas de princípios do século xx se referem: «Usam-se uns paralelepípedos de cal e areia —adobes— que se unem e cobrem com argamassa⁵¹.» Entre as construções efectuadas no século xviii apenas duas referências: a da construção do «novo paço de João de Sousa», que mereceu registo na planta anónima de Aveiro⁵², e a do edifício da Câmara, cuja obra, embora projectada na década de 80, se arrastou de 1794 a 1799⁵³.

Numa cidade com as características espaciais apresentadas, a higiene pública era prioritária não só porque se enquadra nas grandes preocupações que se desenvolveram ao longo do século xviii, associadas ao conceito de prevenção das epidemias, mas também porque a cidade contava com um factor endémico adicional — os canais. As ruas, ancestralmente ocupadas por esterco e lodos, postos a secar para servirem às camas dos animais ou adubo das terras, foram gradualmente libertas desta prática, perante a adopção de lugares apropriados, cada vez mais para fora da cidade, não obstante tratar-se de um rentável negócio a reverter para as receitas do concelho, o qual atraía compradores dos campos suburbanos⁵⁴.

Os canais, sobretudo o canal grande ou da cidade, eram os pontos fundamentais de circulação entre a barra e a cidade. Por isso se tornavam objecto de frequentes intervenções. Até 1780, os canais da cidade limitavam-se ao grande esteiro da cidade, que, a partir da ponte do Cojo, se bifurcava entre o esteiro da Fábrica (Fábrica da Louça, instalada nas suas margens) e o esteiro

⁵⁰ Maria João Violante Branco Marques da Silva, *Aveiro Medieval...*, cit., p. 45.

⁵¹ José Soares, *A Higiene d'Aveiro. Dissertação Inaugural Apresentada à Escola Médico-Cirúrgica do Porto*, Porto, Civilização, 1904, p. 64.

⁵² Andava em construção em 1770-1772, visto o seu proprietário, juiz da alfândega, pedir autorização à Câmara para que as casas que andava a construir no Terreiro das Carmelitas, contíguo a estas, utilizassem o muro da muralha da cidade como varanda para mais facilmente avistar os navios que entravam e saíam da barra (AMA, LV, n.º 8, segs. 6-6-1770 e 24-10-1772).

⁵³ Inês Amorim, *A Construção da Câmara de Aveiro nos Finais do Século XVIII*, Aveiro, Câmara Municipal, 1997, p. 13.

⁵⁴ Já em 1442 era prática, no Inverno, pôr os estrumes no caminho da capela de Sá para adubação das searas na Primavera (v. Marques Gomes, *Subsídios para a História de Aveiro...*, cit., p. 50).

do Cojo. Naquela data foi projectada a obra de intervenção na ribeira pelos engenheiros da barra (v. à frente). Concretizou-se em 1790, alargando-se o esteiro de Sá, rasgando-se um outro perpendicularmente a este que ia terminar na ribeira. Corresponde hoje, respectivamente, ao canal de São Roque, que limita a cidade por NO, separando-a das marinhas⁵⁵, o cais dos mercantéis e o Caisinho, que dava, e ainda dá, acesso ao mercado do peixe (mapa 3).

Estas intervenções de fundo eram acompanhadas de constante manutenção: proibia-se o despejo frequente de dejectos, nomeadamente cascas de mexilhão e berbigão, limpavam-se os lodos que tiravam a profundidade aos canais, firmavam-se as margens com estacarias de pinheiros, limitavam-se as operações de carga e descarga das escadas do pelourinho para a parte do Rossio e Capela de S. João, fixando os locais de venda do peixe. Tal disciplina ficou definitivamente consignada, em 1811, num «Regulamento para a polícia do cais da cidade de Aveiro», emitido pelos responsáveis da barra de Aveiro (superintendência), que, entre os onze artigos, regulamentava o local do mercado do peixe, no Caisinho, onde chegava o novo esteiro da ribeira, espaço de aporção dos barcos carregados de sardinha⁵⁶.

O abastecimento da água é o traço característico das preocupações da época (v. mapa 6). Destaque para a fonte da praça, cujo manancial ficava na Forca (nascente da Forca), vindo pela Rua do Seixal até à arcada do Cojo, correndo por aqueduto até à praça numa extensão de quase 2 quilómetros, cuja espectacularidade mereceu ser assinalada nas cartas e perfis da cidade já registados. Ao cartografarmos os diferentes mananciais, evidenciou-se um desequilíbrio na sua distribuição: dentro de muros não existia qualquer fonte, o que fez falta aquando da instalação da Fábrica de Algodão em 1771 na Rua do Alboi. A fonte da praça era, certamente, estratégica para as múltiplas actividades do cais da ribeira, para a lavagem de embarcações e restabelecimento da tripulação que aqui chegava. A este ineficaz abastecimento junta-se a fraca qualidade da água, provocada pelo elevado grau de inquinação e dureza, atendendo à natureza do terreno e à vizinhança de água salgada, ao deficiente sistema de saneamento da época, que não seria muito diferente do de outras cidades⁵⁷.

⁵⁵ Id., *ibid.*, p. 100. Com a construção do caminho de ferro, este esteiro era fundamental, porque, já fora da cidade, tinha um amplo cais onde uma estrada o fazia comunicar com o caminho de ferro, transporte, por excelência, do sal a partir de 1931, como se lê em David Justino, «Problemas de história dos preços: o sal e o milho no mercado de Aveiro (1862-1931)», in *Revista de História Económica e Social*, Lisboa, n.º 2, 1978, p. 47.

⁵⁶ V. Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria — Estudo Económico...*, cit., pp. 522-523.

⁵⁷ Na zona piscatória, ou seja, as freguesias de Vera Cruz e Espírito Santo, as fossas, depósitos escavados nos terrenos onde assentam as habitações, em franca comunicação com

As deficiências higiénicas estruturais agravavam-se, catastroficamente, sempre que o entupimento da barra provocava inundações na cidade, como aconteceu, de forma extrema, em 1788, 1791 e 1807-1808⁵⁸. As zonas mais atingidas eram as adjacentes ao canal, a parte mais baixa e de animação comercial. Os médicos práticos de Aveiro confirmam-no, «um país baixo, cercado pela mais grande parte de pântanos lamacentos e lodosos, cobertos continuamente de águas estagnadas e corruptas fazem um foco permanente de miasmas podres e pestilentas que se desenvolvem em massas enormes para a atmosfera no tempo dos calores do estio, e sendo inspirados pelos habitantes são causa das epidemias endémicas tão destruidoras como aqui se experimentavam à semelhança da Flandres, países baixos e alagadiços»⁵⁹.

A estas características junta-se um factor adicional — as marinhas de sal. O perigo residia no abandono de uma salina quando a mistura de águas doces e salgadas estagnadas iniciava um processo de destruição dos seres vivos e desenvolvimento de bactérias nocivas à saúde pública⁶⁰. Ora, esta situação aconteceu, frequentemente, ao longo do século XVIII, quando a barra entupia, impedindo a renovação da água salgada. Ou ainda, quando o mercado consumidor se restringia, não justificando a exploração de uma marinha, como se verificou desde a terceira década do século XVIII, entrecortado por alguns bons momentos⁶¹.

o interior das casas, recebiam todos os produtos provenientes das excreções humanas, de detritos de animais e vegetais. Os líquidos tinham uma saída por um tubo que fazia comunicar a fossa com o cano de esgoto da rua, ou então lançavam-se na valeta da rua ou na ria, ou ainda, quando não havia fossa, tudo era lançado no pátio, onde viviam porcos e galinhas, contribuindo para maior receita ao lavrador na venda desses produtos. Existiriam, pelo menos, dois canos: um que descia a Rua do Alboi e, atravessando a das Barcas, desembocava no canal da cidade; outro, que viria da Rua das Beatas, à Praça, abria-se para o mesmo canal. Os sólidos eram, mais ao menos de mês a mês, removidos pelos lavradores das redondezas que pagavam este serviço. Os habitantes da zona entre muros tinham a fossa fixa no meio da casa. Sendo um espaço menos ventilado do que a zona piscatória, nela permaneciam os gases, que, frequentemente, extravasavam as fossas. (v. Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria — Estudo Económico...*, cit., pp. 119 e 123).

⁵⁸ AMA, LV, n.º 8, segs. 27-2-1788, 16-4-1791 e 31-3-1808.

⁵⁹ Francisco Ferreira Neves, «Documentos relativos à abertura da actual barra de Aveiro...», *ob. cit.*, p. 288, doc. n.º 19, p. 295, «carta do escrivão da Superintendência da Barra acerca da abertura da Barra em 3-4-1808».

⁶⁰ BPMP, res. n.º 1250: António de Azevedo Maia, *Duas palavras sobre as salinas e sua influência sobre a salubridade pública*, 1874, 14 fls.; António Augusto da Costa Simões Caneva, *Dissertação Académica sobre salinas e sua influência na saúde dos povos, 1873-74*, 19 fls.; José de Melo Ferrari, *Salinas. Parte histórica. Distribuição do sal à superfície do globo. Indústria do sal em Portugal. Influência das salinas sobre a saúde pública*, 1874, 26 fls.

Este conjunto de circunstâncias evidencia e reforça a estreita ligação entre a cidade e o seu porto, dependência absoluta para a simples sobrevivência física e funcional da cidade.

III. AS CONDIÇÕES DE INTERVENÇÃO PORTUÁRIA

Perante o quadro desenhado, a projecção da cidade impunha-se, fundamentalmente, em direcção ao mar e ao seu porto. Deste se espera que seja, potencialmente, um espaço activo — proporcional aos recursos do interior e, ao mesmo tempo, gerador de actividade. Mas porque é, em simultâneo, fronteira administrativa, a sua qualificação dependerá dos factores económicos, políticos e mesmo culturais. A evolução destas interacções entre cidade, Estado, economia, engenharia, cria expectativas de remodelação das frentes de água e das bordas marítimas.

O ENCAIXE COMERCIAL

A cidade e o seu porto parecem ser as portas de saída de um rico quadro espacial que os envolve, enriquecendo os homens que a habitam. «Tem esta Comarca generos em mais abundancia do que pede a precisão della, e que fazem hum comercio avultadissimo em beneficio das mais Cidades do Reyno, suas conquistas; e ainda de alguns deles se fornecessem e podem prover outras muitas Cidades de Reynos Estrangeyros; tem muitos milhos, e trigos que muitas vezes se vendem concideramente baratos, e ficão de huns annos para outros; tem vinhos de lote de embarque, tem muita produção de sal, tem azeytes, madeyras, lenhas, frutas com abundancia, que são objecto do dito avultadissimo commercio⁶².» Este discurso, proclamado pelos mercadores da cidade, corresponde àquilo que nos foi dado apurar. A cidade desempenhava, sem dúvida, um papel importante na redistribuição para barras portuguesas de produtos que lhe chegavam do interior: telhas de Ovar e Eixo, ferragens de Arrancada do Vouga e Valongo do Vouga, cerâmica da própria cidade, madeiras do seu interior (Feira), cobre das jazidas descobertas nas margens do rio Caima; milho e feijão, que tão bem se davam nestas paragens, saíam regularmente⁶³.

⁶¹ Salientam-se as inundações de 1788, 1791 e 1807-1808, mas desde a década de 30 nota-se dificuldade em escoar o sal produzido, conduzindo lentamente a uma diminuição da produção por redução da oferta (v. Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria — Estudo Económico...*, cit., pp. 124 e 394-404).

⁶² AMA, LV, n.º 8, fls. 177-177 v.º, segs. 4-5-1774.

