

Carlos Henrique de Moura Rodrigues Martins

O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809 Intenção Política e Razão Técnica — o Porto do Douro e a Cidade do Porto

Volume I

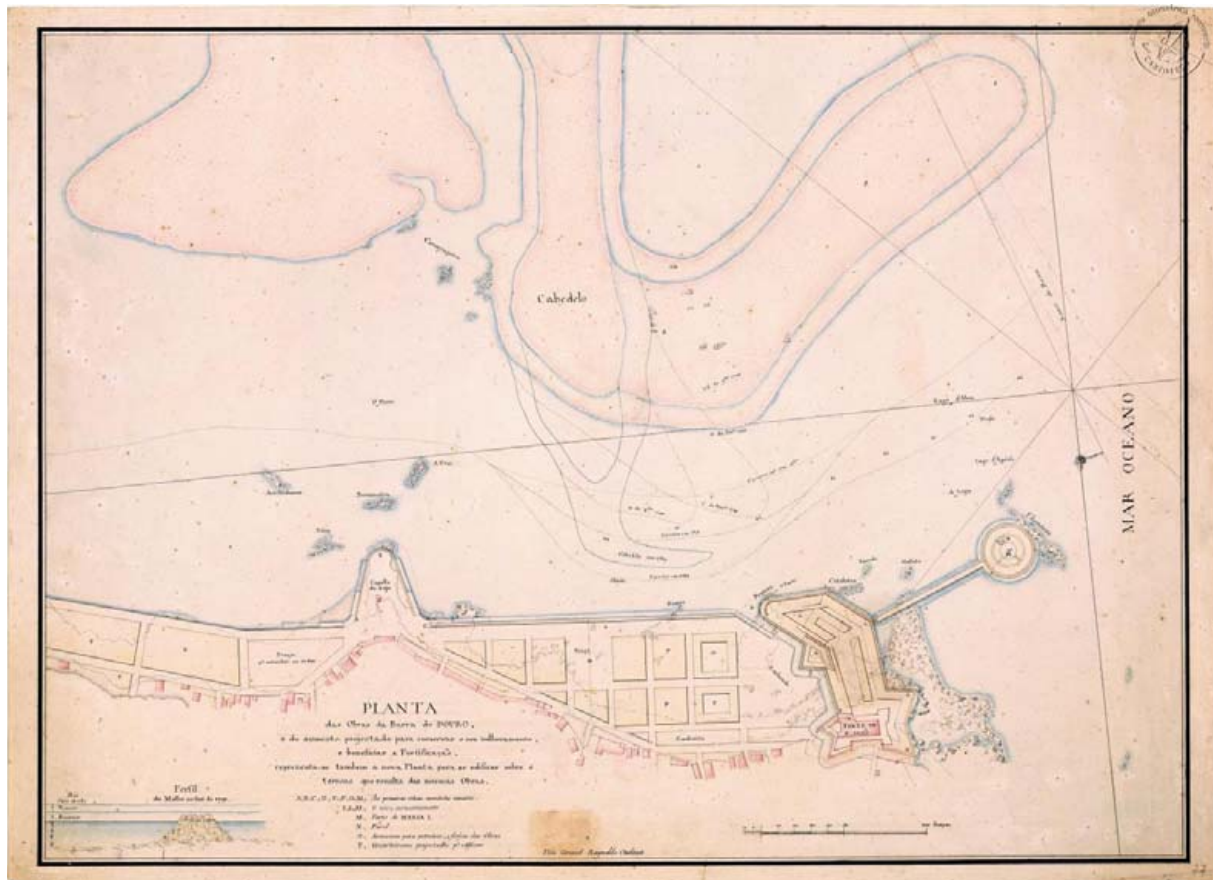
Tese de Doutoramento em Arquitectura, na especialidade de Teoria e História de Arquitectura, orientada pelo Professor Doutor Mário Júlio Teixeira Krüger e pelo Professor Doutor Alexandre Vieira Pinto Alves Costa e apresentada à Universidade de Coimbra

Maio de 2014



O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809

Intenção Política e Razão Técnica – o Porto do Douro e a Cidade do Porto



Reinaldo Oudinot, *Planta das Obras da Barra do Douro e de aumento projectado para conservar o seu melhoramento e beneficiar a Fortificação; representa-se também a nova Planta para se edificar sobre o terreno que resulta das mesmas Obras*, [Janeiro de 1792].

Volume 1

Carlos Henrique de Moura Rodrigues Martins

Tese de Doutoramento em Arquitectura, na especialidade de Teoria e História de Arquitectura, orientada pelo Professor Doutor Mário Júlio Teixeira Krüger e pelo Professor Doutor Alexandre Vieira Pinto Alves Costa e apresentada à Universidade de Coimbra

Maio de 2014

Apoios:



À minha mãe e ao meu pai

“... rasgar a nuvem do tempo que tudo ousa envolver em amortecido esquecimento...”
José Bonifácio de Andrada e Silva, *Elogio Academico da Senhora D. Maria Primeira*, 1817.

Agradecimentos

Após alguns anos maioritariamente dedicados à elaboração da dissertação, estou em dívida para com muitas pessoas e instituições. Ao professor Mário Krüger, orientador do trabalho, devo a crítica exigente à qual, creio, muitas vezes não consegui corresponder; devo, ainda, o acompanhamento contínuo e detalhado do processo de construção da tese, sem o qual tudo teria sido mais difícil. Ao professor Alexandre Alves Costa, orientador do trabalho, devo o apoio inicial ao tema do trabalho e a confiança depositada na elaboração da tese, elementos motivadores e sempre presentes no quotidiano da investigação.

Devo um agradecimento aos colegas do Departamento de Arquitectura com quem partilhei conversas e reflexões e que, de diferentes modos, contribuíram para a realização do trabalho. Aos professores José António Bandeirinha, Paulo Varela Gomes e Walter Rossa agradeço os conselhos e sugestões iniciais. Ao professor Paulo Providência, para além dos diálogos trocados, sempre estimulantes, agradeço os muitos livros cedidos sem prazo de devolução, prazo que agora dou por terminado. Ao Gonçalo Canto Moniz, ao Armando Rabaça, ao Rui Lobo, ao Miguel Correia e ao Joaquim Almeida agradeço a troca de ideias e de livros; acima de tudo agradeço a permanente cumplicidade e atenção, muito importantes num trabalho que foi feito em grande parte em plena solidão. Ao Gonçalo Canto Moniz, associa-se às inúmeras ajudas que não se esquece, a partilha dos problemas que cada um enfrentava no seu trabalho de investigação durante as viagens entre o Porto e Coimbra; constituiu, para mim, um processo de contínua aprendizagem. Agradeço à doutora Graça Simões os esclarecimentos na organização das referências bibliográficas, cujas sugestões e críticas, apesar da desobediência, foram importantes. Agradeço, ainda, aos regentes das cadeiras de Projecto e de Seminário, José Fernando Gonçalves, Paulo Providência, Pedro Maurício e Gonçalo Canto Moniz, as ajudas informais mas decisivas para poder conciliar o trabalho de investigação com a actividade pedagógica.

À Ana Losa, a minha gratidão pelo estímulo e impulso iniciais para enfrentar esta tarefa, assim como pela revisão dos primeiros textos. Ao Sidh Mendiratta agradeço as reflexões sobre cartografia manuscrita e a ajuda na recolha de documentos da British Library, em Londres. Ao José Ferrão Afonso agradeço a ajuda na reorientação do tema numa fase anterior ao início do trabalho. Ao Fernando Figueiredo, conhecedor deste período histórico e, em particular, da actividade da Universidade de Coimbra e de José Monteiro da Rocha, agradeço a revisão crítica de alguns textos, a partilha de informação e de documentos muito úteis para o trabalho e a discussão criteriosa de aspectos parciais ou gerais do trabalho. À Sílvia Alves devo um agradecimento profundo pelo cuidadoso e empenhado trabalho de revisão e correcção do texto, e de formatação do documento final; um apoio e eficiência que não se esquece.

Devo um agradecimento a várias pessoas que me auxiliaram em certos passos da execução do trabalho. Agradeço aos ex-alunos e hoje arquitectos João Briosa, Luís Sobral e

Pedro Pereira a ajuda no trabalho de desenho sobre cartografia manuscrita. Agradeço, ainda, ao João Briosa, o apoio na elaboração dos dois anexos e, ao Luís Sobral, o apoio na elaboração dos dois mapas. Ao Hugo Monteiro devo a paciente transcrição de muitos documentos manuscritos; foi uma ajuda preciosa e imprescindível, tornando acessíveis textos em muito mau estado ou com uma caligrafia muito difícil.

Agradeço aos meus irmãos e à minha mãe a paciência e as ajudas quase invisíveis mas essenciais para o sossego necessário ao prosseguimento de um trabalho que exigiu longo isolamento. Ao Luís agradeço a revisão da tradução do resumo do trabalho; ao João o empréstimo de vários livros e ao Pedro as múltiplas ajudas em questões de informática e no tratamento de cartografia manuscrita. Agradeço, ainda, ao Manuel Tavares o interesse pelo tema do trabalho, cedendo e lembrando inúmeros livros da sua vasta e crescente biblioteca.

No plano institucional agradeço à Fundação Ciência e Tecnologia o apoio financeiro concedido através da bolsa de doutoramento (SFRH/BD/32580/2006).

Durante esta investigação, muito tempo foi passado em arquivos e bibliotecas. Aos funcionários das instituições onde trabalhei devo um agradecimento pelo apoio permanentemente prestado. Importa assinalar, pela generosidade e empenho, alguns destes auxílios. Agradeço à doutora Maria Adelaide Meireles que me apoiou na consulta do acervo de cartografia manuscrita da Biblioteca Pública Municipal do Porto (parte dele pertencente à colecção Balsemão), no que foi o primeiro contacto com o trabalho de pesquisa arquivística, e me aconselhou outros arquivos para prosseguir a investigação. Agradeço ao doutor João Tavares, do Arquivo Histórico Militar, as inúmeras ajudas e conselhos no processo de pesquisa deste riquíssimo e imenso arquivo. Agradeço a Fernando Almeida, do Arquivo Histórico Ultramarino, a atenção prestada na consulta da documentação, fornecendo várias pistas de pesquisa. Agradeço ao Fernando António Conceição, da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, a preparação e organização de inúmera documentação para consulta, um trabalho precioso que em muito facilitou a breve estadia neste belo arquivo. Agradeço ao doutor Paulo Tremeceiro, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, a sugestão e fornecimento de materiais e linhas de pesquisa e a ajuda na procura de fontes cuja referência era desconhecida. Agradeço a Anne Lacourt, responsável pelos arquivos da Ecole nationale des ponts et chaussées, a facilidade de acesso aos documentos relativos ao processo do aluno da escola Joseph Auffdiener.

Por fim, agradeço ao coronel de engenharia José Eduardo Caixaria, a quem fico com uma dívida de gratidão pela disponibilização de muitos documentos originais que transcreveu pelo seu próprio punho e pelo incentivo ao prosseguimento do trabalho cuja pertinência salientou.

Esta dissertação é resultante de um trabalho de investigação autónomo e original e não inclui matérias que sejam o resultado de trabalho feito em colaboração.

Resumo

Este trabalho propõe como problemática central entender se as obras públicas iniciadas em 1789 pelos ministros José de Seabra da Silva e Luís Pinto de Sousa corresponderam a uma política do Estado para o fomento das vias de transportes e comunicações; e se as iniciativas empreendidas, no seu conjunto, constituem um programa global ou se, pelo contrário, não passaram de iniciativas casuísticas e muitas vezes ocasionais, tal como formulou Artur Teodoro de Matos em 1980. Explora-se esta questão, analisando e interpretando as origens, o desenvolvimento e o impacto das políticas para as obras públicas implementadas pelo segundo governo mariano e continuadas pelos governos seguintes até às invasões francesas.

A análise tem como ponto de partida os projectos e obras empreendidos pelo Estado central neste período de vinte anos (1789-1809). Observam-se as propostas no seu contexto morfológico e histórico, tendo como objectivo clarificar a estrutura, sequência e ritmo do conjunto dos trabalhos. Além disso, com esta análise, procura-se compreender os conteúdos inerentes aos diferentes trabalhos públicos e apreender o processo de concepção e de decisão. A perspectiva é essencialmente global, abarcando a totalidade do território continental dando, no entanto, ênfase ao porto do Douro e à cidade do Porto, por ser a experiência com maior articulação entre diferentes programas e escalas de intervenção. Adoptou-se como método de trabalho o relacionamento entre acção legislativa, produção projectual e experiência de obra, cruzando pensamento e acção na procura de interpretar as intenções e opções dos políticos e as razões dos técnicos.

Defende-se que o conjunto de projectos e obras empreendidos contém uma ideia de rede para o território. Uma rede hierarquizada no campo programático, em grau crescente de complexidade técnica, tendo como prioridade as vias terrestres a que se seguem as vias fluviais e marítimas. Uma rede hierarquizada no campo espacial, tendo como eixo estruturante a ligação por via terrestre entre os dois principais centros urbanos do País, as cidades portuárias de Lisboa e do Porto; a partir deste eixo Norte-Sul, espinha dorsal da rede organizadora do território continental, estabelecem-se as articulações entre vias terrestres, vias fluviais e espaços portuários.

Coloca-se como hipótese que o objectivo deste programa tivesse por pano de fundo promover o desenvolvimento económico do País de forma a reduzir a dependência externa, particularmente em relação ao Brasil, e de forma a limitar a dependência interna dos pequenos e médios centros urbanos relativamente às cidades de Lisboa e do Porto. Conclui-se pela relevância deste programa de obras públicas cuja estrutura territorial, apesar da sua parcial e inacabada implementação, foi continuada por Costa Cabral e consolidada por Fontes Pereira de Melo vindo a determinar a rede de vias que veio até aos dias de hoje.

Abstract

This thesis proposes as main topic to understand if the public works initiated in 1789 by the ministers José de Seabra da Silva and Luís Pinto de Sousa corresponded to a state policy for the promotion of transport and communication, and if the initiatives globally undertaken constitute a comprehensive program; or whether, by contrast, were unintentional initiatives and often occasional ones, as formulated by Artur Teodoro de Matos in 1980. The work explores this question by analysing and interpreting the geneses, development and impact of public work policies implemented by the second government of Queen D. Maria I and continued by subsequent administrations until the Napoleonic Wars.

The analysis takes as its starting point, the projects and works undertaken by the central State in this period of twenty years (1789-1809). The proposals were observed in its morphological and historical context, aiming to clarify the structure, sequence and overall cadence of public works. Furthermore, this analysis seeks to understand the content of the different public policies and to learn their process of conception and resolution. The perspective is essentially global, covering all Portugal mainland. However, there is an emphasis on the Douro harbour and the city of Porto, as being the experience with greater coordination between different programs and levels of intervention. It was adopted, as working method, the relationship between legislative action, production project and field experience, in seeking to interpret political intent and technical reason, crossing thought and action.

It is argued that the set of projects and works undertaken contains a network idea for the territory. A hierarchical network at programmatic level, where it is given priority to the land routes followed by the inland and maritime waterways, in an increasing degree of technical complexity. A hierarchical network at spatial level, having as structural axis the connection by land between the two main urban centres of the country, the port cities of Lisbon and Porto; starting from this north-south axis, the mainland organization spine, the connections between roads, waterways and port areas were established.

It is proposed as a hypothesis, that the aim of this program was to promote the economic development of the country in order to reduce foreign dependence, particularly in relation to Brazil, and in order to limit dependence of the domestic small and medium urban centres from the cities of Lisbon and Porto. One concludes by the relevance of this public works program, whose territorial structure, despite its partial and incomplete implementation, was continued by Costa Cabral and consolidated by Fontes Pereira de Melo is the underlying arrangement that determines the network ways that came up until today.

Principais abreviaturas utilizadas

ACL, Academia das Ciências de Lisboa
ADB/UM, Arquivo Distrital de Braga/Universidade do Minho
ADP, Arquivo Distrital do Porto
AHDPA, Arquivo Histórico-Documental do Porto de Aveiro
AHM, Arquivo Histórico Militar, Lisboa
AHMOP, Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa
AHMP, Arquivo Histórico Municipal do Porto
AHU, Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa
AMB, Arquivo Municipal de Braga
ANRJ, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro
ANTT, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa
APDL, Administração dos Portos do Douro e Leixões, Matosinhos
ATC, Arquivo do Tribunal de Contas, Lisboa
AUC, Arquivo da Universidade de Coimbra
BA, Biblioteca da Ajuda, Lisboa
BGUC, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra
BL, British Library, Londres
BNP, Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa
BPE, Biblioteca Pública de Évora
BPMP, Biblioteca Pública Municipal do Porto
ENPC, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris
FBNRJ, Fundação Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro
GEAEM/DIE, Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar/Direcção de Infra-Estruturas do Exército, Lisboa
IGP, Instituto Geográfico Português, Lisboa
MNSR, Museu Nacional de Soares dos Reis, Porto
OAUC, Observatório Astronómico da Universidade de Coimbra
SGL, Sociedade de Geografia de Lisboa
Ca. Cerca
Cx. Caixa
Fig. Figura
Fls. Fólio, Fólios
Mç. Maço
Pp. Página, Páginas
S.d. Sem data

Sumário

Introdução	17
Estado da arte	25
Materiais e métodos	33
Parte 1 Da paz para a guerra	39
Cap. 1 A acção governativa e a implementação do programa de obras públicas	39
1.1 Um programa permanente, 1789-1804	39
Ciclo 1, 1789-1792	
De fase preparatória e experimental à afirmação de uma política de obras públicas. A definição de uma rede de vias	39
Ciclo 2, 1793-1794	
A redução do volume das obras públicas em curso e o incremento das obras militares..	142
Ciclo 3, 1794-1795	
A retoma das obras públicas e a elaboração de novos projectos. As vias marítimas e fluviais.....	167
Ciclo 4, 1796-1798	
A política para os transportes e comunicações. A ampliação da rede de vias	214
Ciclo 5, 1799-1800	
A crise financeira e a interrupção das obras públicas.....	253
Ciclo 6, 1801-1804	
A lenta retoma dos trabalhos. A introdução de novos programas de fomento.....	292
1.2 Um programa expedito, 1804-1807	356
Ciclo 7, 1804-1806	
O relançamento do programa de obras públicas. A ampliação da rede de vias.....	356
Ciclo 8, 1807	
A continuidade das obras em curso e a clarificação dos trabalhos estruturantes.....	394
1.3 Um programa em destruição, 1807-1809	428
Ciclo 9, 1807-1808	
As opções de Junot para as obras públicas e as intenções de Napoleão. Alterações na rede de vias.....	428
Ciclo 10, 1808-1809	
A acção do bispo do Porto e de Soult. O processo de destruição da rede de vias	484
Parte 2 O exercício da racionalidade	569
Cap. 2 As políticas de fomento do território	569

2.1 Do conhecimento à transformação do território; um novo papel para a acção do Estado	570
2.2 O envolvimento da Academia das Ciências na construção das políticas de fomento; da antecipação à colaboração.....	572
2.3 Os planos precedentes para infra-estruturar o País	583
Cap. 3 As instituições de suporte das políticas de fomento	603
3.1 A mobilização das instituições e dos técnicos.....	605
3.2 A fundação da Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho e a organização do corpo de engenheiros.....	607
3.3 O desenvolvimento do ensino técnico-científico na Universidade de Coimbra	611
3.4 A Lei dos Cosmógrafos e a participação dos matemáticos no aparelho do Estado...	618
3.5 A contratação de um engenheiro da <i>Ecole des Ponts et Chaussées</i> . O diálogo entre Luís Pinto de Sousa e D. Vicente de Sousa Coutinho	626
3.6 A constituição efémera de um novo instituto técnico-científico: a Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica	637
Cap. 4 A construção de uma política do Estado para as Obras Públicas	677
4.1 Condicionantes geográficas e sociais para a implementação de uma rede de vias de circulação	677
4.2 As condições políticas e operacionais para a realização das obras públicas.....	694
4.3 O ponto de partida; as estradas e caminhos do Alto Douro.....	703
4.4 Da mobilização de mão-de-obra à definição de um novo conceito de Obra Pública	710
4.5 A confirmação de uma política de obras públicas para o território continental	717
4.6 As instruções para a estrada Lisboa-Porto	726
4.7 Da conservação das estradas à modernização dos meios de transporte; o exemplo britânico.....	740
4.8 As instruções para o encanamento do rio Mondego	750
4.9 A influência das experiências britânica e francesa.....	768
Parte 3 Intenção política e razão técnica	777
Cap. 5 O porto do Douro e a cidade do Porto	777
Introdução.....	777
5.1 O processo de definição de um programa de intervenção.....	780
5.2 Abrir e reparar a barra desde a foz até à cidade.....	806
5.3 Uma frente portuária e urbana desde a Ribeira do Porto até à Foz do Douro	845
Conclusão	920
Conclusão.....	927

Anexos	950
Referências Bibliográficas	961
Arquivos.....	961
Fontes Manuscritas.....	970
Fontes impressas.....	979
Compilações de Legislação Portuguesa	994
Bibliografia	995
Periódicos	1021
Índice das imagens	1023

Introdução

“Seria, pois, verdade, como insinuava Link, que os portugueses mais esclarecidos não se apercebiam das condições, ou de certas condições, que travavam impiedosamente o crescimento e o desenvolvimento do País? «A Portugal», escrevia ele, «só faltam estradas e canais. Se assim fosse esta região poderia exportar trigo. Mas em canais e nas necessidades do seu país, foi no que os Portugueses e mesmo os seus escritores menos pensaram». Terá sido assim? Ou o problema seria assim tão fácil de resolver-se? Ou sequer de equacionar?”

Joel Serrão, 1959¹.

O ponto de partida para este trabalho foram as questões colocadas por Joel Serrão, a propósito do comentário de Heinrich Friedrich Link (1767-1851), botânico de Hanôver que viajou por Portugal nos anos de 1798 e 1799. Não era difícil de desmontar o comentário, uma vez que o viajante alemão colocava o problema no plano do pensamento. Se podia haver dúvidas sobre a concretização de uma política de construção e melhoramento das vias de circulação, o mesmo não se poderá dizer sobre a existência ou não de um debate e da elaboração de pensamento sobre este tema. Bastava invocar as *Memórias Económicas* da Academia das Ciências, publicadas entre 1789 e 1791, para ver que foram pensadas, discutidas e propostas políticas de fomento para o melhoramento das vias de circulação.

A este respeito, Jorge Borges de Macedo refere, talvez exageradamente, que o problema dos transportes, difíceis e dispendiosos devido ao mau estado das vias de circulação, era considerado nesta época o mais grave problema português². Mas as questões colocadas por Joel Serrão transportam o problema para o que estava subjacente ao comentário de Heinrich Friedrich Link: não se terem feitos esforços para melhorar as vias terrestres e fluviais.

Foi a partir destas questões, levantadas por Joel Serrão, que se desenvolveu a investigação. A resposta às três questões implicava averiguar se existiram iniciativas do Estado central para o território, em concreto para as obras públicas. Após este primeiro passo, que confirmou a existência de inúmeras iniciativas, procurou-se reunir e ordenar, espacial e temporalmente, os projectos e a legislação respectiva. A organização espacial permitiu definir os limites físicos do estudo que abrange a globalidade do território continental. A organização temporal permitiu delimitar o campo cronológico que vai de 1789 a 1809.

¹ SERRÃO, Joel, “Rotina e Inovação nos Transportes”, 1959, in *Temas oitocentistas – I; para a história de Portugal no século passado*, Lisboa, Livros Horizonte, 1980, pp. 109.

² Ver MACEDO, Jorge Borges de, *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, 1963, Lisboa, 2.^a edição, Editorial Quercus, 1982, pp. 218.

O caminho da investigação, encetado a partir das questões iniciais, gerou um primeiro problema: perceber se o conjunto de iniciativas para a transformação do território continham um carácter unitário e estruturado. O problema foi colocado por Artur Teodoro de Matos, no seu trabalho sobre *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, resultado de uma investigação apresentada em 1980, como prova de doutoramento na Universidade dos Açores. Este autor considerou que a implementação de uma política estruturada para as vias de circulação apenas se concretizou com Costa Cabral (ministro do Reino, 1842-1846; 1849-1851), não existindo, nas iniciativas do final de setecentos e princípio de oitocentos, uma intervenção coordenada. Com efeito, considerou as iniciativas empreendidas nestas duas décadas como acontecimentos episódicos, sem unidade e sem continuidade.

Esta problemática estendeu-se, conseqüentemente, a um conjunto de perguntas derivadas desta questão mais geral que, seguidamente, se explicita de forma sucinta:

- Até que ponto, as políticas para o melhoramento das vias de circulação eram uma iniciativa isolada do Estado central ou, pelo contrário, estavam enquadradas por diferentes políticas de fomento para o território, uma vez que, durante o processo de investigação, já se tinha compreendido que decorriam em paralelo outros dois trabalhos de longo prazo: a construção de um novo mapa de Portugal e a realização de uma nova divisão administrativa das comarcas do Reino?
- Qual seria o conhecimento físico, económico e social do País e do estado das infra-estruturas de circulação por parte dos agentes políticos e de que forma e com que métodos se estava a proceder ao levantamento da realidade do País e das condições no terreno para se porem em prática as políticas de fomento?
- Quais eram as motivações e o programa político inerentes às iniciativas para as obras públicas?
- Qual seria a natureza programática das intervenções: se predominantemente civil ou se pressupunha interesses conjugados de natureza militar?
- Quais seriam as opções perante os modos de circulação existentes à época; se foram privilegiados os meios de transporte por terra ou por água ou se, por oposição, foi dada prioridade à articulação entre os dois sistemas?
- Qual seria a ordem espacial estabelecida para os locais a intervencionar e, nesta hierarquia geográfica, se eram privilegiados os centros urbanos ou os centros produtivos ou se, pelo contrário, a opção tomada passou pela sua interligação?
- Qual poderia ser a rede de vias de circulação preconizada, o seu desenho e impacto na rede existente e, concomitantemente, se foi realizada a partir de um plano pré-estabelecido ou

se a referência utilizada foi um plano anteriormente concebido para a rede de estradas nacional, da autoria de Miguel Pereira Pinto Teixeira (1781)?

- De que modo foi posta em prática a política para as obras públicas, no plano legislativo, financeiro, administrativo e técnico e, em decorrência, como se relacionaram os intervenientes políticos e técnicos?
- Quais as opções espaciais e formais dos técnicos, face aos condicionamentos programáticos e territoriais das intervenções propostas?
- Como se enfrentou e respondeu à tradição construtiva de obras públicas no País, na qual os corregedores eram os seus responsáveis e em que se recorria a impostos locais e temporários, bem como ao recrutamento obrigatório das populações residentes em redor da obra?
- Qual o posicionamento do governo perante obras públicas que estavam a decorrer, lançadas pelo anterior governo, e perante planos e projectos que não chegaram a ser postos em prática?

Para se poder aprofundar este conjunto de questões foi necessário delimitar espacial e temporalmente o objecto deste estudo sobre as infra-estruturas de circulação à escala do território continental.

Na verdade, o campo espacial está perfeitamente delineado na lei para as Obras Públicas do Reino, de Março de 1791, primeira lei geral do código legislativo português para as infra-estruturas de circulação. Nesta lei é expresso o carácter global da intervenção do Estado para as obras públicas, estando definido que o melhoramento das vias de transporte e comunicação abrange todo o território continental. Não bastava, porém, circunscrever os limites; era necessário tentar uma aproximação à estrutura organizativa do território, para se compreender a lógica de implementação das obras públicas. Tomaram-se em consideração vários factores considerados pertinentes: a morfologia do território, a estrutura administrativa do Estado e a organização social e económica. A leitura e a interpretação das respectivas fontes foram, neste caso, determinantes para esta aproximação.

A organização do espaço metropolitano hierarquizava-se a partir de dois centros, as cidades de Lisboa e Porto, unidos por um eixo de sentido Norte-Sul, uma via terrestre paralela à linha da costa. Estes dois centros portuários e comerciais constituíam pontos de confluência das vias terrestres, fluviais e marítimas, exercendo a sua influência a dois vastos interiores ou *hinterlands*: o Porto às três províncias do Norte (Minho, Trás-os-Montes e Beiras) e Lisboa às três províncias do Sul (Estremadura, Alentejo e Algarve). Esta hierarquia espacial, a partir de um eixo Norte-Sul, foi estruturada e reforçada ao longo dos séculos, podendo-se considerar que foi iniciada nos alvares da nacionalidade com a construção da ponte de Coimbra por D. Afonso Henriques, a mais importante infra-estrutura rodoviária portuguesa até ao século XX.

A organização do espaço a partir de dois centros tinha como lógica o estabelecimento de uma articulação entre vias terrestres e vias fluviais, determinada a partir do cruzamento da estrada Lisboa-Porto com quatro rios navegáveis em direcção ao interior do território – Tejo, Mondego, Vouga e Douro. A partir das cidades de Lisboa e Porto, nasciam sistemas rádio-cêntricos de estradas a ligar os principais aglomerados urbanos, de malha mais larga e ampla, no caso de Lisboa, abarcando todo o território continental. Nesta estrutura, a cidade do Porto tinha um papel de relevo. O sector económico mais dinâmico da sociedade portuguesa encontrava-se no Porto, cidade que estava ligada por via fluvial com o maior centro produtivo português, a região vinícola do Alto Douro. Por sua vez, era nas três províncias do Norte que se encontrava a maior concentração demográfica do País.

A tentativa de implementar um programa de obras públicas para o território continental terá por base esta estrutura e hierarquia, herdadas da organização do espaço metropolitano. As primeiras intervenções decorrem no espaço de influência da cidade do Porto, envolvendo a articulação de centros urbanos com zonas produtivas e abrangendo a interligação de espaços portuários com as vias terrestres e fluviais; segue-se a zona centro, abarcando as regiões da Beira e Estremadura, envolvendo idêntica articulação entre áreas urbanas e produtivas e, a mesma interligação, entre distintos sistemas de circulação; o processo de descentralização destas iniciativas dirigiu-se para o Alentejo e para o Algarve, embora com mais dificuldade em garantir esta dupla associação.

O campo temporal é balizado por duas datas fundamentais: 1789, o início da actividade do segundo governo de D. Maria I – ano em que são tomadas medidas para a construção das estradas e caminhos do Alto Douro e para a barra do Douro e em que se começa a construção da nova estrada de Guimarães ao Porto; e 1809 – ano em que é dinamitada pelas tropas francesas a ponte das Barcas, uma das últimas obras públicas realizadas nesta época (1806) e em que, também, é assassinado nos motins de Braga o engenheiro militar Custódio José Gomes de Vilas Boas, director das obras de encanamento dos rios Lima e Cávado e responsável por trabalhos da reforma administrativa do Reino na província do Minho.

Pouco tempo após estes acontecimentos, verifica-se o levantamento da *nação em armas* perante a ameaça de uma terceira invasão francesa; são encerradas a Universidade de Coimbra e as Academias Militares de Lisboa, numa mobilização geral que provocará na vida económica e social do País um momento de ruptura.

Para além desta delimitação, foi necessário sistematizar temporalmente as diversas intervenções que ocorreram nestes vinte anos de obras públicas. Para esta organização teve-se em consideração, por um lado, a sequência das iniciativas empreendidas pelos diversos governos, na medida em que se está a abordar um programa político que emana do Estado central e, por outro, factores conjunturais de política e economia interna, como externa, que

influenciaram decisivamente aquele programa. O ordenamento sequencial dos projectos foi o factor que estruturou a organização temporal e determinou a desmultiplicação do tempo em diferentes ciclos. A associação dos projectos permitiu distinguir mudanças, ao nível programático, no processar da actividade das obras públicas. O contexto político, em particular, permitiu esclarecer as razões das mudanças, das variações de ritmo e dos hiatos detectados.

A organização deste trabalho adveio, conseqüentemente, dos instrumentos produzidos, sem esquecer as questões iniciais colocadas por Joel Serrão (*op. cit.*). O trabalho foi estruturado em três partes distintas, correspondentes a diferentes modos de análise da informação e a distintas escalas de aproximação ao seu objecto.

A primeira parte, designada “Da paz para a guerra”, é constituída por um capítulo único. Aborda-se o processo de implementação das políticas públicas para o território, enquadrado no seu contexto político, económico e social. A organização desta primeira parte é, assim, temporal e a sua sequência é desmultiplicada em dez ciclos, agregados em três períodos fundamentais, correspondentes à actividade de projecto e de obra, entre 1789 e 1809. Aborda-se o conteúdo dos programas concebidos para as diversas obras públicas, que reflecte o carácter permanente ou provisório e a natureza civil ou militar dos projectos, assim como a ideia de rede pensada para o território metropolitano que emana da sucessão dos projectos empreendidos. Analisam-se, ainda, os mecanismos utilizados pelo Estado central para a concretização das políticas de fomento e o modo como responderam os técnicos a estas novas exigências.

Definiram-se estes três períodos de acordo com o carácter das iniciativas para as obras públicas. No primeiro período (1789-1804), houve o propósito de empreender obras permanentes e não meros trabalhos de reparação. A construção de uma nova estrada de Lisboa ao Porto, com pontes em pedra na travessia dos rios, reflecte esta opção política. Este período prolonga-se até 1804, altura em que, após uma crise financeira e política e com um novo governo, se privilegia a rapidez da materialização dos trabalhos e se adoptam soluções provisórias ou de natureza mais precária; a ponte das Barcas do Douro, concretizada em 1806, espelha esta mudança no campo da técnica e das opções políticas. Este segundo período (1804-1807) é breve e termina no final de 1807 com a deslocação da capital do Império de Lisboa para o Rio de Janeiro e com a ocupação francesa. Segue-se um período muito curto (1807-1809), determinado pela instabilidade política e pelo espectro da ocupação estrangeira e da guerra em que se torna incompatível conciliar, com poucas excepções, a continuidade dos trabalhos com a mobilização dos recursos financeiros e dos meios técnicos para a guerra.

Procura-se, nesta primeira parte do trabalho, dar uma resposta à primeira questão levantada por Joel Serrão, “Terá sido assim?”, convocando os vários programas de fomento, as obras públicas fundamentais e os seus múltiplos intervenientes; cruzam-se a acção governativa,

a política interna e externa, a ciência e a técnica, a actividade legislativa e a produção de projecto e de obra.

A segunda parte do trabalho, designada “O exercício da racionalidade”, é composta por três capítulos. Estudam-se, de forma mais específica, os temas que se consideraram fundamentais para uma compreensão das reformas introduzidas pelo poder político e dos modelos e métodos de projecto utilizados pelos técnicos; desta análise sobressai o papel do desenho enquanto instrumento de planeamento para transformação do espaço urbano e territorial.

No primeiro dos capítulos, são analisadas, de forma breve, as políticas de fomento para o conhecimento, ordenamento e transformação do território; analisam-se, em particular, os sinais precedentes, esboçados na década de oitenta, quer nos trabalhos da Academia das Ciências, quer na produção de planos, para o investimento do Estado numa política de obras públicas.

No segundo dos capítulos, é abordado o papel das instituições, nomeadamente as reformas introduzidas no ensino superior no sentido da valorização da componente técnico-científica, onde a fundação de uma escola de engenharia e a revisão dos planos de estudos na Universidade de Coimbra tiveram um papel relevante; aborda-se, ao mesmo tempo, as medidas de mobilização dos técnicos para os objectivos que se procuravam pôr em prática, onde tiveram um papel fundamental a formação do corpo de engenheiros e uma política do Estado de envio de bolseiros para a Europa. A Sociedade Marítima, Militar e Geográfica, uma instituição fundada nesta época, apesar da sua curta existência, é analisada com mais profundidade dado que os trabalhos realizados nesta instituição são reveladores da produção científica e técnica realizada em Portugal, profundamente integrada nos temas em debate na comunidade científica internacional.

No terceiro dos capítulos, é abordada a construção de uma política do Estado para as obras públicas. Analisam-se os condicionamentos físicos e sociais para a sua implementação e as condições no terreno para a sua efectivação. Analisa-se, com algum detalhe, o código legislativo fundamental produzido para a concretização do programa de obras públicas, em particular, a lei para as Obras Públicas do Reino, de Março de 1791. Analisa-se o modo como se redefiniu o conceito de *Obra Pública* que, pelo código legislativo vigente, tinha um carácter local e regional. Analisa-se, ainda, a forma como se resolveu o problema da mão-de-obra para as obras públicas, cujo modelo ancestral era o do recrutamento obrigatório das populações – a *corveia*. Analisam-se, ainda, os métodos de projecto utilizados pelos técnicos e as opções fundamentais que presidiram às intenções de transformação do território. Tomaram-se em consideração as experiências internacionais, nomeadamente na Grã-Bretanha e França, cuja influência é detectável, quer na definição das estratégias no plano político, quer nos métodos de projecto e de desenho e nas técnicas de construção utilizadas.