⁶³ A documentação disponível permite-nos avaliar as saídas por mar de produtos para portos portugueses, o tipo de mercadoria e, na maior parte dos casos, quantidades, mas

A avaliação do comércio externo permite-nos determinar o outro alcance do seu porto: quantidades, produtos e rotas. Alguns índices indirectos, como as receitas da mesa grande (e portos secos até à sua extinção), consulado, e donativo dos 4%⁶⁴, são a aproximação possível, não obstante contarmos apenas com dados desde o início da década de 70. Esta limitação justifica-se, pensamos, pela tardia organização do Erário Régio, somente em 1761, arrastando consigo a organização alfandegária⁶⁵.

apenas para os anos seguintes: 1705 a 1714, 1723 a 1751, 1805-1806 e 1813. Saía bastante tabuado, louça, vinho e aguardente, assim como os cereais, sobretudo o milho, em quantidades assinaláveis, nos anos de 1737, 1738 e 1740. O feijão e o milho estavam-lhes associados. O milho era proveniente, quando as fontes o indicam, de rendas de Estarreja, de Salreu, do conde de Aveiras, do duque de Aveiro, da comenda de Avanca, da comenda de Eixo. O seu destino era, em especial, Lisboa, mas também Peniche, ou as «barras». Dos produtos manufacturados, a louça ocupa um lugar de destaque, distinguindo-se a louça vermelha de Aveiro e a branca de Coimbra. Viana era o principal destino. Nos anos de 1744 a 1746 saem tijolos «para fundição da Fábrica de Cobre de Paço d'Arcos», assim como achas de madeira destinadas «à Fábrica Real de Vidros de Coima»; em 1744 e 1745, e em menos quantidade, em 1750, «cobre com chumbo do rio Caima», expede-se para Lisboa. Foi uma curta expansão, acompanhando o desenrolar de algumas actividades manufactureiras da primeira metade do século. As ferragens também circulam, em abundância, sobretudo, nos anos de 1743 e 1744. Entre os produtos locais notem-se as canastras (algumas dúzias para Peniche e Setúbal), assim como as esteiras de junco.

⁶⁴ A informação contida limita-se ao valor fiscal, sem enumerar produtos ou procedência; não contempla o contrabando, sempre inerente; não estão abrangidos produtos francos de direitos, ou seja, pode haver um movimento de mercadorias isentas que animam o comércio, mas desaparecem da contabilidade geral. Por exemplo, por lei de 4 de Fevereiro de 1773 são isentos de direitos de entrada e saída, por mar ou por terra, grãos, legumes, farinhas, louças, cal, tijolo, telha, madeira, pedras e mós de moinho, assim como carnes salgadas, secas ou de fumo, que saíssem do Algarve para Lisboa e restantes províncias (Jozé Roberto Monteiro de Campos, *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, t. 2, Lisboa, Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1793, p. 132). Estas fontes têm a vantagem de constituírem valores percentuais, previamente estipulados e tabelados, embora, ao longo do tempo, essa tabela possa ser modificada (o que não aconteceu). Apesar destes limites, pareceu-nos válida a sua utilização, com vantagem sobre cálculos de tonelagem ou número de embarcações (de que poucas referências possuímos) e que podem não corresponder a um proporcional valor comercial. Estas precauções foram, em parte, apresentadas por Ricardo Franch Benavent, *Crecimiento Comercial y Enriquecimiento Burgués en la Valencia del Siglo XVIII*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1986, pp. 18-19, assim como por Pierre Vilar, *Cataluña en la España Moderna*, 3, *La Formación del Capital Comercial*, Barcelona, Editorial Crítica, 1988, pp. 21-29. Fontes: ANTT, Alfândega de Aveiro, livros 781, 795, 799, 803, 812, 813, 816, 819, 823, 826, 829, 830, 833, 836, 837, 841, 845, 846, 861, 862, 866, 867, 871, 874, 881, 886, 887, 888, 890, 892, 893, 898, 905, 906, 909, 914, 915, 920, 934, 943, 948.

⁶⁵ Inês, Amorim, *Alfândega de Aveiro. Documentação do Arquivo Nacional...*, cit., pp. 19-25.

Ao conjugarmos as receitas da mesa grande (10%)⁶⁶, consulado (5%)⁶⁷, portos secos (10%)⁶⁸ e donativo (4%)⁶⁹ (anexo: gráficos 1, 2 e 3), os resultados, no seu conjunto, reflectem uma tendência de declínio alfandegário a partir de 1775, o qual se explicará, pelo menos em parte, pela intervenção

⁶⁶ A *mesa grande* englobava, à partida, dízima e sisa nas entradas. A sisa sobre a saída de alguns produtos revertia para a Câmara [esta ainda recebia sisas sobre bens de raiz e rendas. Tudo estava registado, cuidadosamente, nos chamados aranzéis das sisas (Francisco Ferreira Neves, «Subsídios para a história económica de Aveiro no século XVII. Dois aranzéis das sisas e taxas cobradas pela Câmara», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 37, 1971, p. 38)]. Em 1572 a Câmara de Aveiro pedira e obtivera da Coroa o pagamento de apenas uma dízima pela entrada de pescado e bacalhau (cf. A. Gomes da Rocha Madahil, «Milénario de Aveiro...», *ob. cit.*, p. 20, documento de 21 de Outubro de 1572, traslado de 26 de Abril de 1603). Restaram, praticamente, para as receitas da mesa grande os 10% sobre panos, quer nacionais, quer estrangeiros. No entanto, desde 22 de Novembro de 1774 que se aboliu nas Alfândegas de Caminha, Viana, Esposende, Vila do Conde, Aveiro e Figueira o despacho de fazendas secas ou de marçaria e de selo a favor da alfândega do Porto, permanecendo activas só para fazendas molhadas, de peso, estiva ou de grosso volume (v. Francisco Ribeiro da Silva, «A Alfândega do Porto: os diplomas legais que marcaram a sua evolução secular», in *Alfândega do porto e o Despacho Aduaneiro*, Porto, Casa do Infante, 1990, p. 31, e Jozé Roberto Monteiro de Campos, *Systema ou Collecção dos Regimentos...*, cit., p. 142). Em Dezembro de 1805, uma provisão régia concedeu a sisa, por inteiro, à câmara da cidade em benefício de obras locais (AMA, L, n.º 54, fl. 25.)

⁶⁷ As receitas do *consulado* incidiam sobre entradas e saídas de e para qualquer reino estrangeiro, em princípio, à volta dos 3%; alguns destes direitos eram cobrados em espécie, podendo ser arrematados desde 1 de Junho de 1759 (AMA, L, n.º 94, fl. 115). Depois, em 1767, surgiu a ordem para se arrecadarem 2% por entrada e saída de todas as fazendas que pagassem direitos ao consulado, o chamado direito «das fragatas», para protecção da costa, e mais 2% dos fretes de fazendas, só na saída (AMA, L, n.º 94, fl. 120). Em 1770 repetem-se os impostos de 3% na entrada e 4% na saída (3% + 1% de «saca», como impunha o Regimento da Alfândega do Porto), podendo-se receber, em espécie, o bacalhau e pescado e, depois, convertê-lo em dinheiro (AMA, L, n.º 94, fl. 124). A 27 de Outubro de 1774 ordena-se que a arrecadação dos 2% fosse cobrada, juntamente com o direito do consulado e remetida à Junta do Comércio (AMA, L, n.º 94, fl. 132) e desde 1778, remetidos ao Erário Régio (AMA, LV, n.º 94, fl. 134). Em 10 de Outubro de 1781 repetia-se a ordem de pagamento, em Aveiro, do direito de 1% de saca sobre toda a fazenda que saísse para fora, como se fazia noutras alfândegas, sinal de que Aveiro não cumpria as determinações anteriores. Depois, em 25 de Novembro de 1783, isentam-se de 3% os géneros de «marçaria», entrados nas barras portuguesas: ferro em bruto, aço, cânhamos, linhos, breu, estanho bruto (Jozé Roberto Monteiro de Campos, *Systema ou Collecção dos Regimentos...*, cit., p. 288 v.º; lei de 20 de Novembro de 1783 a aplicar a 1 de Janeiro de 1784). Em 1787 isenta-se de direitos o pescado seco e salgado, em que se inclui a sardinha (AMA, L, n.º 95, fl. 283).

⁶⁸ Receita dos *portos secos*: 10%, sobre a entrada e saída de mercadorias relativas a Castela. Desde 12 de Dezembro de 1774 foram extintas as guias dos Portos Secos que englobavam mercadoria de ou para Castela (v. Jozé Roberto Monteiro de Campos, *Systema ou Collecção dos Regimentos...*, cit., p. 148). Em 20 de Novembro de 1783, um decreto impõe que, do ano de 1784 em diante, todos os direitos recebidos dos portos secos sobre mercadorias e géneros que se transportassem por terra para domínios estrangeiros fossem anulados (AMA, L, 95, f. 238v.º).

⁶⁹ O *donativo*: a fim de superar a obra de reconstrução após o terramoto de 1755, pelo decreto de 2 de Janeiro de 1756 surge o donativo dos 4% sobre as mercadorias que viessem de fora do

centralizadora do Estado em favor da mesa grande da Alfândega do Porto. Segue-se um período de anos irregulares até 1791 e marasmo de 1793 a 1804, sucedendo-se um apagamento quase completo das receitas até 1811-1812, altura em que se assinala uma recuperação, a que não será alheia a abertura da barra em 1808. Podemos dividir este período em duas metades: de 1775 a 1793, período oscilante, mas com bons momentos, e de 1793 em diante, marasmo evidente, até ao desaparecimento total de receitas, ou de comércio.

Em nosso entender, a evolução das curvas reflecte as dificuldades de assoreamento da barra, especialmente a partir dos inícios da década de 90, não antes. Já o declínio de meados da década de 70 (1775) parece comum à conjuntura geral, visto que desde a década de 50 até à de 60 se deu uma inflexão no comércio externo, coincidente com a diminuição dos afluxos do ouro e a crise de alguns produtos. Entretanto, a governação pombalina tomou várias medidas que, conjugadas com conflitos internacionais, proporcionaram a Portugal, enquanto se manteve neutral, novas oportunidades de tráfico, sobretudo com o Noroeste europeu, diversificando-se a clientela, embora continuando a Inglaterra a ser o maior parceiro. Ainda em 1780, as receitas do consulado parecem denotar um certo fôlego, mas, ao contrário do porto de Viana⁷⁰, que de 1795 a 1804 arrancara para um dos períodos de maior prosperidade, a verdade é que em Aveiro o declínio é real.

Nesta conjuntura nacional expansiva, a irregularidade da barra interrompeu a possibilidade de Aveiro participar destes fluxos. Quando as oportunidades surgem após a sua abertura, em 1808, a conjuntura comercial portuguesa sofrera um rude golpe por abrir os portos do Brasil ao comércio internacional.

A esta evolução das receitas alfandegárias junta-se a análise da tipologia e valor das mercadorias que circulavam pelo porto de Aveiro. Os produtos entrados desde inícios do século XVIII eram, predominantemente, o bacalhau, ferro, aço. As saídas esgotam-se no vinho, sardinha, azeite e limão⁷¹. Pode fazer-se agora um balanço entre o «bastante» que entrava e o «pouco» que saía, sobretudo em termos de receitas fiscais cobradas. Os anos em que se pôde estabelecer a taxa de cobertura denotam quase sempre o saldo negativo das saídas em relação

Reino (ANTT, AA, n.º 744, «Instruções para servirem de Regimento...»), que veio a transformar-se numa fonte de receita prolongada e fundamental para a defesa do Reino (v. F. Belard da Fonseca, *Alfândegas e Guarda Fiscal*. sep. da *Exposição Histórica do Ministério das Finanças*, Lisboa, 1952, p. 149.