Procura-se, nesta segunda parte, dar uma resposta às outras duas questões colocadas por Joel Serrão, “Ou o problema seria assim tão fácil de resolver-se? Ou sequer de equacionar?”, concentrando as preocupações, não tanto na sucessão dos acontecimentos, mas na definição das ideias e dos conceitos que comportaram uma estratégia racional e planeada de intervenção no território por parte do Estado.

A terceira parte, designada de “Intenção política e razão técnica”, é de novo constituída por um capítulo único. É dedicada ao estudo de um caso concreto, a obra do porto do Douro e suas inter-relações com a cidade do Porto. Dentro do conjunto de obras públicas, representa um caso exemplar da relação entre uma obra pública integrada num programa global para o território e, em simultâneo, integrada nas transformações da forma urbana da cidade do Porto. Com esta análise mais detalhada, procura-se testar as ideias fundamentais, exploradas nas duas partes anteriores, por aproximação à realidade no terreno, sempre mais complexa e rica que qualquer conceito ou ideia. Esta análise, mais demorada e pormenorizada, aonde prevalece a dimensão espacial, assenta sobretudo na produção em projecto. A existência de um razoável núcleo de desenhos do autor do projecto para o porto do Douro, Reinaldo Oudinot, e de parte da sua correspondência com os membros do governo envolvidos nas políticas de fomento (José de Seabra da Silva e Luís Pinto de Sousa), permitiu o confronto entre as intenções e opções dos políticos e as razões dos técnicos.

Tenta-se, nesta terceira parte, através deste estudo de caso, convocar todas as questões colocadas por Joel Serrão, atendendo ao modo como se equacionou esta problemática e de como se foram resolvendo as questões surgidas durante o processo de projecto-obra.

Neste estudo, trata-se apenas do programa de obras públicas para o desenvolvimento dos transportes e comunicações e, dentro dele, circunscreve-se a análise aos projectos para as infra-estruturas viárias e portuárias. Embora sem o mesmo grau de desenvolvimento, expor-se-á uma breve síntese das medidas tomadas, no País, para a modernização dos transportes e comunicações. Do mesmo modo, abordar-se-ão de forma sucinta os programas de fomento que decorrem em estreita relação com as iniciativas para as obras públicas.

Neste contexto, a designação *programa de obra públicas*, utilizada sistematicamente ao longo do trabalho, não deve ser entendida como resultante da existência de um plano pré-estabelecido em desenho que se desconhece se foi efectivamente realizado. Pelo contrário, é a partir da reunião das várias iniciativas empreendidas que se pode detectar a unidade que presidiu às várias intervenções, cujo sentido global em que se enquadram contém um sentido programático.

O empreendimento do programa de obras públicas, talvez o primeiro que se tentou em Portugal, teve consequências significativas na transformação do território continental. O seu estudo pode permitir o conhecimento das mudanças operadas e dos possíveis efeitos posteriores, contribuindo para uma melhor compreensão da organização do território

continental e do período histórico em que decorre. O programa de obras públicas tentado empreender, pela ideia de rede que revela e que ainda hoje em parte se mantém, pela forma hierarquizada e progressivamente descentralizada como se concretiza, pelas ideias e fases distintas em que se organiza, permite analisar um tempo e um espaço geográfico através de um único fio condutor onde confluem ideias, lugares e pessoas.

Esta dissertação propõe-se analisar, no período compreendido entre 1789 e 1809, o *programa de obras públicas* no território continental, onde as iniciativas empreendidas não podem ser consideradas como acontecimentos episódicos e fragmentados, sem unidade e sem continuidade, mas como uma série de intervenções que procuravam estabelecer, de forma sistematizada, uma rede de infra-estruturas de circulação para todo o território.

Por contraste com o comentário de Link, cita-se António de Araújo Travassos que, em 1792, manifesta o pleno conhecimento na sociedade do problema das vias de circulação e refere a actuação governativa sobre esta matéria de política pública:

“Outro meio de facilitar a extracção [de trigo] para a capital he o encanamento dos rios, e construcção de canaes, pontes, e caminhos: d’esta matéria superfluo he fallar com extensão, por ser mui conhecida, e já o Governo começa a dar a providencia a esta falta”³.

³ TRAVASSOS, António de Araújo, “Discurso Politico sobre a Agricultura, particularmente a de Portugal; escripto em 1792”, *Annaes das Sciencias, das Artes, e das Letras*, Paris, A. Bobée, 1822, tomo 16, parte 2, pp. 32-33.

Estado da arte

Não existe nenhum estudo sobre as políticas de fomento do Estado neste período de final de setecentos e princípio de oitocentos. A ausência de estudos analíticos e críticos das políticas de fomento reflecte a quase inexistência de investigação sobre as políticas internas dos governos desta época, não se conhecendo sequer com segurança a constituição dos sucessivos governos após Pombal. Existem, no entanto, trabalhos parcelares que têm como traço comum o isolamento dos temas em análise e a sua descontextualização do pensamento e acção políticas donde emanam. O trabalho de Ana Cristina Nogueira da Silva, sobre a reforma administrativa do território, os estudos de Maria Helena Dias, sobre o mapa de Portugal, ou o trabalho de Artur Teodoro de Matos, sobre os transportes e comunicações, são exemplos paradigmáticos de análises separadas da realidade política que deu sentido a estas iniciativas e levaram à perpetuação de uma ideia que vem da historiografia do século XIX: a de que as iniciativas desta época não passam de respostas circunstanciais a problemas de conjuntura, na melhor das hipóteses, ou então, de meros acontecimentos ocasionais, ou ainda, de medidas sem nenhum reflexo prático.

O estado da questão relativamente ao objecto de estudo neste período – as infra-estruturas de circulação – encontra-se num ponto muito precário, ao contrário de outros países, como Espanha, França e Grã-Bretanha, onde a produção de estudos nos mais variados campos disciplinares (arquitectónico, económico, técnica construtiva, política dos transportes, geografia das vias de circulação, etc.) e o seu aprofundamento e revisão crítica têm sido constantes. Nestes países, a importância que recai sobre este tema deve-se à percepção de que as transformações realizadas na rede de transportes interiores – vias terrestres e fluviais – precederam a “revolução industrial”, altura em que se consolida uma rede integrada de vias, onde o caminho-de-ferro teve um papel crucial. No caso português, a escassez de estudos impede de colocar na sua verdadeira dimensão a questão das transformações operadas no território, no final do século XVIII e princípio do século XIX, e das suas consequências posteriores, problema agravado pelo corte existente entre a história moderna e a história contemporânea, cujo momento de transição ocorre neste período⁴.

Abordar a questão da construção da rede de vias de circulação representa, sem dúvida, um obstáculo. As inúmeras fontes disponíveis sobre o território, na sua maioria manuscritas, tanto em desenho como em texto, estão por inventariar e por estudar. Na generalidade dos estudos realizados, a omissão do desenho, enquanto documento pleno de informação, constitui um empobrecimento significativo pois o desenho era encarado pelos intervenientes, políticos e técnicos, como o principal instrumento de comunicação e de decisão; as múltiplas

⁴ Ver LEPETIT, Bernard, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France, 1740-1840*, Paris, École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1984; BOGART, Dan, “Turnpike Trusts and the transportation revolution in 18th century England”, *Journal of Economic History*, 2005, 65 (2), pp. 439-468.

modalidades administrativas e financeiras para as obras públicas estão por referenciar; a energia necessária para o esforço (no plano humano, técnico ou fiscal) não é reconhecida, não chegando a existir uma apreciação dos resultados ou, tão pouco, um levantamento das iniciativas.

Outro obstáculo que foi necessário ultrapassar diz respeito a ideias que têm feito caminho na historiografia e geografia histórica, sem qualquer fundamentação que as suporte; como exemplo, a ideia de que o principal meio de transporte no Antigo Regime era por vias de água. Esta tese, não mais do que um mito desmontado pela historiografia britânica na década de setenta do século XX, não tem qualquer sentido para Inglaterra e para a Europa continental e menos ainda para a península ibérica, com uma geografia física e um regime dos rios extremamente limitadores da navegação fluvial e impeditivos da construção de canais de navegação com carácter estruturante⁵.

O parco conhecimento da realidade interna do País constitui um entrave significativo para a análise do território. Noutros países debatem-se diferentes pontos de vista, quer sobre a aceleração das mudanças ou sobre a amplitude das realizações, muitas delas aquém das expectativas, quer sobre os modelos de intervenção ou sobre o traçado das redes de vias propostas; em Portugal, porém, a falta de estudos tem por base um pessimismo generalizado que constitui um motivo de desencorajamento e um impedimento à prossecução de uma análise crítica, sem conceitos prévios.

Devido ao estado em que se encontra o tema de investigação, procurou-se separar o campo do pensamento da época do domínio das interpretações historiográficas que, ao longo dos duzentos anos que distam do período em análise, nunca tiveram o cuidado de demonstrar ou justificar o carácter circunstancial das políticas de fomento empreendidas. A demonstração, por evidente, foi sendo encarada como desnecessária. A evidência contém uma acentuada dimensão ideológica e o que poderia ser objecto do confronto de leituras opostas reverte num consenso generalizado que, com variantes, percorre a historiografia portuguesa, desde a época pré-liberal à época contemporânea. A raiz deste unanimismo interpretativo situa-se no *mito da decadência*, ideia que continua a pairar sobre esta época⁶.

Não existe nenhum estudo específico sobre esta iniciativa política para as obras públicas. Existem apenas trabalhos esporádicos, normalmente relativos a uma determinada obra ou tipo de obras. Alguns destes estudos referem-se a obras portuárias ou de encanamento de rios, outros, ainda mais raros, a estradas e pontes. Fernando Castelo Branco, que estudou as

⁵ Como exemplo da perpetuação deste mito, ver PACHECO, Elsa, *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2001.

⁶ Sobre o mito da decadência, ver de SERRÃO, Joel, “Decadência”, in *Dicionário da História de Portugal*, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, vol. 2, pp. 270-274.

vias fluviais e alguns portos, chamou a atenção, como aliás outros autores⁷, para a política de “fomento que o País atravessou nos fins de setecentos e inícios da centúria seguinte, tão tragicamente interrompida pelas invasões das tropas napoleónicas”⁸.

O único autor que abordou, no seu conjunto, as iniciativas para as obras públicas empreendidas nesta época foi Artur Teodoro de Matos, no seu trabalho sobre *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. O seu trabalho é muito importante pelas fontes que fornece, sendo neste campo um trabalho pioneiro que teve de vencer a enorme dispersão do material existente. A recolha de informação é muito significativa e a selecção é cuidada, contendo alguns dos documentos e projectos mais importantes realizados nesta época.

Artur Teodoro de Matos organizou o trabalho por temas, dividindo-o em duas partes: “Vias de comunicação” e “Transportes”. A primeira parte, a mais útil para o presente estudo, foi organizada em três capítulos: “Rede vial”, “Rede fluvial” e “Portos e cabotagem”. A organização por tipos de sistemas de circulação distintos é muito prática mas contém riscos: fragmentar sistemas que só fazem pleno sentido se forem analisados de forma integrada. Os diferentes tipos de sistemas de circulação foram subdivididos pelas estradas seleccionadas, pelos vários rios e portos portugueses, desmultiplicação que se compreende devido à grande quantidade de vias em análise. Por cada via é feita uma leitura diacrónica ao longo do período de cem anos, o que acarreta novos cuidados: desmembrar os trabalhos, empreendidos ao longo deste intervalo de tempo, obriga a uma cuidada associação dos projectos e obras de cada ciclo político de modo a compreender-se as intenções subjacentes às várias intervenções e as suas possíveis inter-relações.

Entre outra cartografia, Artur Teodoro de Matos organizou dois mapas para o trabalho; um primeiro onde representou as vias navegáveis e outro onde representou os itinerários terrestres, mapas que, para se obter uma leitura da rede de vias, exigem a sua

⁷ Ver VASCONCELOS, Luís Adolfo P. Walter de, *Aspectos do fomento no reinado de D. Maria I. Obras do Ribatejo e de Estradas que correram pelo Terreiro Público de Lisboa*, Coimbra, tese de licenciatura em Ciências Históricas e Filosóficas, policopiado, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1970; ROSSA, Walter, “A cidade portuguesa”, in *História de Arte Portuguesa*, direcção de Paulo Pereira, Círculo de Leitores, 1995, pp. 233-323; PATO, António Vaz, “A primeira sinalização rodoviária moderna em Portugal: os Marcos do Conde de Valadares (1788). Um património a preservar”, *1.º Encontro de Estradas e Arqueologia: actas*, Lisboa, Junta Autónoma de Estradas, Direcção de Serviços de Projectos, 1999, pp. 63-76; DUARTE, Eduardo Alves, *Carlos Amarante (1748-1815) e o Final do Classicismo. Um arquitecto de Braga e do Porto*, Porto, FAUP publicações, 2000; NONELL, Anni Günther, *Porto, 1763/1852 – a construção da cidade entre despotismo e liberalismo*, Porto, FAUP publicações, 2002; Luís Miguel, *O Entre Douro e Minho em finais do século XVIII: Cartografia, Geografia e História das Populações*, Guimarães, dissertação de mestrado em História das Populações, policopiado, Universidade do Minho, Instituto das Ciências Sociais da Universidade do Minho, 2004.

⁸ CASTELO-BRANCO, Fernando, “Os portos da enseada de S. Martinho e o seu tráfego através dos tempos”, *Anais da Academia Portuguesa da História*, 2.ª série, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1975, vol. 23, tomo 1, pp. 259-282.

sobreposição (Fig. 82). Os mapas opõem-se entre si, na forma como são construídos e nas opções de representação. O mapa das vias fluviais é muito claro, hierarquizando a informação; são assinalados os lanços navegáveis dos rios, os percursos onde foram realizadas obras, devidamente datadas quando tal é possível; distingue a tonelagem das embarcações, indicando a capacidade de penetração da navegação no interior do território, de acordo com os diferentes calados dos barcos. Pelo contrário, o mapa dos itinerários é extremamente desequilibrado na sua informação; não diferencia um caminho de almocreve de uma estrada principal; o resultado é uma mancha sem qualquer hierarquia ou lógica possível; a serra do Caldeirão, no Algarve, sendo uma das regiões menos habitadas do País, é representada como uma das zonas com maior densidade de vias; por sua vez, o Minho, a província do País com maior densidade de população, com uma espessa rede de vias e com mais de duzentas pontes em pedra nos meados do século XVIII, está reduzida à representação de meia dúzia de estradas, não tendo o Porto ligação a Guimarães e não havendo estradas para Norte do rio Lima, à excepção de uma via litoral. Quando no final do século XVIII trabalhavam em Portugal quase 100.000 galegos (fenómeno que se encontra por estudar do ponto de vista económico, social e demográfico), segundo Artur Teodoro de Matos, não havia ligação à mais importante rota para a Galiza em direcção à Corunha, por Braga-Valença-Tuy. O mesmo desequilíbrio se pode apontar relativamente às povoações assinaladas, onde, entre outras, não consta Barcelos, sede de uma das maiores comarcas do País e importante ponto de rótula dos tráfegos no Minho. E, se havia província de que existia informação, era precisamente a do Minho, com os mapas de Custódio José Gomes de Vilas Boas (1794-1806).

O mapa dos itinerários terrestres foi construído a partir do *Roteiro Terrestre de Portugal* de João Baptista de Castro. Editado pela primeira vez em 1748 e reeditado e ampliado em 1767 pelo próprio autor (3.^a edição), o roteiro continuou a ter inúmeras edições ao longo do século XIX, grande parte delas sem ter actualizações. Artur Teodoro de Matos utiliza a reedição de 1844 e invoca-a como representativa da falta de desenvolvimento das vias terrestres, pois os itinerários eram praticamente os mesmos da 1.^a edição⁹. A edição de 1844 é exactamente igual à de 1767, ou seja, o roteiro mantém-se actualizado não durante noventa e seis anos, como diz o autor, mas durante dezanove anos, entre a 1.^a e a 3.^a edições¹⁰. Onde se pode observar a evolução da rede de vias ao longo dos cem anos (1750-1850) é principalmente na cartografia militar, de que há muitos levantamentos ao longo deste período. O equívoco

⁹ Ver MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980, pp. 25.

¹⁰ CASTRO, João Bautista de, *Roteiro Terrestre de Portugal, em que se expoem, e ensinam por jornadas, e summarios não só as viagens, e as distancias, que ha de Lisboa para as principaes terras das Provincias deste Reyno, mas as derrotas por travessia de humas a outras povoações delle*, Coimbra, 1748, Augmentado nesta terceira edição pelo seu mesmo author, na Officina de Luiz Secco Ferreira, 1767.

constituído leva a que o autor afirme que esta era uma prova de um tempo de quase cem anos sem nada de significativo a assinalar nos itinerários.

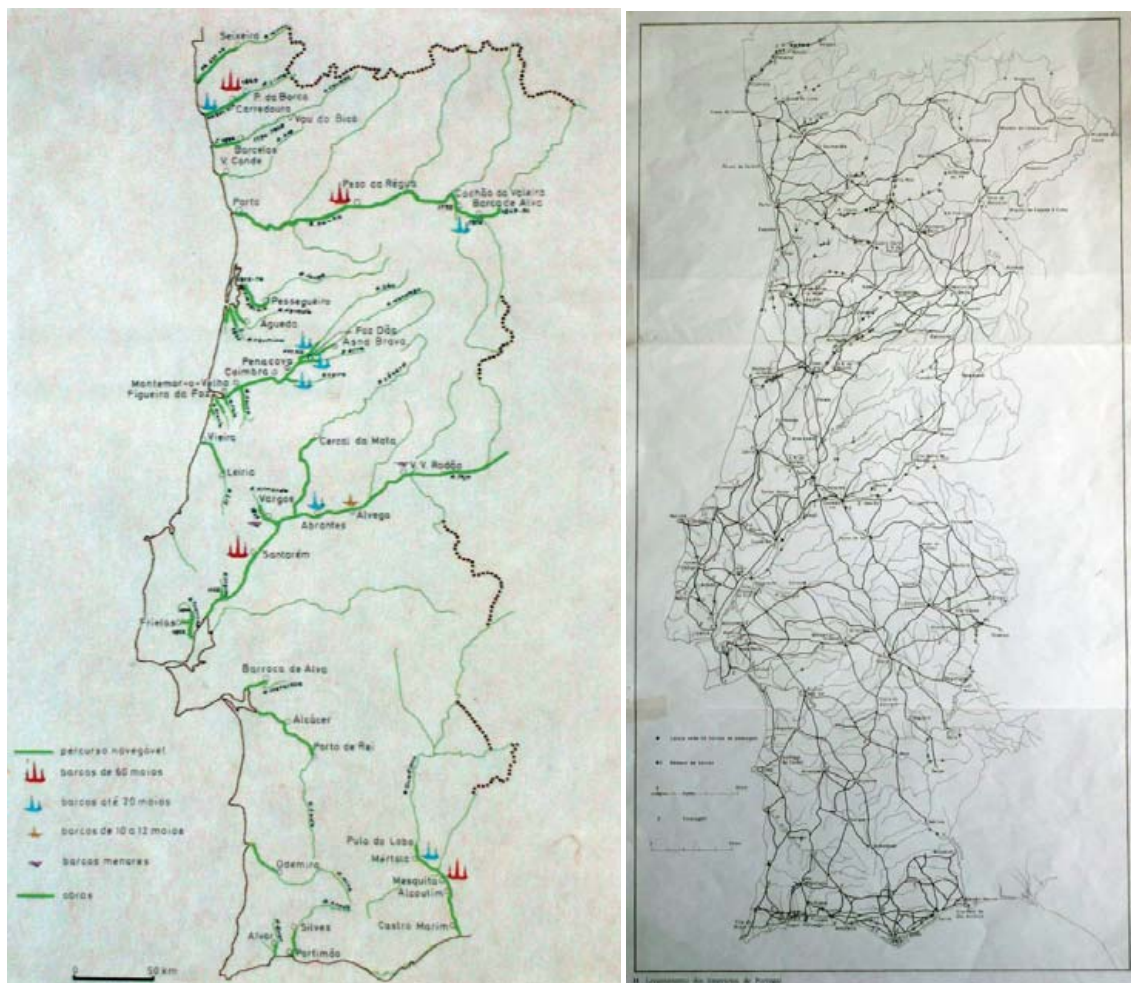


Fig. 1, MATOS, Artur Teodoro de, “Navegabilidade dos rios (1750-1850)”; II – “Levantamento dos itinerários de Portugal”, in *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980, vols. 1 e 2.

À total ilegibilidade e inoperância do mapa dos itinerários, junta-se a leitura estática da rede de estradas e caminhos, feita a partir do *Roteiro Terrestre* de João Baptista de Castro. O mapa dá uma imagem não datável de uma realidade que evoluiu entre 1750 e 1850. Na verdade, grande parte dos itinerários manteve-se mas estes foram sendo reparados e melhorados, a partir do final de setecentos, corrigindo os traçados, elevando e alargando as vias, incorporando guias e fossos laterais, modernizando os pavimentos e, principalmente, construindo pontes no atravessamento dos rios. O grande eixo Norte-Sul, Lisboa-Porto, espinha dorsal da rede de vias terrestres desde o início da nacionalidade, foi alterado na década de noventa do século XVIII, deixando de percorrer as serras de Aire e Candeeiros pelo lado oriental e passando a percorrer as mesmas pelo lado ocidental. No emaranhado de vias do mapa dos itinerários, esta alteração da principal rota nacional não tem qualquer leitura,

quando, na realidade, se tratou de uma mudança estruturante com reflexos nas comunicações, possibilitando a reordenação da rede de correios. Paralela à linha da costa, a nova estrada criou por si só uma lógica nova na rede de vias nacionais ao reforçar a litoralização crescente da ocupação do território.

Este mapa tem sido utilizado para fazer leituras sobre a organização do território no Antigo Regime. Por exemplo, António Manuel Hespanha, a partir deste mapa, por comparação com um projecto de rede viária de 1843, vê “o policentrismo da rede viária até à instituição duma política centralizadora em 1843”. O autor equipara materiais totalmente distintos – faz a comparação entre um mapa de levantamento, interpretativo de uma realidade muito anterior, e um mapa de projecto. O exercício comparativo era possível e legítimo entre o plano de 1843 e o plano para uma rede de estradas, de Miguel Pereira Pinto Teixeira, de 1781 (Fig. 208), importante documento publicado por Artur Teodoro de Matos. Nesta correspondência fica clara a presença de dois centros – Lisboa e Porto – com uma via a ligá-los entre si, donde irradiam duas redes radiocêntricas, uma de malha mais ampla, a de Lisboa, e outra de menor amplitude, a do Porto. Na verdade, não só a instituição de uma política centralizadora começou muito antes, como a rede viária portuguesa não tinha características policêntricas e, sim, radiocêntricas. As cidades de Lisboa e do Porto constituíam as forças centrípetas que estruturavam, e continuam a estruturar, a rede de vias primárias do território continental, a que se sucediam redes secundárias, formadas pelas cidades e vilas mais pequenas, numa sucessão hierárquica, até às pequenas freguesias e paróquias. Este modelo de organização, de sucessivas malhas com escalas diferenciadas, já estava consolidado no início do século XVI, sendo difícil de compreender, como sugere António Manuel Hespanha, que Portugal estivesse “recortado por uma mancha territorial particularizante e indisponível”¹¹.

Artur Teodoro de Matos defende a tese de que as iniciativas empreendidas para as infra-estruturas viárias e portuárias no final do século XVIII não passam de um conjunto de “acções sem continuidade, quase ocasionais” e que apenas “com o governo de Costa Cabral (1842-1846), se assiste a uma política de fomento das vias de comunicação”¹². Tese, cuja fundamentação assenta em alguns equívocos e na incompreensão do significado da informação que reuniu.

Na conclusão do seu trabalho ressaltam os riscos da fragmentação da informação e da lacuna na analogia de obras ou projectos concebidos numa mesma altura, para além do desconhecimento de muitos dos projectos e obras realizadas nesta época. Para o período do final de setecentos e princípios de oitocentos, Artur Teodoro de Matos apenas refere, na

¹¹ HESPANHA, António Manuel, *As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII*, Coimbra, Livraria Almedina, 1994, pp. 110-111.

¹² Ver MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980, pp. 30.

conclusão, a estrada Lisboa-Coimbra e o melhoramento da navegação dos rios Lima, Mondego e Cávado e seus estuários, desvalorizando as estradas do Alto Douro. Esquece a obra da barra do Douro, que analisou no trabalho, e ignora a estrada marginal da foz do Douro até ao Porto, obras referidas por Manuel Jacinto Nogueira da Gama (1800), Jácome Ratton (1813), visconde de Balsemão (1815), José Bonifácio de Andrade e Silva (1817) e António Feliciano de Castilho (1818). Ignora a nova estrada de Guimarães ao Porto e a renovação das estradas de Braga e de Penafiel, em direcção ao Porto e a nova estrada da Régua a Amarante. Esquece a importantíssima obra de abertura da barra de Aveiro, obra realizada em seis anos de trabalhos continuados referindo-a, no entanto, no seu estudo. Ignora as obras de estradas e pontes no Algarve e a renovação da estrada de Elvas a Lisboa. Ignora as inúmeras pontes em pedra e em madeira que se construíram nesta época, tema que não aborda. Ignora, por fim, a ponte das Barcas, no Porto, obra essencial para a consolidação de uma rede de vias nacional.

Concluindo: o autor não identifica a ideia de rede que esteve subjacente ao conjunto de intervenções, cuja base é estruturada pela estrada Lisboa-Porto e pelos quatro rios navegáveis que com esta se cruzam – Tejo, Mondego, Vouga e Douro. O eixo Norte-Sul prolongava-se para Braga, Ponte de Lima e Valença, cruzando os rios Cávado, Lima e Minho em pontos navegáveis, com a excepção do Cávado, cuja navegabilidade se procurava estender até esta via.

Jácome Ratton, em 1813, nas suas *Recordações*, faz um balanço crítico mais vasto e atento das obras públicas empreendidas nesta época do que faz Artur Teodoro de Matos, em 1980, após uma aprofundada investigação¹³. A grande diferença é que Jácome Ratton viveu este tempo e, como deputado da Junta do Comércio, tinha um conhecimento privilegiado do que se estava a tentar realizar. O trabalho de Artur Teodoro de Matos, pelas fontes que fornece, é muito importante, muito embora estas fontes ficassem por analisar e por se relacionar entre si. As suas conclusões assentam sobre as interpretações historiográficas, das quais não se liberta totalmente, e não sobre a formulação de um pensamento que advém do estudo das fontes primárias que coligiu; um problema que não é exclusivo deste autor¹⁴.

¹³ Ver RATTON, Jacome, *Recordações de Jacome Ratton, sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de Maio de 1747 a Setembro de 1810*, 1813, Lisboa, fac-símile da 1.ª edição, Fenda Edições, 1992.

¹⁴ Ver, a propósito do trabalho de José Esteves Pereira sobre António Ribeiro dos Santos, SILBERT, Albert, "Révolution française et tradition nationale: le cas portugais", *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Instituto de História Económica e Social, 1987, tomo 23, pp. 31-52.

Materiais e métodos

Este trabalho tem, como base de estudo, os documentos produzidos em torno dos projectos para as obras públicas realizados entre 1789 e 1809. Na sua maioria, são documentos manuscritos, em desenho ou em texto; são constituídos por desenhos e memórias dos projectos, pela legislação régia que incide sobre estas iniciativas e que é composta por avisos, provisões, cartas, decretos e alvarás régios. Acrescentam-se, embora sejam escassos, relatórios e correspondência de engenheiros militares e de magistrados territoriais e requerimentos das populações ou das câmaras dirigidos ao poder central.

Do conjunto alargado da documentação recolhida, os desenhos de projecto são a primeira fonte de informação e constituíram o motor da investigação. Trabalha-se com este material, na convicção da importância do desenho como síntese da forma espacial e dos conceitos que presidem a uma intervenção de transformação do território ou do espaço urbano. Os desenhos, em geral, contêm o levantamento topográfico, hidrográfico ou urbano do território de intervenção, com vista ao conhecimento, ou reconhecimento, do lugar. Contêm ainda a proposta de intervenção, onde estão representadas as intenções espaciais e formais. Através das memórias que acompanham os projectos, nas quais se descrevem e justificam as medidas preconizadas, é possível compreender a ideia proposta e os conceitos que lhes são inerentes. A legislação constitui uma fonte essencial porque, através dela, é possível perceber o território e programa de intervenção e o modelo de administração e de financiamento, assim como conhecer o processo decisório ao longo do tempo.

A recolha de documentação teve como propósito remontar o programa de obras públicas empreendido nesta época, com o objectivo de clarificar a estrutura, a sequência e o ritmo próprios para daí se partir para a problematização e formulação dos conceitos e ideias fundamentais. Tratou-se de um trabalho moroso de recolha, transcrição e interpretação de informação maioritariamente manuscrita, mas essencial para se poder compreender os conteúdos e o processo intrínsecos aos diferentes trabalhos públicos.

Várias dificuldades se apresentaram nesta tarefa: o abundante volume e heterogeneidade das fontes; a enorme dispersão da documentação entre múltiplos arquivos nacionais e municipais, assim como estrangeiros, em particular no Brasil; o desaparecimento de documentação relativa a inúmeros projectos e obras; e a escassez do material de registo burocrático produzido pelas entidades administrativas e inspectoras das obras. Para além de dispersos e escassos, os processos relativos às obras ou desapareceram ou surgem muito incompletos. São raros os dados quantitativos respeitantes aos orçamentos das obras, aos investimentos realizados ou ao número de trabalhadores envolvidos nas obras. Em alguns casos foi possível reunir os desenhos de projecto e as respectivas memórias, material normalmente separado por diferentes arquivos; no entanto, em inúmeras situações, muito do material de projecto, citado nos diversos documentos oficiais, não se conseguiu encontrar. Neste aspecto

continuam a existir dificuldades na interpretação e compreensão de algumas das propostas. A recolha de legislação régia para as diversas obras públicas que permanece até hoje, em grande parte, manuscrita foi mais consistente, em comparação com a produção de projecto, embora igualmente com falhas; esta legislação régia é reveladora de um aparelho de Estado em progressiva burocratização, em que o registo de todos os procedimentos em livro era uma norma.

Tornou-se necessária a recolha de informação relativa aos técnicos e políticos que estiveram directamente relacionados com os programas e projectos de fomento. A isto se junta a recolha de dados relativos a instituições que, embora indirectamente, estiveram envolvidas neste processo; referem-se a Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, o Real Corpo de Engenheiros, a Sociedade Marítima, Militar e Geográfica e o Arquivo Militar, instituições criadas neste período, e ainda a Junta do Comércio, a Academia das Ciências de Lisboa ou as faculdades de Matemática e de Filosofia da Universidade de Coimbra.

A investigação foi, assim, fundamentalmente suportada por documentos que testemunham a produção projectual e legislativa ocorrida na época em estudo, cruzada com a reflexão dos intervenientes.

O trabalho de inventariação e tratamento das fontes ajudou a esclarecer aspectos decisivos, nomeadamente na constituição das equipas técnicas designadas para a concepção dos projectos e direcção das obras e das estruturas administrativas e jurídicas, criadas para o efeito. A associação dos diversos tipos de informação permitiu, na maioria das intervenções, clarificar as fases de estudo e aprovação dos projectos, a sua execução e o processo de obra, as dificuldades técnicas ou financeiras encontradas, assim como as alterações realizadas ao longo do tempo. Com esta informação foi encontrada a autoria e datação de muitos documentos, nomeadamente de cartografia manuscrita, tornando possível uma leitura mais rigorosa das fontes disponíveis.

Apesar da informação recolhida e seleccionada apresentar desequilíbrios que variam, no seu tipo e qualidade, de projecto para projecto, foi possível seleccionar e hierarquizar um conjunto de projectos e obras que são objecto de estudo e que constituem a base do que se designa, neste trabalho, como *Programa de Obras Públicas*.

As fontes revelam uma intensa e rica produção de pensamento, quer por parte dos políticos, quer por parte dos técnicos envolvidos nos trabalhos, donde sobressai o espírito de planeamento. Revelam também que o pensamento, plasmado na actividade de planeamento e de projecto, foi em muitos casos posto em prática e continuado com tenacidade e com o objectivo da sua plena efectivação.

Em simultâneo, foram analisadas fontes bibliográficas específicas e estudos monográficos sobre o tema ou sobre os lugares de intervenção. Estas fontes constituíram contributos importantes ao abrirem caminho na divulgação de material inédito; no entanto e

com poucas excepções, estes trabalhos raramente analisam de forma sistematizada os projectos e obras.

Foi muito útil a recolha de artigos em periódicos, principalmente da primeira metade do século XIX, quando, logo após as invasões francesas, se debateram as prioridades do papel do Estado e onde transparecem diferentes leituras dos trabalhos públicos realizados anteriormente. Foi igualmente útil a recolha de informação da segunda metade do século XX, quando muitos autores começaram a transcrever e a editar manuscritos dos finais do século XVIII e princípios do século XIX permitindo, assim, completar falhas na documentação já reunida e alargar o campo de análise.

Recolheu-se bibliografia, livros e artigos em periódicos de âmbito regional ou local; apesar da diversidade das abordagens, foram um contributo importante para confrontar as diversas escalas de leitura do território, nacional, regional e local, e para tentar esclarecer o grau de realização ou de fracasso das transformações pensadas, procurando identificar o seu impacto e suas consequências.

Uma fonte de informação importante para o trabalho foi o trabalho de Adolfo Loureiro sobre *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes* (1904-1910). Engenheiro hidráulico e historiador, Adolfo Loureiro, nesta extensa obra, para além do estudo histórico, geográfico e comercial dos portos portugueses, fez uma compilação dos projectos portuários conhecidos até então; trabalho muito útil, uma vez que cruza Técnica, Geografia e História. No entanto, o seu livro coloca dois problemas: um, de natureza programática, reside na exclusiva leitura técnica do funcionamento das barras e dos portos, não fornecendo elementos sobre o conteúdo formal das propostas, sua organização espacial ou sobre o desenho das margens e seus reflexos no espaço urbano; o outro, de âmbito metodológico e decorrente do anterior, a informação cartográfica é reduzida a um campo disciplinar específico – o da hidráulica – ao não apresentar os desenhos de projecto dos diferentes autores e ao optar por redesenhar as soluções, circunscrevendo os problemas às barras dos rios e às instalações portuárias, de modo esquemático e para divulgação em livro.

Nos campos disciplinares da Geografia e da História, foi consultada bibliografia geral, necessária à contextualização espacial e temporal dos diversos projectos de infra-estruturas viárias, indispensável à compreensão global da organização do território continental e à interpretação da geografia de circulação neste período. Nestes campos, o trabalho sobre a *Geografia de Portugal*, de Orlando Ribeiro, Hermann Lautensach e Suzanne Daveau, e o trabalho sobre o *Antigo Regime*, coordenado por António Manuel Hespanha, constituíram importantes fontes de consulta.

Foram recolhidos textos teóricos sobre obras públicas no período do Iluminismo, no espaço europeu, informação fundamental que permite compreender a evolução do desenho e das técnicas e conhecer o debate político e técnico, onde prevalece a prioridade dada às vias

terrestres e a secundarização das vias de água. Numa altura em que os principais modelos e métodos utilizados na Europa, vinham de França e da Grã-Bretanha, influência a que Portugal não foi indiferente, esta informação possibilitou comparar experiências que revelaram o conhecimento das práticas internacionais e a actualização dos métodos de projecto e das técnicas de construção utilizados pelos quadros técnicos portugueses.

Para a organização da informação recolhida, foram adoptados dois critérios: o da organização espacial dos projectos e obras, de acordo com a posição no território; e o da montagem cronológica, projecto a projecto e do conjunto de projectos e ordens régias. Pelo preenchimento de vazios na documentação e através do cruzamento das fontes, foram esclarecidas muitas dúvidas e foi iniciado o exercício de compreensão do processo de intervenção no território.

Foi destacada, numa primeira fase, a análise territorial, na procura de compreender os programas que se estavam a privilegiar, entre vias terrestres, fluviais e marítimas, e as relações espaciais entre as diversas intervenções, assim como para se encontrar a estrutura da rede de vias que poderia emanar desta associação. Com esta análise espacial foi possível uma aproximação às transformações do território que se procuravam implementar. Avançou-se, numa segunda fase, para a análise temporal, seguindo o encadeamento lógico da evolução das propostas e da sua execução, no propósito de interpretar a hierarquia espacial que foi sendo estabelecida e o avanço e retrocesso dos trabalhos. Desta análise sequencial, foi possível captar os momentos mais dinâmicos e os períodos de crise e perceber as razões destas mudanças, cujo contexto interno e externo ajudou a esclarecer.

Com esta leitura espacial e temporal, houve o objectivo de encontrar um método que permitisse estabelecer um permanente cruzamento entre as múltiplas fontes, evitando isolar conteúdos ou fragmentá-los por temas. Associada a esta dupla leitura, houve o propósito de relacionar as intenções e opções dos principais agentes, políticos e técnicos, não desvinculando o campo do pensamento do campo da acção. Esta intenção implicou a recolha de informação não apenas relativa aos projectos mas também ao processo de obra. Procurou-se, assim, ter um conhecimento sistematizado das intervenções estruturantes de modo a obter-se uma compreensão do programa de obras públicas e da configuração da rede de vias de circulação, enquanto sistema espacial determinante da organização do território.