⁷⁰ José Viriato Capela, *Entre Douro e Minho 1750-1830, Finanças, Administração e Bloqueamentos Estruturais no Portugal Moderno*, Braga, Universidade do Minho, 1987, pp. 265 e 310.

⁷¹ Cf. Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria — Estudo Económico...*, cit., pp. 581-587.

às entradas⁷². É que os produtos saídos pagavam taxas baixas⁷³. Não podiam competir com os produtos pesados e caros que entravam barra dentro.

Contudo, se a balança era negativa, mesmo tendo em conta os registos de vinho saído pela barra⁷⁴, o factor significativo para a balança deficitária parece ser a importância dos volumes de ferro importados. Até à década de 60 provi-

⁷² Id., *ibid.*, p. 583.

Taxa de cobertura das receitas do consulado

Anos	Entradas	Saídas	Taxa de cobertura
1730 (a)	291,736	7,895	2,7
1732 (a)	655,467	10,415	1,5
1773 (a)	1 744,741	53,376	·
1774 (a)	1 420,768	80,121	5,6
1779 (a)	714,274	0	·
1780 (b)	387,102	46,400	12
1781 (a)	600,181	245,862	41
1785 (b)	285,711	4,320	1,5
1790 (b)	317,488	3,780	1,2
1795 (b)	180,626	33,336	18,4
1800 (b)	181,985	0	·
1805 (b)	118,243	0	·
1810 (b)	23,945	0	·
1815 (b)	755,504	97,152	12,8

(a) Consulado e 2% (quer nas entradas, quer nas saídas).

(b) Consulado, apenas 3% (quer nas entradas, quer nas saídas).

Fonte: ANTT, AA, n.ºs 795 e 812, 833, 874, 892, 914, 919, 619, AMA, n.ºs 51 e 52.

⁷³ Id., *Ibid.*, p. 544.

Produtos e respectivas taxas do consulado no ano de 1780

Produtos	Tabela (réis)	3%	2%
Linho porquinho	1500/quintal	*	*
Ferro Biscaia	1500/quintal	*	*
Ferro Suécia	1200/quintal	*	*
Aço da Alemanha	2400/quintal	*	*
Bacalhau vento	4500/quintal	não paga	*
Vinho tinto	200/almude	*	*
Aguardente	200/almude	*	*
Azeite	800/alqueire	*	*
Limão	1000/milheiro	*	*

Fonte: ANTT-AA, n.º 812.

⁷⁴ Os montantes são insignificantes se comparados com as exportações de vinhos portugueses; por exemplo, em 1815 exportaram-se 37714 pipas de vinho do Porto e 13278 de outros vinhos (Gaspar Martins Pereira, *O Douro, o Vinho, a Vinha e a Região, de Pombal a João Franco*, Porto, CENPA, 1990, p. 117, anexo 10). De Aveiro apenas saíram 150 pipas, pouco mais de 1,1% dos vinhos não do Porto.

nha principalmente da Biscaia. Desde 1780, a Suécia substituiu a Biscaia, beneficiada pelas taxas do consulado, que impunham 1500 réis sobre o quintal de ferro da Biscaia e sobre o da Suécia apenas 1200 réis. A conjuntura internacional, as hostilidades entre franceses e ingleses, a envolvimento espanhola, a possível neutralidade de Portugal, favoreceram a entrada dos novos clientes nórdicos, à medida que se impunha um desenvolvimento industrial e comercial⁷⁵. Em 1777, um balanço do comércio de Portugal confirma a predominância dos nórdicos nos diferentes portos portugueses⁷⁶.

Entrada de ferro em barra nos diferentes portos portugueses no ano de 1777
(em quintais)

[QUADRO N.º 3]

Origem	Setúbal	Algarve	Porto	Lisboa	Aveiro	Figueira	Total
Ingleses	97	36,5	–	–	–	–	133,5
Holanda	–	3 436,5	5 436,5	–	–	–	8 873
Hamburgo	–	–	1 563	144	–	–	1 707
França	–	–	–	291	–	–	291
Suécia	12	364,5	10 135	18 262	5 674,5	1 234	35 682

Fonte: *Arte e Diccionario do Commercio*. . . , cit., pp. 111-112.

Lisboa e Porto são os principais portos importadores, mas nem por isso Aveiro deixa de ocupar um marcante 3.º lugar. Sabemos do destino de parte deste ferro em direcção às pequenas unidades, ferrarias, espalhadas pelas terras a sul de Aveiro, empregue no fabrico de pregos e ferragens⁷⁷. Mas, por outro lado, verifica-se que alguns despachantes eram, desde 1780, principalmente, da cidade do Porto⁷⁸. Embora se saiba das grandes quantidades que entravam directamente na barra do Douro⁷⁹, a verdade é que, por cabotagem ou via terrestre, o ferro chegava de outras origens⁸⁰.

⁷⁵ V. Borges de Macedo, *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, 2.ª ed., Lisboa, Quercus, 1982, p. 201, onde apresenta um quadro da importação de ferro sueco, demonstrando que o maior crescimento se verifica a partir de 1780-1784; o mesmo em Sandro Sideri, *Comércio e Poder*, Lisboa, Cosmos, 1970, pp. 166-167.

⁷⁶ *Arte e Diccionario do Commercio, e Economia Portuguesa*, Lisboa, Officina de Domingos Gonsalves, 1784, pp. 111-112.

⁷⁷ V. Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria – Estudo Económico*..., cit., pp. 436-439 e 608-635.

⁷⁸ Id., *ibid.*, pp. 589 e 845.

⁷⁹ Virgínia Rau escreveu «num total de 6346 navios, em pouco mais ou menos trinta anos [1733-43, 1764-74], se 1083 trouxeram ao Porto fazenda seca, 1029 chegaram em lastro, enquanto 776 trouxeram bacalhau, 687 carvão pedra, 450 aduelas, 240 de ferro e aço...» (Virgínia Rau, «O movimento da barra do Douro durante o século XVIII: uma interpretação», in *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, Porto, vol. 21, 1958, p. 21).

⁸⁰ Através dos livros da portagem e redízima, entre 1777 e 1801, assinala-se a saída de ferro, cravo de ferrar e ferragens nos navios para o Brasil e a entrada dessas mesmas merca-

Enfim, Aveiro, apesar de todas as dificuldades apresentadas, não deixa de ser um bom mercado para o comércio estrangeiro. Os seus representantes aqui se encontram motivados, em grande medida, por uma mercadoria que parece ter um peso fundamental (o ferro) e também por uma tributação que lhe foi favorável⁸¹. Sem dúvida alguma que, se compararmos as entradas de ferro e do bacalhau nos portos de Aveiro e no de Viana, surge-nos a imagem de que este último se situava no comércio internacional pelo bacalhau e Aveiro pelo ferro. Como escreve V. Capela, a prosperidade comercial do porto de Viana desde 1780 dá-se à volta de produtos de fornecimento inglês «o ferro galego deixará de entrar em 1784 e a sardinha fora proibida em 1773. O comércio nacional e galego foi drasticamente limitado. Vive-se agora sobretudo na dependência do comércio de importação e da conjuntura do comércio internacional inglês, sobretudo o bacalhau⁸².»

O quadro n.º 4, a propósito da arrematação da renda do consulado do Porto e suas anexas, compara e denota uma hierarquia entre as alfândegas do Norte.

Rendimento das alfândegas anexas à do Porto de 1791 a 1794

[QUADRO N.º 4]

Imposições	Figueira	Aveiro	Vila Conde	Viana
Consulado: 3%	11,511,580	1,484,814	781,122	1,287,554
Consulado: 2%	6,161,849	964,396	493,133	752,980
1% de saca	228,621	–	16,814	43,974
Pescado em espécie	7,133,487	–	–	10,881,582
2% dito	4,755,658	–	–	7,254,388
Dízima pescado espécie	33,833,980	–	–	–
Total	63,625,175	2,449,210	1,291,069	20,220,478

Fonte: ANTT, MR, CF, maço 301, 12-9-1795.

A Figueira da Foz, a desembocar o Mondego, figura em destaque, com 63 contos, embora a Alfândega do Porto apresentasse um rendimento de mais do

dorias no Porto, por cabotagem, nas «entradas da costa» (v. Cândido A. Santos, «Para a História do comércio português. Movimento de saída de barcos pela barra do Douro de 1681 a 1705 e de 1777 a 1801», in *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, Porto, 2.S., vol. 2, 1984, pp. 218-237.

⁸¹ V. Francisco Ribeiro da Silva, *Absolutismo Esclarecido e Intervenção Popular*, Lisboa, Imprensa nacional, 1988, pp. 51-52; a cidade do Porto sustentou um regime de sobretaxa sobre vários produtos. O lançamento do subsídio militar teria provocado, por exemplo, uma diminuição da oferta de ferro, «pois os estrangeiros preferiam desembarcá-lo em lugares onde não pagassem o tributo». Igualmente, desde 1767 se impôs que, do porto da Figueira para norte, se pagasse a contribuição de 2% que se cobrava no Porto, da qual alguns comerciantes fugiam, entrando ou despachando noutros portos (Jozé Roberto Monteiro de Campos, *Systema ou Collecção dos Regimentos...*, cit., p. 126.

⁸² V. José Viriato Eiras Capela, *Entre Douro e Minho 1750-1830*. . . , cit., pp. 265 e 310.

dobro (151 contos)⁸³. Depois Viana surge dominando a norte do Douro, e Vila do Conde atinge metade da receita de Aveiro. O crescimento do porto da Figueira parece ter sido uma realidade ao longo do século XVIII e em 1786, a propósito da nomeação de 6 pilotos para a barra da Figueira, o superintendente das Alfândegas do Norte confirma a necessidade de tais pilotos, por ter aumentado a navegação, opinião corroborada por «negociantes, marítimos e cônsules de nações estrangeiras»⁸⁴. Em 1795 expõe-se ao Conselho da Fazenda autorização para meter um segundo guarda dentro da Alfândega da Figueira, alegando ser talvez a terceira do Reino em porto de mar, causando estranheza que as de Aveiro e Viana, tendo menor expediente, tivessem 3 a 4 guardas⁸⁵.

Tal significa, se relembrarmos as curvas das receitas alfandegárias atrás apontadas, que Aveiro está, ao longo da segunda metade do século XVIII, a perder importância estratégica, em detrimento dos portos a norte e a sul. A década de 90 parece a grande viragem, por múltiplas razões, embora já em 1775 as dificuldades se visualizassem. Daí que a reivindicação das obras surja num contexto comercial e também fiscal muito particular. Aveiro sempre gozara de um estatuto privilegiado na imposição de cargas fiscais⁸⁶. Este aspecto parece ser a contrapartida às dificuldades que a barra oferecia: irregularidade de abertura, profundidade e largura, óbices a uma maior actividade portuária, provocando, a uma só voz, queixas do povo, da vereação e dos negociantes de Aveiro e da cidade do Porto⁸⁷.

Constata-se que as preocupações de uma intervenção na barra de Aveiro surgem, precisamente, na década de 70, quando o marquês uniformiza, ou tenta uniformizar, a fiscalidade, controlando o contrabando, concentrando funções na Alfândega do Porto. O conjunto de medidas legislativas directamente ligadas, por exemplo, ao controlo da produção e comercialização dos vinhos do Douro insere-se numa política muito mais ampla — a de fiscalizar devidamente as receitas provenientes das alfândegas⁸⁸, anular os interesses

⁸³ ANTT, MR, CF, maço 301.

⁸⁴ Id., *ibid.*, maço 299, 13-7-1786.