O programa de obras públicas foi interpretado a partir da leitura dos desenhos de projecto realizados. A análise individual de cada projecto teve como suporte o conjunto de materiais reunidos, a que foi associada a informação proporcionada por estudos monográficos dos campos disciplinares da técnica, da história económica e social e da geografia física e humana. Enquanto método, foi utilizado, nesta análise, o cruzamento das propostas em desenho com a cartografia em diferentes escalas, desde a escala territorial à escala urbana, privilegiando os mapas da época.

Os materiais originais foram seguidos de perto, tirando partido da abundância de fontes, muitas delas preciosas. Algumas das fontes utilizadas, para além de documentos são verdadeiros monumentos¹⁵.

Os materiais recolhidos são discriminados em Referências Bibliográficas. A informação recolhida foi dividida em: Arquivos; Fontes Manuscritas; Fontes Impressas; Compilações de Legislação Portuguesa; Bibliografia; e Periódicos. Parte dos documentos recolhidos nos arquivos foram reunidos em Fontes Manuscritas, fazendo-se referência ao Arquivo e à cota de localização de cada documento; correspondem a memórias de projectos e a textos que constituíram documentação essencial do trabalho, permitindo a compilação de trabalhos por autor. As Fontes Impressas correspondem às publicações da época (com um campo cronológico mais alargado), documentação igualmente essencial para o trabalho. Associou-se a este campo, memórias e textos transcritos e publicados posteriormente por outros autores; por constituírem documentação fundamental do trabalho, privilegiou-se a autoria e o documento original, permitindo este tipo de organização associar, igualmente, os trabalhos por autores, tal como em Fontes Manuscritas, encontrando-se os trabalhos originais em Bibliografia. Todas as partes da referenciação bibliográfica foram separadas por vírgulas (autor, título, local, editor, ano e página) pela simplicidade e pela necessidade de uniformizar critérios, perante a diversidade do tipo de documentos utilizados nesta dissertação. Para estabelecer uma diferenciação entre documentos manuscritos e documentos impressos, os nomes dos autores surgem por extenso em todos os documentos manuscritos (desenho ou texto) e, nos documentos impressos (desenho, gravura, fotografia ou texto), surgem com o apelido em primeiro lugar.

¹⁵ Ver, como exemplos, Guilherme Stephens, [Memória sobre o porto de São Martinho], 29 de Novembro de 1794, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11; António Pires da Silva Pontes Leme, *A Sua Alteza Real O Príncipe Do Brazil D. João Nosso Senhor Dedica a Carta Geográfica de Projecção Espherica da Nova Lusitânia ou América Portuguesa, e Estado do Brazil (...) desenhado no Gabinete do Jardim Botânico de Sua Magestade pelos Desenhadores José Joaquim Freire e Manuel Tavares da Fonseca*, 1797, Arquivo OAUC, 1163 (Fig. 220); Luís Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, Conrado Henrique Niemeyer, Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante, *Mappa topographico levantado em MDCCXCI (...) para servir de delineamento da estrada desde a Serra de Rio-Maior athe Leiria (...)*, Quartel de Condexa, 16 de Agosto de 1793, Arquivo IGP, CA-436 (Fig. 244).

Parte 1 Da paz para a guerra

Cap. 1 A acção governativa e a implementação do programa de obras públicas

1.1 Um programa permanente, 1789-1804

Ciclo 1, 1789-1792

De fase preparatória e experimental à afirmação de uma política de obras públicas. A definição de uma rede de vias



Fig. 2. [Giuseppe Troni?], *Rainha D. Maria I*, [posterior a 1789?], óleo sobre tela, Museu Imperial de Petrópolis (retrato muito semelhante ao do Museu de Évora, sendo a principal diferença a substituição da *Acta das Cortes de Lamego* pelo *Mapa de Portugal*).

“Vejo com summo prazer o que tu m’escrives sobre os imensos benefícios com que a nossa Augusta Soberana procura aumentar cada dia mais a felicidade dos seus povos, e os trabalhos sobre o Douro, Tua, e barras de Porto e Aveiro, assim como a empreza das estradas me dão particular consolação”.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Turim, 1792¹⁶.

A 15 de Dezembro de 1788, a rainha D. Maria I (1734-1816) formou um novo governo¹⁷. Deste governo faziam parte dois dos ministros do seu primeiro governo: o visconde de Vila Nova de Cerveira, D. Tomás Xavier de Lima (futuro marquês de Ponte de Lima, 1727-1800), que transitava da secretaria de Estado dos Negócios do Reino para uma nova secretaria de Estado, a da Fazenda, acumulando com o cargo de ministro assistente ao Despacho; e Martinho de Melo e Castro (1716-1795) que se manteve à frente da secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos. A estes dois ministros, juntavam-se dois novos membros: José de Seabra da Silva (1732-1813), nomeado para a secretaria de Estado do Reino, repartição que conhecia bem do tempo em que foi ministro-adjunto do marquês de Pombal (Junho de 1771 a Janeiro de 1774); e Luís Pinto de Sousa, futuro visconde de Balsemão (1735-1804), designado para a secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra¹⁸. Foi um governo longo que só veio a ser integralmente remodelado pelo príncipe regente D. João, a 6 de Janeiro de 1801, após a morte do marquês de Ponte de Lima e pouco tempo antes de Espanha declarar a guerra a Portugal. Sofreu, entretanto, algumas alterações: pela morte de Martinho de Melo e Castro (1795-03), Luís Pinto de Sousa ocupou interinamente a pasta da Marinha, até à nomeação de D. Rodrigo de Sousa Coutinho (1755-1812), em Setembro de 1796; e, em Agosto de 1799, na sequência da demissão de José de Seabra da Silva, o marquês de Ponte de Lima regressou interinamente à pasta do Reino.

¹⁶ Carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para seu irmão D. José António de Meneses (Principal Sousa, 1757-1817), Turim, 25 de Janeiro de 1792, in SILVA, Andrée Mansuy-Diniz, *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares: 1755-1812*, Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian, Fundação Calouste Gulbenkian 2002, vol. 1, pp. 596.

¹⁷ Sobre a constituição do segundo governo da rainha D. Maria I, ver *Infra*, Anexo 1, “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

¹⁸ Muitos historiadores, entre os quais Latino Coelho, dizem que o embaixador Luís Pinto de Sousa quando deixou a embaixada em Londres e regressou a Portugal, a 22 de Setembro de 1788, vinha em gozo de licença sendo apanhado de surpresa na capital pela urgente remodelação ministerial, tendo sido lembrado para ocupar interinamente a pasta. Luís Pinto de Sousa deixou a embaixada de vez e não para tirar férias. Não foi apanhado nem lembrado mas antes regressou a Portugal plenamente instruído para o que vinha. E não foi nomeado interinamente mas para o pleno exercício do cargo, tal como os outros membros do governo, nomeados no mesmo dia. Sobre a actividade de Luís Pinto de Sousa Coutinho na embaixada em Londres, ver cópia da sua correspondência: *Copiador da sua correspondência com os Ministros d'Estado de Portugal, em quanto esteve Embaixador em Londres, isto é, desde a sua nomeação em 28 de Janeiro de 1774 e a sua primeira carta de 5 de Junho de 1774 até à sua ultima carta de 3 de Setembro de 1788 quando se despediu de volta*, s.d., Arquivo BPMP, Ms. 87.

O processo e as razões da formação deste governo remontam a 1786. Nesse ano, morreu D. Pedro III (1717-1786); a rainha decidiu de deixar de assinar o despacho régio, decisão que não alterou significativamente o seu acompanhamento dos assuntos de Estado mas que preludeu o seu progressivo afastamento do poder. Nesse mesmo ano, morreu Aires de Sá e Melo (1715-1786), ministro dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, e, na altura, aventou-se o nome de Luís Pinto de Sousa, conceituado embaixador de Portugal em Londres desde 1774. Tal não viria a acontecer e a secretaria de Estado acabaria por ser repartida interinamente entre o visconde de Vila Nova de Cerveira, com a pasta da Guerra, e Martinho de Melo e Castro, com a pasta dos Negócios Estrangeiros. O visconde de Vila Nova de Cerveira passou a acumular várias repartições do Estado, exercendo interinamente, desde 1783, devido à saúde debilitada do marquês de Angeja, D. Pedro José de Noronha (1716-1788), as funções de ministro assistente ao Despacho, de presidente do Erário Régio e da Junta do Comércio. Esta acumulação das várias repartições do governo em apenas dois ministros criou uma situação de acentuada paralisia no governo que já se sentia desde 1783. Em Agosto de 1787, a rainha procedeu a uma alteração desta situação, cuja razão principal foi a incapacidade do ministro Vila Nova de Cerveira em dar resposta às inúmeras funções que tinha acumulado. Reforçou o governo com dois novos ministros assistentes ao Despacho: o seu filho e herdeiro, o príncipe do Brasil, D. José (1761-1788), e D. Frei Inácio de São Caetano (1719-1788), arcebispo de Tessalónica, confessor da rainha e um homem extremamente activo, desde os tempos de colaborador do marquês de Pombal¹⁹. O que comandava esta alteração da estrutura governativa, a primeira que a rainha realizava depois de subir ao poder em 1777, não era apenas a pouca capacidade de resposta do governo mas principalmente a vontade manifestada em se afastar do poder e de o transferir para seu filho, começando por colocá-lo directamente no centro da governação²⁰.

Este ciclo político será muito breve pois, em 1788, morre o príncipe herdeiro (1788-09-11) e D. Frei Inácio de São Caetano (1788-11-29), assim como o marquês de Angeja (1788-03-11). Apesar de corresponder a um curto período, vão ser dois anos particularmente activos, dando oportunidade a um novo impulso do governo. O príncipe D. José estava empenhado nas políticas de fomento do território, em particular, no desenvolvimento do sector industrial e, muito provavelmente, também nas obras públicas, nomeadamente as hidráulicas. Frei Inácio de São Caetano preocupou-se com a máquina administrativa do Estado, procurando dar ordem e pôr em dia os assuntos do Estado, na sua maioria desordenados e muito atrasados. Vai promover uma abertura política, tendo-se dado o regresso

¹⁹ Sobre a constituição do primeiro governo da rainha D. Maria I e sua remodelação provisória em 1787, ver *Infra*, Anexo 1, “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

²⁰ Sobre a presença do príncipe do Brasil no governo e sobre o processo de previsível retirada da rainha e abdicação em seu filho, ver FERRO, João Pedro, “III – Projectos políticos”, in *Um Príncipe Iluminado Português: D. José (1761-1788)*, Lisboa, Lúçifer, 1989, pp. 69-89.

de alguns exilados, entre os quais Félix de Avelar Brotero (1744-1828) e Estêvão Dias Cabral (1734-1811)²¹. Vai ser Frei Inácio de São Caetano a liderar a tarefa de formação do novo governo, para a qual colaboraram, entre outros, D. Vicente de Sousa Coutinho (1726-1792), embaixador de Portugal em Paris, e D. Diogo de Noronha (futuro conde de Vila Verde, 1747-1806), embaixador de Portugal em Madrid, sendo referidos, nessa altura, os nomes de José de Seabra da Silva e de Luís Pinto de Sousa.

O clima de abertura reflectiu-se nas instituições, em particular na Academia das Ciências. Foi em 1788 que a Academia determinou a publicação anual das *Efemérides Náuticas*, nomeando uma comissão composta pelos sócios Custódio Gomes de Vilas Boas, Francisco António Ciera e Francisco de Borja Garção Stockler (1759-1829), tendo o primeiro volume saído do prelo no mesmo ano, com as tábuas calculadas para o ano de 1789²². Foi também nesse ano que a Academia decidiu iniciar a publicação das *Memórias Económicas*, um trabalho a que se dedicaria José Correia da Serra, o novo secretário da Academia das Ciências. Nessa mesma altura, alguns membros da Academia das Ciências debateram a necessidade de se elaborar um mapa de Portugal que ultrapassasse a falta de rigor da cartografia existente.

Uma das mais importantes reformas desta época e que, em certo sentido, caracteriza e encerra este ciclo político, foi a da Junta do Comércio (1788-06-05), transformada em Tribunal Régio e cuja designação foi significativamente alterada para *Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas, e Navegação destes Reinos, e seus Domínios*, incorporando a administração da Fábrica da Seda, das Obras das Águas Livres, e da Fábrica das Cartas de Jogar. Com esta reforma, Jácome Ratton (1736-1820) e Domingos Vandelli (1735-1816) entraram para deputados da Junta do Comércio, escolhidos pelos seus conhecimentos da realidade económica do País e dos progressos científicos e técnicos e, em particular, pelos seus conhecimentos em assuntos de hidráulica. Na mesma altura e com directa relação com esta reforma, associada a uma intenção de progressiva liberalização da economia, são privatizadas as fábricas de lanifícios da Covilhã e do Fundão, ficando com o exclusivo do fornecimento, por doze anos, dos fardamentos para o exército²³.

²¹ Francisco Manuel do Nascimento (1734-1819), o poeta e tradutor Filinto Elísio, exilado em Paris, estava a tratar do seu regresso quando morreu Frei Inácio de São Caetano. D. Vicente de Sousa Coutinho intercedeu junto de Luís Pinto de Sousa para facilitar este regresso que Francisco Manuel do Nascimento receava de novo; ver D. Vicente de Sousa Coutinho para Luís Pinto de Souza Coutinho, Paris, 16 de Maio de 1790, Arquivo ANTT, MNE, Cx. 575 (1790-1791).

²² Ver MOURÃO, Ronaldo Rogério de Freitas, “Os Observatórios e as Efemérides Astronômicas em Portugal no século XVIII”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa Nacional, Julho-Setembro 2002, vol. 416, pp. 205-229; FIGUEIREDO, Fernando B., *José Monteiro da Rocha e a actividade científica da ‘Faculdade de Mathematica’ e do ‘Real Observatório da Universidade de Coimbra’: 1772-1820*, Coimbra, tese de doutoramento, policopiado, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2011.

²³ Alvará de 3 de Junho de 1788, in RIBEIRO, João Pedro, *Índice Chronologico Remissivo da Legislação Portuguesa*

É possível que o príncipe D. José e frei Inácio de São Caetano estivessem empenhados em promover o melhoramento das vias de circulação e de infra-estruturas ligadas aos transportes; será neste ciclo que se dará início à obra da estrada do Carregado a Rio Maior, ponto de partida de um novo eixo Norte-Sul, de ligação de Lisboa ao Porto²⁴. Começada em 1787, sob a administração do conde de Valadares (1742-1792), inspector-geral das Estradas Reais e Obras Públicas do Ribatejo²⁵, e sob a direcção do engenheiro militar Manuel de Sousa Ramos (1749-1832), a nova via correspondia à aplicação prática do plano de Miguel Pereira Pinto Teixeira; um plano pioneiro para uma rede de estradas para Portugal, datado de 1781²⁶. A via desviava-se do rio Tejo no Carregado e surgia como alternativa à antiquíssima rota pela Golegã e Tomar, a chamada estrada de Ansião, de origem romana. Para financiar a obra, recorreram aos *sobejos das sisas* das povoações próximas, uma decisão pontual que será, mais tarde, transformada numa opção política geral, com José de Seabra da Silva. Será, ainda, neste ciclo e por iniciativa de Martinho de Melo e Castro, que se dará início à construção de uma doca-seca, na Ribeira das Naus, junto às instalações do Arsenal da Marinha, ao Terreiro do Paço. Começada a construir em Junho de 1788, sob a direcção de Bartolomeu da Costa, era uma infra-estrutura de grande importância para a construção e reparação de navios até grande calado, inexistente em Portugal.

Este breve ciclo político vai ficar marcado pelo ano negro de 1788 onde, a par com o desaparecimento de figuras muito próximas da rainha D. Maria I, sucedem catástrofes naturais. O Inverno de 1787 foi extremamente rigoroso, com chuvas contínuas e intensas que se prolongaram até Março do ano seguinte. As cheias aconteceram por todo o País, tendo os casos mais graves acontecido com as inundações provocadas pelos rios Minho, Tâmega, Douro, Vouga, Mondego, Alcoa e Tejo, segundo notícias divulgadas pela *Gazeta de Lisboa*. No mês de Dezembro, o rio Tâmega alagou a veiga de Chaves e o rio Douro inundou por três vezes a zona ribeirinha. Contudo, as maiores enchentes acontecerem na última semana do mês de Fevereiro de 1788, registando-se das maiores cheias de sempre no Mondego e no Douro. O

Posterior à Publicação do Código Filippino com hum Appendice, Lisboa, 2ª Impressão, Typografia da Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1806, pp. 160; ver FERRO, João Pedro, *Um Príncipe Iluminado Português: D. José (1761-1788)*, Lisboa, Lúçifer, 1989, pp. 76-77.

²⁴ Ver *Infra*, 4.5, “A confirmação de uma política de obras públicas para o território continental”.

²⁵ D. José Luís de Meneses foi governador e capitão general de Minas Gerais entre 1768 e 1773. Membro da Junta dos Três Estados desde os tempos do marquês de Pombal, em Fevereiro de 1779 foi nomeado inspector-geral do Terreiro Publico, ao mesmo tempo que foi criado o novo Regimento do Terreiro. A 1 de Junho de 1782, foi nomeado inspector-geral das Obras da Tapada e Valas do Ribatejo e encarregado das obras dos campos, lezírias e estradas do Ribatejo. É o único político referido por José Bonifácio de Andrade e Silva no seu Elogio da rainha D. Maria I. Figura maior do período pombalino e mariano, encontra-se por estudar; ver PATO, António Vaz, “A primeira sinalização rodoviária moderna em Portugal: os Marcos do Conde de Valadares (1788). Um património a preservar”, in *1.º Encontro de Estradas e Arqueologia: actas*, Lisboa, Junta Autónoma de Estradas, Direcção de Serviços de Projectos, 1999, pp. 63-76.

²⁶ Ver *Infra*, 2.3, “Os planos precedentes para infra-estruturar o País”.

rasto de destruição causado por este Inverno foi imenso, com a devastação das zonas agrícolas aluvionares, próximas da foz dos rios, com a inundação de muitos aglomerados urbanos durante vários dias consecutivos e com a destruição integral ou parcial de várias pontes²⁷. Em “Setembro, mês fátal de 1788”²⁸, morreu com varíola o herdeiro do trono, o príncipe D. José. Na corte de Espanha, em Novembro, sucedem as mortes, pela mesma epidemia, da infanta D. Mariana Vitória (1768-1788), sua irmã, do seu filho recém-nascido, do seu marido, o infante D. Gabriel António de Bourbon e Saxe (1752-1788), filho de Carlos III (1716-1788), rei da Espanha, e, por fim, em Dezembro, a morte do próprio D. Carlos III²⁹. No mesmo mês de Novembro, morreu também D. Frei Inácio de São Caetano, braço direito da rainha e seu confessor.

O governo estava de novo reduzido a dois membros. A rainha, neste processo doloroso, onde apenas sobreviveu D. João, dos seus seis filhos, alheava-se progressivamente, embora, fruto das circunstâncias, não pudesse abandonar totalmente os assuntos públicos, tal como pretendia. E o novo governo, que vinha a ser planeado com tempo, por D. Frei Inácio de São Caetano, teve de ser decidido de repente.

Os dois novos ministros, José de Seabra da Silva e Luís Pinto de Sousa, eram amigos de longa data. Tinham convivido em Lisboa, num dos períodos de maior actividade reformadora do governo do marquês de Pombal, entre 1772 e 1774. Luís Pinto de Sousa acompanhou de perto estas reformas, entre as quais a da reforma da Universidade, e esteve ao lado do amigo e “jovem” ministro até ao fim da sua actividade política com Pombal. Foi a Luís Pinto de Sousa que José de Seabra da Silva entregou a chave do seu gabinete ministerial, aquando do seu desterro que o levaria até ao forte de São João da Foz do Douro, de lá para o forte da ilha das Cobras, na baía de Guanabara, no Brasil, e daí para o forte das Pedras Negras, em Pungo-Andongo, no interior de Angola. Depois de Seabra da Silva deixar Lisboa para seguir o caminho da deportação, Luís Pinto de Sousa embarcou com a sua família para Londres, para iniciar a sua carreira de embaixador³⁰.

²⁷ Os dias de maior temporal e de cheias torrenciais decorreram a 22, 23, 24 e 25 de Fevereiro de 1788; ver *Gazeta de Lisboa*, n.º 9, 27 de Fevereiro de 1788; n.º 10, 4 de Março de 1788; suplemento, n.º 10, 7 de Março de 1788; n.º 11, 11 de Março de 1788; suplemento, n.º 12, 21 de Março de 1788; n.º 14, 1 de Abril de 1788. Para uma perspectiva mais geral ver SERRÃO, Joaquim Veríssimo, “Secas, chuvas e intempéries”, in *História de Portugal. O Despotismo Iluminado (1750-1807)*, Verbo, 1982, vol. 6, pp. 406-410.

²⁸ Ver carta de Frei Manuel do Cenáculo para o 2º marquês de Pombal, 15 de Setembro de 1788, Arquivo BNP, PBA, Ms. 615, fls. 133.

²⁹ Ver RESENDE, Marquez de, *Elogio Historico de José de Seabra da Silva, antigo ministro dos Negócios do Reino*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1861, pp. 40; BORRALHO, Maria Luísa Malato, “Por acaso hum viajante...”. *A Vida e a Obra de Catarina de Lencastre, 1.ª Viscondessa de Balsemão (1749-1824)*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2008, pp. 89-90.

³⁰ Ver RATTON, Jacome, *Recordações de Jacome Ratton, sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de Maio de 1747 a Setembro de 1810*, 1813, Lisboa, fac-símile da 1.ª edição, Fenda Edições, 1992.

Juntos, estes dois novos ministros que iniciaram a sua carreira política com o marquês de Pombal, vão dar início a um conjunto de políticas de fomento territorial, dirigidas para o interior do País; estas políticas de fomento vão cruzar objectivos de natureza civil com os interesses militares. Os outros membros do governo, o visconde de Vila Nova de Cerveira, como ministro da Fazenda e presidente do Erário Régio, e Martinho de Melo e Castro, como ministro da Marinha, também virão a participar nestas políticas desenvolvimentistas, conferindo unidade e um aparente consenso às medidas tomadas.

Estas políticas tiveram início num período de paz e de prosperidade económica, fruto do aumento do sector industrial e da produção vinícola e do crescimento contínuo do comércio marítimo, ampliado pelo *exclusivo colonial*, sistema que mantinha o mercado brasileiro, de importação e exportação, fechado a todas as nações estrangeiras³¹; no caso da cidade do Porto, esta prosperidade era acrescida pelo seu produto de exportação, vindo do interior do território, o vinho do Alto Douro³². Apesar da prosperidade, impulsionada pela intervenção reformadora pombalina³³, a economia portuguesa tinha problemas estruturais. Entre estes salientam-se a dependência em relação aos produtos coloniais do Brasil, em particular do algodão para a indústria têxtil. Esta indústria, por sua vez, dependia em boa parte do mercado brasileiro para os seus produtos manufacturados de que tinha o exclusivo. Significativa era a dependência externa em bens de primeira necessidade, como o trigo, e em matérias-primas, como a madeira, o carvão e o ferro, devido ao insuficiente desenvolvimento agrícola, florestal e mineiro³⁴. O mau estado das vias de circulação era considerado na época, e com grande consenso, um dos maiores obstáculos a este desenvolvimento, ao dificultar a comunicação dos centros de produção com os núcleos urbanos consumidores e exportadores³⁵.

A tomada de consciência dos problemas que afectavam o País, já apontados nas sessões e memórias económicas da Academia das Ciências e parcialmente enfrentados pelo governo

³¹ Ver ARRUDA, José Jobson de Andrade, "O sentido da Colónia. Revisitando a crise do antigo sistema colonial no Brasil (1780-1830)", in TENGARRINHA, José (org.), *História de Portugal*, São Paulo, EDUSC, UNESP, Instituto Camões, 2000, pp. 169-187.

³² Ver FONSECA, Álvaro Baltazar Moreira da, *As demarcações marianas no Douro vinhateiro*, Porto, Instituto do Vinho do Porto, 1996 (obra póstuma); FERREIRA, J. A. Pinto, "A economia do vinho e o crescimento do Porto, nos séculos XVII ao XIX", in *O Vinho na História Portuguesa, séculos XIII-XIX*, Ciclo de Conferências, Porto, Academia Portuguesa da História, Fundação Eng. António de Almeida, 1983, pp. 241-316.

³³ Ver GODINHO, Vitorino Magalhães, *Prix et Monnaies au Portugal, 1750-1850*, Paris, Librairie Armand Colin, avant-propos de Lucien Febre, 1955, pp. 249-276.

³⁴ Sobre a situação agrícola nesta época, ver SILBERT, Albert, "Contribuição para o estudo do movimento dos preços dos cereais em Lisboa (Do meio do século XVIII ao meio do século XIX)", in *Do Portugal de antigo regime ao Portugal oitocentista*, Lisboa, Livros Horizonte, 2.ª edição, 1977, pp. 9-31; CARDOSO, José Luís, *O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII, 1780-1808*, Lisboa, Editorial Estampa, 1989; SERRÃO, José Vicente, "O quadro económico", in MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, vol. 4, pp. 67-109.

³⁵ Ver MACEDO, Jorge Borges de, *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, 1963, Lisboa, 2.ª edição, Editorial Quercó, 1982, pp. 210-231.

anterior, vai levar este governo a proceder a uma clarificação dos programas prioritários e subsidiários e à procura de métodos e meios para os pôr em prática. Os principais programas de fomento, lançados pelo novo ministério, decorreram entre 1789 e 1791; correspondeu a um intenso período de decisões políticas e de criação de condições para a sua concretização no terreno. Foi também um tempo de acção, com a colocação em prática das medidas tomadas; as reformas projectadas confluem para uma centralização das decisões no núcleo governativo e integram-se numa estratégia de racionalidade do exercício do poder associado a uma ideia de unidade política, administrativa e territorial³⁶. Sintomaticamente, estes três anos correspondem a um período de acentuado vazio régio e de grande autonomia do governo; um vazio gerado pela morte do príncipe D. José e pelo afastamento progressivo da rainha D. Maria I dos assuntos de Estado³⁷. Nesta fase, o poder estava, na prática, concentrado nos quatro membros do governo. Só em Fevereiro de 1792 e por insistência do governo, principalmente de José de Seabra da Silva, o príncipe D. João começou a exercer a soberania em nome de sua mãe, terminando esta fase de três anos de vazio régio³⁸.

Este ciclo evoluiu de uma fase de carácter preparatório e experimental para uma fase de plena afirmação programática. O carácter preparatório correspondeu à avaliação dos problemas e das condições existentes no terreno, nomeadamente do estado das infra-estruturas do País depois das cheias de 1787-1788; compreendeu a recolha de informação, em particular da legislação existente e dos impostos cobrados para as obras públicas, e o estabelecimento de contactos com técnicos e políticos e com instituições e repartições do Estado, directamente envolvidas com obras públicas³⁹. O carácter experimental resultou da natureza dos primeiros trabalhos de obras públicas empreendidos que funcionaram como projectos-piloto. A plena afirmação programática manifestou-se com o lançamento dos três programas fundamentais empreendidos por este governo: os trabalhos geodésicos para a construção de um novo mapa de Portugal, a reforma para uma nova divisão administrativa do espaço do Reino e a promulgação do alvará para as Obras Públicas do Reino, uma lei que deu azo ao lançamento de novos trabalhos, cujo carácter ultrapassava a natureza experimental das primeiras obras. Estes três programas de âmbito nacional, distintos mas intimamente relacionados entre si, visavam,

³⁶ Ver CARDIM, Pedro, “1789-1798. O neopombalismo e a primeira regência de D. João VI”, in MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, vol. 4, pp. 421-422.

³⁷ Pedro Cardim considera existir uma crise de vazio do poder régio entre 1786-1788. O vazio régio deve-se, segundo o autor, ao facto da rainha D. Maria I, na prática, abdicar de governar após a morte de seu marido, D. Pedro III. Bem pelo contrário, assiste-se nesta fase à entrada do príncipe herdeiro, D. José na estrutura governativa (1787-08-22), como ministro assistente ao despacho, um passo intercalar para a transferência de poder; o vazio régio processasse precisamente nos anos seguintes, após a morte do príncipe D. José; ver CARDIM, Pedro, “1786-1788. A crise política de vazio de poder”, in MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, vol. 4, pp. 420-421.

³⁸ Sobre a nomeação do príncipe D. João, ver PEDREIRA, Jorge; COSTA, Fernando Dores, *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*, Lisboa, Circulo de Leitores, São Paulo, Companhia das Letras, 2008, pp. 59-64.

³⁹ Ver *Infra*, 4.2, “As condições políticas e operacionais para a realização das obras públicas”.

respectivamente, o conhecimento, o ordenamento e a transformação do território. Pensados de forma unitária, estes programas de fomento não tinham precedente mariano, pombalino ou outro anterior. Pela sua complementaridade e intencionalidade marcam um tempo novo em que as políticas do Estado se concentraram no fomento do território. Todo o século XIX perseguirá estes programas políticos que têm aqui o seu ponto de partida.

O processo de análise, decisão e implementação no terreno das políticas de fomento decorreu de forma muito intensa, com pleno conhecimento da legislação existente, das capacidades e limitações financeiras e técnicas e das condições no terreno. Lançadas praticamente em simultâneo, estas políticas tinham como objectivo o desenvolvimento económico e social e estavam focadas no espaço do Reino e não propriamente no espaço do Império. O objectivo era o de aumentar a capacidade produtiva do País, tendo como orientação fundamental o crescimento da actividade agrícola, considerado o principal factor para a dinamização do mercado interno. Procurava-se, igualmente, promover o aumento da população, melhorando as condições sociais de vida e de saúde pública, através da qualificação do território e dos espaços urbanos. O papel das vias de circulação, dentro desta complementaridade de políticas de fomento, era encarado não apenas, do ponto de vista económico, enquanto dinamizador das trocas mas também como factor estruturante da organização e desenvolvimento da sociedade, acompanhando os sucessivos progressos da humanidade.

Este período, que decorre entre 1789 e 1792, corresponde a uma fase de intensa actividade de desenho e de construção com inúmeros projectos e obras públicas a decorrer em simultâneo. Todos os ministros do novo governo vão tomar iniciativas para as obras públicas, se bem que a actuação dos ministros da Fazenda e da Marinha tenha correspondido a iniciativas pontuais e não, propriamente, a uma política continuada de obras públicas. A orientação da acção do Estado para uma política activa no campo das infra-estruturas de circulação, enquanto suporte do desenvolvimento dos transportes e comunicações, foi definida por José de Seabra da Silva, em paralelo com Luís Pinto de Sousa.

Tal como na década de oitenta, a área envolvente à cidade de Lisboa funcionou como zona prioritária de intervenção, após 1788, a área de influência da cidade do Porto formou o território preferencial de intervenção, sendo a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro⁴⁰ a instituição de suporte das duas maiores intervenções neste território: a obra das estradas e caminhos do Alto Douro e a obra da barra e dos cais do Douro, desde a foz do rio até à cidade do Porto. Estas duas obras, ambas no vale do Douro, têm programas claramente distintos, um de estradas e pontes e outro de hidráulica, mostrando, assim, uma complementaridade programática. Da mesma forma, actuam em campos distintos: a obra das estradas do Alto Douro, numa zona produtiva, e a obra da barra, numa zona urbana,

⁴⁰ Em regra, simplificar-se-á a designação desta instituição para Companhia do Alto Douro.

indiciando cumplicidade económica e social. Para dirigir a equipa das estradas do Alto Douro foi contratado José Auffdiener, um jovem engenheiro da *Ecole des Ponts et Chaussées* de França⁴¹. Para a direcção da obra da barra do Douro foi nomeado, por sua vez, o arquitecto e engenheiro militar Reinaldo Oudinot, o técnico português com mais experiência de projecto e direcção de obras hidráulicas⁴².

Também seria iniciada em 1789 a nova estrada de Guimarães ao Porto, dirigida inicialmente por José Champalimaud de Nussane (1730-1799), arquitecto e engenheiro director das Obras Públicas da cidade do Porto e, pouco tempo depois, substituído pelo engenheiro Joaquim de Oliveira (ca. 1743-1816). A publicação pelo inspector da obra, José Diogo de Mascarenhas Neto (1752-1826), do *Método para construir as estradas em Portugal*, trabalho editado no final do seu mandato como corregedor de Guimarães (1790) e dedicado ao príncipe do Brasil, D. João, resultaria da experiência de trabalho nesta obra pública. Este primeiro manual técnico português sobre estradas viria a ser adoptado como modelo de referência pela Superintendência das Estradas, organismo de âmbito nacional criado em Março de 1791, para o qual Mascarenhas Neto foi nomeado superintendente⁴³. Em 1790, são iniciados os estudos para as obras de reformulação urbana e portuária da Póvoa de Varzim, realizados sob a direcção de Reinaldo Oudinot e sob a inspecção do corregedor do Porto, Francisco de Almada e Mendonça, projectos que seriam aprovados e iniciados no ano seguinte.

A afirmação plena de uma política de obras públicas ficou consagrada na promulgação do Alvará para as Obras Públicas do Reino, de 28 de Março de 1791, uma lei que confirmava a decisão de modernizar as infra-estruturas de transportes e comunicações e definia a estrutura principal da rede de vias para o território continental⁴⁴. A lei vai dar início a três novas iniciativas para as obras públicas: a estrada Lisboa-Porto, definida como a principal via da rede nacional, novo eixo Norte-Sul, estruturante de todas as rotas terrestres e fluviais, tendo como pólos os dois maiores centros urbanos do País; o encanamento do rio Mondego, desde Coimbra até à Figueira da Foz, cruzando-se na ponte de Coimbra (hoje ponte de Santa Clara) a via fluvial de sentido Nascente-Poente com a via terrestre de sentido Norte-Sul; e o encanamento do rio Vouga até à ponte homónima, outro local de cruzamento de uma via fluvial em direcção ao interior do território com a estrada Lisboa-Porto; a lei mandava, ainda,

⁴¹ Ver *Infra*, 3.5, “A contratação de um engenheiro da *Ecole des Ponts et Chaussées*. O diálogo entre Luís Pinto de Sousa e D. Vicente de Sousa Coutinho”.

⁴² Ver *Infra*, Cap. 5, “O porto do Douro e a cidade do Porto”.

⁴³ Ver *Infra*, 4.6, “As instruções para a estrada Lisboa-Porto”.

⁴⁴ Ver “Alvará regulando as obras da estrada de Lisboa a Coimbra, e Porto, e do encanamento do Mondego”, 28 de Março de 1791, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1828, pp. 9-15. O título atribuído por Delgado da Silva ao Alvará é muito redutor relativamente ao conteúdo do mesmo. Designar-se-á o Alvará de lei para as Obras Públicas do Reino.

na estrada Lisboa-Porto, realizar uma ponte sobre o rio de Sacavém (hoje rio Trancão) e reparar as pontes do Vouga e do Marnel, em Lamas do Vouga, afectadas pelas cheias de 1787-1788 (Fig. 3; Fig. 4). Definia-se, deste modo, uma rede de vias ortogonais onde o novo eixo terrestre Norte-Sul ligava e cruzava os rios navegáveis do Tejo, Mondego, Vouga e Douro.



Fig. 3, *Ponte do Vouga*, sobre o rio Vouga, Lamas do Vouga, s.d.; consultado em 2011-07-16, disponível em terrasdomarnel.blogspot.com.



Fig. 4, *Ponte do Marnel*, sobre o rio Marnel, Lamas do Vouga, s.d; consultado em 2011-07-16, disponível em pontesvida.wordpress.com.

O novo eixo Norte-Sul abandonava a antiga estrada da capital em direcção ao Norte, pela Golegã e Tomar, percorrendo as serras de Aire e Candeeiros pelo lado Nascente, e adoptava uma nova rota, dirigindo-se pelo lado Poente da serra. Procurava-se evitar, com este itinerário mais litoral, um percurso com um relevo muito difícil e sujeito às cheias do Tejo na zona da Golegã.

A lei para as Obras Públicas define, como principal objectivo, a construção e renovação das estradas do Reino mas aponta, de modo evidente, a articulação entre obras de estradas e obras de melhoramento das vias fluviais; uma interdependência que já vinha acontecendo com os trabalhos em torno do vale do Douro. As obras previstas alargavam o campo de intervenção do Estado da região do Entre Douro e Minho para a zona centro, a região da Beira Litoral, dando a entender uma tendência progressivamente descentralizada das iniciativas públicas. O objectivo, presente na lei, de estabelecer vias de carácter permanente e de não efectuar meras obras de reparação provisória, obrigava à construção de pontes em pedra nos atravessamentos das linhas de água e nas zonas baixas e húmidas. Neste ciclo de governação, serão iniciados estudos para pontes de pedra em Sacavém, Rio Maior, Porto Moniz, Leiria, ribeira da Madalena, Pombal, Redinha e Salgueiros, na nova estrada projectada entre Lisboa e Coimbra; paralelamente, a construção de uma ponte de pedra sobre o rio Ave, a ligar Vila do Conde a Azurara, integra o início de um objectivo ambicioso – construir uma via litoral entre o Porto e Valença (Fig. 5).