⁸⁵ Id., *ibid.*, maço 301, 3-7-795.

⁸⁶ V., atrás, as notas relativas à definição de consulado, portos secos, mas lembre-se que a Câmara de Aveiro já em 1572 pedira e obtivera da Coroa o pagamento de apenas uma dízima pela entrada de pescado e bacalhau (v. A. Gomes da Rocha Madahil, «Milenário de Aveiro...», *ob. cit.*, p. 20). Torna-se paradigmático que para fazer atrair mercadorias e mercadores a Aveiro em Agosto de 1759 se abatesse ainda à firma Tynn e Jose Nash, da cidade do Porto, entre 3% e 4% dos 10% que deveria pagar às sisas da Câmara sobre qualquer barco entrado na barra carregado de bacalhau (AMA, LV, n.º 7, fls. 51, segs. 24-8-1759).

⁸⁷ Pedido da Câmara de Aveiro suplicando «se digne Vossa majestade mandar a esta vila engenheiro, que vendo e examinando a nova barra diga se está ou não apta e capaz» (ANTT, MR, maço 376, segs. 27-5-1758).

⁸⁸ Criação do Erário Régio em 22 de Dezembro de 1761, passando a escrituração das alfândegas a pertencer a esta única tesouraria geral (Fernando Tomaz, «As finanças do Estado pombalino, 1762-1776», in *Estudos e Ensaios em Homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*,

instalados, contrariar o contrabando⁸⁹, fazer da cidade do Porto o pólo aglutinador do comércio dos portos de Caminha até à Figueira da Foz⁹⁰, conferir ao Estado absoluto um papel mais consentâneo com os seus propósitos, disciplinar, fiscalizar — ordenar para dominar.

Esta interpretação conduz-nos à hipótese de que, perdida a vantagem de menores encargos fiscais do que os praticados no Porto, não mais interessaria aos comerciantes uma barra como a de Aveiro, com problemas crescentes de navegabilidade e, naturalmente, custos agravados de transporte. Note-se, contudo, que um comércio de cabotagem foi sempre possível ao longo do século. As dificuldades sentidas e referidas na documentação fiscal entre a década de 30 e finais da de 50 foram-no para as embarcações de maior porte e escalas internacionais ou intercontinentais. Ficou-lhe o papel de porto de cabotagem, reconhecido desde pelo menos 1723, como vimos atrás, que se manteve duradouramente ainda em meados do século XIX⁹¹.

Lisboa, Sá da Costa, 1988, pp. 355-388, F. Belard da Fonseca, *Alfândegas e Guarda Fiscal...*, cit., p. 150).

⁸⁹ Id., *ibid.*, p. 151: criação de dois superintendentes gerais das Alfândegas, Alentejo e Reino do Algarve e o da Beiras (Partido do Porto, Minho e Trás-os-Montes) pelo alvará de 26 de Maio de 1766 para evitar os descaminhos do contrabando. Pelo conteúdo deste alvará se verifica que «terão a mesma graduação que tem os Corregedores das Comarcas», devido à inoperância dos administradores gerais das alfândegas, designados pelo Regimento dos Portos Secos como feitores gerais das províncias, que facilitavam «por comossoens e omissoens, os descaminhos e contrabandos com grande escandalo dos Povos». Teriam ainda a função de fazer a cobrança definitiva e compulsiva de todas as «guias condenadas», ou seja, cobrar dos despachantes direitos atrasados a pagar na alfândega [v. Jozé Roberto Monteiro de Campos (Coelho e Sousa), *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes...*, cit., pp. 123-125]. Foi ainda nomeado um superintendente geral dos Contrabandos «e descaminhos de Minha Real fazenda», em 16 de Dezembro de 1771 e ampliados os seus poderes em 1774 (id., *ibid.*, p. 135: ampliação da jurisdição do superintendente geral dos Contrabandos, fazendo cumulativa a jurisdição de todos os ministros encarregados da arrecadação da fazenda real, estando-lhe sujeitos os superintendentes gerais da alfândega, juízes das alfândegas e o administrador geral da Alfândega de Lisboa). Além disto, ser-lhe-iam, doravante, enviados nos dez dias seguintes ao término de cada quartel as relações dos despachos.

⁹⁰ Entre as medidas legislativas tomadas, Francisco Ribeiro da Silva assinala a obrigação de os despachos das fazendas secas, de marçaria e selo fazerem-se exclusivamente na Alfândega do Porto desde 22 de Novembro de 1774 (v. Francisco Ribeiro Silva, «A Alfândega do Porto...», *ob. cit.*, p. 142).

⁹¹ V. Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria...*, cit., cap. 8.2, pp. 591-644; David Justino, *A Formação do Espaço Económico Nacional...*, cit., p. 205 «Aveiro tem no sal a sua principal exportação, mais de metade segue o destino do Porto, o restante alimenta a troca com o milho proveniente dos portos nortenhos. Pela barra de Aveiro saíam ainda outros produtos, como as louças da Vista Alegre, papel de embrulho, chumbo em barra, feijão, para Lisboa. Com Setúbal estabelece um volume a não subestimar: importa sardinha e exporta feijão. No entanto, os valores correspondentes são relativamente pequenos, comparados com os do sal: este produto, nos anos de 1847 e 1848, representava, aproximadamente, metade do total dos valores exportados.»

Não admira, portanto, que a oportunidade que Aveiro viveu, surgida em 1757, com a abertura de um bom regueirão de águas⁹², feliz acaso, puramente acidental, seja reforçada no sentido de a normalizar. Esta exigência é alimentada, em simultâneo, pelos negociantes e vereação, que viam na reanimação comercial um renovar de receitas, comerciais e fiscais. Contudo, a tendência decrescente do tráfico comercial aponta para uma evolução da argumentação reivindicativa — das razões puramente económicas passa-se para as de higiene e salubridade pública.

OBRAS PÚBLICAS PROMOVIDAS PELO PODER CENTRAL

Ao longo da segunda metade do século XVIII, a barra de Aveiro foi deslizando para sul, abrindo-se e fechando-se em duas áreas: ora entre de São Jacinto e o chamado Forte Novo, ora na área lagunar da Vagueira (ou Forte Velho) até Mira. Estes dois espaços conduziram a própria opinião pública da época e, sobretudo, correspondiam a duas visões diferentes de fixar a barra: a daqueles que consideravam dever ser contrariada a tendência da barra e abrir-se uma nova na zona de São Jacinto, pressupondo forte intervenção técnica e custos elevados, e a outra que respeitava a barra a sul, em Mira, apostando apenas no desassoreamento dos canais, solução muito mais económica e rápida. A esta última opinião juntava-se a convicção de que a abertura de uma barra em frente da cidade por alturas de São Jacinto, podendo ser ótima para as marinhas de sal, não o era para as terras cultivadas⁹³. É nesta circunstância que se explica a multiplicação de representações cartográficas da barra de Aveiro, apontando a distância de Aveiro ao mar e o enredado dos canais obstruídos, vincando a necessidade de restaurar a comunicabilidade entre a barra e o cais da cidade⁹⁴.

Em 1758 reúnem-se em Aveiro três equipas de engenheiros que, verdadeiramente, realizam um estudo do terreno: dois portugueses, Francisco Xavier do Rego e Francisco Pinheiro da Cunha, dois franceses, Louis d'Alincourt e François Hyacinte de Polchet, e o alemão Adam Venceslas

⁹² Foi aberta em 1757 pelo capitão-mor de Ílhavo, João de Sousa Ribeiro, com fortes interesses na cidade. Além de ter o cargo de capitão-mor de Ílhavo, tinha várias ilhas na ria arrendadas, onde fabricava sal; possuía uma majestosa casa no Terreiro das Carmelitas; várias vezes vereador, cavaleiro professo da Ordem de Cristo e familiar do Santo Ofício (v. Humberto Gabriel Mendes, «Cartografia e engenharia pombalinas da ria...», *ob. cit.*, p. 53).

⁹³ Cf. Humberto Gabriel Mendes, *Cartografia e Engenharia da Ria e Barra de Aveiro...*, cit., p. 216.

⁹⁴ Parte destas cartas apresentadas em Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria ...*, «Apêndice cartográfico», e ainda Humberto Gabriel Mendes, «Cartografia e engenharia pombalinas ...», *ob. cit.*

Hetochoffs. Os franceses apresentam projecto para abrir a barra em São Jacinto, enquanto os restantes propõem conservar a barra natural⁹⁵.

Quase nos finais da década de 70 o tenente-coronel Guilherme Elsdén e dois engenheiros, Isidoro Paulo Pereira e Manuel de Sousa Ramos, elaboraram várias cartas que levantavam o terreno desde Mira até ao Porto e estudaram a forma de esgotar as águas estagnadas, próximas à cidade, acentuando a necessidade de tornar navegável o rio Vouga até São Pedro do Sul e a circulação das águas na laguna, planificando a abertura da barra entre o Forte Novo e São Jacinto.

Na década seguinte, a morte do engenheiro responsável e a sua substituição pelo arquitecto hidráulico, italiano, João Iseppi alteraram a tendência anterior, consignando-se, num aviso régio de 1780, para que fosse mantida a barra natural, apenas escoando as águas estagnadas nos sítios do cais, esteiro da ribeira e Cojo, projectando-se a obra do cais, o esteiro da ribeira e do Cojo, ou seja, de acesso à cidade⁹⁶.

Estas intervenções pontuais provam que, apesar da limpeza dos canais e da nomeação de pilotos hábeis na condução das embarcações pela difícil barra⁹⁷, as inundações repetiam-se, o antigo alvéolo dos rios Vouga e Alfusqueiro eram agora areias áridas e estéreis, a barra restringia-se a um regueirão, junto a São Jacinto, mas impossível de ser utilizada para entrada de navios⁹⁸. Não obstante a passagem por Aveiro do marechal de campo Guilherme Luís António de Valleré e do professor hidráulico P.^o Estêvão Cabral, a braços com a navegabilidade do Mondego desde Coimbra até à sua foz, na Figueira o aviso régio de 1791 recomendava somente que examinassem o plano da barra, «devendo imediatamente voltar para assistir às obras do Mondego, de que está encarregado»⁹⁹.

Os inícios do século XIX trazem a Aveiro engenheiros hidráulicos de grande craveira: em 1802, o coronel Reinaldo Oudinot e o sargento-mor Luís Gomes de Carvalho, seu genro, ambos familiarizados com grandes obras no rio Lis e no rio Douro¹⁰⁰. Ressuscitam a opção de uma intervenção na zona do Forte Novo, logo na região central da laguna, num projecto global que abrangia, como na década de 70, a navegação do Vouga e sua ligação com o Douro e

⁹⁵ Id., *ibid.*, vol. 42, p. 72-75, e vol. 43, p. 9. O primeiro vinha de trabalhar num mapa das margens do rio Douro; o segundo trabalhou nos projectos de reedificação de Lisboa e no rio Lima; dos franceses, destaca-se Polchet, pelo facto de ser um bom conhecedor das obras de Bayonne e estar a par das necessidades da barra do Porto; o outro francês trabalhou também em Espanha. O alemão foi dos que partiram para o Brasil na expedição científica destinada à delimitação dos domínios portugueses; regressado, participou nas delimitações dos vinhedos no Douro.

⁹⁶ Id., *ibid.*, pp. 198 e 242.

⁹⁷ AMA, LV, n.º 8, secs. 7-10-78, 12-1-82, 14-2-84, 20-5-86 e 7-9-87.

⁹⁸ V. Humberto Gabriel Mendes, «Cartografia e engenharia...», *ob. cit.*, pp. 266-267.

⁹⁹ Id., *ibid.*, p. 267.