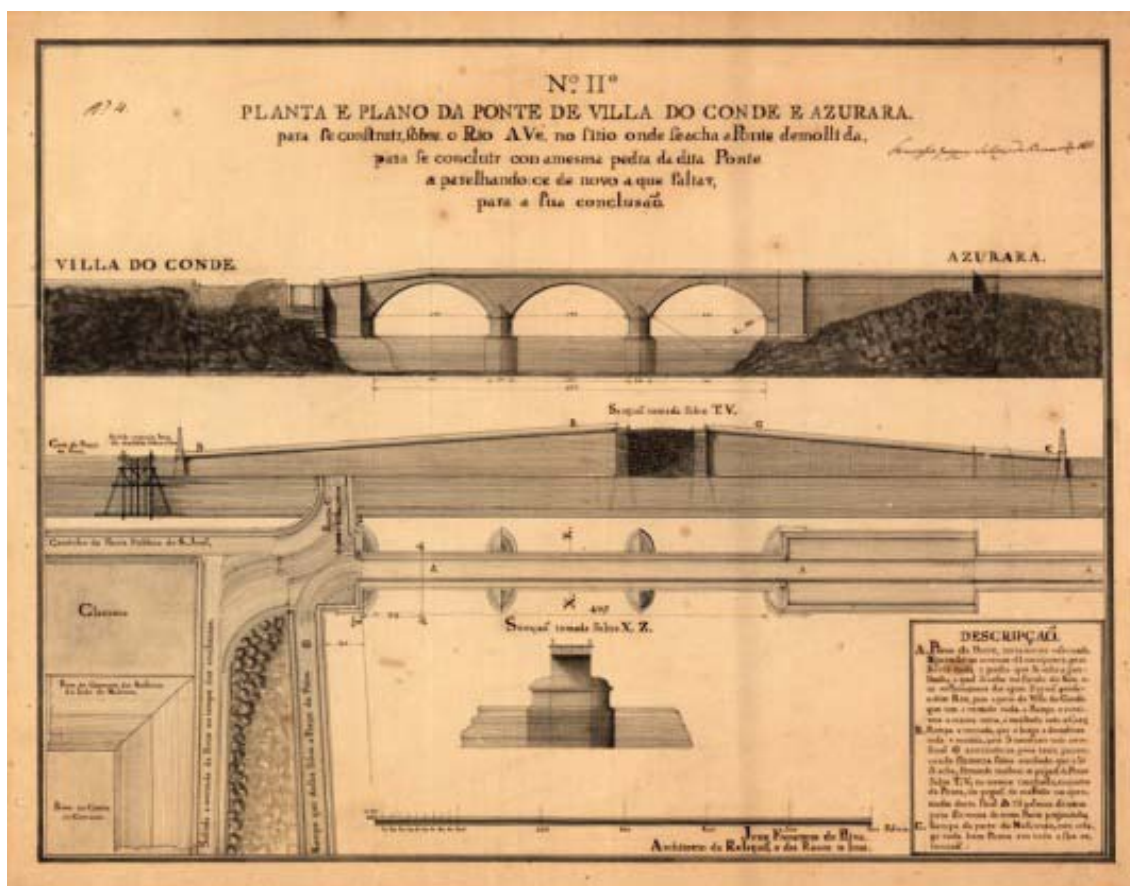


Fig. 5, José Francisco de Paiva, *Planta e Plano da Ponte de Villa do Conde e Azurara, para se construir, sobre o Rio Ave, no sitio onde se acha a Ponte demolida, para se concluir com a mesma pedra da ditta Ponte aparelhando:ce de novo o que falta, para a sua conclusão;* Joze Francisco de Paiva, *Architecto da Relacção, e das Reais Obras*, s.d. [ca. 1821-1824], Arquivo BPE, Arm 3-4, Est 3, Herm II, 32a (a ponte, cuja autoria do projecto é desconhecida, começou a ser construída em 1792, concluindo-se cerca de 1807-1808; ruiu com a cheia extraordinária de 1821).

Este ciclo é, assim, marcado por duas leis para as estradas que constituem documentos fundamentais ao nível do planeamento, principalmente pela forma como definem o campo espacial de intervenção. Se a lei para as Estradas e Caminhos do Alto Douro, promulgada a 13 de Dezembro de 1788, ultrapassava a escala de um projecto isolado e definia um extenso território de planeamento – a região do Alto Douro – a lei para as Obras Públicas do Reino, de 28 de Março de 1791, testemunhava uma intenção de unidade e de coerência que representa uma perspectiva global do território continental⁴⁵. Esta perspectiva global do território é comum com a construção de um novo mapa de Portugal (Fig. 17) e com a nova divisão administrativa do Reino, programas de fomento lançados em 1790.

A lei para as Estradas e Caminhos do Alto Douro, promulgada dois dias antes da formação do segundo governo de D. Maria I, pode considerar-se como a última medida legislativa do primeiro governo mariano e a primeira medida do novo governo⁴⁶. A passagem de testemunho, na secretaria de Estado do Reino, de Vila Nova de Cerveira para José de Seabra da Silva representa, simultaneamente, a continuidade e a mudança de métodos e de orientação das políticas governativas; uma mudança que foi protagonizada pelos dois novos ministros empossados a 15 de Dezembro de 1788.

A actividade dos quatro membros do novo governo quanto às políticas de fomento e às obras públicas foi distinta pela própria natureza das secretarias de Estado que tinham campos de acção diferenciados. Como a repartição das Obras Públicas pertencia à secretaria de Estado do Reino, as medidas e as obras estruturantes passavam todas pela intervenção de José de Seabra da Silva. Por sua vez, Luís Pinto de Sousa, como ministro da Guerra, tinha uma participação constante e, tudo indica, coordenada com José de Seabra da Silva, em parte devido ao facto de todos os técnicos, à excepção de Estêvão Cabral, serem arquitectos e engenheiros militares.

O visconde de Vila Nova de Cerveira, o mais cauteloso dos ministros, já tinha chamado em Março de 1788 o engenheiro militar Guilherme Luís António de Valleré (1727-1796) para tentar minorar os efeitos da destruição causada pelas cheias do rio Mondego. Valleré realizou obras de reparação de três arcos da ponte de Coimbra, arruinados pela cheia extraordinária de Fevereiro de 1788, e construiu um novo parapeito na ponte, solidificado com pedras de grande dimensão. Realizou trabalhos de consolidação das margens do rio Mondego, em particular nos campos do Bolão, reunindo as águas do rio numa só corrente, conseguindo-se navegar “por elle todo o Verão de 89, pello arco [da ponte] proximo á portagem, d’elles o que tem mayor elevação”⁴⁷. No mês seguinte, Valleré seguiu de Coimbra

⁴⁵ Ver *Infra*, Cap. 4, “A construção de uma política do Estado para as Obras Públicas”.

⁴⁶ Ver “Alvará mandando construir estradas no Alto Douro”, 13 de Dezembro de 1788, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 532-534.

⁴⁷ Ver Guilherme Luís António de Valleré, *Memoria dos Serviços obrados pelo Tenente General Guilherme Luis*

para Aveiro, para realizar um exame do estado da barra e dos vários projectos realizados na década de sessenta e setenta, com o objectivo de fazer uma proposta para abrir a barra, entretanto, encerrada pelos efeitos do violento Inverno de 1787⁴⁸. Em Março de 1789, o visconde de Vila Nova de Cerveira chamou Estêvão Dias Cabral, recentemente chegado a Portugal, para realizar um relatório sobre as causas das alterações do leito e das margens do rio Tejo, com danos para a agricultura e para a navegação fluvial⁴⁹. Tendo adquirido, no seu longo exílio em Itália, o prestígio de competente técnico em assuntos de hidráulica, Estêvão Cabral realizou um extenso parecer sobre o rio Tejo, onde fez um diagnóstico da situação e apontou um conjunto de medidas para o melhoramento dos campos baixos do Ribatejo e estabilização das margens, gravemente danificados pelas últimas cheias⁵⁰. As iniciativas do ministro da Fazenda corresponderam genericamente a medidas de emergência e de avaliação dos estragos causados pelas cheias e não propriamente a diligências com vista ao empreendimento de obras públicas com carácter permanente.

Martinho de Melo e Castro, activo ministro da Marinha desde o governo do marquês de Pombal, tomou duas iniciativas de grande importância no campo das obras públicas: a primeira foi a construção de uma doca seca para a reparação naval que ficou conhecida com a designação de *Dique da Ribeira das Naus*, cujos primeiros estudos remontam ao tempo em que ainda era vivo D. José, príncipe do Brasil; a segunda foi a de construir uma pequena unidade portuária e industrial no pinhal de Leiria, junto ao porto de São Pedro de Moel, para produção e exportação dos produtos do pinhal. Martinho de Melo e Castro, ministro da Marinha desde 1770, teve aqui as suas primeiras e únicas obras de grandes infra-estruturas; a concretização imediata destas obras revela um clima propício à promoção de trabalhos públicos, condição favorável que surgiu durante a breve governação do príncipe do Brasil e de frei Inácio. Estes trabalhos vão decorrer em simultâneo com a reconstrução da baixa pombalina, que vai prosseguir com um ritmo intenso na década de noventa, e com os trabalhos na região da

Antonio de Valleré desde 1773..., [1790], Arquivo AHM, DIV-3-7-373 (11 pp.); SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Idem, 1929, vol. 16, pp. 154-169.

⁴⁸ Ver, do visconde de Vila Nova de Cerveira para o corregedor da comarca de Aveiro, *Aviso Régio*, 5 de Abril de 1788, in CARVALHO, Luís Gomes de, “Memória descritiva ou notícia circunstanciada do Plano e processo dos effectivos Trabalhos Hydraulicos empregados na Abertura da Barra de Aveiro”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1814, vol. 6, n.º 28, parte 1, pp. 221.

⁴⁹ Sobre o padre jesuíta Estêvão Dias Cabral, ver GUSMÃO, F. A. Rodrigues de, *Memoria da vida e escriptos de Estevam Dias Cabral*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1855.

⁵⁰ Estêvão Cabral publicou este estudo, designado de “Termo da Inspeção do estado geral do Rio Tejo a mando de D. Tomás Xavier de Lima”, nas *Memórias Económicas* da Academia das Ciências, a que juntou um outro sobre o paul da Ota; ver CABRAL, Estêvão, “Memoria sobre os danos causados pelo Tejo nas suas ribanceiras”, 1790, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas Conquistas (1789-1815)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, tomo 2, pp. 155-197. CABRAL, Estêvão, “Memoria sobre o Paul de Ota, suas causas, e seu remédio”, 1790, *Idem*, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, tomo 2, pp. 144-154.

Estremadura, de estradas e pontes e de obras de calçadas, fontes e aquedutos de abastecimento de água pública às vilas⁵¹.

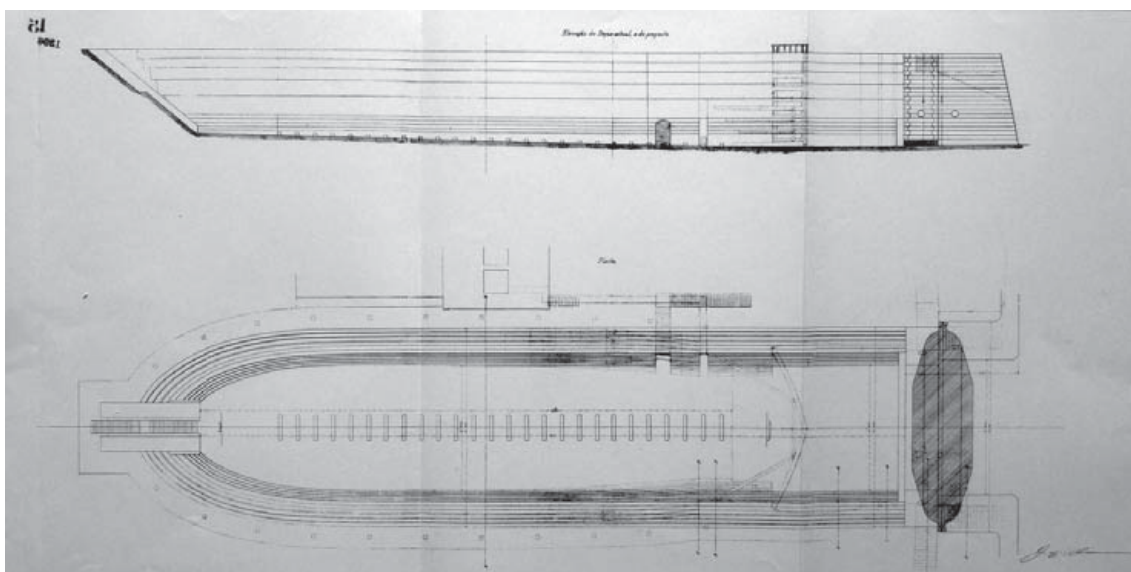


Fig. 6, João Evangelista de Abreu, “Planta e Elevação do Dique actual, e do projecto”, s.d. [ca. 1864], in REIS, António Estácio dos, *O Dique da Ribeira das Naus*, Lisboa, Academia de Marinha, 1998, fig. 26 (o projecto diz respeito à alteração das portas do dique, nomeadamente da porta-batel, assinalada em planta com uma trama).

Com a construção do *Dique da Ribeira das Naus*, o ministro da Marinha procurava dotar o Arsenal da Marinha com uma doca para construir e reparar, em seco, navios de guerra de qualquer dimensão (Fig. 6; Fig. 7). Era uma infra-estrutura inexistente em Portugal mas que países como a Inglaterra, a Holanda, a França e a Espanha já tinham construído nos seus arsenais da Marinha de Guerra. Martinho de Melo e Castro, quando embaixador de Portugal em Londres, deve ter compreendido a importância destas infra-estruturas para os estaleiros navais. No entanto, foi em Espanha que se foi procurar a experiência já adquirida com a execução deste tipo de obra extremamente complexa, tanto do ponto de vista construtivo, como da sua manutenção.

A maior dificuldade construtiva residia na estanquicidade da obra, o que obrigava a um sofisticado aparelho de alvenaria de pedra das paredes, selando as suas juntas, e à concepção de um sistema de portas estanques, suficientemente resistentes ao peso da água. A grande dificuldade associada à manutenção residia na capacidade de secar totalmente a doca, operação realizada por meio de bombas; um tipo de operação que só se vai resolver a nível internacional com a introdução da máquina a vapor.

⁵¹ Sobre os trabalhos realizados pelo conde de Valadares, ver VASCONCELOS, Luís Adolfo P. Walter de, *Aspectos do fomento no reinado de D. Maria I. Obras do Ribatejo e de Estradas que correram pelo Terreiro Público de Lisboa*, Coimbra, tese de licenciatura em Ciências Históricas e Filosóficas, policopiado, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1970.

Martinho de Melo e Castro chamou Bartolomeu da Costa⁵² para a realização desta obra. Por sua vez, para que se obtivessem informações e esclarecimentos necessários para a sua construção, foram enviados a Cádiz e a Cartagena, em Espanha, José de Melo Breiner, chefe-de-divisão da Marinha, e os três irmãos Raposo, sobrinhos de Bartolomeu da Costa que seguiram a carreira de engenharia militar (Ricardo Luís António, José António e Francisco António). Partiram em Janeiro de 1788, criando-se as condições, após o regresso do grupo expedicionário, para a construção do dique ou doca-seca.

Bartolomeu da Costa discordou do local escolhido pelo ministro da Marinha para o dique, junto dos estaleiros do Arsenal da Marinha, por ter pouco fundo e se acumularem muitos lodos. Propôs, em alternativa, a zona situada entre Cacilhas e Cova da Piedade, na margem esquerda do Tejo. As razões de Bartolomeu da Costa assentavam no facto de que, neste local, o fundo do rio era mais sólido e menos sujeito à acumulação de lodos, tornando a obra e a sua manutenção menos dispendiosa. O local tinha, ainda, a vantagem de poder constituir, com a enseada de Aldeia Galega (Montijo), uma grande bacia portuária para o abrigo das embarcações nos grandes temporais. Na sequência destas ideias, defendeu a transferência das oficinas do Arsenal da Marinha para esta zona, ficando reservadas as instalações do Arsenal para armazéns de fornecimento dos materiais e para o expediente da Marinha. O ministro da Marinha manteve a decisão de fazer a doca-seca na Ribeira das Naus, apesar das opiniões de Bartolomeu da Costa e de outras pessoas, por considerar vantajosa a concentração desta nova infra-estrutura junto dos estaleiros navais e do Arsenal da Marinha. Juntava-se a esta opção, a existência no sítio eleito de uma “bancada de pedra” para servir de alicerce à obra.

O dique projectado por Bartolomeu da Costa tinha de comprimento, na sua face superior, 98,50 m e, na sua face inferior, 84,75 m; e tinha de largura, na sua face superior, 23,55 m e, na sua face inferior, 14,67 m. O aparelho e o tipo de pedra utilizados foram de grande exigência e complexidade, não apenas pela dimensão da obra mas também pela necessidade de garantir a impermeabilidade das paredes. A obra de cantaria fina exigiu, para

⁵² A longa carreira militar de Bartolomeu da Costa foi toda dedicada à artilharia e à indústria da fundição, e ligada ao Arsenal do Exército, que reorganizou e a que deu um grande desenvolvimento. Já tenente-coronel de artilharia e também de infantaria com exercício de engenheiro, foi nomeado Intendente Geral das Fundições de Artilharia (1774-12-05), vindo a ser encarregado, a partir de 1792, da administração do Arsenal do Exército. Exerceu também o cargo de superintendente das minas de carvão e ferro do Reino, e de administrador dos pinhais de Leiria. Foi sócio fundador da Academia Real das Ciências de Lisboa e seu primeiro tesoureiro. Foi inovador nos métodos de fundição; aperfeiçoador de ligas metálicas, do uso da pólvora e de diversos tipos de armamento; e inventor de máquinas e de instrumentos. Fez os primeiros ensaios de fabrico da porcelana a partir de caulino descoberto em Aveiro. A sua obra mais duradoura foi a fundição em bronze da estátua equestre de D. José I, a partir do modelo em barro do escultor Machado de Castro. Morreu em 1801 no posto de tenente general.

selagem das juntas, a fabricação de peças de bronze, num total de 23 toneladas, trabalho que foi executado nas fundições do Arsenal do Exército, dirigidas por Bartolomeu da Costa⁵³.

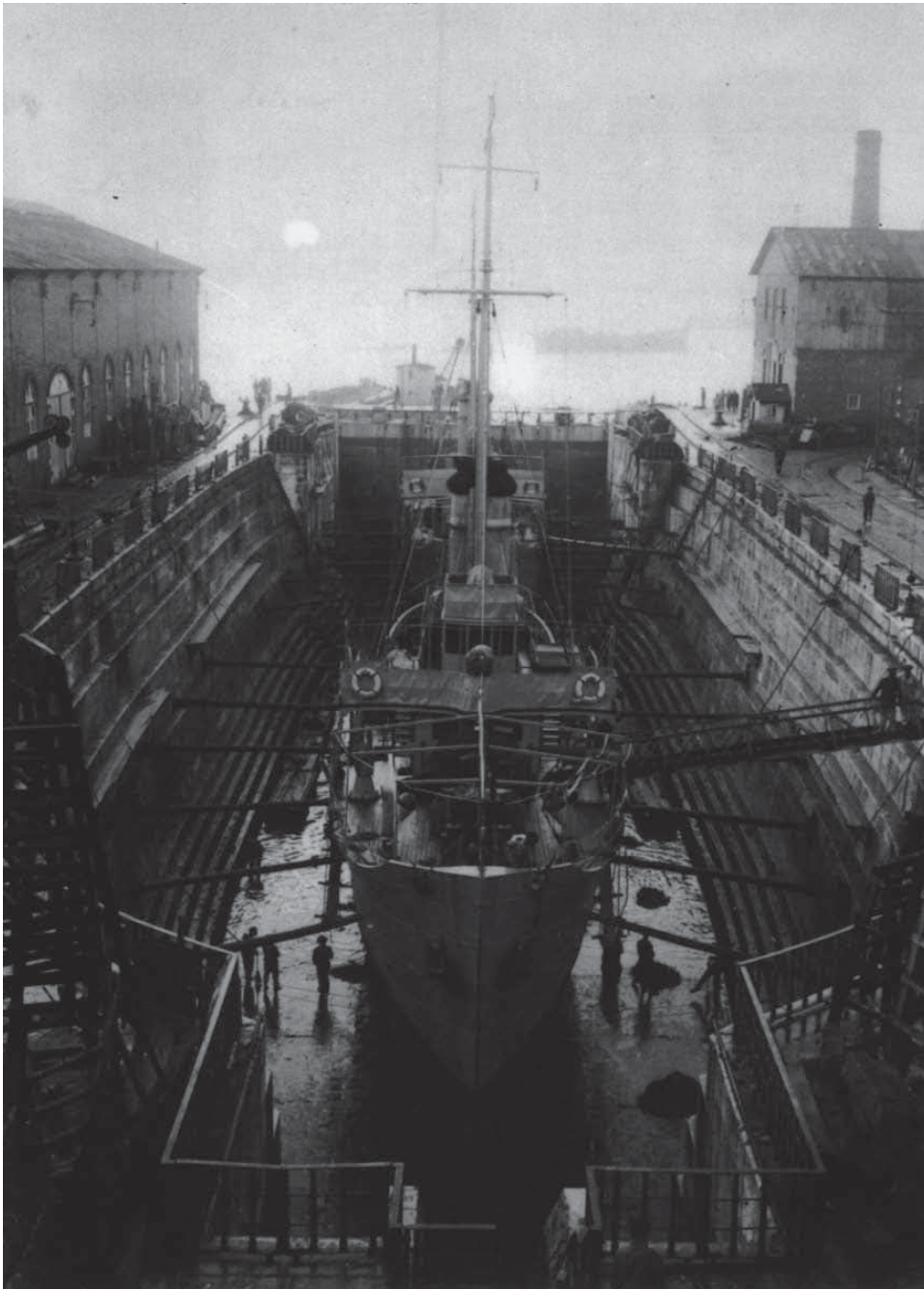


Fig. 7, “As canhoesiras *Lagos* e *Faro* no dique em Dezembro de 1933”, Arquivo fotográfico do Museu de Marinha, in REIS, António Estácio dos, *O Dique da Ribeira das Naus*, Lisboa, Academia de Marinha, 1998, figura 44.

A obra do dique foi realizada com grande intensidade. Iniciada em Junho de 1788, ficou concluída em Outubro de 1792. A 28 de Dezembro de 1792, deu entrada no dique, para reparação, o primeiro navio, saindo a 8 de Agosto do ano seguinte. Os trabalhos, porém,

⁵³ Ver REIS, António Estácio dos, *O Dique da Ribeira das Naus*, Lisboa, Academia de Marinha, 1998.

prolongaram-se até 1794, com a abertura do canal de acesso ao dique, com as obras no cais de inserção da doca e com o melhoramento da vedação das juntas do aparelho de pedra e das portas. O custo da obra foi inicialmente orçamentado em 2 milhões de cruzados (800 contos de réis = 800.000\$000) mas veio a custar menos de metade. O custo final com as obras do dique, do cais e do canal de acesso ficaram, aproximadamente, em 370 contos de réis (368.456\$205)⁵⁴.

O Dique da Ribeira das Naus revelou-se uma obra com extraordinárias condições para os trabalhos de reparação naval mas com uma manutenção trabalhosa e dispendiosa. Um dos problemas era a pouca amplitude das marés para a entrada e saída das embarcações; enquanto em Londres ou Brest as marés chegavam a 6,60 m, em Lisboa não excediam 4 m. A limpeza do canal – a dragagem de lodos acumulados no local – tornou-se um trabalho constante. A porta do dique constituiu outro dos problemas; era dividida em duas meias portas de abrir e exigiu uma permanente reparação, pela dificuldade em garantir a vedação da doca. Outro problema foi o da bombagem da água para colocar totalmente a seco a doca. O sistema de bombagem era manual e rudimentar, movido à força de braço. Para manter a infra-estrutura em seco era necessário que as bombas trabalhassem frequentemente, utilizando mão-de-obra dos *grilhetas*, presos que estavam aquartelados no Arsenal. Estes homens eram coadjuvados, muitas vezes, por trabalhadores do Arsenal e, em certas alturas, por contingentes de marinheiros dos navios de guerra.

A crise que se sucedeu às invasões francesas e a transferência de grande parte da marinha de guerra portuguesa para o Brasil foram condições que remeteram esta infra-estrutura para a sua inoperacionalidade, a partir de 1807. D. Miguel Pereira Forjaz, secretário de Estado da Marinha, em 1816, chamou José Teresio Michelotti, engenheiro hidráulico italiano a trabalhar em Portugal, para examinar o dique, nesta altura abandonado e já sem portas. No seu projecto, Michelotti sugeriu o prolongamento dos dois lados do dique e fez a proposta pioneira da montagem de uma porta-batel (porta estanque). Só depois da revolução de 1820 serão realizados trabalhos de fundo mas que não resolveram todos os problemas, sendo de novo retomados os trabalhos após a revolução de 1833-1834, só reentrando de novo ao serviço no início da década de cinquenta. O funcionamento desta infra-estrutura terminou no dia 22 de Junho de 1933, quando de lá saiu o submarino *Espadarte*.

Obra-prima da engenharia portuguesa, figurando nos baixos-relevos da estátua de D. Maria I como uma das obras maiores do seu reinado, jaz em grande parte debaixo da avenida

⁵⁴ Ver REIS, António Estácio dos, *O Dique da Ribeira das Naus*, Lisboa, Academia de Marinha, 1998.

da Ribeira das Naus. Bartolomeu da Costa, neste seu único trabalho de uma grande infraestrutura, deixaria um monumento a que o património e a historiografia não foram sensíveis⁵⁵.

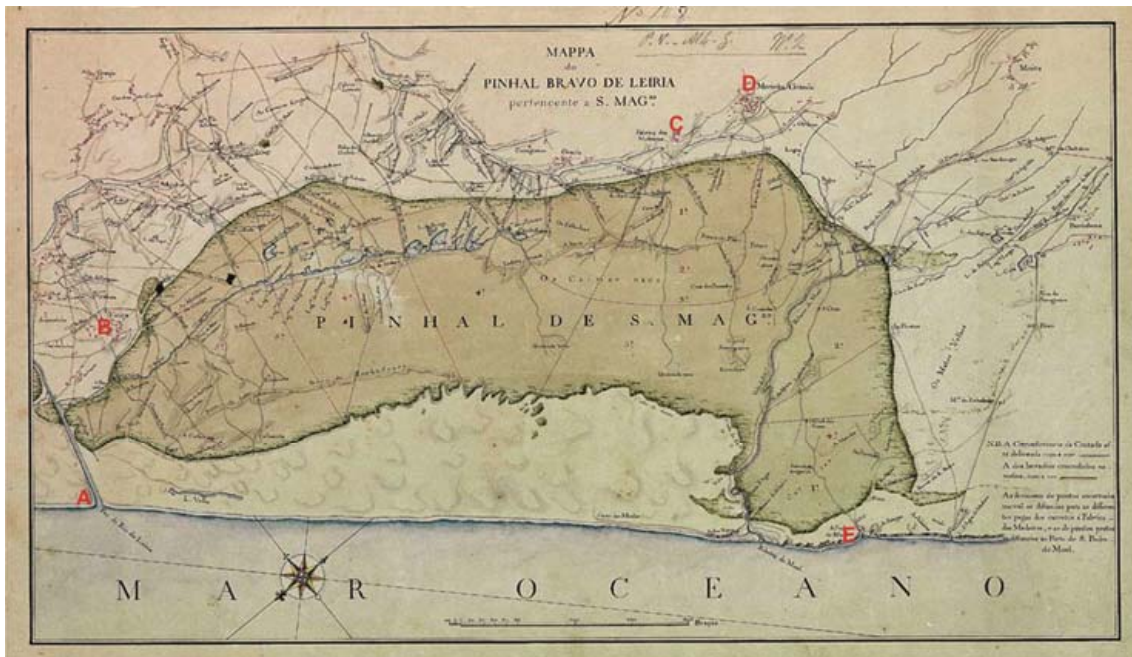


Fig. 8. [Reinaldo Oudinot], *Mappa do Pinhal Bravo de Leiria pertencente a Sua Magestade*, s.d., Arquivo GEAEM/DIE, 2101-2-20-29 (A – Foz do rio Lis; B – Vieira de Leiria; C – “Fabrica das Madeiras”; D – Marinha Grande; E – São Pedro de Moel; sublinhado nosso).

O ministro da Marinha organizou uma nova reforma da administração do pinhal de Leiria com a finalidade de eliminar os persistentes abusos na administração e guarda dos pinhais, após a constatação do falhanço da superintendência criada em 1783⁵⁶. Em 1789, Martinho de Melo e Castro, acompanhado por Bartolomeu da Costa, visitou o pinhal de Leiria. O principal objectivo desta deslocação era averiguar se seria praticável o embarque de madeiras, a partir do porto de São Pedro de Moel⁵⁷.

⁵⁵ Sobre o dique da Ribeira das Naus, obra praticamente desconhecida, utilizou-se, como única fonte, o trabalho solitário de Estácio dos Reis; ver REIS, António Estácio dos, *O Dique da Ribeira das Naus*, Lisboa, Academia de Marinha, 1998.

⁵⁶ Esta superintendência foi criada em 11 de Janeiro de 1783, tendo sido nomeado Bernardo José de Sousa da Guerra para a sua direcção, funções que exerceu até 1789; ver marquês de Angeja para Bernardo José de Sousa da Guerra, 19 de Junho de 1780, e Bernardo José de Sousa da Guerra para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, 23 de Outubro de 1799, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 48A, pasta 8.

⁵⁷ “No dito anno de 1789 hindo o Ill.mo e Ex.mo Senhor Martinho de Mello e Castro, antecessor de V. Ex.a no emprego de Ministro e Secretario de Estado a ver o dito Pinhal Bravo, sendo o seu primeiro objecto averiguar na companhia do Marechal Bartolomeu da Costa, se seria praticavel o embarque das madeiras no sitio de São Pedro de Muel, existente na costa do dito Pinhal, como depois se verificou pela ordem que deu para que alli fosse feito o dito embarque...”, Bernardo José de Sousa da Guerra para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, 23 de Outubro de 1799, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 48A, pasta 8.

O pinhal real ocupava nesta altura uma frente de mar de cerca de 18 km, sendo limitado a Norte pelo rio Lis e a Sul pelo vale de Paredes (Fig. 8)⁵⁸. Fonte de matéria-prima para a indústria local e para os arsenais reais, o pinhal era uma componente fulcral na sociedade e economia da Estremadura ocidental. Constituía uma das actividades dos portos da Estremadura e da Beira e era um elemento estratégico para o Estado, principalmente para a Marinha e seus estaleiros navais. O embarque de madeiras do pinhal de Leiria para os arsenais de Lisboa e do Porto, era realizado em cinco locais, ao longo de uma extensão de costa de cerca de 70 km: Lavos, Vieira, São Pedro de Moel, Pederneira e São Martinho. Os portos mais próximos do pinhal eram os de Vieira, no extremo Norte do pinhal, e São Pedro de Moel, a Sul; cerca de 20 km mais a Sul situava-se o porto da Pederneira. O porto de Vieira tinha melhorado muito as suas condições, com a fixação da barra do rio Lis na década de setenta por Reinaldo Oudinot⁵⁹; o porto de São Pedro de Moel, embora não se localizasse numa posição central, tinha a vantagem de ficar dentro do pinhal, na sua frente costeira, e ser o porto mais próximo da Marinha Grande e de Leiria. A utilização do porto da Pederneira, situado mais a Sul, tinha diminuído significativamente ao longo da segunda metade do século XVIII, pela contínua deposição das areias do mar e do rio Alcoa.

No entanto, estes três pontos de embarque, sendo os mais próximos, tinham condições muito reduzidas para o transporte de madeira das fábricas de serração; não tinham ancoradouro para as embarcações e os navios de transporte, naus e *hiates*, fundeavam em alto mar, a uma distância da costa que variava entre quinhentos e dois mil metros⁶⁰. As operações de transbordo só eram realizáveis com bom tempo e ventos de Este e Nordeste e reduziam-se ao período de Junho a início de Setembro⁶¹. Durante grande parte do ano os portos utilizados

⁵⁸ Reinaldo Oudinot realizou vários levantamentos do pinhal de Leiria, nas décadas de setenta e oitenta do século XVIII. De acordo com a informação do visconde de Balsemão (Luís Máximo Alfredo Pinto de Sousa Coutinho, 2º visconde de Balsemão, 1774-1832), a área do pinhal bravo de Leiria foi calculada por Reinaldo Oudinot em 16.441.350 braças quadradas; ver BALSEMÃO, Visconde de, “Memoria sobre a descrição física e economica do lugar da Marinha Grande, e suas vizinhanças”, 1815, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, tomo 5, pp. 210.

⁵⁹ A fixação da barra do rio Lis permitiu o desenvolvimento da pequena comunidade de pescadores de Vieira. A povoação passou a freguesia em 1783 e no mesmo ano foi ampliada a igreja. Guilherme Stephens na sua memória sobre o porto de São Martinho, a propósito das comunidades piscatórias da região, diz que a actividade dos pescadores de Vieira “merece aplauzo”; ver Guilherme Stephens, [Memória sobre o porto de São Martinho], 29 de Novembro de 1794, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11.

⁶⁰ “Na direcção de 65º do Norte para o Leste distante da Barra 4 1/4 Legoas, está o Cabo da Victoria, e mais huma Legoa para o Norte está S. Pedro de Muel, e 2 3/4 Legoas a Vieira: em ambos estes sitios os Hiates de Sua Magestade carregão madeira do Pinhal Real, anchorando em distancia de 1/4 de Legoa da praia em 50, athe 60 palmos de agoa, e ahi o fundo hé de area com alguas lages.”, Guilherme Stephens, Idem, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11.

⁶¹ Cf. GUERRA, Bernardo José de Sousa da, [Inquérito oficial sobre os abusos cometidos no pinhal de Leiria], 11 de Janeiro de 1781, Arquivo ACL, Série Azul, Ms. 647, parcialmente transcrito in ALMEIDA, Luís Ferrand de, “O engenho do Pinhal do Rei no tempo de D. João V”, *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, Instituto de

eram: a Norte, o de Lavos, na margem esquerda do rio Mondego, junto à foz; e a Sul, o de São Martinho, que oferecia condições de abastecimento para as embarcações durante todo o ano⁶².

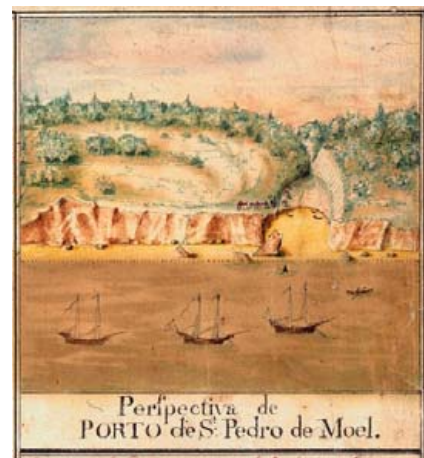
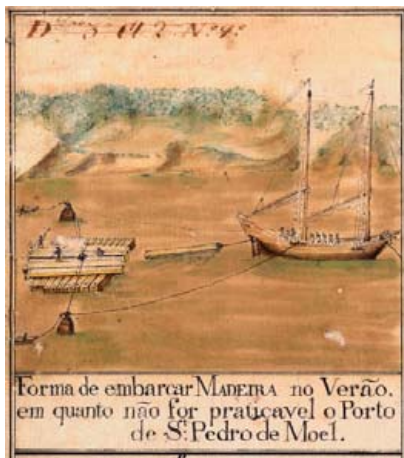


Fig. 9, Guilherme Elsdén, *Mappa dos Pinhaes de S. Mag.de e da Universidade de Coimbra; da Caza do Infantado e do Conselho de Leyria Composta por Ordem do Ill.mo e Ex.mo Senr. Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Ministro e Secretario de Estado &c.&c.&c. Pelo Sargento Mor Guilherme Elsdén*, s.d. [ca. 1765], Arquivo IGP, CA-111 (pormenores).