¹⁰⁰ Cf. Francisco Ferreira Neves, «Documentos relativos à abertura da actual barra de Aveiro...», *ob. cit.*, pp. 276 e 278.

o Mondego, um plano de fortificações para a nova barra¹⁰¹ e um plano de vias terrestres complementares¹⁰². Em Abril de 1808 a barra foi aberta.

A POLÍTICA DE FINANCIAMENTO: DA SUPERINTENDÊNCIA DA BARRA DE AVEIRO (1756) AO NOVO COFRE DE «COIMBRA, AVEIRO E ERÁRIO» (1791)

A fixação da barra, obra artificial tecnicamente complexa, por conseguinte lenta e custosa, não se coadunava com as finanças municipais.

É neste contexto que a Coroa entendeu criar uma nova instituição — sob a dependência da administração central, mas localizada em Aveiro, com cofre próprio, destinado a recolher os reais de toda a provedoria (comarcas de Aveiro e Feira) e destinados a custear a abertura da barra¹⁰³.

A nomeação do primeiro superintendente deu-se por carta régia de 31 de Outubro de 1755 e, por consequência, é considerada a data oficial do surgimento da instituição¹⁰⁴. Contudo, já em 1751 se inaugurara um cofre que reunia as verbas cobradas na cidade, provenientes dos reais da água (2 em cada quartilho de vinho e 2 em cada arrátel de carne¹⁰⁵) e do dobro das sisas, explicitamente dedicadas a obras de abertura da barra de Aveiro¹⁰⁶. Competia ao superintendente da barra, juntamente com o juiz de fora e o tesoureiro que a Câmara elegeisse, a guarda do cofre na Câmara, fechado com 3 chaves. Este corpo remetia-se ao Desembargo do Paço.

A orgânica desta instituição coloca-a sob a vigilância do desembargador da Relação do Porto, órgão judicial ligado ao Desembargo do Paço. O poder concedido ao superintendente permite-lhe aceder a todo o espaço que compreendia a provedoria (comarca de Aveiro e ouvidorias de Feira e almoxarifado de Eixo)¹⁰⁷. O superintendente, sendo de nomeação régia, chegou a acumular funções com outros cargos públicos (de juiz de fora, corregedor e provedor).

¹⁰¹ V. Francisco Ferreira Neves, «Resumo histórico da barra...», *ob. cit.*, p. 67.

¹⁰² Cf. Pais Graça, «As estradas previstas pelo engenheiro Luís Gomes de Carvalho no seu relatório de 1805», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 12, 1946, p. 118.

¹⁰³ Sobre o chamado cofre da barra criado desde 1756, v. Eduardo Cerqueira, «O cofre da barra de Aveiro na função de caixa de empréstimos ou subsídios», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 39, 1973, p. 123.

¹⁰⁴ AMA, L., n.º 182 «Obra da barra de Aveiro».

¹⁰⁵ Humberto Gabriel Mendes, «Cartografia e engenharia pombalinas da ria ...», *ob. cit.*, p. 28, provisão de 12 de Fevereiro de 1751.

¹⁰⁶ Id., *ibid.*, p. 32, provisão de 1 de Fevereiro de 1751.

¹⁰⁷ Nomeados exclusivamente para o cargo apenas o primeiro e o quarto superintendente. Os restantes foram-no, em simultâneo, com os cargos de corregedores e provedores. Num dos casos, o do Dr. José António Pestana e Silva, foram-lhe atribuídos, sucessivamente, ou em acumulação, uma série de cargos, desde juiz de fora a corregedor e superintendente (cf. Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria...*, cit., pp. 535-536).

A origem da superintendência e o respectivo cofre da barra explicam grande parte dos conflitos que, frequentemente, estalaram com a Câmara. Com efeito, se, por um lado, a vereação possuía uma das chaves do cofre, quem cobrava as imposições e destinava a sua aplicação era o poder central ou o superintendente. E, no entanto, competia à Câmara vigiar a operacionalidade da entrada da barra, nomeando o piloto-mor e respectivos ajudantes (três), observando o regimento da barra da cidade do Porto, mas não usufruindo de rendimentos capazes para o pagamento do seu salário¹⁰⁸. O município sentia-se consumido por despesas imobiliárias, tais como a Câmara, cadeia e cais em 1728¹⁰⁹, 1759¹¹⁰, 1763¹¹¹ e em 1770¹¹². Os únicos ingressos nos cofres municipais eram provenientes de foros em casas, propriedades, ilhas e marinhas, dos assentos e percentagens da feira de Março, da medição do sal e de outros produtos¹¹³. A partir de 1770 conseguiu-se mais um imposto sobre a circulação de carros, a aplicar na manutenção das calçadas¹¹⁴. Tais ingressos tornavam-se insuficientes para acorrer às despesas habituais e comuns a qualquer concelho.

A fonte de receitas mais significativa era a rematação do cabeção das sisas. Em 1739 era notícia de que Aveiro se encontrava na situação de lhe ser impossível pagar sequer o cabeção, mesmo aumentando os impostos. Além do real sobre cada quartilho de vinho e arrátel de carne destinados às obras na cidade, impunham-se outros dois reais para satisfação do cabeção, evitando o lançamento de fintas, prática que se repetiu e repetirá noutras ocasiões¹¹⁵. Em 1751 a situação é de novo dramática. A Câmara confessava-se impotente não só para pagar o cabeção das sisas, mas também as obras da cidade, os salários dos médicos, «tudo da falta ou extinção do comércio por areada a Barra da dita vila e falirem os rendimentos dela»¹¹⁶. Por provisão régia, a dívida anterior foi perdoada, mantendo-se o cabeção e dando-se início à criação do chamado cofre para a abertura da barra a partir do imposto dos dois reais criado em 1739. Tal significa que as receitas excepcionais a que se costumava recorrer não mais reverterão a favor da cidade.

¹⁰⁸ Quem pagava a estes pilotos era o contratador da massa da sisa, estabelecendo contratos com pilotos exteriores a Aveiro, confirmados pela Câmara, pelo menos, desde 1760 (AMA, LV, n.º 7, segs. 19-7-1760; ADA, SN Aveiro, L. 288, fl. 67.

¹⁰⁹ AMA, LV, n.º 6, segs. 4-2-1728.

¹¹⁰ Id., *ibid.*, n.º 7, segs. 3-10-1759: consertar as pontes e demais obras com dinheiro ou emprestado, ou do rendimento da terça, ou da massa das sisas.

¹¹¹ Id., *ibid.*, segs. 12-9-1763: a cidade está sobrecarregada de reais: 2 para a finta da sisa, 1 para a abertura da barra; não havia quem rematasse a massa das sisas.

¹¹² Id., *ibid.*, n.º 8, segs. 10-6-1770.

¹¹³ Biblioteca do Museu de Aveiro, tomo da Câmara, fl. 11.

¹¹⁴ AMA, LV, n.º 8, segs. 26-5-1770.

¹¹⁵ Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria...*, cit., pp. 562-563.

¹¹⁶ Id., *ibid.*, p. 569.

O Estado acabou por fazer do cofre da barra uma extensão do Erário Régio, dispondo das verbas consoante os objectivos conjunturais governativos. Foi do cofre da barra que saíram 12 contos de réis para a instalação da Fábrica de Algodão de Domingos Locatelli em Aveiro em 1771¹¹⁷. Não era uma situação nova. Outras verbas tinham já saído para obras nos campos do Mondego e Companhia de Vinhos do Alto Douro (400 000 cruzados). Em momentos de dificuldades de gestão camarária, estes gastos, à margem dos interesses da barra e da cidade, são denunciados com uma certa violência verbal em situações de arranjo urbanístico, de arrendamento das sisas, de cobrança dos reais sobre o vinho¹¹⁸.

A irregularidade na gestão destes fundos terá reflexos nas obras da barra. Avanços e paragens perante o desespero de todos. Em 1802-1808, até às vésperas da abertura da barra, todos os recursos estavam afectados e a cidade inundada de água: comércio, agricultura, salinas e até a pesca, imobilizados, confluíram numa forte agitação pública. O engenheiro da barra de então é ameaçado de morte porque as obras tardavam a cumprir-se¹¹⁹.

Aveirenses, chigou a crise de nóços males
Rompeu-se emfim o véo da impostura
Há! maldita sejas tú, ó creatura
Que em ruina nóça, tua fortuna iguales.

Anolarte Pigmeo*, hum povo desgraçado
O qual por cobardeza, tuas asneiras atura
Mas eu os vingarei, que depois de hirado
Te tirarei a existencia, e a emvolutura¹²⁰.

AS REFORMULADAS MOTIVAÇÕES: HIGIENE E SALUBRIDADE PÚBLICAS
— A NOVA FACE POLÍTICA DO URBANISMO — 1802-1808

De 1790 a inícios do século XIX, a barra estava entregue a si própria. Os dinheiros recolhidos pela Provedoria de Aveiro no famoso «cofre da barra» integraram-se, desde 1791, num só cofre, que agrupava os cofres de Coimbra, de encanamento e navegabilidade do Mondego, e do Erário Régio¹²¹. Tal absorção de capital teve múltiplas aplicações, desde o reforço da rede terrestre

¹¹⁷ Id., *ibid.*, *Os Poderes Urbanos face às Mutações Económicas...*, cit., p. 148.

¹¹⁸ AMA, LV, n.º 8, sessões camarárias de 4-5-1774, 31-8-1774, 5-10-1774 e 30-4-1777.

¹¹⁹ Francisco Ferreira Neves, «Resumo histórico da barra...», *ob. cit.*, p. 27.

* O engenheiro Luís Gomes de Carvalho.

¹²⁰ AHMOP, MR, n.º 32, doc. 21-6-1807.

¹²¹ AHMOP, MR, n.º 18, correspondência, fl. 1: alvará de 28-3-1791: os três cofres de Coimbra, Aveiro e Erário consideram-se um só.

(estradas Porto-Lisboa, Lisboa-Rio Maior, Ovar-Porto-Barcelos, Coimbra-Porto) até às obras do Mondego. O défice era assinalável, porque muitas das verbas emprestadas nunca mais eram reembolsados: as da Fábrica de Algodão de Aveiro, da Companhia do Alto Douro, da cadeia da Relação do Porto, etc.¹²². Isto é, os reais deixaram de servir o primeiro objectivo — a desobstrução da barra. Os lamentos da população local sucedem-se, realçando-se a exposição da Câmara de Aveiro em 1794, pela voz do seu procurador, que, entre vários pontos, destaca a opinião de «que não era menos preciso desalagar os campos da comarca de Aveiro do que encanar o Mondego, em que se têm gasto tantas somas, e talvez inutilmente»¹²³.

Tudo isto significa que as prioridades passaram a ser outras, à margem de Aveiro: ora no Mondego, ora na barra da cidade do Porto. Nesta desde 1789 que se iniciam as obras¹²⁴. A conjuntura comercial é-lhes propícia, como vimos atrás. Enfim, podemos contar em perto de vinte anos o adiamento da solução de fundo. De 1783 a 1802 as respostas são pontuais, os interesses dispersam-se. Aveiro não era prioridade. Os eixos Coimbra-Figueira e Porto-Lisboa parecem prevalecer.