Após a visita a Leiria, Martinho de Melo e Castro optou pelo desenvolvimento do porto de São Pedro de Moel (Fig. 9) e não pelo distante porto de São Martinho, situado a 30 km a Sul, como sugeria o engenheiro militar Isidoro Paulo Pereira⁶³, nem pelo, ainda mais distante, porto da Figueira, que se situava a 40 km a Norte. A 17 de Março de 1790, saiu a legislação para a administração e guarda dos pinhais, acompanhada de um novo regulamento interino, onde era extinta a anterior superintendência e transferidas as suas competências para o corregedor de Leiria. Martinho de Melo e Castro, para evitar os desvios de madeiras e de lenhas, procedeu a uma divisão do pinhal em cinco lotes; todas as madeiras, depois de estarem cortadas, “lavradas, e promptas”, seriam numeradas segundo a nova divisão e remetidas para o porto de São Pedro de Moel. A concentração dos serviços de transporte num único local de

História Económica e Social, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1962, tomo 10, pp. 250-251; FRANZINI, Marino Miguel, *Roteiro das Costas de Portugal ou Instruções Nauticas para intelligencia e uso da carta reduzida da mesma costa, e dos planos particulares dos seus principaes portos. Dedicado a Sua Alteza Real o Principe Regente Nosso Senhor por Marino Miguel Franzini, Major do Real Corpo de Engenheiros*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1812, pp. 39-41.

⁶² Nos cinco locais de embarque citados, a administração das fábricas de serração do pinhal de Leiria tinha funcionários (fiel) para a guarda das madeiras, cf. BALSEMÃO, Visconde de, “Memoria...”, 1815, *Idem*, tomo 5, pp. 200 e nota 6; a fábrica da Marinha Grande, em 1774, usava para o envio dos vidros para Lisboa o cais do Carregado, no rio Tejo, ou o porto de São Martinho, cf. ALMEIDA, Luís Ferrand de, “A fábrica de vidros da Marinha Grande em 1774”, *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, Instituto de História Económica e Social, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1980, tomo 18, pp. 299.

⁶³ Ver, de Isidoro Paulo Pereira, [Informação sobre o Campo de Alfeizerão, S. Martinho, e sua Concha, ou Porto de Embarque das Madeiras de Sua Magestade], 6 de Dezembro de 1788, Arquivo AHM, DIV-4-1-14-24.

embarque era uma das medidas empreendidas para um maior controlo do imenso território do pinhal e foi a principal razão da escolha do porto de São Pedro de Moel⁶⁴.

Melo e Castro decidiu avançar com várias intervenções associadas ao porto e ao pinhal que, no seu conjunto, formam uma pequena unidade portuária e industrial. Realizaram-se sondagens na costa, em Junho e Julho, concluindo-se um plano hidrográfico do porto⁶⁵. Regularam-se as condições de transporte das mercadorias para os navios⁶⁶. Construiu-se uma estrada de ligação de São Pedro de Moel à Marinha Grande, onde se localizaram as novas infra-estruturas industriais⁶⁷. Construíram-se, junto ao porto, armazéns para depósito de madeiras (tercenças), uma fábrica de serração⁶⁸ e outra de produção de resinas⁶⁹; e no limite exterior do pinhal bravo de Leiria, no local de cruzamento da ribeira de São Pedro com a nova estrada de ligação de São Pedro de Moel à Marinha Grande, no sítio da ponte Nova (ponte de São Pedro), construiu-se uma segunda fábrica de serrar madeira (Fig. 10)⁷⁰. Foram realizadas nesta altura importantes obras hidráulicas para fornecimento de energia hídrica aos dois novos

⁶⁴ Ver Alvará e Regulamento Interino in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa, Na Typografia Maignrense, 1828, pp. 592-600.

⁶⁵ Não se encontrou este plano hidrográfico de José Maria de Medeiros, descrito por Ernesto Vasconcelos numa relação de desenhos do ministério da Marinha; ver: José Maria de Medeiros, “Mappa das sondas do Porto de S. Pedro de Muel, vistas pelo capitão-tenente José Maria de Medeiros, desde Junho até fins de Julho de 1789; e como do banco para o mar tudo é arêa, poderão mudar as ditas sondas, e do banco para terra é pedra”, ca. 1789; in VASCONCELLOS, Ernesto Julio de Carvalho e, *Relação de diversos Mappas, Cartas, Plantas e Vistas pertencentes a este Ministério...*, Lisboa, Ministério da Marinha e Ultramar, Comissão de Cartographia, Typ da Companhia Nacional Editora, 1892, pp. 13-14.

⁶⁶ José Maria de Medeiros deixou descrito o processo de transporte utilizado: “Acham-se figurados na planta, que é lavada a cores, 5 hiates do estado aguardando o carregamento; operação esta executada da maneira seguinte: Junto da praia, um tanto bravia, collocava-se um cabrestante ao qual se gornia uma espécie de cabo de vae e vem, que ia passar n’um moitão fixo na talingadura de um ancorote fundeado na beira do banco em 6 braças. As madeiras amixelavam-se a este cabo e uma lancha, ancorada junto do moitão, recebia-a passando-a depois aos saveiros que as conduziam aos hiates fundeados, a cerca de 900 braças da praia, em 9 braças de fundo; ancoradouro reputado seguro para qualquer accidente imprevisto.”, José Maria de Medeiros, “Mappa das sondas do Porto de S. Pedro de Muel,...”, *Idem*, pp. 14.

⁶⁷ Parte-se do princípio que esta estrada foi realizada em simultâneo com o conjunto das outras obras. Esta via é assinalada por Joaquim de Oliveira, em 1806, como estrada e ponte novas. Não se encontrou notícia de outra campanha de obras neste período.

⁶⁸ O primeiro engenho, conhecido, de serrar madeira do pinhal, foi construído por architectos holandeses, entre 1723 e 1724. Este grande moinho, movido a energia eólica, ficou localizado fora do pinhal, 1 km a Norte da Marinha Grande; esteve em actividade durante meio século, tendo ardido a 19 de Junho de 1774, segundo Balsemão, devido ao atrito dos seus mecanismos; cf. ALMEIDA, Luís Ferrand de, “O engenho do Pinhal do Rei no tempo de D. João V”, *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, 1962, tomo 10, pp. 203-256; BALSEMÃO, Visconde de, “Memoria...”, 1815, *Idem*, tomo 5, pp. 201.

⁶⁹ A fábrica de resinas de São Pedro de Moel tinha oito fornos e produziu alcatrão, pez, breu cru e cozido, piche e aguarrás; vinha juntar-se à outra fábrica de resinas existente perto da Marinha, no lugar do antigo engenho, que tinha dezasseis fornos; cf. BALSEMÃO, Visconde de, “Memoria...”, 1815, *Idem*, tomo 5, pp. 201, nota 10.

⁷⁰ “Antes da invasão do general Massena [3.ª invasão francesa] havia cinquenta e quatro serradores, cinquenta e nove carpinteiros, e sessenta e oito pegueiros. Estes diferentes indivíduos gozam do privilégio de serem isentos do recrutamento de linha, e milícias”, BALSEMÃO, Visconde de, “Memoria...”, 1815, *Idem*, tomo 5, pp. 200, nota 9.

engenhos de serrar madeira; o engenho da ponte Nova, com os respectivos mecanismos, envolveu, para além da construção do edifício, a construção de um açude e de uma levada de água na ribeira de São Pedro⁷¹. Este conjunto de intervenções foi seguramente posto em prática ou, pelo menos, orientado por Bartolomeu da Costa⁷².

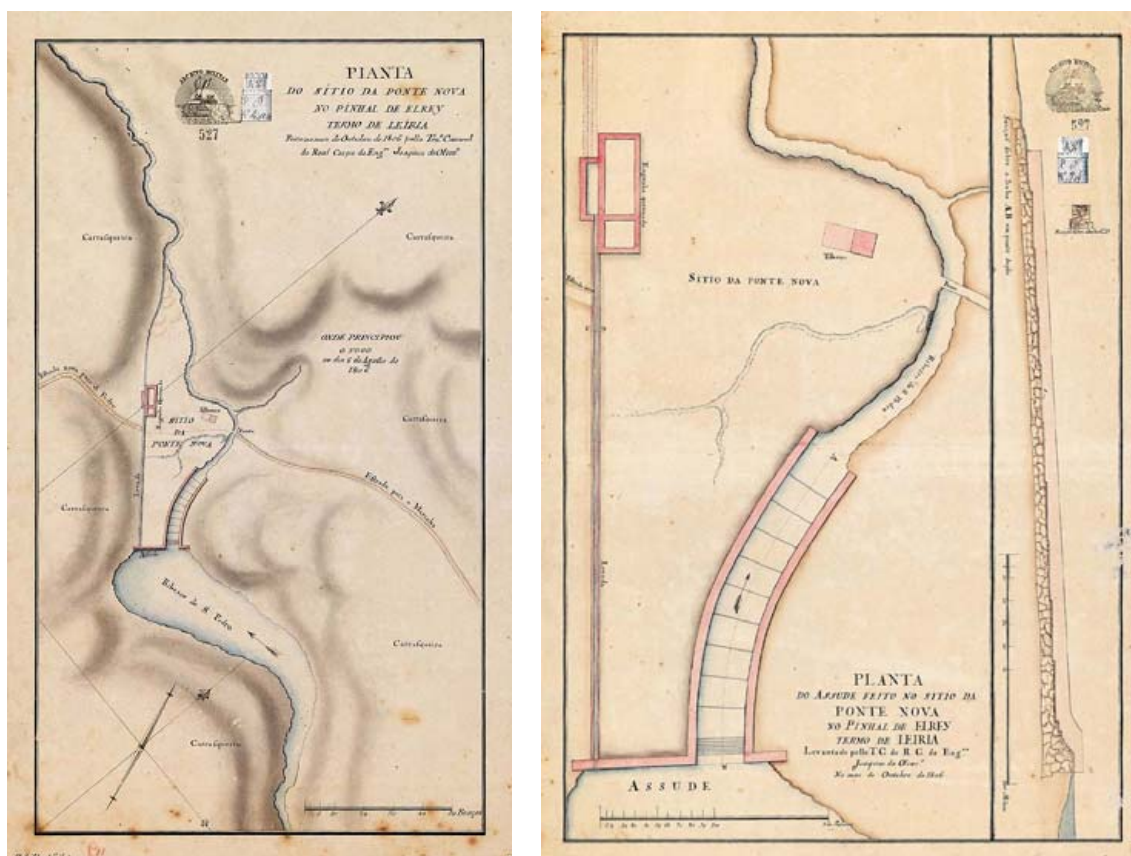


Fig. 10. Joaquim de Oliveira, *Planta do sitio da Ponte Nova no Pinhal de El Rey Termo de Leiria feito no mez de Outubro de 1806* pello Tenente Coronel do Real Corpo de Engenheiros Joaquim de Oliveira, Outubro de 1806, Arquivo GEAEM/DIE, 2107-2-17-24. Joaquim de Oliveira, *Planta do assude feito no sitio da Ponte Nova no Pinhal de El rey termo de Leiria (...)*, Outubro de 1806, Arquivo GEAEM/DIE, 2109-2-17-24 (desenhos de levantamento, após o incêndio ocorrido no pinhal em Agosto de 1806).

⁷¹ A 6 de Agosto de 1806, deflagrou junto a este local um incêndio que, segundo o testemunho de Balsemão, se deveu ao descuido dos pastores; o engenho de serrar madeira ficou destruído e, em princípio, foi abandonado. Depois desta altura permaneceu, como único engenho de serrar, o do porto de São Pedro de Moel. O engenheiro militar Joaquim de Oliveira realizou um levantamento do local após o incêndio, calculando a área de pinhal ardido em 2.403.000 braças quadradas (cerca de 1/7 da área de pinhal). Seriam cortadas neste mesmo ano 12.000 árvores no pinhal e a área ardida seria de imediato replantada; ver BALSEMÃO, Visconde de, “Memoria...”, 1815, *Idem*, tomo 5, pp. 201, nota 10; pp. 210.

⁷² Guilherme Elsdén já tinha abordado esta proposta, embora de forma menos ambiciosa. Cerca de 1765, quando efectuou um grande levantamento dos pinhais de Coimbra e Leiria, sugeriu a utilização do porto de São Pedro de Moel para o embarque de madeiras, assim como propôs a construção de uma fábrica de resinas para o aproveitamento de madeiras do pinhal. Não indicou nenhum engenho de serrar madeira, seguramente porque havia um a funcionar, perto da Marinha Grande, movido a energia eólica, onde estava concentrado todo o processo de transformação de madeira; ver Guilherme Elsdén, *Mappa dos pinhaes de Sua Magestade e da Universidade de Coimbra, da Caza do Infantado e do Conselho de Leyria*, s.d., [ca. 1765], Arquivo IGP, CA-111.

O ministro da Marinha teria proibido a exportação de madeiras pelos portos de São Martinho e da Figueira em 1790; uma medida que não deve ter tido efeito pois, não só nenhum documento posterior lhe faz referência, como, pelo contrário, seguir-se-ão *representações* a pedir melhoramentos no porto de São Martinho⁷³. O porto de São Pedro de Moel tinha um uso sazonal, muito reduzido e precário, pois não tinha ancoradouro e as embarcações tinham de fundear em alto mar, obrigando a transbordos difíceis e onerosos. As embarcações continuaram a frequentar o porto de São Martinho pois ao mínimo risco em São Pedro de Moel era lá que se abrigavam. A opção pelo porto de São Pedro de Moel viria a revelar-se ineficaz para resolver o problema do embarque de madeiras, pondo em causa uma possível estratégia de desenvolver um pólo industrial, apoiado em São Pedro de Moel, Marinha Grande e Leiria, servido pela nova estrada e por este porto de mar. O falhanço parece ter começado no funcionamento sazonal do porto e deve ter acabado no avanço do mar: “O mar, porém, no seu contínuo avançamento pela terra dentro, levou as areias que cobriam as restingas e as rochas que eriçavam a costa, tornando-se impossível o antigo serviço por não poderem varar na praia os barcos, nem os navios aproximar-se de terra”⁷⁴.

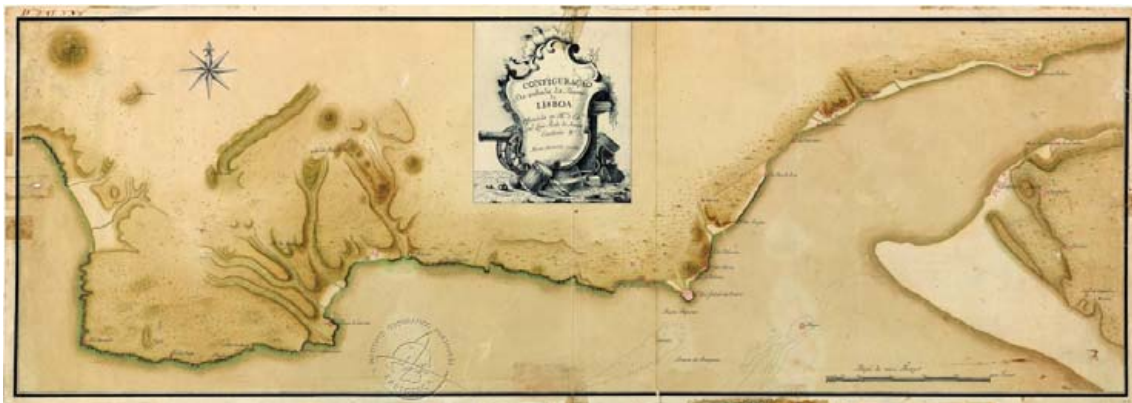


Fig. 11, Luís Dalincourt, *Configuração da entrada da barra de Lisboa offeressida ao Ill.mo e Ex.mo Sr. Luís Pinto de Souza Coutinho*, s.d. [ca. 1793-1802], Arquivo IGP, CA-340.

Luís Pinto de Sousa teve uma intensa actividade política durante este período. Enquanto decorriam as primeiras iniciativas de José de Seabra da Silva, Luís Pinto de Sousa procedeu, através das embaixadas portuguesas na Europa, a pedidos de materiais e à recolha de informação actualizada sobre algumas das matérias que estavam em cima da mesa; para a Carta

⁷³ Ver *Infra*, Ciclo 3, 1794-1795, “A retoma das obras públicas e o lançamento de projectos. As vias marítimas e fluviais”.

⁷⁴ LOUREIRO, Adolfo, *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 2, pp. 244. Sobre a intervenção no pinhal de Leiria e no porto de São Pedro de Moel, ver uma análise mais aprofundada in MARTINS, Carlos Moura, “Uma proposta alternativa: o porto de São Pedro de Muel, 1789-1790”, in *Os projectos para o porto de São Martinho e campos de Alfeizerão, 1774-1800. As opções dos técnicos e dos políticos*, Coimbra, provas de aptidão pedagógica e capacidade científica, trabalho de síntese, policopiado, Departamento de Arquitectura, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2009, pp. 29-37.

do Reino, encomendou vários instrumentos geodésicos necessários nas operações de campo; para os transportes e comunicações, recolheu documentação sobre correios e diligências (carreiras de transporte de passageiros); para as obras públicas, recolheu documentação sobre estradas, pontes, encanamento de rios e canais, e sobre modelos de financiamento das empreitadas; para a reorganização do exército, recolheu memórias sobre algumas das escolas e corpos de engenharia e de artilharia europeus, as armas do exército que exigiam maiores conhecimentos científicos. O tipo de informação pedido e recolhido por Luís Pinto de Sousa pode considerar-se como estratégico para a secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, pois envolve o conhecimento do território e os sistemas de comunicação e transporte da época. No entanto, não se podem dissociar estas diligências dos passos que estavam a ser dados na secretaria de Estado do Reino por José de Seabra da Silva.

Foi através do diálogo com D. Vicente de Sousa Coutinho (1726-1792), embaixador português em Paris, que foi contratado um engenheiro da *École des Ponts et Chaussées* para dirigir a obra das estradas e caminhos do Alto Douro. A razão da contratação de um engenheiro francês deveu-se a Luís Pinto de Sousa considerar que não havia experiência por parte dos engenheiros portugueses na construção de estradas de montanha⁷⁵. O diálogo, entre estes dois políticos, sobre esta contratação decorreu em paralelo com a análise dos acontecimentos da revolução francesa; Luís Pinto de Sousa manifesta um entusiasmo pela ideia de evolução na direcção de uma monarquia parlamentar, de que era exemplo a Grã-Bretanha, considerando-a uma esperança para todas as monarquias europeias.

Luís Pinto de Sousa, em conjunto com José de Seabra da Silva, esteve envolvido nas políticas do governo para o desenvolvimento do ensino teórico-prático e da investigação científica. Nesse sentido, Luís Pinto de Sousa irá apoiar a ida de bolseiros para a Europa, tarefa que envolveu não apenas o governo mas também a Universidade de Coimbra e a Academia das Ciências. A primeira viagem científica teve início em 1790 e foi realizada por três jovens formados na faculdade de Filosofia (ciências naturais e físicas) da Universidade de Coimbra, os naturalistas Joaquim Pedro Frago de Sequeira (1760-1833), Manuel Ferreira da Câmara Bettencourt e Sá (1762-1835) e José Bonifácio de Andrade e Silva (1763-1838). As pormenorizadas instruções para a viagem organizadas por Luís Pinto de Sousa definiam como principal missão estudar minas e mineralogia na Europa, um programa de fomento que se pretendia pôr em prática em Portugal e no Brasil e não terá sido por acaso que dois dos bolseiros eram de naturalidade brasileira: Manuel Ferreira da Câmara e José Bonifácio⁷⁶. O programa mineiro, metalúrgico e florestal seria posto em prática por D. Rodrigo de Sousa

⁷⁵ Ver *Infra*, 3.5, “A contratação de um engenheiro da *Ecole des Ponts et Chaussées*. O diálogo entre Luís Pinto de Sousa e D. Vicente de Sousa Coutinho”.

⁷⁶ Ver *Infra*, 3.3, “O desenvolvimento do ensino técnico-científico na Universidade de Coimbra”.

Coutinho, a partir de 1801, após a chegada do último dos bolseiros, José Bonifácio⁷⁷. Luís Pinto de Sousa associou à viagem outra missão paralela, não inscrita nas instruções: a de visitarem as grandes obras públicas que se estavam a realizar em França. Guilherme Luís António de Valleré (1727-1796), que se encontrava a trabalhar em Portugal desde 1757, escreveu a Jean-Rodolphe Perronet (1708-1794), seu antigo professor e o mais importante engenheiro europeu de pontes, a pedir o apoio aos jovens bolseiros. Perronet, apesar de já se encontrar reformado, continuava a ser o director da *École des Ponts et Chaussées* de França e, recordando-se com afecto de um dos seus primeiros e mais brilhantes alunos, respondeu-lhe: “A estes officiaes, que a Rainha encarregou de visitar todos os grandes trabalhos deste genero feitos em França, farei todos os bons officios, que de mim dependaõ. Em pouco, poderaõ ver desarmar os simplices [cofragens] da ponte, que construi no Sena, e que está estampada na minha obra”⁷⁸. José Bonifácio de Andrade e Silva, durante os anos em que esteve a trabalhar em Portugal (1800-1819), demonstrou ter tirado particular proveito destas instruções paralelas para a viagem, pois veio a projectar e a dirigir importantes obras públicas, de encanamentos de rios e de pontes. Outra expedição organizada por Luís Pinto de Sousa, iniciada em 1791, foi constituída por sete bolseiros, enviados para a Universidade de Edimburgo para estudarem Medicina e Cirurgia⁷⁹. Segundo Adrien Balbi, a formação destes bolseiros teve como objectivo a criação, em Lisboa, de uma escola de cirurgia e medicina e foi proposta por Manuel Constâncio Alves (1726-1817), médico e professor de cirurgia e anatomia⁸⁰. Esta expedição integrava-se no esforço de tentar desenvolver a formação em Anatomia e Cirurgia, tendo já, em 1789, sido criadas aulas destas duas disciplinas nos hospitais

⁷⁷ Ver *Infra*, Ciclo 6, 1801-1804, “A lenta retoma dos trabalhos. A introdução de novos programas de fomento”.

⁷⁸ Ver “Resposta de M. Perronet a huma carta do tenente general De Valleré, na qual este lhe recomenda três membros da Academia Real das sciencias de Lisboa, mandados a viajar”, Paris, 28 de Agosto de 1790, in STOCKLER, Francisco de Borja Garção, *Elogio Historico de Guilherme Luiz Antonio de Valleré, Recitado na sessão pública da Academia Real das Sciencias de Lisboa, de 20 de Janeiro de 1798,...*, Publicado de novo, (...) Por Maria Luiza de Valleré, sua filha, Paris, Na Officina de Firmin Didot (edição bilingue português-francês), 1808, pp. 202-206.

⁷⁹ Faziam parte desta expedição de alunos de cirurgia, Francisco José de Paula, António de Almeida, Domingos Matias, Francisco Solano Constâncio, Manuel Alves da Costa Barreto, António José Lopes de Abreu e António José de Carvalho e Melo; ver de Luís Pinto de Sousa para Cipriano Ribeiro Freire, *Aviso Régio*, 20 de Agosto de 1791, Arquivo ANTT, MNE, Liv. 102, 1790-1792, fls. 152.

⁸⁰ Encontrou-se muito pouca informação sobre esta expedição. Francisco Solano Constâncio (1777-1846), um dos bolseiros em Edimburgo, escreveu sobre esta expedição: “À munificência desta Senhora continuada por seu augusto filho o Príncipe Regente, devo em grande parte a minha educação, sendo um dos pensionários que em 1791 foram mandados a Inglaterra a estudar a Medicina e a Cirurgia, ou para se aperfeiçoarem nestas importantes ciências. Esta expedição foi ordenada por S. M. a rogos de meu pai Manuel Constâncio, cujo patriotismo, probidade, e amor da sua profissão, não foram ainda excedidos, e a quem julgo que nenhum português recusará o título de restaurador da cirurgia em Portugal.”, CONSTÂNCIO, Francisco Solano, “Portugal”, 20 de Setembro de 1814, in *Leituras e ensaios de economia política (1808-1842)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1995, pp. 32, nota 1; ver introdução de José Luís Cardoso, pp. XII. Ver BALBI, Adrien, *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve, comparé aux autres États de l'Europe*, 1822, Lisboa, idem, tomo 2, pp. lxxij-lxxij.

de Chaves, Tavira, Elvas e Porto⁸¹. As medidas tomadas neste sector ampliar-se-ão à reforma do plano de estudos da faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra, apoiada por José de Seabra da Silva.

Desde a sua nomeação para ministro dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Luís Pinto de Sousa deu um grande impulso na formação e profissionalização do exército, procedendo a uma série de reformas que envolveram a sua reorganização e modernização. O Exército, em parte devido à ausência de guerra na Europa, era uma instituição praticamente paralisada desde os finais da década de sessenta. Grande parte das reformas, propostas pelo conde de Lippe (Friedrich Wilhelm Ernst zu Schaumburg-Lippe, 1724-1777)⁸², após a guerra *Fantástica* (1762)⁸³, não foi posta em prática; os corpos do exército não foram preenchidos, nem os oficiais foram promovidos.

Luís Pinto de Sousa introduziu de imediato alterações na estrutura do exército, reforçando a componente profissional dos militares, valorizando as suas capacidades técnicas e científicas e o seu saber especializado. A profissionalização da função militar foi acompanhada do reconhecimento da importância do seu papel social. A prioridade do mérito, face à antiguidade no posto ou à condição social de origem, na progressão da carreira até à patente de general, acabou com os privilégios e pretensões da aristocracia no seio do exército, igualando todos os oficiais e todas as armas. Os oficiais, para subirem de posto, tinham de fazer exames entre candidatos ou de reunir tarefas militares e civis com provas dadas. Estas medidas de institucionalização e profissionalização do exército atacavam as hierarquias entre as armas, em particular a da cavalaria, a que pertencia grande parte da aristocracia. O decreto de 13 de Maio de 1789 determinava que, com a chegada ao posto de marechal de campo, qualquer oficial

⁸¹ Ver BEIRÃO, Caetano, *D. Maria I, 1777-1792. Subsídios para a revisão da história do seu reinado*, 1934, Lisboa, 3.ª edição, com novos aditamentos e correções, Empresa Nacional de Publicidade, 1944, pp. 241.

⁸² Sobre Guilherme de Schaumburg-Lippe, ver OCHWADT, Heransgegeben von Curd, *Wilhelm Graf zu Schaumburg-Lippe. Schriften und Briefe*, Frankfurt am Main, Vittorio Klostermann, 1977, 2 vols.

⁸³ *Guerra Fantástica* foi a designação pela qual ficou conhecida a participação de Portugal na *Guerra dos Sete Anos* (1756-1763). A Guerra dos Sete Anos correspondeu a uma série de conflitos internacionais que opôs a França e a Áustria e seus aliados (Saxónia, Rússia, Suécia) à Inglaterra, Prússia e Casa de Hanôver. Portugal e Espanha mantiveram-se neutrais durante grande parte da Guerra dos Sete Anos. Com a ascensão de Carlos III ao poder, em 1759, a Espanha abandonou a sua política neutral e em 1761 firmou um tratado com a França, o *Pacto de Família* dos Bourbons. A Espanha e a França exigiram, logo nesse ano, que Portugal aderisse ao Pacto de Família e excluísse dos seus portos os navios britânicos e de seus aliados em troca de protecção dos seus domínios ultramarinos. A rejeição da proposta levou à invasão de Portugal. O conflito desenrolou-se de 9 de Maio a 24 de Novembro de 1762, tendo início quando um exército franco-espanhol, com um efectivo de cerca de 40.000 homens, invadiu Portugal pela fronteira de Trás-os-Montes, conquistando Miranda, Bragança e Chaves, tendo como objectivo a cidade do Porto. Seguiu-se outra invasão pelas Beiras, conquistando Almeida e Castelo Branco, tendo como objectivo a conquista de Lisboa. Em resposta, formou-se um exército anglo-português, com cerca de 20.000 homens, sob o comando do conde de Lippe, que se posicionou para defender Lisboa. Em Novembro de 1762, antes de ser travada qualquer batalha, foi assinado em Fontainebleau um tratado de paz provisório entre os reinos de Portugal, Grã-Bretanha, França e Espanha. Foram devolvidos todos os territórios ocupados tanto em Portugal como no Brasil.

passava automaticamente a ser considerado “Fidalgo da Minha Real Casa”, eliminando a origem social, na ascensão ao estatuto da nobreza⁸⁴. Este decreto foi reforçado, na mesma altura, com a reforma das ordens militares realizada por José de Seabra da Silva. O diploma de reforma das ordens de Cristo, Avis e Santiago de Espada estabelecia expressamente a dispensa de quaisquer inquirições e habilitações, dando aos militares livre acesso às três ordens, sem distinção da condição de origem⁸⁵. Os militares passavam a partilhar de prerrogativas e honras, a que os magistrados já tinham acesso⁸⁶.

O grupo aristocrático do exército opôs-se a estas medidas e não deixou de manifestar o seu desdém por militares profissionais que atingiram os postos superiores do exército, como os oficiais de engenharia e de artilharia, Guilherme Luís António de Valleré⁸⁷ e Bartolomeu da Costa (1731-1801), ou por militares de origens mais humildes, como os oficiais de artilharia, José António da Rosa (1745-1830) e António Teixeira Rebelo (1750-1825); neste grupo aristocrático, em torno do duque de Lafões, pontuavam militares como o marquês de Alorna (D. Pedro José de Almeida Portugal, 1754-1813), Gomes Freire de Andrade (1757-1817) ou Manuel Inácio Pamplona Corte Real (1760-1832). O diplomata e antigo oficial de Cavalaria, D. José Maria de Sousa Botelho (morgado de Mateus, 1758-1825), num plano de reforma do exército que apresentou em 1801, expressou bem este espírito ao defender o monopólio da oficialidade pela nobreza, considerando não ser possível “deixar um sapateiro, um alfaiate, um criado, um lacaio, enfim (porque semelhante indivíduo se acha coronel de milícias) à testa de regimentos!”⁸⁸. Referia-se, entre outros, a José António da Rosa e a António Teixeira Rebelo, nesta altura já coronéis, não de milícias mas de tropa de linha. Esta falta de unidade da estrutura do exército, dividida entre o “grupo aristocrático” e o “grupo reformista”, dificultaria a implementação das reformas e a plena coesão do exército sob uma linha de comando clara,

⁸⁴ Ver “Decreto concedendo o Foro de Fidalgo a todos os Militares, que subirem a Marechaes de Campo”, 13 de Maio de 1789, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...), Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 549. Ver, ainda, os Alvarás de 15 e 16 de Dezembro de 1790, o Decreto de 28 de Abril de 1791 e o Alvará de 11 de Outubro de 1796, in Idem.

⁸⁵ Ver “Alvará dando novo Regulamento ás Tres Ordens Militares”, 19 de Junho de 1789, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa ... Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 552-557. Ver, ainda, ESTRELA, Paulo Jorge, “Reforma de D. Maria I de 1789”, in *Ordens e Condecorações Portuguesas, 1793-1824*, Lisboa, Tribuna, 2009, pp. 25-28.

⁸⁶ Cf. MARQUES, Fernando Pereira, “Afirmção institucional e social dos militares”, in *Exército e Sociedade em Portugal. No declínio do Antigo Regime e advento do Liberalismo*, Lisboa, A Regra do Jogo, 1981, pp. 60-62.

⁸⁷ Ver as notas de Maria Luísa de Valleré in STOCKLER, Francisco de Borja Garção, *Elogio Historico de Guilherme Luiz Antonio de Valleré, Recitado na sessão pública da Academia Real das Sciencias de Lisboa, de 20 de Janeiro de 1798*,..., Publicado de novo, com varias Anotações, anedotas da sua Vida, e a refutaçõ do que se acha escrito na *Bibliotheca Britânica* acerca della, Por Maria Luiza de Valleré, sua filha, Paris, Na Officina de Firmin Didot (edição bilingue português-francês), 1808.

⁸⁸ *Apud* AMARAL, Manuel do, “A Reforma do Exército impedida pela força das Armas”, in *A luta política em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Parede, Tribuna da História, 2010, vol. 1, pp. 14.

obstáculos que emergiram na guerra do Rossilhão e se manifestaram, com toda a evidência, no fracasso da campanha militar de 1801⁸⁹.

José António da Rosa representa um caso exemplar da mobilidade social que as medidas de Luís Pinto de Sousa fomentavam e que tanto incomodavam a nobreza antiga. Filho de pequenos lavradores de Mourão, através do estudo, da produção científica e da actividade militar e académica, José António da Rosa fez a carreira militar desde a mais baixa patente atingindo o título de nobreza, por si só, numa única geração⁹⁰.

Luís Pinto de Sousa procedeu a uma série de promoções dos oficiais, alguns no mesmo posto há mais de quinze e vinte anos, preenchendo progressivamente o vácuo quase total nos diferentes postos do corpo do exército, nomeadamente nos quadros superiores⁹¹. Reordenou o instituto do Montepio, regulando o seu rendimento anual e os descontos dos oficiais para as viúvas e órfãos dos militares e definiu as reformas, de acordo com a patente e com os anos de serviço⁹².

Em simultâneo e rapidamente, Luís Pinto de Sousa pôs a máquina do exército em movimento. A maioria dos engenheiros militares encontrava-se em Lisboa, sem nenhuma comissão de serviço; progressivamente, o ministro foi nomeando oficiais de engenharia para diferentes partes do território continental com “diligências activas”. Uns, para as obras públicas que se estavam a lançar, outros, para a construção e reparação de quartéis, fortificações e diversos equipamentos militares, outros, para a exploração mineira, outros, para os trabalhos cartográficos, quer de construção da Carta Geográfica do Reino quer de cartografia militar, topográfica e hidrográfica (Fig. 11).

Um exemplo destas alterações introduzidas por Luís Pinto de Sousa, de valorização profissional dos engenheiros militares em simultâneo com uma intensa actividade para o território, é o de Conrado Henrique Niemeyer. Natural de Hanôver, descendente de uma família de militares, estudou artilharia e engenharia durante oito anos na Aula Militar de

⁸⁹ Ver, de AMARAL, Manuel do, “A Reforma do Exército impedida pela força das Armas”, in *A luta política em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Parede, Tribuna da História, 2010, vol. 1, pp. 9-31.

⁹⁰ José António da Rosa assentou praça no Regimento de Artilharia de Estremoz (1761). Frequentou a aula regimental de artilharia dirigida por Guilherme de Valleré. Foi aluno da Academia Real de Marinha (1780-1783). Foi professor da cadeira de Artilharia, do terceiro ano da Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho, desde a sua fundação. Publicou o livro *Compêndio das Minas*, para uso da escola (1791). Foi promovido a major no Regimento de Artilharia da Corte e recebeu a Ordem de Avis (1793). Em 1795 foi promovido ao posto de tenente-coronel “em atenção aos distintos serviços que [tinha] efectuado nas campanhas do Rossilhão e Catalunha.” Viria a atingir o posto de tenente-general (1816) e de fidalgo da Casa Real (1819). Foi eleito deputado às Cortes Constituintes pelo Alentejo em 1821.

⁹¹ Ver correspondência de Luís Pinto de Sousa para as legações portuguesas no estrangeiro, Arquivo ANTT, MNE, Livro 97, 1787-1792; Livro 101, 1789-1790; Livro 102, 1790-1792; ver, ainda, *Gazeta de Lisboa*, Lisboa, 1789-1804; *Almanach para o ano de...*, Lisboa, 1788-1804.

⁹² Ver o Alvará de 16 de Dezembro de 1790, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...), Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1828, pp. 626-629.

Wilhelmstein, no condado de Schaumburg-Lippe. Em 1775, foi admitido ao serviço do exército português, em conjunto com mais dezassete oficiais alemães, por iniciativa do marquês de Pombal e do conde de Lippe, tendo sido Luís Pinto de Sousa, enquanto embaixador em Londres, quem conduziu o processo de contratação. Niemeyer só deve ter chegado a Portugal em 1778, altura em que ingressou no exército como ajudante de infantaria com o exercício de engenheiro. Depois de uma década sem actividade assinalável, Niemeyer, por iniciativa de Luís Pinto de Sousa, vai ser chamado para inúmeras e importantes comissões, normalmente coordenando equipas de engenheiros; uma intensa actividade de campo que começou em 1789 com a sondagem do canal do rio de Coina, afluente do Tejo, na sua margem esquerda. Trabalhou em obras de estradas e pontes, em trabalhos hidráulicos, na exploração mineira, em cartografia militar e civil e nos trabalhos geodésicos, campos onde demonstrou um profundo domínio do desenho e amplos conhecimentos científicos e técnicos⁹³. Este exemplo pontual é revelador do contraste entre o dinamismo e o sentido programático do segundo governo de D. Maria I e a falta de actuação e de objectivos claros do seu primeiro governo.

Outro exemplo, distinto do anterior, foi a chamada a Lisboa de Guilherme Luís António de Valleré para dirigir o prestigiado regimento de artilharia da Corte e Estremadura, por transferência do comando do regimento de artilharia de Estremoz (1789-03-17). Valleré deixava, após um ano, os projectos de trabalhos públicos no Mondego e no Vouga e regressava à Corte por mão do ministro dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Luís Pinto de Sousa, que valorizou as conhecidas qualidades militares de Valleré como comandante de homens e as suas capacidades no domínio da artilharia. Poucos dias depois (1789-04-21), Valleré foi promovido a tenente-general atingindo o topo da carreira militar⁹⁴.

As preocupações com a defesa do território estiveram presentes desde o início da actividade de Luís Pinto de Sousa à frente da pasta da Guerra, bem antes de deflagrar a guerra na Europa. Os programas principais envolveram a selecção das estruturas fortificadas que seriam para manter ou para abandonar, em particular das praças-fortes das fronteiras terrestre e marítima, e a realização de trabalhos de reforço e melhoramento das fortificações

⁹³ Ver MENDES, Humberto Gabriel, “A abertura e exploração da Mina de Azougue de Coina, no final do século XVIII, em duas plantas da Mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral. Um engenheiro alemão, Conrado Henrique Niemeyer, ao serviço de Portugal”, *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, 1978, vol. 26, pp. 199-234.

⁹⁴ Ver VALLERÉ, Guilherme Luis Antonio de, “Memorial dos Serviços do Tenente General Inspector Geral de Artilharia, Fortificação e Real Corpo de Engenheiros, Guilherme Luiz Antonio Valleré...”, ca. 1790, in SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1929, vol. 16, pp. 167-168. Ver também STOCKLER, Francisco de Borja Garção, *Elogio Historico de Guilherme Luiz Antonio de Valleré, Recitado na sessão pública da Academia Real das Sciencias de Lisboa, de 20 de Janeiro de 1798, ...*, Idem, 1808.

seleccionadas⁹⁵. Em associação com estes trabalhos, estará a construção de baterias em muitos locais da costa marítima e a construção ou melhoramento de equipamentos militares, como quartéis e hospitais, assim como armazéns para acondicionamento do trem de artilharia e abastecimento de todos os materiais e mantimentos necessários à logística do exército.

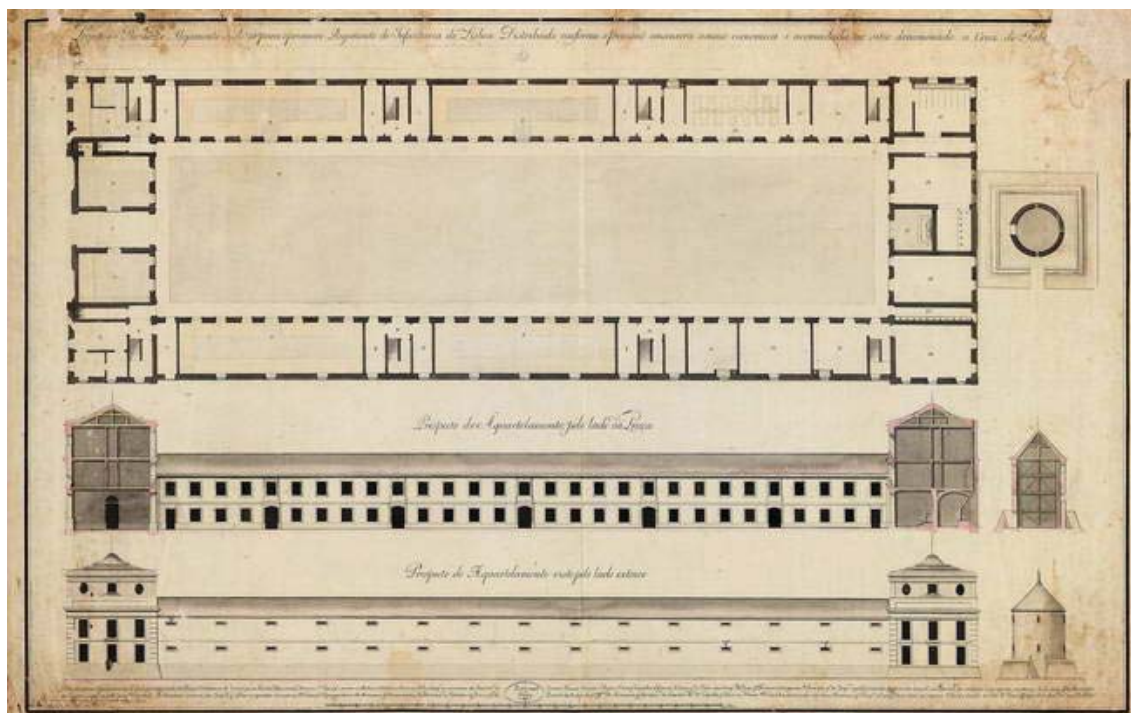


Fig. 12. Joaquim de Oliveira, Henrique Guilherme de Oliveira, *Projecto da planta do alojamento militar para o primeiro Regimento de Infantaria de Lisboa: distribuido conforme a presisão e maneiras a mais economica e acomodada ao sitio denominado a Cruz de Taboado, Joaquim de Oliveira, Architecto da Real Fazenda e este feito por seu filho Henrique Guilherme de Oliveira, s.d. [1789], Arquivo GEAEM/DIE, 2521-2-22-31.*

Contudo, nesta fase inicial, é na construção de quartéis nas cidades e vilas que Luís Pinto de Sousa vai actuar com mais intensidade (Fig. 12). Com a realização destes equipamentos próprios para a instalação das tropas, procurava-se terminar com os tradicionais *aboletamentos*, um transtorno da vida urbana provocado pela chegada dos regimentos às vilas e cidades⁹⁶; procurava-se, ainda, a melhoria das condições de vida dos soldados e uma maior profissionalização na sua instrução e disciplina. Estes equipamentos urbanos estavam normalmente integrados em espaços públicos que, muitas vezes, constituíam amplas praças para o exercício das paradas militares. Devido à sua localização, corresponderam a um tipo de

⁹⁵ Luís Pinto de Sousa, no início do ano de 1790, nomeou o conde de Oyenhausen para analisar o estado do exército e dos equipamentos militares nas três províncias do Norte; ver Luís Pinto de Sousa para Sebastião Correia de Sá, *Aviso Régio*, 5 de Fevereiro de 1790, Arquivo BPMP, Ms. 435, fls. 40-40v; ver os relatórios do conde de Oyenhausen, *Conta do Estado das Praças das Províncias Septentrionaes do Reyno*, Lisboa, 17 de Julho de 1790, Arquivo BNP, Ms. 7990, n.º 4, fls. 20-52; *Relação das Tropas Setentrionaes e das Praças do Reino*, Lisboa, 1790, Arquivo ANTT, *Casas de Fronteira e Alorna*, CFA-130.

⁹⁶ O *boleto* era uma requisição militar de casas particulares para alojamento ou *aboletamento* das tropas. Constituía a forma de superar a falta de quartéis para o exército nas cidades e vilas.

intervenção que, em alguns casos, estruturou as zonas de expansão dos aglomerados urbanos⁹⁷. O quartel e praça de Santo Ovídio (actual praça da República), no Porto, é um exemplo deste tipo de intervenção que foi geral por todo o País⁹⁸.

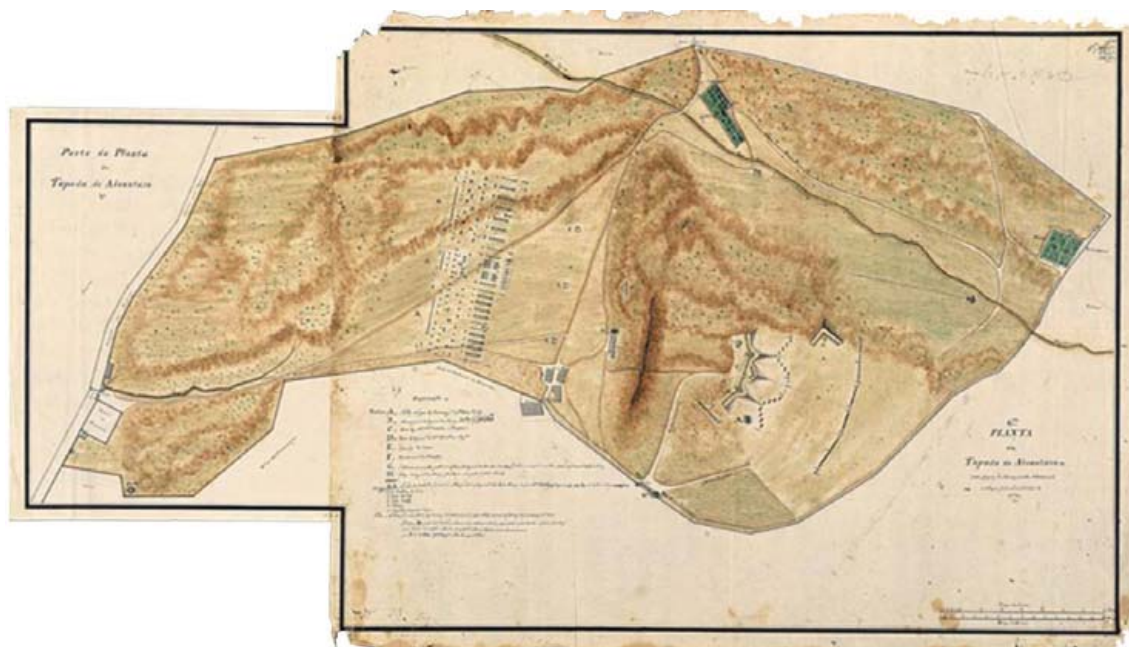


Fig. 13, Guilherme Luís António Valleré, Diogo Correia da Mota, *6ª Planta da tapada de Alcântara com a figura do acampamento, intrinxeiramento e ataque feito no dia 10 de Mayo de 1790*, [1790], Arquivo IGP, CA-371.

Em simultâneo com estas iniciativas, Luís Pinto de Sousa deu início a vários exercícios dos regimentos militares, realizando-se manobras em 1790 na tapada de Alcântara (Fig. 13) e no campo da Porcalhota (actual Amadora). Os primeiros exercícios militares decorreram na *Real Tapada de Alcântara*, a 10 de Maio, acampamento onde se executaram manobras dos regimentos da Corte e Estremadura que foram dirigidos por Guilherme Luís António de Valleré. Em finais de Agosto e durante os meses de Setembro e Outubro, realizaram-se novas manobras, desta vez nas proximidades de Queluz, onde participaram quatro regimentos de Infantaria, quatro regimentos de Cavalaria e um corpo de Artilharia da guarnição da Corte e Estremadura. Comandou as manobras no campo de instrução, o conde de Oyenhause (Carlos Augusto de Oyenhause, 1739-1793), tenente-general e inspector-geral de Infantaria, tendo a família real assistido diariamente aos exercícios⁹⁹. D. Miguel Pereira Forjaz (1769-

⁹⁷ O programa, iniciado por Luís Pinto de Sousa, de construção de quartéis nos principais centros urbanos do País encontra-se por estudar. Ver uma pequena resenha, imprecisa mas útil, in VEIGA, Alfredo, “Alguns apontamentos sobre quartéis”, *Revista de Engenharia Militar*, Lisboa, 1903, ano 8, vol. 8, pp. 381-394.

⁹⁸ Ver *Infra*, 5.2, “A participação de Oudinot no processo de transformação da forma da cidade”.

⁹⁹ Em carta para Cipriano Ribeiro Freire, encarregado dos negócios de Portugal na Corte de Londres, de 22 de Agosto de 1790, diz Luís Pinto de Sousa: “Suas Magestades continuam a assistir diariamente ás manobras do Campo da Porcalhota composto de 4 Regimentos de Infantaria, e 4 de Cavalaria da guarnição desta Corte e Província da Estremadura”. Em carta para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ministro plenipotenciário de S. M. na Corte de Turim, de 16 de Fevereiro de 1791, diz Luís Pinto de Sousa: “No Outono passado também se executou

1827), que viria a ter uma carreira militar e política de primeiro plano, participou nestes exercícios como alferes do estado-maior de Oyenhausen. Formaram-se, nesta altura, e participaram nos exercícios, as primeiras brigadas de cavalaria do exército português, sob o comando de João de Ordaz e Queirós (1729-1804)¹⁰⁰. Apesar dos tempos de paz na Europa, com estes acampamentos militares, o ministro da Guerra procurava criar hábitos de treino e de instrução prática, tirando o exército do seu estado de prostração e mostrando a necessidade de preparativos militares.

Duas iniciativas, frutuosas e duradouras, de Luís Pinto de Sousa vão ser a fundação da Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho e a institucionalização do Real Corpo de Engenheiros. Estas iniciativas do ministro da Guerra estavam intimamente ligadas com as políticas de fomento em curso que exigiam quadros com conhecimentos teóricos e práticos, científicos e técnicos, e domínio do desenho, enquanto instrumento prioritário de conhecimento, concepção e comunicação.

A criação de uma escola militar para os oficiais do exército, prevista num plano de 1787¹⁰¹, preenchia um vazio deixado aquando da fundação da Academia Real da Marinha (1779-08-05), que extinguiu as aulas de fortificação criadas por D. João IV (1647); e suplantava, ainda, o habitual recurso, largamente difundido pelo marquês de Pombal, da contratação de técnicos estrangeiros.

A criação da Academia Real da Marinha em 1779 terminou com a tradição das aulas régias e regimentais, dando início à fase das Academias – escolas superiores de ensino militar regular, equiparadas à Universidade de Coimbra. O prestigiado e exigente curso de matemática da Academia da Marinha tinha por base o curso da faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra, onde se tinham formado grande parte dos seus professores, e deu suporte a um ensino profissional, facultando novas competências técnico-científicas aos seus estudantes. Nos estatutos da Academia da Marinha, ficou consagrada a futura constituição de uma escola para o exército. Até lá, a Academia da Marinha, para além dos estudos de náutica, asseguraria os cursos de arquitectura e engenharia militar e civil e as ciências de artilharia e minas¹⁰². Esta fase de funcionamento provisório do ensino para o exército prolongou-se por

perto de Queluz hum acampamento de oito Regimentos, e de um corpo de Artilharia, tudo comandado pelo Conde de Oynhausen, cujas evoluções foram executadas com precisão, e fizeram honra ao Comandante”; in Arquivo ANTT, MNE, Liv. 102, 1790-1792.

¹⁰⁰ Ver SALEMA, Vasco da Costa, “O Tenente-General João de Ordaz e Queirós e as suas «Memórias»”, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1982, vol. 51, pp. 9-65.

¹⁰¹ Sobre este plano de estudos, de 1787, ver CARVALHO, Manuel Jorge Pereira de, “Objectivos na criação da Academia Real, de Fortificação Artilharia e Desenho, 1790”, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 1995, vol. 61, pp. 109-116.

¹⁰² Ver Carta de Lei de 5 de Agosto de 1779, de criação em Lisboa da Academia Real da Marinha, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 230-238. O currículo da Academia da Marinha estava

uma década; por ali passaram José António da Rosa e António Teixeira Rebelo, depois de terem feito as aulas regimentais. Esta demora representa bem uma das características do primeiro governo de D. Maria I, a que o seu segundo governo procurava pôr cobro: a lentidão e a dificuldade em levar determinadas reformas até ao fim, deixando-as inacabadas ou em suspenso.

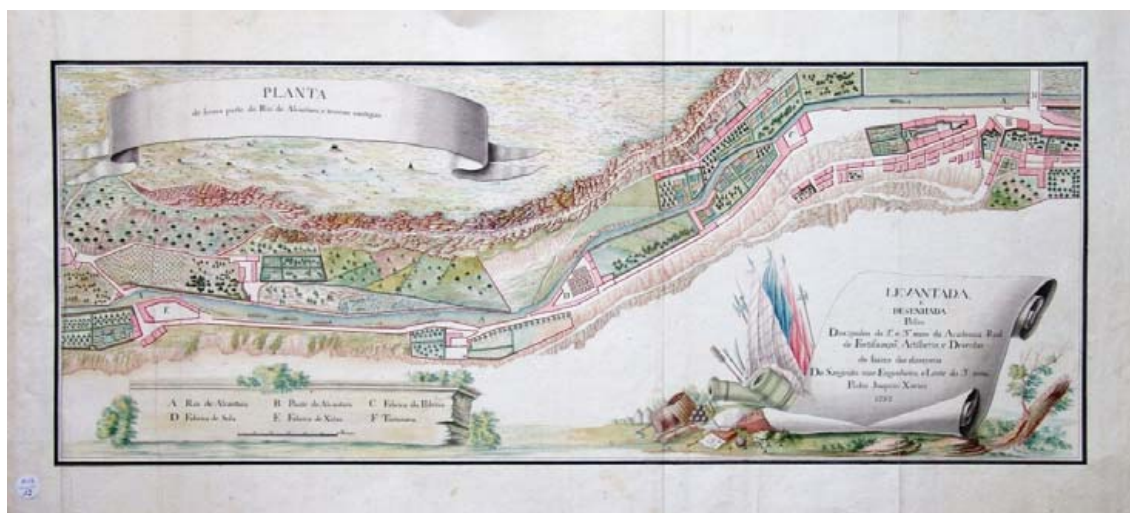


Fig. 14, *Planta de huma parte do Rio Alcântara, e termo contiguo levantada e desenhada pellos Discipulos do 2.º, e 3.º anno da Academia Real de Fortificação, Artilharia, e Desenho de baixo das direçoens do Sargento mor Engenheiro, e lente do 2.º anno Pedro Joaquim Xavier, 1797, Arquivo BPMP, C-M&A, 19(12).*

A Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho foi criada por Carta Régia a 2 de Janeiro de 1790 e abriu as suas aulas no dia 20 do mesmo mês e ano. Estabelecia-se, pela primeira vez, uma escola de base técnico-científica destinada ao ensino superior do exército, ficando equiparada à Academia Real da Marinha e à Universidade de Coimbra¹⁰³. Esta escola militar tinha como missão formar oficiais para os quatro ramos do exército de terra: Infantaria, Cavalaria, Artilharia e Engenharia. Os cursos de Artilharia e Engenharia tinham quatro anos e os candidatos tinham de frequentar os dois primeiros anos do curso de matemática da Academia da Marinha, enquanto os cursos de Infantaria e Cavalaria tinham três anos e os

concentrado em três anos. O curso de matemática incluía, no primeiro ano, as cadeiras de aritmética, geometria, trigonometria plana e os princípios elementares da álgebra. No segundo ano, eram ensinadas as cadeiras de álgebra, cálculo diferencial, cálculo integral, estática, dinâmica, hidrostática, hidráulica e óptica. No terceiro ano, era ensinada trigonometria esférica e arte da navegação teórica e prática. O diploma de fundação da instituição determinava que houvesse vinte e quatro partidos (bolsas) para os discípulos em prémio do seu merecimento, doze para o serviço da Marinha e doze para os postos de oficiais Engenheiros. Previa-se ainda a criação de um observatório astronómico, facto que só viria a acontecer em 1798. Sobre o processo de adiamento das aulas de fortificação e desenho, ver RIBEIRO, José Silvestre, *História dos estabelecimentos scientificos, litterarios e artisticos de Portugal nos successivos reinados da monarchia*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1872, tomo 2, pp. 28-29; SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Lisboa, Imprensa Nacional; Coimbra, Imprensa da Universidade, 1910, vol. 5, pp. 146-148.

¹⁰³ Ver Carta Régia, 2 de Janeiro de 1790, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa, Idem, 1828, pp. 578-582.

candidatos apenas tinham de frequentar o primeiro ano do curso de matemática da Marinha. Para além da formação na Academia da Marinha, tinham de prestar provas de francês, a língua franca da época. Esta formação, primeiro na Academia da Marinha e depois na de Fortificação, estabeleceria uma ligação muito forte entre as duas instituições e os seus professores e alunos que só seria alterada com a criação da Escola Politécnica, cujo plano de estudos é uma fusão dos planos das duas escolas.

As principais matérias da nova Academia eram a fortificação, artilharia e hidráulica, constituindo a aula de Desenho uma disciplina diária, onde se reuniam os alunos dos três primeiros anos do curso (Fig. 14). A promoção do desenho, enquanto instrumento essencial para o exercício da profissão, foi uma preocupação constante de Luís Pinto de Sousa que se manifestou na escolha cuidada dos professores e substitutos da cadeira, como se revelou de novo, mais tarde, com a fundação da Academia Real da Marinha e Comércio do Porto (1803). Para acesso às bolsas que se destinavam aos alunos da Academia, tinham preferência os dos cursos de engenharia e artilharia, as duas armas de maior pendor técnico-científico que o ministro da Guerra procurava promover.

Para além da formação teórica, o plano de estudos da Academia dava particular importância aos trabalhos práticos e aos exercícios de campo realizados pelos alunos e professores¹⁰⁴: quer na realização de levantamentos topográficos e hidrográficos, tanto pelo uso dos instrumentos geodésicos como pela configuração do território através do desenho a “golpe de vista”, quer no exercício de projecto de estruturas fortificadas, como baterias e redutos e sua concretização parcial no terreno, quer, ainda, nos exercícios sobre a resistência dos materiais, alcance das peças de fogo, potência das bombas, manuseamento da pólvora e de minas. A cadeira de hidráulica era considerada de grande importância, devido às necessidades de “hum payz cheio de Pavis, sem Canais, e com Rios cujas cheyas entupem as Vallas; e por essa razão alágao os campos como todos os annos vemos succeder no Tejo”¹⁰⁵.

Vários quadros do exército, de engenharia e artilharia, vão realizar compêndios ou traduzir obras, para uso da escola. José António da Rosa, chamado por Luís Pinto de Sousa para dar a cadeira de 3.º ano de Artilharia, publicou o livro *Compêndio das Minas* em 1791. António Teixeira Rebelo, embora não fosse professor, publicou a tradução do *Tratado de Artilharia*, de John Muller, em 1793. António José Moreira, professor da cadeira de Desenho, publicou, também em 1793, as *Regras de Desenho para a delineação das plantas, perfis e*

¹⁰⁴ Ver Pedro Joaquim Xavier, António José Moreira, *Memoria sobre os exercícos práticos que anualmente costumam executar os lentes e os discípulos da Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho*, s.d. [ca. 1791-1793], Arquivo AHM, DIV-4-1-6-20.

¹⁰⁵ *Apud* CARVALHO, Manuel Jorge Pereira de, “Objectivos na criação da Academia Real, de Fortificação Artilharia e Desenho, 1790”, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 1995, vol. 61, pp. 110.

prespectivas pertencentes á Architectura Militar e Civil, com a descripção, e pratica dos instrumentos de que mais ordinariamente se servem os Officiaes Engenheiros assim no bosete, como no terreno, sendo a obra acompanhada de 30 estampas. Vários dos professores traduziram os seis volumes do *Tratado de Architectura Militar*, de Antoni. A estes compêndios associavam-se uma ampla biblioteca, cujo acervo continha as obras mais modernas das ciências e cultura europeias. Luís Pinto de Sousa, através dos embaixadores portugueses, fará uma série de encomendas para a permanente actualização desta biblioteca. A organização da Academia estava sujeita a uma burocracia própria e cuidadosa que abrangia as suas várias valências, através do registo em livro de todos os actos. Não era mais do que a expressão de uma burocracia do Estado, em processo de centralização, estendida aos vários sectores de actividade.

O acesso à Academia de Fortificação vai ser ampliado aos alunos que tivessem frequentado as aulas militares estabelecidas nos regimentos das províncias, podendo aceder directamente à escola depois de realizarem exames na Academia da Marinha¹⁰⁶. Luís Pinto de Sousa procurou, também, reforçar a formação superior estimulando os alunos dos regimentos e da Academia a frequentarem a faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra¹⁰⁷, de que são exemplo Baltazar de Azevedo Coutinho, do regimento de Lagos, e Luís Máximo Jorge de Bellegarde, aluno da Academia de Fortificação. O ministro tentava, com estas medidas, promover uma articulação entre as várias instituições e, em particular, entre as duas Academias de Lisboa e a Universidade de Coimbra. Estabelecer-se-ia uma relação intermitente mas duradoura entre estas instituições com intercâmbio de estudantes e de professores.

A organização do Real Corpo de Engenheiros deriva da criação da Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho e é parte de uma mesma reforma. Estava subjacente à fundação da Academia de Fortificação, a autonomização dos oficiais de engenharia e a sua organização no quadro do exército como uma nova arma. Em Portugal, a organização deste corpo foi sucessivamente adiada, desde o início do século XVIII, altura em que foi criado em França e em Espanha. O conde de Lippe já tinha proposto a criação do corpo de engenheiros nas *Observações Militares dirigidas ao Conde de Oeiras*, de 1764. Do ponto de vista militar, a importância do corpo de engenheiros tinha-se manifestado na Guerra dos Sete Anos (1757-1763), uma guerra em que o conde de Lippe participou pela Casa de Hanôver. Quando se dirigiu ao conde de Oeiras, propôs a formação de duas classes, a “de engenheiros propriamente ditos, e de engenheiros geógrafos”, considerando que “parte destes engenheiros geógrafos estarão em tempo de guerra junto ao quartel-mestre general”¹⁰⁸.

¹⁰⁶ Ver Decreto de 13 de Agosto de 1790, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 616.

¹⁰⁷ Ver *Copia das Leys, Alvaraz, Decretos, Resoluções, Avisos, e Ordens que, desde o Anno de 1762 até ao de 1791, receberão os diferentes Regimentos do Exercito*, Lisboa, 15 de Março de 1792, in Arquivo BPMP, Ms. 435.

¹⁰⁸ Consultado em 2014-01-21, disponível em <http://www.arqnet.pt/exercito/arquivo.html>.

Fig. 15. *Relação Alfabética de todos os Officiaes Ingenheiros que actualmente Servem a Sua Magestade neste Reino, e seos Dominios, com as Noticias que dos mesmos se poderão adquerir dos seos serviços athe o dia 17 de Março do Anno de 1790, s.d. [1790], Arquivo ACL, Série Azul, Ms. 1010.*

Luís Pinto de Sousa não procederá a esta divisão, privilegiando a unidade do corpo e a formação multidisciplinar. Para o corpo, transitariam os oficiais de infantaria com exercício de engenheiro, cujo levantamento foi feito aquando da criação da Academia de Fortificação (Fig. 15)¹⁰⁹; juntar-se-iam, mais tarde, os futuros engenheiros saídos da nova escola de engenharia. A institucionalização do Real Corpo de Engenheiros processou-se de forma gradual, balizada entre a fundação da escola, no início de 1790, e a conclusão do curso pelos primeiros alunos, que se concretizou no final de 1792. Neste intervalo de tempo, Luís Pinto de Sousa procedeu a várias medidas. O duque de Lafões, governador das Armas da Corte e Província da Estremadura, foi promovido a marechal general, a 13 de Maio de 1791; poucos dias depois, a 7 de Junho, foi nomeado comandante do exército, governando as “Tropas de Infantaria, Cavallaria, e Artilharia, e Corpo de Engenheiros, e Director Geral de todas ellas”¹¹⁰. A 16 de

¹⁰⁹ Ver a relação dos “Officiaes de Infantaria com exercício de Engenheiros, tanto no Reino como nos mais domínios de Sua Magestade”, *Almanaque para o anno de 1789*, Lisboa, Na Off. da Academia Real das Sciencias, pp. 105-107; comparar com a “Relação Alfabética de todos os Officiaes Ingenheiros que actualmente Servem a Sua Magestade neste Reino, e seos Dominios, com as Noticias que dos mesmos se poderão adquerir dos seos serviços athe o dia 17 de Março do Anno de 1790”, in SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Idem, 1928, vol. 15, pp. 187-191.

¹¹⁰ Ver Arquivo BPMP, Ms. 435.

Junho, seguiu-se a nomeação de Guilherme Luís António de Valleré para inspector-geral da “Artilharia, Fortificações e Corpo de Engenheiros” do exército¹¹¹. Ou seja, a partir de Junho de 1791, Luís Pinto de Sousa organizou o topo da hierarquia do Exército, englobando o corpo de engenheiros, colocando à sua frente, como governador, o duque de Lafões e, como inspector-geral, o tenente-general e engenheiro Guilherme de Valleré. A actividade de Valleré à frente do corpo de engenheiros é desconhecida mas a sua influência nos jovens oficiais foi significativa, nomeadamente quanto aos sistemas de fortificação.

Em Novembro de 1792, Luís Pinto de Sousa criou uma nova classe de oficiais para acesso à carreira de engenharia, o posto de segundo-tenente, e alterou o lugar de ajudante, que correspondia ao início de carreira, para primeiro-tenente¹¹². Em Dezembro do mesmo ano, igualou os ordenados dos oficiais efectivos de engenharia aos dos outros oficiais do exército, entrando a lei em vigor no ano imediato. Com esta norma, Luís Pinto de Sousa encerrou o processo de organização e de autonomização do corpo de engenheiros como nova arma do exército¹¹³; é o primeiro documento onde aparece a designação de Real Corpo de Engenheiros. Poucos dias depois, no início de Janeiro de 1793, começaram a ser chamados os primeiros engenheiros formados na nova escola para “comissões activas” do Estado, encerrando-se a política pombalina de permanente recurso a oficiais estrangeiros. Foi, também, o dealbar de um grupo social que progressivamente se afirmaria ao longo do século XIX¹¹⁴.

Gonçalo Lourenço Botelho (?-ca. 1801), o último engenheiro-mor do Reino (1780-12-16 a 1790), elaborou um plano de regulamentação do corpo de engenheiros, ainda em 1790¹¹⁵. Este documento daria azo a uma sucessão de propostas de regulamentos ao longo da

¹¹¹ Ver STOCKLER, Francisco de Borja Garção, *Elogio Historico de Guilherme Luiz Antonio de Valleré, Recitado na sessão pública da Academia Real das Sciencias de Lisboa, de 20 de Janeiro de 1798,...*, Idem, Paris, Na Officina de Firmin Didot (edição bilingue português-francês), 1808.

¹¹² Ver do príncipe D. João, Decreto de 3 de Novembro de 1792, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 83.

¹¹³ Ver do príncipe D. João, Decreto de 17 de Dezembro de 1792, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 89-90.

¹¹⁴ Fernando Pereira Marques não faz qualquer análise ao papel do corpo de engenheiros nas mudanças e modernização do exército e da sociedade na primeira metade do século XIX, na tradição dos estudos historiográficos de Luz Soriano e de Latino Coelho, o que torna difícil de compreender como é que os engenheiros, oriundos da estrutura militar, vão alcançar o poder na segunda metade do mesmo século; ver MARQUES, Fernando Pereira, *Exército e Sociedade em Portugal. No declínio do Antigo Regime e advento do Liberalismo*, Lisboa, A Regra do Jogo, 1981; MARQUES, Fernando Pereira, *Exército, mudança e modernização na primeira metade do século XIX*, Lisboa, Edições Cosmos, Instituto de Defesa Nacional, 1999.

¹¹⁵ Ver Gonçalo Lourenço Botelho, *Ordenassoens militares ou Regimento do Corpo de Ingenheiros de Guerra, destacado por Brigadas de Guarnição efectiva nas seis Províncias deste Reino por Ordem de Sua Megstade Fidelíssima a Sereníssima Senhora D. Maria I Rainha de Portugal*, 12 de Novembro de 1790, Arquivo AHM, DIV-3-2-1-15; ver, ainda, uma síntese do plano de regulamento e a transcrição do “Índice das Ordenações” in

década de noventa e seguinte, só se concretizando em 1812, por D. Miguel Pereira Forjaz. Não foi a falta de regulamento que impediu o funcionamento do corpo, nomeadamente em tempo de paz; a ausência de um regulamento permitiu aos ministros uma grande disponibilidade para dialogar directamente com os engenheiros e requisitar os seus serviços sem ter de percorrer uma cadeia de comando¹¹⁶. O Real Corpo de Engenheiros teve uma intensa actividade produtiva nos vários programas de fomento para o território, iniciados nesta altura, uma intervenção que lhe permitiu uma aquisição de experiência e um desenvolvimento ímpares na sua longa vigência¹¹⁷.

A realização de um novo Mapa de Portugal constituía um dos objectivos prioritários do governo. Uma carta geográfica do território continental, rigorosa e actualizada, formava a base de todas as políticas de fomento que se procuravam implementar. Era um instrumento essencial para a elaboração de planos administrativos, económicos ou militares e para um funcionamento mais eficaz da administração pública, civil e militar, quer central, quer regional ou local. Os mapas existentes eram demasiado imprecisos e cheios de erros na configuração do território, na representação da orografia e hidrografia, na localização dos lugares e sua toponímia e no itinerário das estradas e caminhos. Um dos erros mais graves dos mapas em circulação era a definição da linha da costa, totalmente deformada, principalmente desde o cabo da Roca até ao rio Minho, o que representava um prejuízo para a navegação. Nos mapas de Rizzi Zannoni e de Thomas Jefferys, de 1762, e no mapa de Tomás Lopez, de 1778, abundavam este tipo de erros que se repetiam de mapa para mapa. O mapa de Tomás Lopez, o mais recente dos mapas, era o mais utilizado entre portugueses e viajantes, tendo sido objecto de uma edição portuguesa por volta de 1780 que, eventualmente, poderá constituir a primeira gravação em Portugal de um mapa do território continental (Fig. 205).

Luís Pinto de Sousa estava profundamente empenhado na realização desta obra. A importância da cartografia no governo político, económico e militar era-lhe familiar desde o tempo em que foi governador da capitania do Mato Grosso, onde teve uma actuação significativa no desenvolvimento da região, tendo mandado proceder a levantamentos

SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1910, vol. 5, pp. 381-385.

¹¹⁶ Praticamente não existem estudos sobre o Real Corpo de Engenheiros, ao contrário do que se passa em Espanha e França. Ver CAIXARIA, Eduardo, “A estrutura funcional do Corpo de Engenheiros”, in *O Real Arquivo Militar. Cronologia Histórica e Documental, 1802-1821*, Lisboa, Direcção de Infra-Estruturas, Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar, [2006], pp. 52-56. Ver ainda LOPES, João Luiz, *Memória sobre o Corpo d'Engenharia em Portugal e sobre a nova organização, de que carece, para os melhoramentos sociaes do Paiz...*, Lisboa, Na Imprensa Nacional, 1846.

¹¹⁷ As políticas de Luís Pinto de Sousa para a reorganização do exército encontram-se por estudar. Ver uma brevíssima síntese em AMARAL, Manuel, “A Reforma do Exército impedida pela força das Armas”, in *A luta política em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Parede, Tribuna da História, 2010, vol. 1, pp. 9-11.

geográficos da capitania¹¹⁸. Por sua vez, Luís Pinto de Sousa, durante a sua permanência em Londres como embaixador português (1774-1788), pode ter tido conhecimento do plano de levantamento geodésico da Inglaterra, apresentado pelo engenheiro militar britânico William Roy (1726-1790), em 1767, plano adiado e posteriormente arquivado pelo governo devido ao seu elevado custo. Seguramente que conheceu os trabalhos realizados em 1787 por matemáticos e astrónomos ingleses e franceses (William Roy, Legendre, Méchain e Cassini IV), de determinação da latitude e longitude dos Observatórios de Paris e de Greenwich por meio de triangulações. A Inglaterra só criaria os serviços geodésicos em 1791, um ano depois da morte do general William Roy, um dos grandes renovadores da ciência cartográfica europeia. Começaram então os trabalhos de construção da carta de Inglaterra mas apenas de uma parte do território. A Espanha também tentou iniciar os trabalhos geodésicos mas devido a um intenso debate sobre os métodos a utilizar não chegou a um consenso, tendo adiado os trabalhos por várias décadas¹¹⁹. A França tinha concluído no final da década de oitenta o importante levantamento da Carta de França, pelos Cassini III e IV.

Para dar início aos trabalhos de elaboração da Carta do Reino, Luís Pinto de Sousa estabeleceu um diálogo entre o governo e a Academia das Ciências. No debate, ocorrido entre 1789 e 1790, terão participado: o secretário da Academia, José Correia da Serra (1750-1823)¹²⁰ e os sócios Miguel Franzini (?-1810), Francisco António Ciera (1763-1814), Custódio Gomes de Vilas Boas (1741-1809) e Francisco de Borja Garção Stockler (1759-1829); Ciera, Vilas Boas e Stockler eram matemáticos e astrónomos e professores da Academia Real da Marinha. O diálogo passou por uma experiência comum entre o governo e a Academia das Ciências, em que foi eleita como zona-piloto a comarca de Setúbal; esta experiência envolveu o levantamento geodésico (Fig. 16) e topográfico do território e a descrição geográfica e o conhecimento económico, social e estatístico da comarca, um programa que a Academia das Ciências acalentava desde o seu início de actividade (1780)¹²¹.

Depois desta experiência frutífera mas inconclusiva, o que estava nos objectivos dos políticos e dos técnicos era o levantamento do conjunto do território continental com métodos científicos actualizados. Enquanto tarefa nova, exigia a tomada de inúmeras decisões

¹¹⁸ Ver MENDES, Humberto Gabriel, “Francisco António de Ciera, renovador da cartografia portuguesa”, *Geographica*, Revista da Sociedade de Geografia de Lisboa, Julho, 1965, 3, pp. 14.

¹¹⁹ Ver algumas das memórias sobre os trabalhos da carta geodésica de Espanha in ESPINOSA Y TELLO (compil.), Josef, *Memorias sobre las observaciones astronomicas, hechas por los Navegantes Espanoles en distintos lugares del Globo, los quales han servido de fundamento para la formación de las cartas de marear publicadas por la dirección de trabajos hidrográficos de Madrid*, Madrid, Impr. Real, 1809.