De 1802 a 1808 surge o período verdadeiramente empreendedor, em que, paulatinamente, se abrem perspectivas para uma intervenção definitiva na barra. A conjuntura local e nacional¹²⁵ confluía no mesmo sentido — uma conjuntura político-militar impôs a necessidade de preparar os portos portugueses, sobretudo quando, desde 1795, a Espanha negociava bilateralmente com a França após o malogro da ofensiva do Rossilhão¹²⁶. Tal conjuntura explica a apresentação de

¹²² Em 1791 a recuperação da ponte do Vouga em Serém, em 1792 as estradas Porto-Lisboa, e em 1798 as de Coimbra a Aveiro e de Ovar ao Porto; para estas obras foram retiradas verbas do cofre da barra de Aveiro (cf. Silvério Augusto Pereira da Silva, «Barra de Aveiro», in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Lisboa, t. 6, n.º 64, Abril de 1875, p. 184). Estas verbas, extraídas do cofre das obras da barra de Aveiro, estão registadas em AHMOP, MR, n.º 18, correspondência: estradas e encanamentos do Mondego e barra de Aveiro, fls. 15 v.º e 23.

¹²³ ANTT, MR, maço 984, 23 de Abril de 1794.

¹²⁴ Jaime Ferreira Alves, *O Porto dos Almadás...*, cit., p. 285.

¹²⁵ Desenvolvem-se estudos profundos a que não estará alheia a acção extraordinária de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ministro da Marinha e Ultramar (1796-1801), depois presidente do Real Erário (1801-1803) [José Luís Cardoso, *O Pensamento Económico em Portugal nos Finais do século XVIII...*, cit., p. 128, responsável pela criação da Junta da Fazenda da Marinha (Outubro de 1796) e da Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica (Junho de 1798); António Simões Rodrigues, *História de Portugal em Datas...*, cit., pp. 188-189].

¹²⁶ Este facto é-nos lembrado por uma carta do intendente da Polícia, Pina Manique, que escreve ao ministro D. Rodrigo de Sousa Coutinho referindo a entrada de uma rasca espanhola no porto de Aveiro em Julho de 1799, por vir acossada de uma escuna inglesa e trazer um rombo (AGM, Barras do continente, cx. 64, fls. 62 e 63). Lembre-se que o engenheiro responsável pelas obras da barra nos inícios do século XIX, Luís Gomes de Carvalho, apresentou o seu plano, que compreendia não só uma intervenção na embocadura do rio Vouga e seu percurso, mas igualmente um «plano das fortificações para a nova barra projectada Memória Descritiva ou Notícia

um plano pelo engenheiro Luís Gomes de Carvalho que compreendia não só uma intervenção na embocadura do rio Vouga e seu percurso, mas, igualmente, uma «plano das fortificações para a nova barra projectada».¹²⁷

Tais motivações, comuns ao Reino, não serão suficientes para explicar a acção colectiva que vai desenrolar-se. É que, localmente, tinha-se atingido a ruptura total: as inundações da baixa da cidade, a infertilidade das marinhas e dos campos adjacentes eram factores que mobilizavam todos os estratos sociais. Assim, entre 1802 e 1808 desenrolaram-se obras, demoradas, de abertura da barra, despendendo-se vultosos dinheiros, oriundos quer dos impostos habituais, quer do «donativo voluntário», particularmente no ano de 1806, até Abril de 1807¹²⁸. Alguns concelhos da Provedoria participaram com dinheiro, mão-de-obra, carros e barcos gratuitos, tal como o «Plano da Fazenda», instituído em 1791, previra com vista à execução das obras das estradas¹²⁹. Em dinheiro contribuem alguns notáveis: o bispo de Aveiro, Pedro de Melo Breyner (governador das justiças da Relação do Porto, senhor de Trofa¹³⁰), o próprio engenheiro Luís Gomes de Carvalho e o superintendente da obra, João Carlos Cardoso Verney¹³¹.

Algumas folhas do diário da obra da barra que consultámos demonstram que, em média, por dia, trabalhavam entre 200 e 300 homens, divididos por pedreiros, trabalhadores, carpinteiros, serradores, cerca de 40 a 100 barcos ou bateiras e entre 10 e 60 carros¹³². O próprio engenheiro Luís Gomes de Carvalho confirma, em 1807, que empregou, numa gorada tentativa de

circunstanciada do plano e processo dos efectivos trabalhos hidráulicos empregados na abertura da barra de Aveiro segundo as ordens de S. A. R. o Príncipe Regente Nosso Senhor por Luís Gomes de Carvalho», publicado em Francisco Ferreira Neves, «Resumo histórico da barra de Aveiro...», *ob. cit.*, pp. 68-69. A oportunidade da abertura da barra em 1808 veio a ser confirmada com a entrada de um comboio de embarcações inglesas, formado por 39 navios de transporte com mantimentos e munições e um bergantim de guerra, na direcção Ovar-Porto em auxílio do exército português, aquando da 2.ª invasão francesa (Belisário Pimenta, «A barra de Aveiro em 1809», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 8, 1932, p. 161.

¹²⁷ Enfim, as razões militares parecem ter pressionado a abertura da barra porque logo no ano seguinte à sua desobstrução recebeu um comboio de embarcações inglesas, formado por 39 navios de transporte com mantimentos e munições e um bergantim de guerra, na direcção Ovar-Porto (Belisário Pimenta, «A barra de Aveiro em 1809...», *ob. cit.*, p. 161), em auxílio do exército português, aquando da 2.ª invasão francesa.

¹²⁸ AHMOP, MR, n.º 32, «Mappa do Dom Gratuito... 7-4-1807»; AMA, n.º 182, Obra da barra de Aveiro, fl. 7, «Cópia duma relação authentica...»

¹²⁹ AHMOP, MR, n.º 18, «Plano de fazenda para a execução do alvará de 28 de Março de 1791». Inclui artigos gerais (42 artigos), assim como o Regimento para os Administradores (26), de que se destaca o artigo 10.º, «a experiência mostra a boa vontade e patriotismo com que os lavradores contribuem gratuitamente com o serviço de bois...»), o Regimento dos Pagadores (7) dos Mestres (9), dos Feitores (36 artigos).

¹³⁰ AMA, n.º 1683, Registo geral, fl. 355, carta de mercê a Pedro de Mello Breyner do senhorio de Trofa, de que foi último donatário Bernardo de Lemos de Carvalho, 9-2-1805.

¹³¹ AMA, n.º 182, Obra da barra», fl. 7.

¹³² AHMOP, MR, n.º 32, «Diário da obra da barra...».

abertura da barra, em Fevereiro daquele ano, «18 dias com 200 para 300 homens por dia gratuitos»¹³³. Imagine-se, pois, a movimentação de gentes e variedade de meios de transporte, sobretudo entre a cidade e a barra, desde que foi autorizada a demolição das muralhas.

Após a sua abertura emitem-se cartas de dois médicos da cidade, do juiz de fora e vereação e do bispo de Aveiro, todos eles atestando a renovação da salubridade dos ares, a redução de óbitos e das despesas com o tratamento das doenças, pois, após a abertura da barra, Aveiro «tornou-se das mais saudáveis e o Estado a ganhou de novo»¹³⁴.

CONCLUSÃO

O estudo da evolução urbana da cidade e do porto de Aveiro, duas realidades inseparáveis, é um cadinho que nos permitiu aproximar da compreensão multidisciplinar do fenómeno urbano.

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

Aveiro, como cidade entre o rio e o mar, tem de 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. E aqui reside uma contradição fulcral: os custos estão na relação directa da degradação do porto, as fontes de financiamento dependem do movimento do porto e, no entanto, os capitais diminuem, porque o comércio mingua — círculo vicioso sem solução alternativa a não ser que se abram outras perspectivas.

Estas surgirão, tal como aconteceu na construção de cidades portuárias, ao longo dos grandes portos da Europa, na sequência de uma encruzilhada de factores. Em parte, porque as necessidades de um comércio cada vez mais volumoso implicavam obras de acesso aos grandes portos, em parte, porque um corpo de engenheiros hidráulicos circulava por vários países, solicitado pelas necessidades do Estado absolutista, interventor no sector do exército, circulação de bens e informações, dinamizador dos vários sectores económi-

¹³³ AHMOP, MR, n.º 32, «Cópia da nota que dei ao I. Sr. Luis de Oliveira, Governador de Armas Interino do Partido do Porto em 15 de Abril de 1807», 15-4-1807.

¹³⁴ Francisco Ferreira Neves, «Documentos relativos à abertura da actual barra de Aveiro», in *O Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, vol. 22, 1956, p. 275, doc.18 a 22 e 33, ano de 1812.

cos¹³⁵. Portugal insere-se neste movimento, particularmente na segunda metade de Setecentos, com a presença de arquitectos e engenheiros estrangeiros. As exigências de defesa, sentidas desde 1762, e as campanhas do Rossilhão e Catalunha, em 1793, desenvolveram esforços de defesa da costa, incentivaram os levantamentos topográficos, no contexto de uma grande evolução do conhecimento científico¹³⁶. Impõe-se uma «obra», agora racionalizada, projectada, tal como o exigem outros comerciantes, noutros portos europeus — uma corrente que sopra: é essencial um «porto comercial»¹³⁷.

Aquando da abertura fortuita da barra em 1756, a atenção pombalina parece concentrar-se neste espaço, e Aveiro, em vinte anos, não só vislumbrou uma atenção minuciosa sobre o diagnóstico dos seus estruturais problemas, como também alcançou um papel central nos objectivos político-económicos da época. Mas esgotou-se aqui. Os projectos económicos mobilizadores de mais-valias, como, por exemplo, a instalação da Fábrica de Algodão de Locatelli, foram um puro artificialismo estatal, em resposta à conjuntura algodoeira. A fábrica faliu, a barra fechou.

O que resta à cidade é continuar a argumentar, mas noutra direcção. Efectivamente, quando, em 1790, a propósito do encanamento do rio Mondego, o corregedor de Aveiro respondeu, de forma desconfiada, às instruções régias no sentido de informar das contribuições fiscais destinadas às obras públicas, o Ministério do Reino reafirmou a intenção da Coroa em fazer obras na barra, «sobretudo quando se trata de preservar essa cidade do ar pestilento das agoas encharcadas e corruptas»¹³⁸.

A higiene pública e a saúde pública transformam-se em tónica dominante na argumentação local, prelúdio ou justificação para uma intervenção do Esta-

¹³⁵ Algumas obras que indicam outras tantas referentes a este assunto: Josette Pontet-Fourmigue, *Bayonne, un destin de ville moyenne à l'époque moderne, (fin du xvii siècle milieu du xix siècle)*, Biarritz, J. et D. Editions, 1990, e ainda Christian Pfister-Langany, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, Societé Dunkerquoise, 1985, Guillermo Perez Sarrion, *Água, Agricultura y Sociedad en el Siglo XVIII — El Canal Imperial de Aragon 1766-1808*, Saragoça, Institucion «Fernando el Catolico», 1984, e Agustín Guimerá Ravina, «El sistema portuario español (siglos xvi-xx): perspectivas de investigación», in *Puertos y Sistemas Portuarios...*, cit., p. 125.

¹³⁶ António Pedro Vicente, *Memórias Políticas, Geográficas e Militares de Portugal, 1762-1756*, sep. do *Boletim do Arquivo Militar*, Lisboa, vol. 41, 1971, pp. 42-53. Maria Fernanda Alegria e João Carlos Garcia, «Aspectos da evolução da cartografia portuguesa (séculos xv a xix)», in *Os Mapas em Portugal*, Lisboa, Cosmos, 1995, pp. 67-73. O Estado criou instituições com objectivos estruturantes: as Academias Reais de História (1720), da Marinha (1779), das Ciências (1779), das Fortificações, Artilharia e Desenho (1790), dos Guardas Marinhas (1796) e a Sociedade Real Marítima, Militar e Geographica (1798), responsáveis pela impressão de cartas hidrográficas, geográficas e militares.

¹³⁷ Em Espanha este movimento atinge os grandes portos espanhóis, como Barcelona, Tarragona, Valência, La Coruña, Gijón e Bilbao, como referem a propósito do estudo do porto de Valência A. Diaz, A. Pons e J. Serna, *La Construcción del Puerto de Valencia...*, cit., p. 27.

¹³⁸ AHMOP, MR, 17, fl.11.

do na economia urbana, à qual repetidamente se recorre perante o esmorecimento do poder central. Tal discurso, no caso de Aveiro, não é inocente — reforça a ideia de que não é um espaço isolado, mas o resultado de uma articulação de espaços sectoriais e regionais. Assim, à vez, ou em simultâneo, município e particulares propõem tipologias de intervenção: nos acessos à cidade e circulação, nas infra-estruturas sanitárias, no ordenamento das construções e no desenvolvimento de uma política imobiliária digna do seu estatuto administrativo (a construção da Câmara é a mais desejada).

Se a iniciativa estatal tem, como pano de fundo, o fomento da riqueza nacional, o reordenamento do território, o fenómeno urbano, no vertente caso, depende de um outro argumento, quando a perspectiva económica deixa de ter cabimento. O saneamento do complexo portuário é condição essencial para um bom ambiente social, de higiene e saúde públicas — dominar a cidade é criar um espaço de oportunidade e, então sim, «o Estado a ganhou de novo».

Em suma, do ponto de vista administrativo e burocrático, Aveiro adquiriu, em meados do século XVIII, um papel primordial, intimamente ligado aos projectos reguladores da Coroa, que suscitou, bem frequentemente, conflitos de competências. Foram, enfim, as obras na barra que justificaram uma outra gestão do tradicional imposto do «real d'água» — a criação de um cofre que reuniu verbas oriundas de todas as terras da Provedoria, por cima de qualquer isenção particular, de qualquer senhorio, mesmo da forte Casa de Bragança. A urgência dos trabalhos e as opções tecnológicas complexas, a falência fiscal, provocaram um estrangulamento financeiro, só ultrapassado com a intervenção do poder central. Esta é vista de forma ambígua. Desejada, mas, porque não age com clareza, desvia receitas dos propósitos iniciais, é fonte de conflito — tal como aconteceu na cidade do Porto, quando foi criada a Junta das Obras Públicas na década de 60¹³⁹.

Enfim, encontramos desenhadas neste espaço características que se agudizarão ao longo do século XIX, exigindo uma intervenção maior do Estado: os problemas de higiene e saúde públicas, a evolução tecnológica das infra-estruturas, as dificuldades financeiras dos concelhos¹⁴⁰ e a gestão difícil de um recurso escasso e comum — a costa¹⁴¹. Por outro lado, o porto de Aveiro, ainda que não tenha resolvido de forma definitiva os seus problemas, alcançou a envergadura suficiente para acompanhar as exigências conjunturais. A barra, essa, está lá, onde foi cortada em 1808. O litoral, desde então, não andarà mais ao sabor das correntes.

¹³⁹ J. Jaime Alves, *O Porto na Época dos Almadás...*, cit., vol. 1, p. 175.

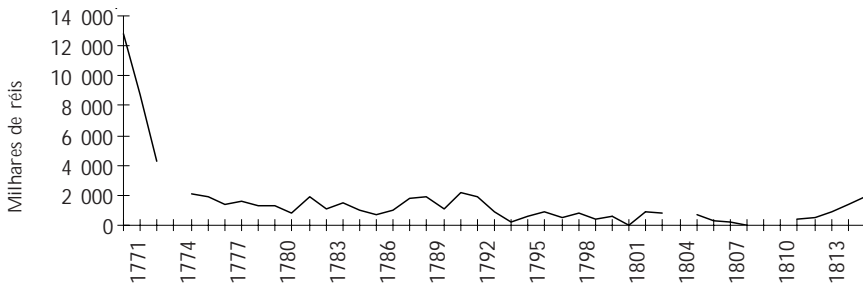
¹⁴⁰ A projecção destas questões para o século XIX em Álvaro Ferreira da Silva, «Modos de regulação da cidade...», *ob. cit.*

¹⁴¹ *Actuaciones urbanas en bordes marítimos*, Jornadas realizadas del 26 al 27 de octubre de 1990, La Coruña, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1993, p. 36 e 85.

ANEXO

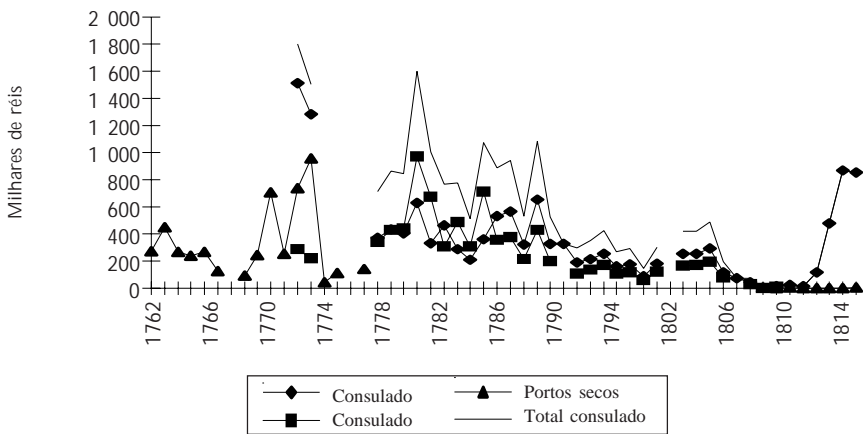
Receita da mesa grande (1771-1815)

[GRÁFICO N.º 1]



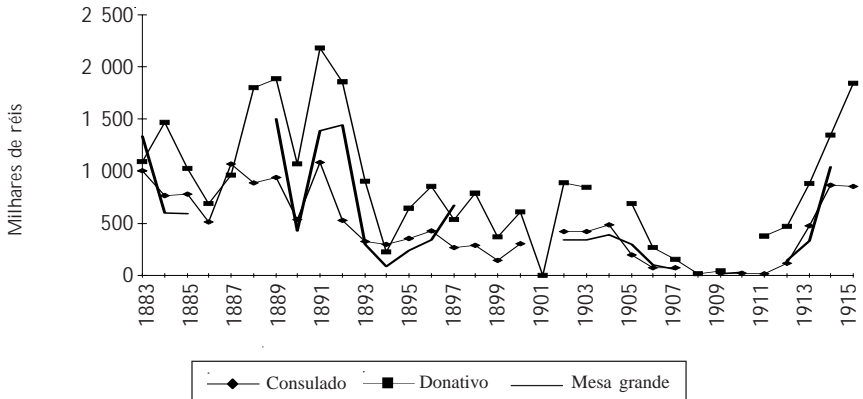
Receita do consulado e portos secos (1762-1815)

[GRÁFICO N.º 2]



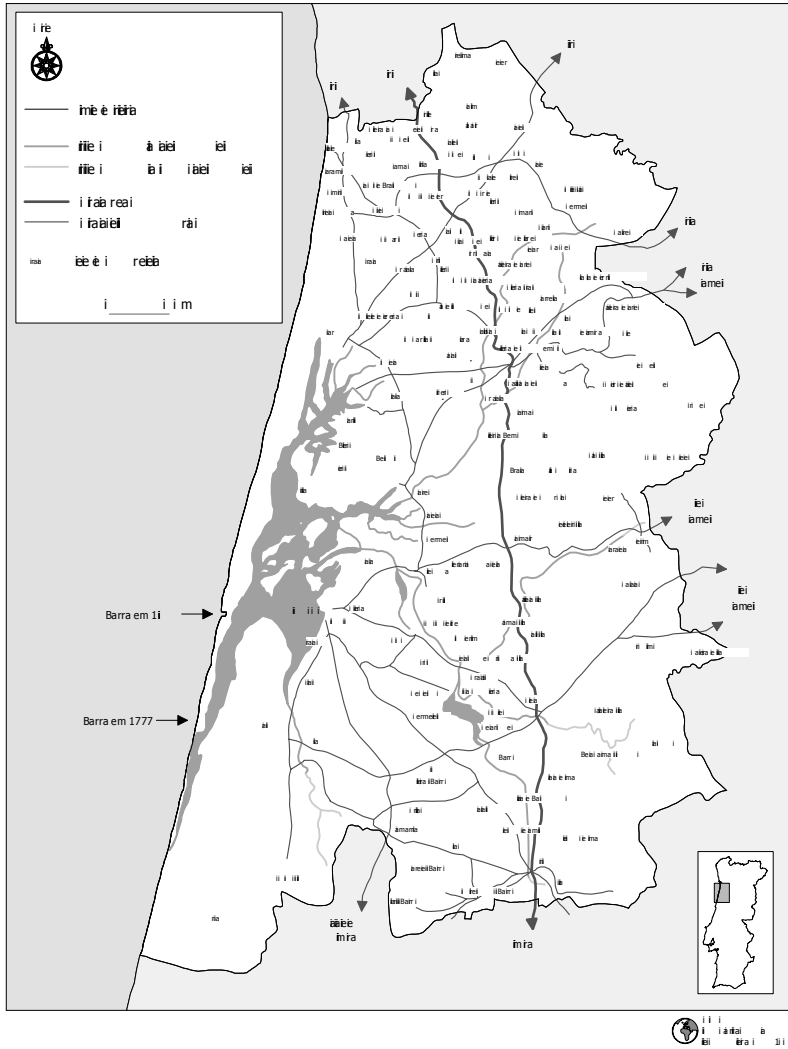
Receita do consulado, donativo e mesa grande (1783-1815)

[GRÁFICO N.º 3]



Infra-estruturas de circulação no espaço histórico da Provedoria de Aveiro no século XVIII

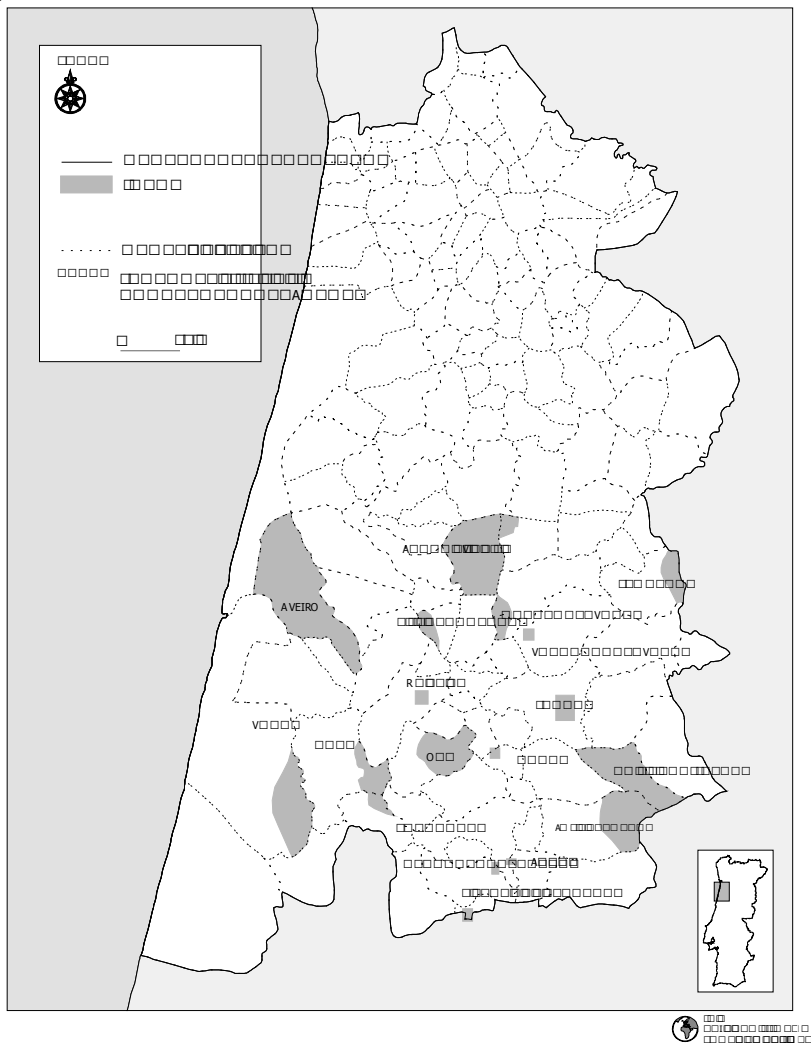
[MAPA N.º 1]



Fonte: Distrito administrativo de Aveiro, estradas construídas..., por construir — 1884 (BMA, s/n) [Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria no Século XVIII (1690-1814), Estudo Económico de Um Espaço Histórico*, Coimbra, CCRC, 1987].