¹²⁰ Ver SÁ, Manuel José Maria da Costa e, “Elogio Histórico de José Correia da Serra, recitado na sessão pública de 10 de Dezembro de 1829”, in *Historia e Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, Lisboa, Tipografia da Academia, 1848, 2.ª série, tomo 2, parte 1, pp. XV.

¹²¹ Sobre este trabalho, ver *Infra*, 2.2, “O envolvimento da Academia das Ciências na construção das políticas de fomento; da antecipação à colaboração”.

prévias, quer quanto aos métodos, aos instrumentos, às escalas e aos processos de trabalhos a adoptar, quer quanto aos meios financeiros e humanos de suporte de uma empresa de longo tempo e de árduo, exigente e dispendioso trabalho.

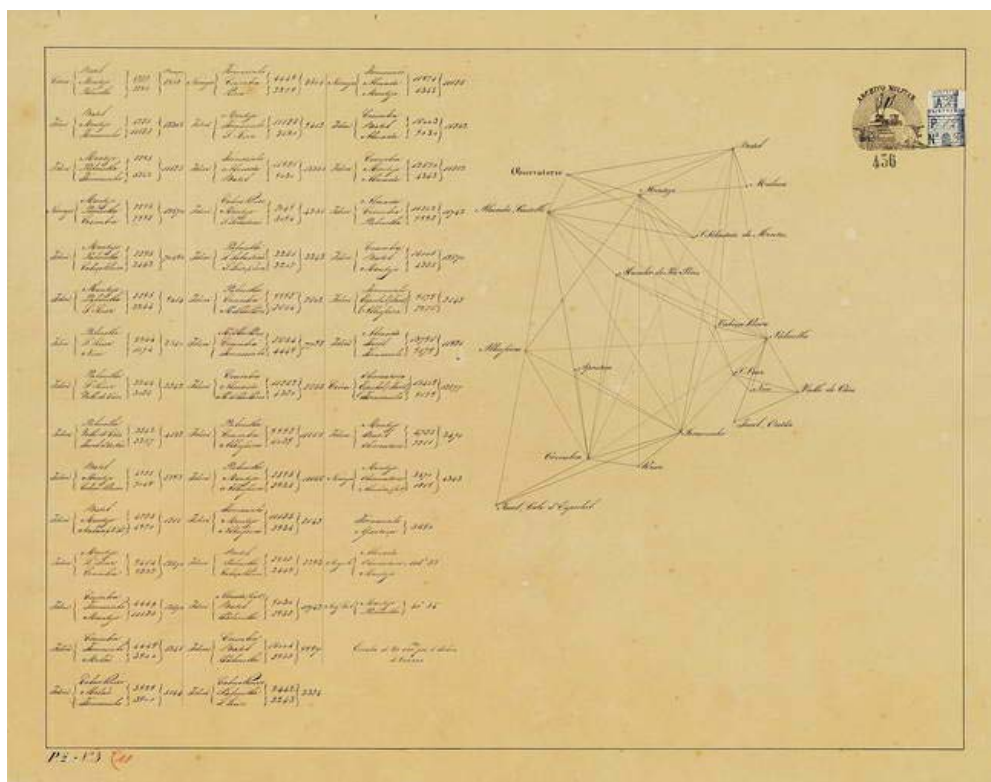


Fig. 16, Francisco António Ciera, Conrado Henrique de Niemeyer, *Esquema de triangulação de parte da Península de Setúbal*, s.d. [ca. 1790], Arquivo GEAEM/DIE, 3872/I-1-2-2 (cópia posterior a 1818).

Num ambiente em que as “ideias fervilhavam”¹²², Francisco António Ciera e Custódio Gomes de Vilas Boas apresentaram propostas concretas para a elaboração do mapa de Portugal. Os métodos e processos propostos divergem e Custódio Gomes de Vilas Boas apresentou duas soluções alternativas. Um aspecto era comum ao conjunto das propostas: a sua divisão em duas tarefas distintas. A primeira compreendia a construção do esqueleto da carta, a mais exigente das tarefas, a partir de medições realizadas por matemáticos e astrónomos; a segunda, feita a partir do esqueleto da carta, consistia na elaboração das cartas topográficas parciais, com toda a informação necessária para o conhecimento do território, realizada por engenheiros militares. O que distinguia as propostas eram os métodos e os processos de construção do esqueleto da carta, embora as cartas topográficas parciais também fossem objecto de discussão, nomeadamente, se deveriam ser ordenadas por comarcas (44), por provedorias (23) ou por províncias (6). A falta de técnicos treinados nos exercícios práticos de geodesia, tanto de matemáticos e astrónomos como de engenheiros geógrafos, era uma

¹²² DIAS, Maria Helena, “As explorações geográficas dos finais de Setecentos e a grande aventura da Carta Geral do Reino de Portugal”, *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, 1ª série, Porto, 2003, vol. 19, pp. 385.

condicionante apontada nos planos. A necessidade de aquisição de várias colecções de instrumentos actualizados, para distribuir pelas equipas no terreno, era outra condicionante objectiva. Os meios pecuniários a disponibilizar eram outra condicionante para uma tarefa de longo prazo.

Custódio Gomes de Vilas Boas, numa memória *sobre o methodo com que se deve proceder á construcção da Carta Geographica do Reino*, elaborada a pedido de José Correia da Serra (1750-1823), secretário da Academia das Ciências, e datada de 5 de Outubro de 1789, considerava que o levantamento da carta envolvia a determinação da posição geográfica dos principais pontos para construir uma triangulação do território¹²³. Os pontos mais apropriados seriam as cidades e vilas mais notáveis, principalmente as que se situavam nas extremidades do território. Para a determinação dos pontos principais sugeria duas soluções. Uma das soluções consistia em distribuir astrónomos pelas províncias, cada um munido da sua colecção de instrumentos geodésicos e astronómicos; os astrónomos faziam as observações da latitude e longitude de cada ponto, a que se sucedia a determinação das ligações entre os pontos principais ficando, deste modo, formado o “esqueleto, ou esboço do Mappa”. Este método, segundo Vilas Boas, tinha inconvenientes, embora fosse o mais “cómodo”: havia poucos astrónomos e era necessário encomendar seis colecções de instrumentos de precisão, extremamente caros e de demorado tempo de construção.

A solução alternativa a esta envolvia a determinação de uma meridiana ao longo de todo o território continental, medi-la com exactidão e marcá-la com marcos geodésicos nos pontos mais elevados. A partir da meridiana, iam-se fazendo observações para um e outro lado, sucessivamente a toda a largura do território, estendendo a série de triângulos. Propunha que a meridiana passasse por Coimbra, por abranger todo o Reino. A meridiana de Coimbra tinha vantagens: passar pela Universidade de Coimbra – a torre do relógio marcaria o alinhamento da meridiana – “que he o berso das sciencias e como he huã obra para credito de toda a Nação, he justo que tenha por testemunhas os Mestres da Nação, e principalmente o Dr. Joze Monteiro da Rocha, que com as suas luzes pode concorrer muito para o bom acerto da mesma obra”; desenvolver-se na proximidade da estrada Lisboa-Porto podendo vir a formar o traçado mais breve para um novo eixo Norte-Sul; situar-se relativamente próxima da costa permitindo rapidamente determinar a linha litoral que era “a parte mais essencial da carta”, podendo acrescentar-se as sondagens e configuração das barras dos rios e baías mais importantes; a fácil resolução do alojamento e dos mantimentos dos cooperadores da carta, por correr ao longo de

¹²³ Ver Custódio Gomes de Vilas Boas, *Carta escrita ao Secretario d'Academia das Sciencias sobre o methodo com que se deve proceder á construcção da Carta Geographica do Reino*, Lisboa, 5 de Outubro de 1789 (12 pp.), Arquivo AHM, DIV-4-1-16-20. Ver, também, de Custódio Gomes de Vilas Boas, *Carta ao Ministro da Guerra sobre o modo de se proceder á construcção do esqueleto da Carta Geographica do Reino*, s.d., [ca. 1789-1790], Arquivo AHM, DIV-4-1-16-6.

zonas urbanizadas. Por fim, em toda a extensão da meridiana era provável que se encontrasse uma planície de comprimento suficiente para medir um grau do meridiano, um objectivo científico em que estavam empenhadas nações europeias como a França, a Espanha e a Inglaterra. Custódio Gomes de Vilas Boas propunha que José Monteiro da Rocha, o vice-reitor da Universidade de Coimbra, unanimemente considerado o maior matemático e astrónomo português, superintendesse aos trabalhos e que Coimbra constituísse a primeira estação da Carta e o primeiro ponto a medir.

Por considerar que este trabalho constituía uma expedição científica de que se devia tirar todas as utilidades, Custódio Gomes de Vilas Boas recomendava que os astrónomos fossem acompanhados de naturalistas para realizarem a descrição geográfica e económica dos lugares onde se encontravam; considerava que nesta tarefa deviam participar o Estado, a Academia das Ciências e a Universidade de Coimbra.

Sugeria a divisão do Reino em 24 mapas, não obedecendo às divisões administrativas mas à uniformidade de distribuição no território. As escalas a adoptar seriam, para a Carta do Reino, de aproximadamente 1:400.000 e, para as 24 cartas parciais, de 1:75.000, dimensões que eram apropriadas ao tamanho das folhas de desenho utilizadas pelos cartógrafos. Propunha a adopção da *toesa* francesa (ca. 1,95 m), por ser uma medida quase universal, muito conhecida em Portugal, a que se acrescentava o facto de a Academia possuir um bom padrão desde 1787, actualizado e rigoroso, construído em Inglaterra e aferido pela Academia das Ciências de Paris.

Francisco António Ciera apresentou, talvez um pouco depois da proposta de Custódio Gomes de Vilas Boas, um *Plano para a Carta do Reino*¹²⁴. Ciera tinha uma longa experiência em observações astronómicas. A actividade académica de Ciera, após se ter formado com distinção na faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra, foi iniciada aos 19 de idade, pela morte súbita do seu pai, Miguel Ciera, substituindo-o na cadeira de *Astronomia e Teórica de Navegação* (trigonometria esférica e arte de navegar), primeiro interinamente depois como regente. Conciliou, durante toda a vida, a actividade académica com os trabalhos de campo fazendo constantes observações astronómicas que tiveram início com seu pai, matemático e cartógrafo exímio que dominava ao mesmo tempo o desenho e a ciência astronómica.

Francisco António Ciera propunha, no seu plano para a carta do Reino, a divisão dos trabalhos em trigonométricos e astronómicos, que formariam a rede de triangulações de cobertura do espaço continental, e em topográficos, que consistiam no levantamento do território, preenchendo os grandes triângulos. Correspondiam a duas tarefas distintas, em que

¹²⁴ Ver, de Francisco António Ciera, *Plano para a Carta do Reino*, [ca. 1789-1790], Arquivo AHM, DIV-4-1-16-7 (12 fls.); ver, também, de Francisco António Ciera, *Reflecções e Plano sobre a Carta do Reino*, [ca. 1789-1790], Arquivo AHM, DIV-4-1-16-7 (39 fls.); ver, ainda, Francisco António Ciera, *Memória sobre várias disposições e providências exigidas a favor das academias militares*, [1791], Arquivo AHM, DIV-4-1-6-2 (9 fls.).

os levantamentos topográficos só poderiam avançar depois de construída a cadeia de triângulos. Tratava-se, em primeiro lugar, de escolher a posição dos vértices dos principais triângulos e de os medir de forma exacta segundo dois métodos: o trigonométrico e o astronómico. O segundo definia a posição de cada ponto e o primeiro fornecia as distâncias entre os pontos. A utilização dos dois métodos conferia rigor e precisão ao desenho do “esqueleto da Carta”. Segundo Ciera, “estes dous methods devem sempre andar de mãos dadas”, embora prevalecesse, por comparação de resultados, o posicionamento astronómico. A triangulação primária do Reino seria objecto de uma segunda rede de triangulação, já menos exigente em termos de cálculo, formando uma base rigorosa para os levantamentos parciais, que poderiam ser realizados autonomamente sem receio de acumulação de erros. Construída a base da Carta, com a triangulação submetida ao cálculo dos ângulos e dos lados dos triângulos e à confirmação de todas as medições, era possível avançar para o detalhe, trabalho que devia ser realizado por cerca de quatro engenheiros por comarca, propondo a escala de aproximadamente 1:20.000 para os levantamentos parciais; progredir-se-ia de comarca para comarca consoante o número de pessoal possível de empregar nos levantamentos. A falta de um número elevado de engenheiros com treino neste tipo de trabalhos levaria Ciera a propor que se formassem, nas aulas de desenho do curso de fortificação, alunos instruídos no desenho cartográfico, no levantamento de terrenos e no modo de os configurar. No fundo, estava a propor uma classe de engenheiros geógrafos, uma ideia que defendeu em vários textos e que já tinha sido proposta pelo conde de Lippe mas que só se concretizaria já avançado o século XIX.

Ciera, que tinha testado no Observatório da Academia das Ciências todos os métodos que propunha, sugeria dirigir todo o trabalho de construção da triangulação primária, o esqueleto da Carta Geográfica do Reino, a tarefa mais exigente, empreendendo uma viagem pelo Reino para a determinação dos pontos mais adequados para a definição dos vértices dos triângulos. Recomendava, para tal, a formação de uma equipa com mais três pessoas, sugerindo os nomes de Carlos Frederico Bernardo de Caula, Pedro Folque e Luís Gomes de Carvalho, nesta altura em trânsito da Academia Real da Marinha para a Academia de Fortificação. Todos eles viriam a pertencer ao Real Corpo de Engenheiros e a seguir a sua carreira no exército¹²⁵.

Ciera associou à construção da triangulação do Reino outro objectivo científico, a que Luís Pinto de Sousa deu apoio. Pretendia, a partir da série de triângulos que se iriam estabelecer, prolongá-los até ao Norte de Espanha e medir um grau do meridiano, utilizando um arco de superfície entre o cabo Ortegal, na Galiza, e o cabo de São Vicente. Ambicionava ligar o observatório de Lisboa aos observatórios de Paris e de Greenwich, dando um contributo para a determinação da verdadeira configuração da terra, inserindo os trabalhos

¹²⁵ Ver Francisco António Ciera, *Plano para a Carta do Reino*, [ca. 1789-1790], Arquivo AHM, DIV-4-1-16-7.

portugueses no contexto da activa colaboração científica internacional¹²⁶. Este objectivo “puramente científico” de Ciera, associava-se aos trabalhos de triangulação entre Paris e Greenwich (1787), medições que viriam a ter a máxima expressão nos trabalhos de Delambre e Méchain, iniciados em 1792, de medição do arco da terra entre Dunquerque e a Catalunha, pelo meridiano de Paris, com vista à uniformização dos pesos e medidas e estabelecimento do sistema decimal e com o objectivo de aprofundar a “descrição geométrica da Europa”¹²⁷.

Depois das propostas e debates e da experiência da carta da comarca de Setúbal, Luís Pinto de Sousa, em 1790, escolheu Francisco António Ciera para dirigir os trabalhos de construção do novo mapa de Portugal. O seu nome impôs-se “por mérito próprio” e teve o significado de levar a cartografia portuguesa em direcção à prática científica moderna. Tanto Custódio Gomes de Vilas Boas como Francisco de Borja Garção Stockler ficaram de fora dos trabalhos da Carta do Reino, talvez porque esta fosse uma tarefa que exigia uma pessoa só a dirigir todo o processo, de forma coerente e metódica. Os trabalhos, por sua vez, correspondiam a uma tarefa única e especializada, já de si muito complexa, difícil de conciliar com o programa de descrição e conhecimento das comarcas da Academia das Ciências, como propôs Custódio Gomes de Vilas Boas. A ênfase não era na descrição mas no conhecimento, com bases científicas modernas, da forma do território. Contudo, o programa da Academia de descrição de uma comarca não foi rejeitado mas antes redireccionado e aproveitado por José de Seabra da Silva na reforma administrativa das comarcas do Reino¹²⁸.

Seria o Estado a instituição a empreender o trabalho do novo mapa de Portugal. De fora ficavam a Academia das Ciências e a Universidade de Coimbra. Luís Pinto de Sousa, como ministro da Guerra, ficou responsável pela inspecção dos trabalhos da Carta do Reino, centralizando na sua secretaria as decisões processuais. O ministro conseguiu que o Erário Régio ficasse responsável pelo financiamento dos trabalhos geodésicos, por se tratar de uma tarefa geral do Estado, secundado pelo apoio logístico e pecuniário dos corregedores das comarcas por onde andasse a expedição da Carta do Reino¹²⁹. Tratou de disponibilizar soldados para apoio nos trabalhos de campo e na logística do transporte do material da

¹²⁶ Ver MENDES, Humberto Gabriel, “Francisco António de Ciera, renovador da cartografia portuguesa”, *Geographica*, Revista da Sociedade de Geografia de Lisboa, Julho, 1965, 3, pp. 14-16.

¹²⁷ Ver MECHAIN, Pierre François André; DELAMBRE, Jean Baptiste Joseph, *Base du système métrique décimal: ou, Mesure de l'arc du méridien compris entre les parallèles de Dunkerque et Barcelone, exécutée en 1792 et années suivantes*, Paris, Baudouin, Imprimeur de l'Institut National, 1806-1810, 3 tomos. Ver ALDER, Ken, *The Measure of All Things. The Seven-Year Odyssey and Hidden Error That Transformed the World*, New York, London, Toronto, Sydney, Singapore, Free Press, 2002.

¹²⁸ Sobre o programa da Academia das Ciências, de descrição de uma comarca, ver *Infra*, 2.2, “O envolvimento da Academia das Ciências na construção das políticas de fomento; da antecipação à colaboração”.

¹²⁹ Ver Avisos Régios do visconde de Vila Nova de Cerveira, datados de 14 de Maio e 20 de Setembro de 1790, in MANIQUE, Luiz de Pina, “Subsídios para a história da cartografia portuguesa. A Carta Geral do Reino. A Carta Topográfica da Cidade de Lisboa. A Instituição da Litografia nos Serviços Geográficos Portugueses”, *Boletim do Instituto Geográfico Cadastral*, Lisboa, Ministério da Economia, 1943, vol. 3, pp. 187-188.

expedição. Tratava-se de um trabalho extremamente dispendioso em pessoal, em meios técnicos e logísticos, tanto no trabalho de campo como no trabalho de gabinete. Luís Gomes de Carvalho, apesar da dedicação ao seu mestre Francisco António Ciera, seguiu outro caminho que o levará para a especialização em obras hidráulicas. Durante catorze anos, Carlos Frederico Bernardo de Caula e Pedro Folque acompanharão Ciera na “grande aventura da Carta Geral do Reino de Portugal”¹³⁰.

A atenção de Francisco António Ciera com a precisão na recolha de dados, com a escolha cuidada dos métodos, com a selecção criteriosa dos instrumentos e com o rigor do desenho, numa altura em que este tipo de trabalhos ainda não estavam normalizados, levou-o a requisitar vários instrumentos com características específicas que Luís Pinto de Sousa mandaria executar em Londres e em Paris¹³¹ e a pedir a colaboração de José Monteiro da Rocha, tal como Custódio Gomes de Vilas Boas já tinha sugerido. Ciera apelou à colaboração de Monteiro da Rocha nos seguintes termos:

“Sendo estas operações, entre todas as da matemática, as que requerem maiores conhecimentos, já para a escolha de métodos, já para o modo de as pôr em prática, vejo-me de necessidade obrigado a comunicar as minhas ideias a quem, sendo da mesma profissão, esteja em estado de me tirar algumas dúvidas que ocorreram, e de lembrar novos métodos que facilitem e tornem mais segura a execução desta obra. Em Portugal não há quem melhor me possa ajudar do que o Dr. José Monteiro da Rocha, que foi meu mestre em Coimbra. Este homem de engenho raro, que sem dúvida pode entrar no número dos grandes matemáticos da Europa, pode contribuir muito com as suas luzes nesta expedição”¹³².

José Monteiro da Rocha, com as suas aptidões científicas e engenho técnico, realizaria as réguas para a medição das bases de determinação do grau do meridiano, que seriam construídas com madeiras brasileiras (quatro réguas, cada uma com 3 braças de comprimento, ca. 6,60 m), tendo utilizado a toesa francesa como medida de aferição (22 braças = 25 toesas); do resultado da comparação das medidas lineares, obteve-se uma braça própria que ficou conhecida como *a braça de Ciera*¹³³.

¹³⁰ DIAS, Maria Helena, “As explorações geográficas dos finais de Setecentos e a grande aventura da Carta Geral do Reino de Portugal”, *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, 1ª série, Porto, 2003, vol. 19, pp. 383-396.

¹³¹ Ver, como exemplo, a memória de Francisco António Ciera, anexa a ofício de Luís Pinto de Sousa para D. Vicente de Sousa Coutinho, de 2 de Abril de 1791, *Memoria Explanatoria* [sobre o Instrumento para a medida exacta dos angulos da serie de triangulos, que hão de servir para a determinação do gráo de meridiano em Portugal, 1791], Arquivo ANTT, MNE, Liv. 102, 1790-1792, fls. 111-111v.

¹³² *Apud* MENDES, Humberto Gabriel, “Francisco António de Ciera, renovador da cartografia portuguesa”, *Geographica*, Revista da Sociedade de Geografia de Lisboa, Julho, 1965, 3, pp. 16.

¹³³ Cf. DIAS, Maria Helena, “As explorações geográficas dos finais de Setecentos e a grande aventura da Carta Geral do Reino de Portugal”, *Idem*, 1ª série, Porto, 2003, vol. 19, pp. 383-396.



Fig. 17, Francisco António Ciera, *Carta dos pontos da Serie de Triangulos, para a medida do Grão do Meridiano entre os paralelos de 37,° e 43,° 45' de latitude N., por ora escolhidos na primeira vezita geral do Terreno feita nos mezes de Outubro de 1790, Abril, Maio, Setembro e Outubro de 1791 por Francisco Antonio Ciera, s.d. [ca. 1791],* Arquivo BPMP, C-M&A, 19(7)-A.

Os trabalhos de campo e de gabinete vão prosseguir com a pequena equipa constituída por Ciera e pelos seus dois colaboradores directos, Caula e Folque. Vão percorrer o País, há procura dos lugares mais próprios para a construção do esqueleto da Carta, plenos de energia e de esperança na missão de que estavam incumbidos. Muitos dos lugares referidos nos mapas não existiam na realidade e muitos dos pontos escolhidos eram inexistentes nos mapas,

tornando a expedição numa verdadeira descoberta da geografia física do território português. Ao mesmo tempo, nos longos intervalos das viagens, dedicavam-se ao trabalho de gabinete, onde o exercício do desenho, do cálculo matemático das latitudes e longitudes e da verificação dos ângulos e das distâncias entre os pontos era da maior exigência no plano do método.

As três primeiras viagens exploratórias decorreram nos anos de 1790 e 1791, permitindo obter uma primeira triangulação do território continental que se estendeu até à Galiza, onde Ciera se encontrou com engenheiros militares espanhóis, tendo-se realizado medições conjuntas. Destes reconhecimentos, onde a equipa de Ciera percorreu o País de Sul para Norte, resultou a *Carta dos pontos da Serie de Triangulos, para a medida do Grão do Meridiano entre os parallelos de 37,º e 43.º 45' de latitude N., por ora escolhidos na primeira vezita geral do Terreno feita nos mezes de Outubro de 1790, Abril, Maio, Setembro e Outubro de 1791*, cujo desenho é da autoria de Ciera (Fig. 17; Fig. 153). A escolha dos pontos foi determinada não por centros urbanos, como sugeriu Custódio Gomes de Vilas Boas, mas pelos lugares mais apropriados para fazer as observações, normalmente os pontos mais elevados dos cumes das serras¹³⁴.

Ciera, após a primeira viagem, mandou construir na serra da Arrábida, em Formosinho, um sinal ou marco geodésico, ainda provisório, assinalando um dos primeiros pontos da triangulação a ser fixado. Ciera dizia que daquele ponto “se descobrem quase dois terços de todo o Reino”. O sinal era uma estrutura piramidal, de 30 palmos de altura (6,60 m), constituída por quatro prumos de madeira, cravados no chão e ligados entre si por travessas, preenchido com mato na parte superior, formando, pelas palavras de Ciera, uma pirâmide, “que vista de longe se projecta no céu e parece como que uma nódoa preta de figura triangular separada do monte, o que faz distinguir bem e observar-se sem erro de todos os pontos”¹³⁵. Embora precário, foi o primeiro marco geodésico implantado em território nacional (Fig. 116).

Aos poucos virão juntar-se aos trabalhos desta equipa alguns jovens formados na Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, onde participarão nesta autêntica escola de formação e estágio de engenheiros geógrafos. Francisco António Ciera, pelo seu longo magistério e pelo desenvolvimento que deu aos trabalhos geodésicos teve um papel fulcral na renovação da cartografia portuguesa. A Luís Pinto de Sousa coube o sentido de oportunidade e de convicção na importância deste trabalho para o conhecimento do território continental e para o desenvolvimento da cartografia portuguesa.

¹³⁴ Ver, de CIERA, Francisco António, “Viagem Geográfica & Astronómica pelo Reino de Portugal para a Construção da Carta Topográfica e Determinação do Grau do Meridiano”, s.d. [ca. 1791-1792], *Geographica*, Lisboa, Revista da Sociedade de Geografia de Lisboa, Julho 1965, ano 1, n.º 3, pp. 17-25; MENDES, Humberto Gabriel, “Francisco António de Ciera, renovador da cartografia portuguesa”, *Idem*, 1965, 3, pp. 11-25.

¹³⁵ *Apud* DIAS, Maria Helena, “As explorações geográficas dos finais de Setecentos e a grande aventura da Carta Geral do Reino de Portugal”, *Idem*, 1ª série, Porto, 2003, vol. 19, pp. 383-396.

Luís Pinto de Sousa vai ter ainda uma intensa actividade política no apoio aos programas de fomento empreendidos por José de Seabra da Silva, principalmente no campo das obras públicas. Terá um papel discreto mas importante na resolução de conflitos e dificuldades ocorridas com os engenheiros militares no desempenho das suas comissões de serviço. Terá, também, um papel activo na promoção das políticas para os transportes e comunicações, em particular na implantação de um sistema moderno de correios.

José de Seabra da Silva teve uma actuação da maior importância durante os quase onze anos em que esteve à frente da secretaria de Estado do Reino. Esta secretaria de Estado abrangia os assuntos do governo respeitantes ao território continental: justiça, educação, obras públicas, agricultura, saúde, ordenamento do território, administração regional e local, segurança interna e assuntos eclesiásticos. José de Seabra da Silva interveio em todas estas áreas, procurando dar racionalidade e especificidade a cada sector. Era um homem experiente e pragmático, com um pensamento estruturado e prático sobre os assuntos da administração pública do Estado. A sua acção para o território incidiu em várias frentes, enquadrada por dois programas principais interrelacionados entre si: a reforma administrativa do território e a modernização da rede de vias de circulação. A construção do novo Mapa de Portugal, implementado simultaneamente por Luís Pinto de Sousa, dava um sentido estrutural ao conjunto de iniciativas de fomento para o território. Não se podem entender estes programas de fomento como respostas circunstanciais a problemas de conjuntura ou como iniciativas casuísticas e fragmentadas, mas como políticas estruturantes, de longo prazo, através das quais se procurava dar sentido e significado ao papel do Estado como orientador e interveniente decisivo no desenvolvimento do território.

José Seabra da Silva procurou sustentar a sua acção reformista em actos ponderados pelo planeamento prévio, através de passos sucessivos e articulados. Neste propósito, centralizou o processo decisório na secretaria de Estado do Reino: a definição e hierarquização dos programas e dos territórios de intervenção, o enquadramento legal e financeiro de cada operação e a definição do suporte técnico para a implementação das decisões no terreno. Assim, a centralização das decisões tinha, como contraponto, a responsabilização das equipas no terreno, normalmente constituídas por equipas mistas de magistrados e engenheiros. Esta responsabilização fazia-se através da produção de instrumentos claros de intervenção, cuja base era o planeamento prévio em desenho e em relatórios de conteúdo técnico, tendo estes que ser submetidos a aprovação pelo governo.

Os programas de fomento exigiam, para a sua implementação, uma vontade política continuada, pois tanto a reforma de uma nova divisão administrativa das comarcas como a realização de obras públicas de grande escala, tal como o Mapa de Portugal, necessitavam de muitos anos para a sua plena concretização e exigiam o constante acompanhamento político,

superando as dificuldades que pudessem ocorrer no terreno ou redefinindo os objectivos em função das condições políticas e financeiras do Estado, em cada momento.

O facto do código legislativo português atribuir às obras públicas uma função local ou regional, sob responsabilidade dos corregedores das comarcas ou dos vereadores das câmaras, constituía um obstáculo à concretização de obras com significado e escala nacionais, como era o caso da nova estrada Lisboa-Porto, obra que abrangia três províncias e inúmeras comarcas. A definição de um novo conceito de Obra Pública, enquanto infra-estrutura cujo benefício era comum a toda a população e não apenas à da vizinhança de uma obra, constituiu uma das mais significativas intervenções de Seabra da Silva. Essa mudança, plasmada na Carta de Lei das Donatarias e das Comarcas, de Julho de 1790 (§ 41), veio criar as condições para uma intervenção global e para a definição de uma ideia de rede de vias, para o território continental¹³⁶. Assim e como consequência deste passo evitou-se o recurso às *fontas* – imposto temporário para o financiamento de obras, lançado às populações em redor das mesmas e cujo perímetro era definido pelo corregedor. José de Seabra da Silva optou pelo recurso a impostos indirectos já vocacionados para as obras públicas: o *real de água*¹³⁷ e os *sobejos das sisas*¹³⁸. Por vezes, foram criados novos impostos como, por exemplo, o imposto sobre o transporte do vinho no Douro. Por este meio, Seabra da Silva construiu uma base financeira, tendencialmente permanente e progressivamente generalizada.

Outra mudança significativa, realizada por pequenos passos, quase invisíveis, foi a de alterar o modelo vigente de recrutamento de mão-de-obra para as obras: a *corveia*. A *corveia* consistia no trabalho compulsivo e gratuito das populações em determinados dias por ano para as obras públicas (de um a seis dias). Era uma mão-de-obra irregular, não especializada,

¹³⁶ Ver *Infra*, 4.4, “Da mobilização de mão-de-obra à definição de um novo conceito de Obra Pública”.

¹³⁷ O *real de água* era um imposto indirecto sobre o consumo, consignado para obras públicas, exigindo a sua promulgação autorização régia e o consentimento das câmaras. Aplicado geralmente sobre o consumo de vinho nas tabernas ou de carne nos açougues, era um imposto pago pelo comprador e arrecadado pelo vendedor. Por vezes foi utilizado para obras e serviços militares, para a construção de igrejas ou para os expostos. Embora tivesse um carácter local e temporário, o *real de água* foi evoluindo para um imposto permanente mas não geral e uniforme no território. Apesar da diversidade da sua aplicação, o regulamento que veio a orientar este imposto foi o Regimento de 23 de Janeiro de 1643. O *real de água* só veio a ser extinto após a proclamação da República; ver SOUSA, Joaquim José Caetano Pereira e, *Esboço de hum dictionario juridico, theoretico, e practico, remissivo ás leis compiladas, e extravagantes*, Lisboa, Na Typographia Rollandiana, 1827, vol. 3, REA; SERRÃO, Joel (dir.), *Dicionário da História de Portugal*, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, vol. 5, pp. 238.

¹³⁸ O valor do imposto da sisa a arrecadar por cada concelho foi fixado durante o século XVI. Quando não se alcançavam os valores definidos, as câmaras lançavam uma finta ou imposto extraordinário para atingir o rendimento prescrito. Quando era ultrapassado o dito valor, os excedentes designavam-se de *sobejos das sisas*. Os *sobejos das sisas* pertenciam aos povos e não davam entrada no Erário Régio. O destino dos *sobejos* por parte das câmaras não estava definido, sendo gastos nas mais variadas despesas, mas foram sendo canalizados para os expostos e para as obras públicas. Ver José da Silveira Moraes Barbarica, *Notícia da origem e progresso das sisas em Portugal. Comprovado com documentos que se acharam na Torre do Tombo, e ordenada chronologicamente*, 1790, Arquivo BPE, CIX/1-19 (57 fls.).

normalmente requisitada no trabalho agrícola e de que estavam isentas a generalidade das populações urbanas¹³⁹. A necessidade de mobilizar muitas centenas de operários e de recrutar trabalhadores experimentados, a vontade de criar profissões estáveis e de progressivamente formar pessoal regular e especializado neste tipo de trabalhos e a posição de rejeição deste modelo opressivo sobre uma parte da população levaram Seabra da Silva a optar pelo recrutamento de pessoal assalariado (os *jornaleiros*) e de fomentar a adjudicação das obras por empreitada, sendo todos os tipos de trabalho remunerados.

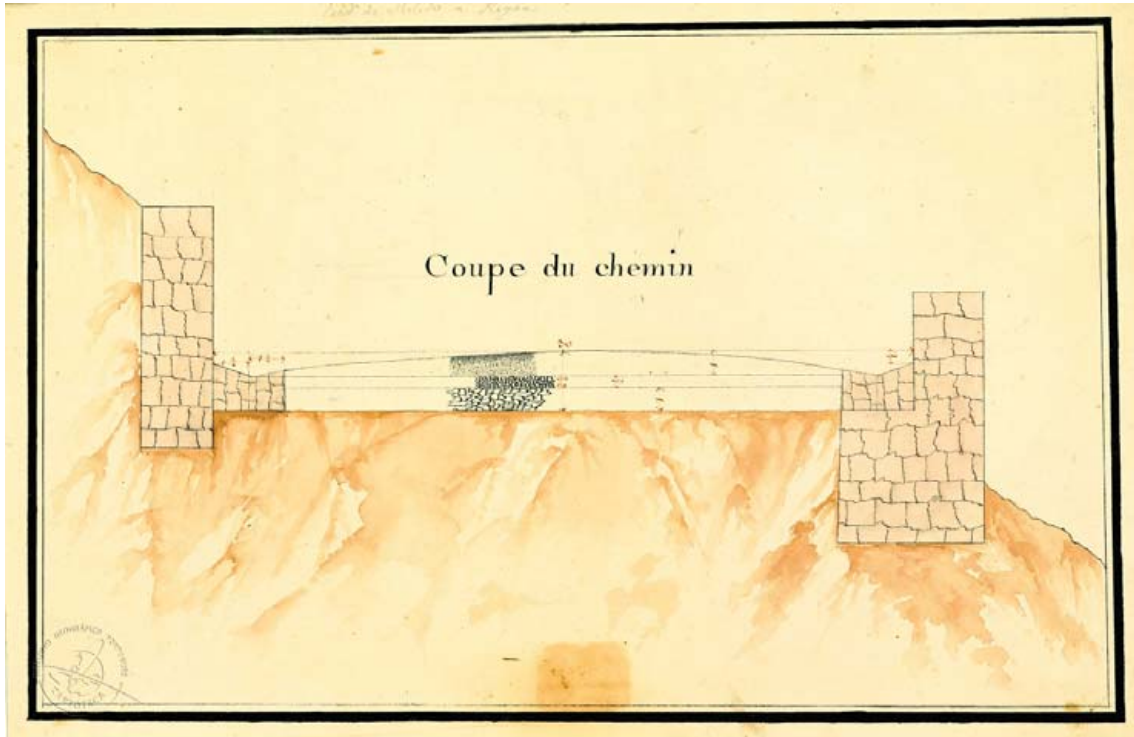


Fig. 18, José Auffdiener, *Coupe de chemin*, [Estrada de Moledo a Regoa], s.d. [ca. 1791], Arquivo IGP, CA-434.

Assim que iniciou o seu ministério, José de Seabra da Silva começou a actuar para as obras públicas. Os primeiros passos deram-se no sentido de concretizar a empreitada das estradas e caminhos do Alto Douro. Procurava-se que fosse uma obra exemplar, quer em termos de gestão, suportada pela longa prática administrativa e pela capacidade financeira da

¹³⁹ Este tipo de obrigação não se encontrava codificado, antes resultava, enquanto facto social, da tradição, do costume. Ver as constantes críticas a este sistema de requisição forçado nas *Memórias Económicas* da Academia das Ciências, nomeadamente, entre outros, por Estêvão Dias Cabral e por José Inácio da Costa. Latino Coelho faz uma análise da *corveia* em França, normalmente considerada uma importante causa da revolução, mas nada diz sobre Portugal, nem tão pouco quanto à acção do ministro do Reino, José de Seabra da Silva, que rejeitou a utilização deste procedimento durante o seu magistério. Trata-se de uma questão de política pública do antigo regime que permanece ausente da historiografia portuguesa e que, no entanto, foi tema de debate e preocupação constante nos finais do século XVIII e princípios do século XIX. O assunto não foi debatido nas Cortes de 1820, precisamente por já estar resolvido. A tentativa de reposição da *corveia* por Costa Cabral, em 1843, terá sido um dos motivos da revolta da Maria da Fonte (1846). Ver COELHO, José Maria Latino, *Historia Política e Militar de Portugal desde os fins do XVIII seculo até 1814*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1885, tomo 2, pp. 114-138.