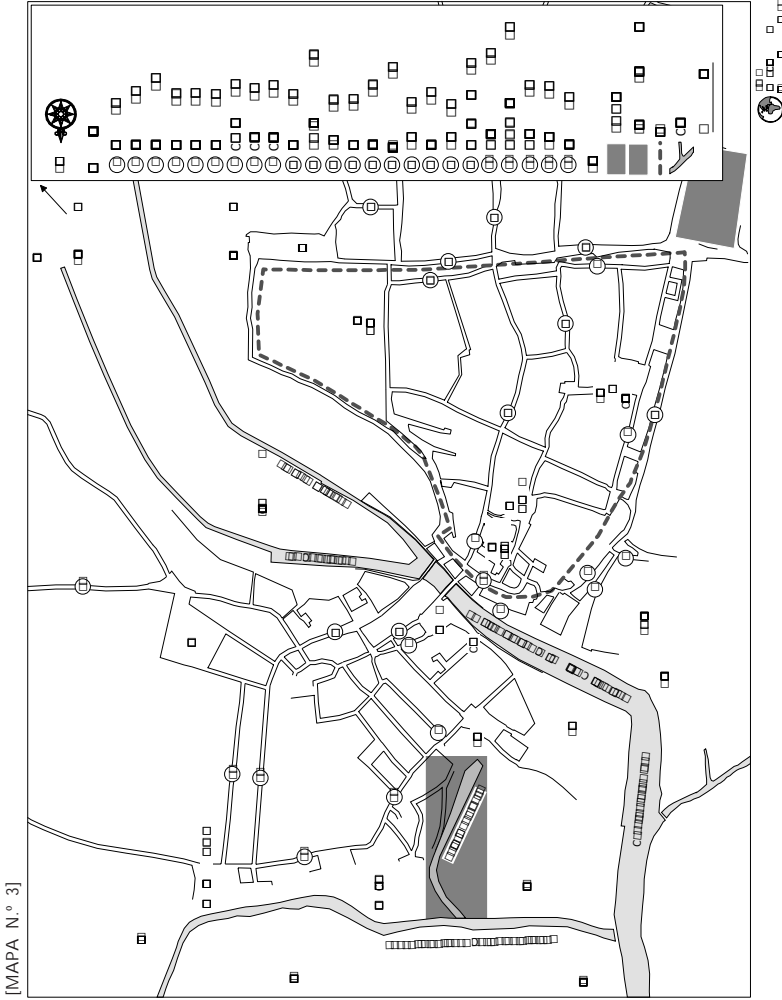
Aveiro e o seu termo no espaço histórico da Provedoria
no século XVIII

[MAPA N.º 2]



Fonte: Inês Amorim, Aveiro e Sua Provedoria no Século XVIII (1690-1814),
Estudo Económico de Um Espaço Histórico, Coimbra, CCRC, 1987.

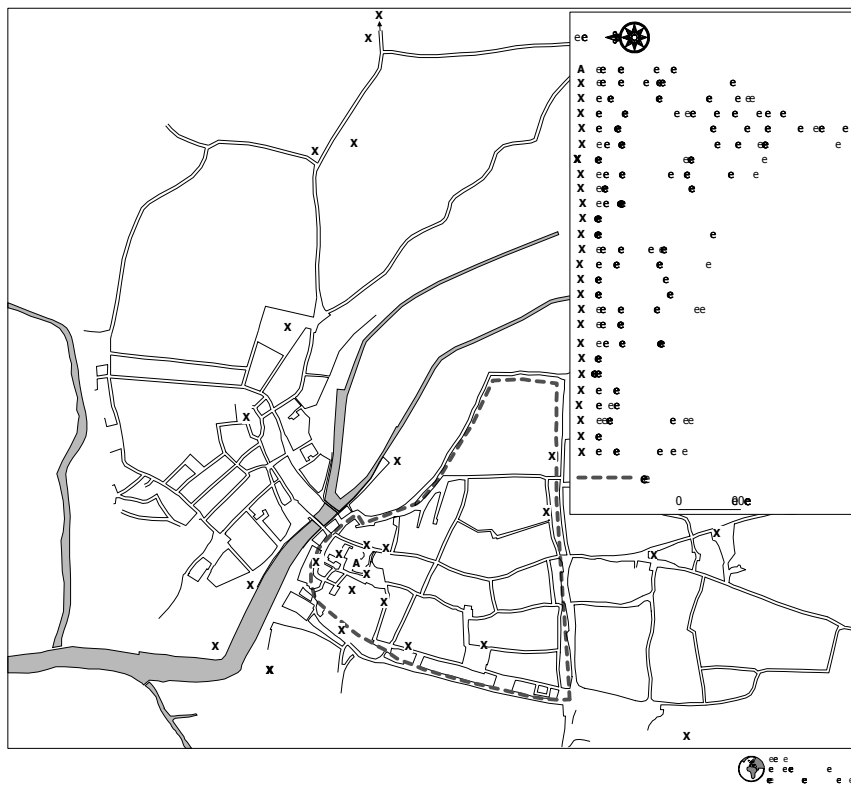
Reconstituição da planta da cidade de Aveiro. Espaços de circulação (1780) e intervenção (1790)



Fontes: IGC, n.ºs 390 e 318; Inês Amorim, Aveiro e Sua Provedoria no Século XVIII (169-1814), Estudo Económico de Um Espaço Histórico, Coimbra, CCRC, 1987.

Reconstituição da planta da cidade de Aveiro em 1780-1781 — imóveis

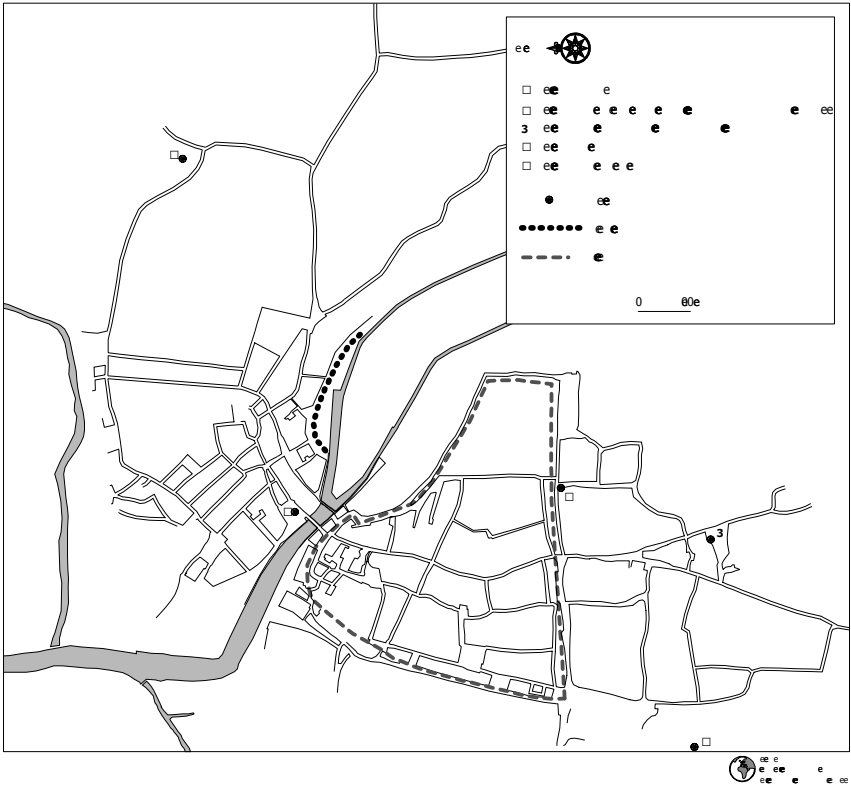
[MAPA N.º 4]



Fontes: IGC, n.º 390; Inês Amorim, Aveiro e Sua Provedoria no Século XVIII (1690-1814), Estudo Económico de Um Espaço Histórico, Coimbra, CCRC, 1987.

Reconstituição da planta da cidade de Aveiro em 1780-1781 — aquedutos e fontes

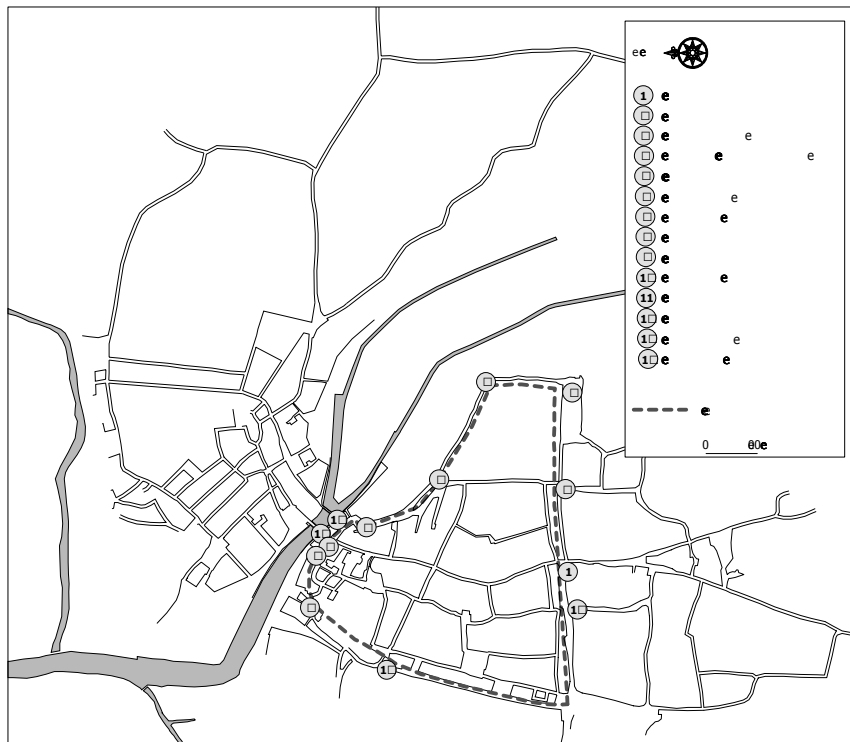
[MAPA N.º 5]



Fontes: IGC, n.º 390; Inês Amorim, *Aveiro e Sua Provedoria no Século XVIII (1690-1814)*, *Estudo Económico de Um Espaço Histórico*, Coimbra, CCRC, 1987.

Reconstituição da planta da cidade de Aveiro em 1780-1781 — muralhas

[MAPA N.º 6]



Fontes: IGC, n.ºs 390; Inês Amorim, Aveiro e Sua Provedoria no Século XVIII (1690-1814), Estudo Económico de Um Espaço Histórico, Coimbra, CCRC, 1987.