Companhia do Alto Douro; quer em termos técnicos, podendo funcionar como uma experiência de planeamento de um vasto território e como uma escola de formação de quadros e de pessoal especializado na construção de estradas e pontes.

Enquanto Luís Pinto de Sousa procedia à contratação de um engenheiro da escola de engenharia francesa para dirigir estas obras, José de Seabra da Silva procedeu aos actos preparatórios para a implementação da obra no terreno. Tratava-se de dar resposta aos artigos do Alvará de 13 de Dezembro de 1788. O ministro do Reino organizou a estrutura burocrática da obra em três áreas distintas: inspecção, fiscalização e direcção de obra. Com esta distribuição de funções, procurava uma clara divisão de papéis, entre gestão, controlo e desenho das obras; procurava, principalmente, separar as funções administrativas e jurídicas, normalmente agregadas numa única instituição ou pessoa. Para as funções jurídicas, de expropriação de terrenos e de fiscalização da obra, criou uma Intendência, para a qual nomeou, a 25 de Fevereiro de 1789, o desembargador da Relação do Porto, José Joaquim Toscano de Figueiredo e Albuquerque, com o cargo de *Juiz Comissário das Adjudicações e Intendente das Estradas e Caminhos do Alto Douro*¹⁴⁰. A Inspeção competia à Companhia do Alto Douro, enquanto dono de obra, tendo sido nomeados dois inspectores, por Seabra da Silva, a 7 de Maio: José de Oliveira Barreto, vice-provedor da Companhia, e Francisco Baptista de Araújo Cabral Montez, deputado da Companhia¹⁴¹. Estes dois membros da Junta Administrativa da Companhia estavam igualmente envolvidos nos trabalhos de demolição do Cachão da Valeira e de prolongamento da navegação fluvial até Barca de Alva, na foz do rio Águeda, junto à fronteira com Espanha. José de Oliveira Barreto veio, ainda, a ser nomeado inspector da obra da barra do Douro pela intercedência de José de Seabra da Silva, por ser considerado o grande incentivador desta iniciativa. Cabia à entidade inspectora tudo o que respeitava à gestão administrativa e financeira da obra. Todo o planeamento das estradas no território da região demarcada de vinhos do Alto Douro, a concepção dos projectos, o acompanhamento das obras e a organização de todo o pessoal operário competiam à Direcção da obra. Foi uma responsabilidade atribuída a Joseph Auffdiener (1760?-1811), o engenheiro contratado a 24 de Maio de 1789, na *École des Ponts et Chaussées*, por pedido de Luís Pinto de Sousa e escolha do seu director, Jean-Rodolphe Perronet¹⁴². Chegado a Portugal, José Auffdiener ingressaria

¹⁴⁰ Ver, de Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, *Memoria Chronologica das Ordens Regias passadas aos Governadores da Justiça do Porto, desde 13 de Janeiro de 1772 até ao ano de 1799, 20 de Fevereiro*, Arquivo BPMP, Ms. 130.

¹⁴¹ Ver, de José de Seabra da Silva para Barnabé Veloso Barreto de Miranda, provedor da Junta da Administração da Companhia do Alto Douro, *Aviso Régio*, 7 de Maio de 1789, Arquivo AHMOP, MR 5.3, fls. 185.

¹⁴² Ver a alusão a esta contratação pelo próprio Perronet em “Resposta de M. Perronet a huma carta do tenente general De Valleré, na qual este lhe recomenda três membros da Academia Real das sciencias de Lisboa, mandados a viajar”, Paris, 28 de Agosto de 1790, in STOCKLER, Francisco de Borja Garção, *Elogio Historico de Guilherme Luiz Antonio de Valleré, (...)*, Paris, Idem, 1808, pp. 202-206.

no exército português, a 11 de Setembro¹⁴³. De imediato, Luís Pinto de Sousa formou a equipa de projecto, nomeando, a 30 de Setembro, os engenheiros José Carlos Mardel (1748-1817) e José Vicente de Lacerda para colaboradores de José Auffdiener¹⁴⁴. Estes técnicos, depois de se reunirem, na cidade do Porto, com uma equipa de calceteiros escoceses, contratada especificamente para esta empreitada e sob a direcção do mestre Thomaz Darby, partiram para a Régua, iniciando os seus trabalhos no início do ano de 1790. A vinda de operários escoceses explica-se pelos avanços técnicos que nesta altura aconteciam na Escócia ao nível da pavimentação das estradas (sem paralelo na Europa), em parte devido à actividade de vários técnicos, entre os quais o conceituado e inovador engenheiro Thomas Telford (1757-1834)¹⁴⁵.



Fig. 19. [Francisco Xavier do Rego e Francisco Pinheiro da Cunha?], *Carta corographica das correntes do Douro e dos terrenos adjacentes desde o rio Teixeira até São João da Pesqueira, para o uzo da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*, s.d., Arquivo GEAEM/DIE, 1882-2-19A-27.

O programa de intervenção definido na lei para as Estradas e Caminhos do Alto Douro (1788-12-13), comportava a construção de caminhos e estradas que facilitassem o transporte das pipas de vinho da região demarcada para os cais de embarque ao longo do Douro, de forma a seguirem por via fluvial até à cidade do Porto; compreendia, ainda, a construção de um caminho de sirga ao longo do rio Douro, na sua margem direita, para apoio

¹⁴³ Ver *Infra*, 3.5, “A contratação de um engenheiro da *Ecole des Ponts et Chaussées*. O diálogo entre Luís Pinto de Sousa e D. Vicente de Sousa Coutinho”.

¹⁴⁴ Ver Luís Pinto de Sousa para Sebastião Correia de Sá, *Aviso Régio*, 30 de Setembro de 1789, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 45-45v.

¹⁴⁵ Sobre o método de construção da calçada escocesa utilizado no Alto Douro, à base de saibro, ver CARVALHO, Joaquim Peito de, “Método para a construção de estradas no Douro”, Lamego, 6 de Dezembro de 1816, documento transcrito por MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980, vol. 1, pp. 530-531.

à navegação¹⁴⁶. Para o planeamento do vasto território da região demarcada era necessário ter um levantamento de conjunto da área de intervenção. Luís Pinto de Sousa, a 30 de Setembro de 1789, dirigindo-se ao provedor e deputados da Companhia do Alto Douro, mandou preparar a Carta Geográfica do Douro, levantada ao tempo das demarcações pombalinas, para que a equipa de projecto, com esta Carta, pudesse examinar os locais de intervenção e “sobre ella traçar o Plano das primeiras operaçoens” (Fig. 19)¹⁴⁷. Em simultâneo, anunciava os preparativos para o envio de 150 soldados da praça-forte de Almeida e 150 soldados das praças-fortes de Chaves e Bragança, para trabalharem nas estradas. O recurso a mão-de-obra militar surgia como uma das alternativas à *corveia*, no sentido de reunir rapidamente muitas centenas de operários sem interferir nos trabalhos agrícolas. Tinha a condição, imposta pelo próprio Seabra da Silva, de todo o trabalho ser remunerado, sendo os soldados pagos de forma igual à dos outros trabalhadores. A logística para a acomodação de centenas de soldados revelou-se complexa, obrigando à montagem de acampamentos e de barracas de campanha e ao aumento do número de camas no hospital da Misericórdia de Lamego.

A 10 de Outubro, José de Seabra da Silva promulgou as *Instruções para os Inspectores das Estradas do Alto Douro*¹⁴⁸ e, dois dias depois, as *Instruções para a Administração das Estradas do Alto Douro e Obrigações das Pessoas Encarregadas da mesma Administração*¹⁴⁹.

Nas instruções para os inspectores, José de Seabra da Silva clarificou quais eram os pressupostos para a definição de uma rede de estradas e caminhos para o Alto Douro. O planeamento devia começar pela definição dos cais de embarque mais importantes (entre dois a quatro), donde deveriam partir as estradas para o interior do território. Estes cais tanto poderiam ser existentes como novos, dependendo das estradas e do traçado escolhidos. As estradas deveriam, sobretudo, vencer a primeira légua (6,2 km), “em razão de ser a parte mais

¹⁴⁶ Um caminho de sirga é um percurso ao longo das margens de um rio ou de um canal de navegação que tem como função permitir a tracção de barcos por meio de animais ou pessoas. A sirga era o cabo de sisal utilizado para rebocar os barcos a partir das margens. Este meio era frequentemente utilizado para apoiar a navegação à vela, principalmente nos períodos de falta de vento ou de correntes fortes. Como exemplo, ver o projecto para o melhoramento da navegação fluvial do Douro, entre a Régua e Barca de Alva, projecto que seria concretizado por Joaquim Peito de Carvalho, director das Estradas do Alto Douro; CARVALHO, Luís Gomes de; PERNÉ, Martinho José, “Informação de Luís Gomes de Carvalho e Martinho José Perné a D. Miguel Pereira Forjaz sobre a navegação do rio Douro”, 8 de Julho de 1812, documento transcrito por MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Idem, 1980, vol. 1, pp. 519-528.

¹⁴⁷ Ver Luís Pinto de Sousa para o “Provedor e Deputados da Companhia Geral do Alto Douro”, *Aviso Régio*, 30 de Setembro de 1789, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 45v.

¹⁴⁸ Ver, de José de Seabra da Silva, *Instruções para os Inspectores das Estradas do Alto-Douro*, Palácio de Queluz, 10 de Outubro de 1789, Arquivo AHMOP, MR 5.3, fls. 191-192v; José de Seabra da Silva para Barnabé Veloso Barreto de Miranda, *Aviso Régio*, 16 de Outubro de 1789, Arquivo AHMOP, MR 5.3, fls. 194-195.

¹⁴⁹ Ver, de José de Seabra da Silva, “Instruções para a Administração das Estradas do Alto Douro e Obrigações das Pessoas Encarregadas da mesma Administração”, Palácio de Queluz, 12 de Outubro de 1789, Arquivo AHMOP, MR 5.3, fls. 195v-216; documento transcrito por MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Idem, 1980, vol. 1, pp. 501-513.

próxima do Douro a mais ingrime, e escabrosa”, sem que se pretendesse realizar todas as estradas ao mesmo tempo, mas sequencialmente. Da mesma forma, depois de realizadas as primeiras estradas, se passaria à construção de novas vias, a partir de outros cais de embarque seleccionados. Cada estrada deveria ser objecto de construção simultânea a partir dos seus extremos, não favorecendo os proprietários e lavradores de um ou outro território. José de Seabra da Silva colocava a hipótese de vir a ser útil e económico a construção, em simultâneo ou em sequência, das estradas transversais às vias principais, fazendo, no entanto, depender esta opção do conhecimento do local e das decisões dos inspectores e engenheiros. Para garantir o máximo nivelamento das novas vias, todos os pontos de passagem em linhas de águas ou em vales deviam ser objecto da construção de pontes, “porque sem ellas, ou não servirão, ou servirão mal as estradas”. Exigia que todas as estradas fossem objecto de projecto e aprovação pelo engenheiro director, antes do seu início, para que fossem evitados erros ou dificuldades no processo de obra.

José de Seabra da Silva não deixava de definir prioridades, antecipando-se aos futuros planos da equipa de engenheiros, e apontava uma primeira ideia de rede, resultante das informações obtidas, sujeita, porém, aos estudos globais realizados pelos técnicos. Considerava quatro vias prioritárias, todas na margem direita do rio Douro: a primeira estrada a realizar deveria ser a que do cais de Moledo se dirigia para Mesão Frio e Padrões de Teixeira, uma via que estabelecia a ligação a Amarante e ao Porto; a segunda estrada deveria dirigir-se das margens do Douro para Santa Marta de Penaguião, sendo a via em direcção a Vila Real; a terceira estrada deveria dirigir-se do Douro para Poiães; e a quarta estrada deveria partir da foz do rio Ceira, junto ao Douro, e seguir pela sua margem direita até Guiães e, daí, continuar até aos armazéns de Paradela de Guiães. Não deixa de ser significativo este primeiro esboço de rede de vias, estabelecendo uma relação com o plano para uma rede nacional de estradas, de Miguel Pereira Pinto Teixeira, datado de 1781 e, ao que tudo aponta, terá constituído um plano orientador para José de Seabra da Silva e Luís Pinto de Sousa¹⁵⁰. Nesse plano, Miguel Pereira dava particular importância a Amarante e Vila Real e considerava que a construção de uma estrada ao longo do rio Ceira até ao Douro passando por Guiães seria “de uma utilidade infinita para a condução dos vinhos e outros frutos para o Porto e do que vier desta cidade para o centro da província de Trás-os-Montes”.

Nas instruções para a administração das estradas do Alto Douro, José de Seabra da Silva definiu as competências dos inspectores, do intendente, dos engenheiros, dos “mestres de esquadra”, dos “abegãos” e dos escriturários nomeados.

Os inspectores, enquanto representantes do dono de obra, teriam de se empenhar na selecção de todas as pessoas empregadas, seu número e suas competências, e garantir a sua

¹⁵⁰ Ver *Infra*, 2.3, “O plano para uma rede nacional de estradas, de Miguel Pereira Pinto Teixeira”.

acomodação e pagamentos semanais. Teriam de preparar, com a devida antecedência, todas as ferramentas e materiais necessários, mesmo para os trabalhos cartográficos e para as medições, requisitando-os na cidade do Porto. Teriam de enviar à secretaria de Estado do Reino o plano geral das estradas e os desenhos de projecto de estradas e de pontes, para aprovação régia, consoante fossem sendo realizados. Deveriam definir, em comum acordo com os engenheiros, o método construtivo mais sólido e económico para as estradas, de acordo com a natureza do terreno e a proximidade dos materiais, assim como o modo mais prático de conduzir pedra, cascalho e saibro para as obras. Teriam a missão de organizar toda a escrituração, devendo seguir a prática dos exércitos onde as ordens do dia seguinte ficavam lançadas de véspera. Teriam a obrigação de visitar as obras semanalmente. Nos meses de maior calor, assim como no período das vindimas, deveriam ter o cuidado de posicionar os trabalhos de obra em locais mais frescos e com menos prejuízo para os trabalhos agrícolas. No caso de aparecer algum manancial de água, deviam considerar o seu aproveitamento para a realização de fontes em benefício das povoações próximas. Deveriam colocar marcos de légua ao longo das estradas e nos cruzamentos com o nome das povoações para onde se dirigiam. Sempre que alguma das obras fosse concretizada, os inspectores deveriam estudar e apresentar um plano para o estabelecimento de portagens, de forma a haver um rendimento para a conservação das novas vias; do mesmo modo, deveriam apresentar um novo modelo de carro de transporte, adaptado à circulação das estradas depois de concluídas, para que as câmaras e ministros territoriais (corregedores, provedores, ouvidores e juizes de fora) o pusessem em prática; normas que Seabra da Silva virá a estabelecer na lei para as Obras Públicas, de 1791, e a regulamentar na lei das Barreiras e de reforma dos Carros, de 1796¹⁵¹.

O intendente, enquanto magistrado, para além das avaliações de terrenos a expropriar para as novas estradas e da negociação dos terrenos das estradas abandonadas, teria autoridade para exercer jurisdição coerciva, caso fosse necessário, de forma a garantir a ordem nos trabalhos, a que deveria prestar permanente auxílio. Os corregedores, provedores, ouvidores, juizes, oficiais de justiça, oficiais do exército, seus auxiliares e ordenanças teriam de respeitar e cumprir todas as ordens emanadas pelo intendente¹⁵².

O engenheiro director e seus colaboradores deveriam, em primeiro lugar, fazer o levantamento do território de intervenção, representando a topografia e a hidrografia. Procederiam ao planeamento da direcção das estradas, evitando grandes pendentes, mesmo que obrigasse a maiores extensões da via, tendo como principal objectivo facilitar o trânsito

¹⁵¹ Ver *Infra*, 4.7, “Da conservação das estradas à modernização dos meios de transporte; o exemplo britânico”; e Ciclo 4, 1796-1798, “A ampliação da rede de vias. A política para os transportes e comunicações”.

¹⁵² O ministro do Reino, depois de vários conflitos entre autoridades, prestou vários esclarecimentos sobre as competências do Intendente, do Inspector e do Director das Estradas; ver, de José de Seabra da Silva para José Joaquim Toscano de Figueiredo e Albuquerque, *Aviso Régio e Portaria*, 2 de Outubro de 1790, Arquivo AHMOP, MR 5.3, fls. 232-234.

dos carros de transporte, carros que poderiam vir a carregar até 400 arrobas (5.875 kg). Estes pontos constituíam, segundo José de Seabra da Silva, “o grandíssimo objecto de um comércio doméstico, que o engenheiro nunca deve perder de vista na construção das estradas”¹⁵³. Deveriam apresentar os projectos aos inspectores para haver um comum acordo; e, depois de realizados os projectos, deveriam sondar os terrenos vizinhos às novas estradas, na procura dos materiais necessários para as obras, na menor distância possível, não havendo restrições nesta diligência, “por mais exuberantes que sejam os privilégios dos donos”, pois dela dependia muito a “despesa e a bondade da obra”. Deveriam organizar um orçamento com o custo médio de uma légua de estrada, com o número de trabalhadores e de dias gastos, para servir de referência e “de estímulo aos mestres”. Para além da realização dos projectos das pontes, os engenheiros necessitariam de fazer modelos de grande dimensão com a configuração das pedras de cantaria para serem lavradas. Deveriam acompanhar assiduamente as obras e reunir, com regularidade, com os inspectores, de forma a haver coordenação entre todos os intervenientes dos diversos trabalhos. Os engenheiros adjuntos ficavam com a direcção das obras nas pedreiras e a direcção da construção das estradas, pontes e fontes e deviam, com “o seu respeito pessoal e farda militar, conservar a paz e sossego”.

Por fim, a 21 de Novembro, depois de toda a regulamentação da obra estar promulgada e antes da chegada da equipa de engenheiros à Régua, José de Seabra da Silva definiu o dimensionamento das estradas: as vias que partiam dos cais para o interior teriam de largura 30 palmos (6,60 m) (Fig. 18) e as transversais 20 palmos (4,40 m)¹⁵⁴.

A equipa de engenheiros iniciou os seus trabalhos nos primeiros dias de Janeiro de 1790, começando por realizar o mapa de *Configuração do rio Douro* (Fig. 24). Muito provavelmente, o mapa realizado por Francisco Xavier do Rego e Francisco Pinheiro da Cunha, engenheiros encarregados dos levantamentos da demarcação pombalina, foi útil para a elaboração do mapa da área de intervenção, realizado pela equipa de José Auffdiener (Fig. 19). O tipo de informação, porém, é muito distinto. Não se trata propriamente de um mapa corográfico ou topográfico, mas antes hidrográfico, pois não representa o relevo nem as estradas e toda a informação se concentra no leito e margens do rio. É natural que este mapa não tivesse o planeamento das estradas como programa e, sim, o prolongamento da navegação fluvial que, após a demolição do cachão da Valeira em 1789, se pretendia estender até Barca de Alva. O mapa representa todos os afluentes do Douro, pontos onde existem cais, barcas de

¹⁵³ José de Seabra da Silva, “Instruções para a Administração das Estradas do Alto Douro e Obrigações das Pessoas Encarregadas da mesma Administração”, Palácio de Queluz, 12 de Outubro de 1789, documento transcrito por MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Idem, 1980, vol. 1, pp. 505, § 26.

¹⁵⁴ Ver, de José de Seabra da Silva para Barnabé Veloso Barreto de Miranda, *Aviso Régio*, 21 de Novembro de 1789, Arquivo AHMOP, MR 5.3, fls. 216-216v.

passagem, pedras ou obstáculos no leito do rio, açudes e moinhos de água, freguesias, propriedades e armazéns da Companhia do Alto Douro.



Fig. 20. [José Auffdiener], *Configuração do Rio douro*, [1790], Arquivo IGP, CA-292 (levantamento desde Vila Verde até à foz do rio Águeda).

Desconhece-se, assim, qual foi a rede inicial planeada pela equipa de engenheiros do Douro, mas a proposta do ministro do Reino não foi totalmente ignorada. Pela sequência dos projectos conhecidos e pela correspondência entre o governo e os vários intervenientes, principalmente entre Luís Pinto de Sousa e José Auffdiener, é possível detectar que a rede de vias foi sendo ajustada e a sua ordem alterada com o decorrer dos trabalhos, ficando a impressão que tanto o intendente como os inspectores interferiram no processo de planeamento e de decisão dos engenheiros e não obedeceram zelosamente às instruções régias. Por sua vez, José de Seabra da Silva e Luís Pinto de Sousa foram assegurando o apoio institucional ao trabalho dos engenheiros, evitando as interferências do intendente e dos inspectores a que se juntaram as representações de particulares¹⁵⁵.

José Auffdiener apresentou o primeiro projecto a 6 de Maio de 1790 e, tal como tinha sido proposto por Seabra da Silva, começou pelo projecto do caminho de Moledo a Mesão Frio (Fig. 22). Seguiu-se a apresentação, a 4 de Agosto, do prolongamento desta via até Padrões de Teixeira, ponto elevado do vale do Douro, em direcção a Amarante (Fig. 21). Depois de um interregno, no ano seguinte, a 16 de Junho de 1791, José Auffdiener apresentou o projecto de prolongamento desta estrada, desde o cais de Moledo até à Régua, o lanço da estrada mais complexo em termos topográficos e hidrográficos (Fig. 23; Fig. 25; Fig. 20; Fig. 18)¹⁵⁶. Provavelmente, esta interrupção aconteceu devido à dificuldade do projecto e à falta de colaboradores suficientes quando se estava a processar a concretização no terreno dos traçados

¹⁵⁵ Ver carta de [Luís Pinto de Sousa para José Auffdiener], Lisboa, 14 de Junho de 1791, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 189v-192v.

¹⁵⁶ Ver, de José Auffdiener, *Memoire sur le chemin de Moledo a Regoa*, Ribeira da Rede, 16 de Junho de 1791, Arquivo AHM, DIV-4-1-14-23.

aprovados; um exemplo foi a abertura da estrada de Mesão Frio a Padrões de Teixeira que decorreu entre Julho e Outubro de 1790.

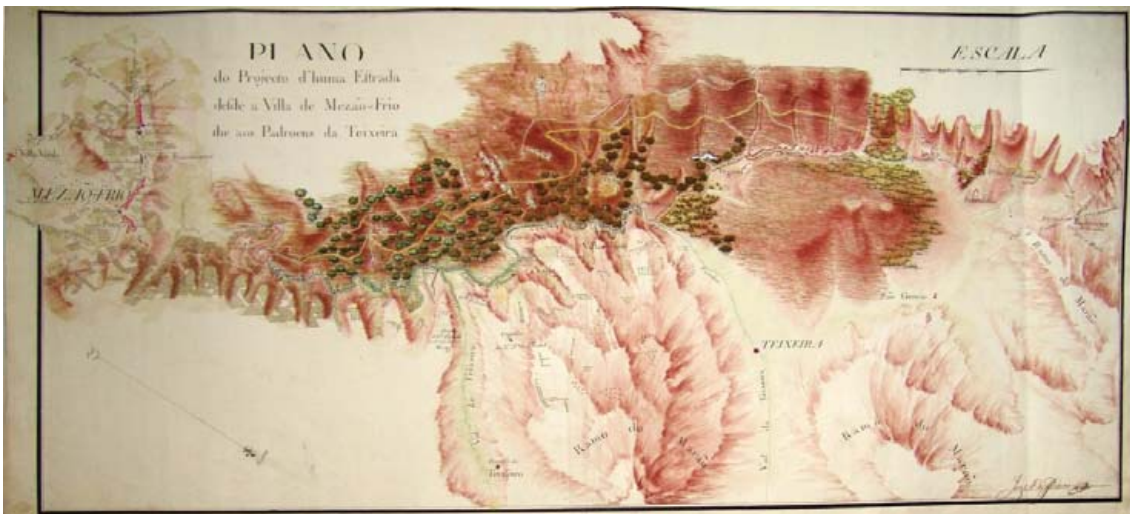


Fig. 21, José Auffdiener, *Planta do Projecto d'humas Estrada desde a Villa de Mezão-Frio the aos Padroens da Teixeira*, [4 de Agosto de 1790], Arquivo BPMP, C-M&A, 18(7).



Fig. 22, José Auffdiener, *Planta do Terreno comprehendido desde a Villa de Mezão-Frio the o Caes de Moledo*, [ca. 6 de Maio de 1790], Arquivo BPMP, C-M&A, 18(6).

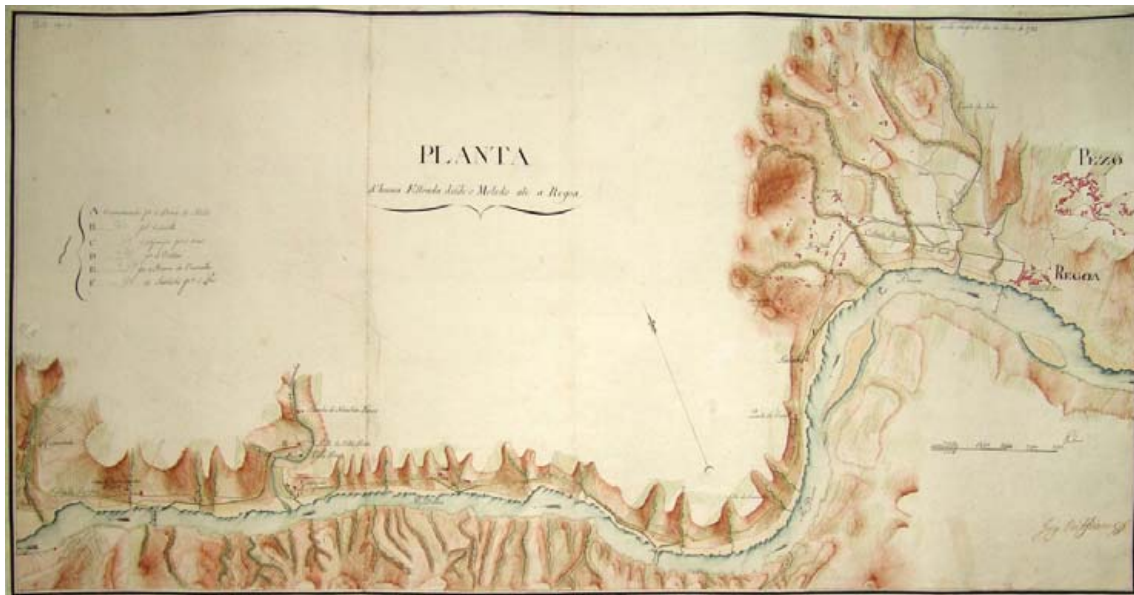


Fig. 23, José Auffdiener, *Planta d'huma Estrada desde o Moledo ate a Regoa*, [16 de Junho de 1791], Arquivo BPMP, C-M&A, 18(1).

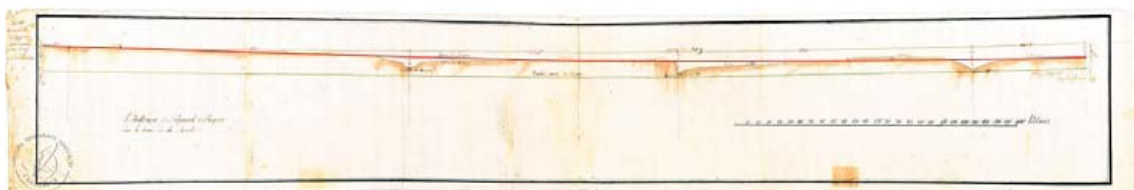


Fig. 24, José Auffdiener, *Nivellement de Salgueiral à Regoa sur de tracé de la Route*, [15 de Junho de 1791], Arquivo IGP, CA-431 (pormenor; — linha de nivelamento do projecto da estrada; sublinhado nosso).

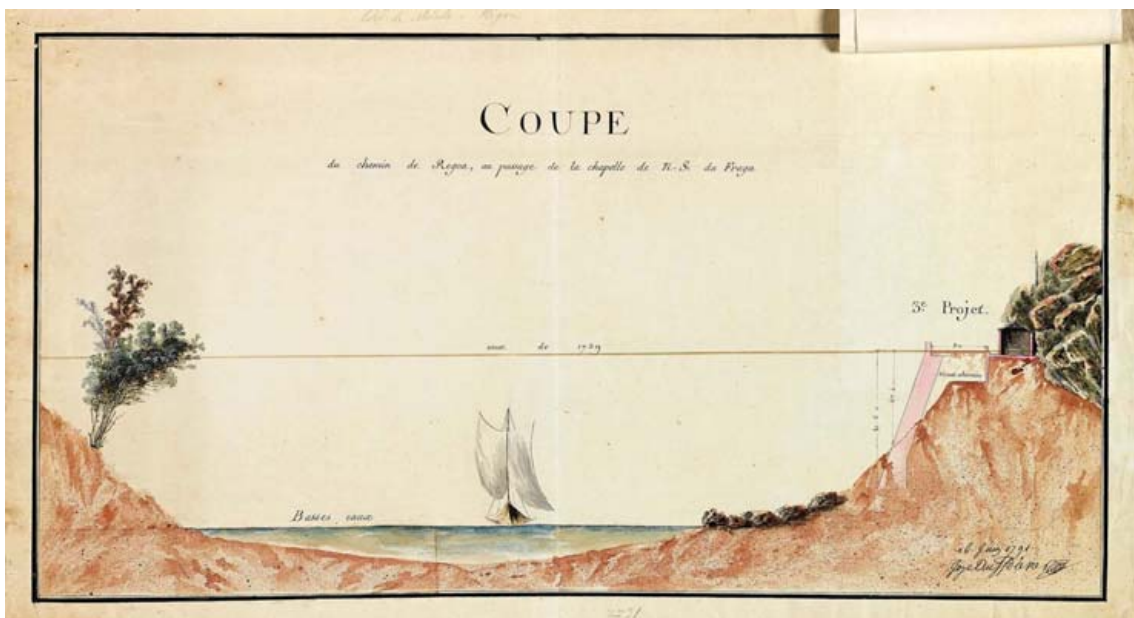


Fig. 25, José Auffdiener, *Coupe du chemin de Regua, au passage de la chapelle de N. S. da Fraga*, 16 de Junho de 1791, Arquivo GEAEM/DIE, 3013-A-2A-26A-38-c.

Esta via tinha uma topografia muito variável em cada uma das suas três partes. Entre Padrões de Teixeira e Mesão Frio, era uma estrada de montanha que percorria o vale do ribeiro

da Teixeira pela meia encosta, na sua margem direita, com orientação Noroeste. De Mesão Frio ao cais de Moledo, a estrada corria paralelamente ao rio Douro, com orientação E-W, percorrendo uma região mais habitada, com várias freguesias e quintas, sendo uma zona de produção vinícola. Do cais de Moledo até à Régua, a estrada percorria a íngreme encosta do vale do Douro, sendo projectada, em grande parte, à cota da maior cheia de que há conhecimento até hoje, ocorrida a 5 de Dezembro de 1739 (Fig. 25). A estrada cruzava ao todo dezanove ribeiras, obrigando à construção de duas pontes e de muitos pontões, ou pequenas pontes. Ao aproximar-se da Régua, a estrada atravessava uma zona baixa que acumulava águas paradas e criava um ambiente pouco salubre¹⁵⁷ e onde desaguavam quatro ribeiras (ribeira da Lajes, da Longa, dos Jogueiros e da Ameixieira). Nesta zona baixa, José Auffdiener definiu o nivelamento da estrada com uma pendente suave até à Régua (Fig. 20), segundo um único alinhamento recto, e propôs o encanamento das quatro ribeiras através de canais de comunicação entre as linhas de água, sensivelmente paralelos à estrada, drenando toda a área. Este último lanço da estrada não chegaria a ser aprovado, provavelmente pelo receio da solução de drenagem das ribeiras, na ocasião das grandes cheias.

Os trabalhos avançaram e, nos anos de 1791 e 1792, a frente de obras seria grande, com várias centenas, senão milhares, de operários e soldados a trabalhar na construção das estradas, de pontes e de fontes, a calçar ruas e estradas, a laborar na exploração das pedreiras, no fabrico de cal, a lavar pedra de cantaria, a trabalhar nos movimentos de terras, na construção de muros de quintas que tivessem sido afectadas pelas obras, na drenagem das águas das encostas, entre muitos outros trabalhos que envolvem este tipo de obras. Em Dezembro de 1791, só na estrada de Mesão Frio a Padrões de Teixeira, trabalhavam 585 pessoas, divididas em várias equipas e em diferentes locais; dentre várias profissões, destacam-se os operários (213), os pedreiros (146) e os soldados (136)¹⁵⁸.

A dimensão dos trabalhos e a necessidade de continuar na concepção de novos projectos, de que dependia o avanço das obras, obrigou ao reforço da equipa de engenheiros. A 21 de Dezembro de 1790, altura em que ainda não estava projectada a estrada de Moledo à Régua, Luís Pinto de Sousa nomeou os engenheiros Maximiano José da Serra e Filipe Neri da Silva para integrarem a equipa do Alto Douro¹⁵⁹. Maximiano José da Serra, pela sua experiência e domínio do desenho, foi designado para apoiar Auffdiener no gabinete de projecto. A 5 de Agosto do ano seguinte, nomeou Joaquim Peito de Carvalho para também

¹⁵⁷ Ver LINK, Heinrich Friedrich, *Notas de uma viagem a Portugal e através de França e Espanha*, 1801, Lisboa, Biblioteca Nacional, tradução, introdução e notas de Fernando Clara, 2005, pp. 219-220.

¹⁵⁸ Ver, de Filipe Neri da Silva, *Mappa Semanal da Estrada dos Padroens*, 31 de Dezembro de 1791, e carta de José Auffdiener para Luís Pinto de Sousa, 17 de Janeiro de 1792, Arquivo AHM, DIV-3-20-1-70.

¹⁵⁹ Ver, de Luís Pinto de Sousa para o provedor e deputados da Companhia Alto Douro, *Aviso Régio*, 21 de Dezembro de 1790, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 124v.

integrar a equipa¹⁶⁰. Foi o último engenheiro a ser chamado para integrar a equipa do Alto Douro, que nesta altura ficou constituída por seis oficiais¹⁶¹.

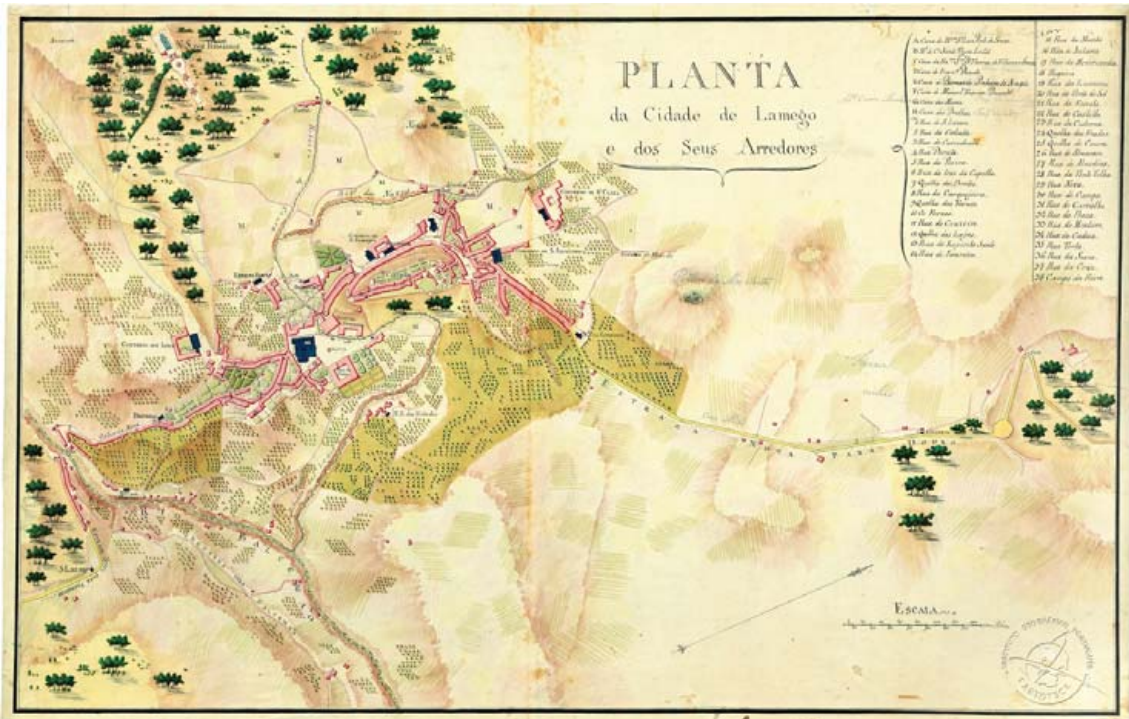


Fig. 26, José Auffdiener, *Planta da Cidade de Lamego e dos seus Arredores*, s.d. [1793], Arquivo IGP, CA-389.

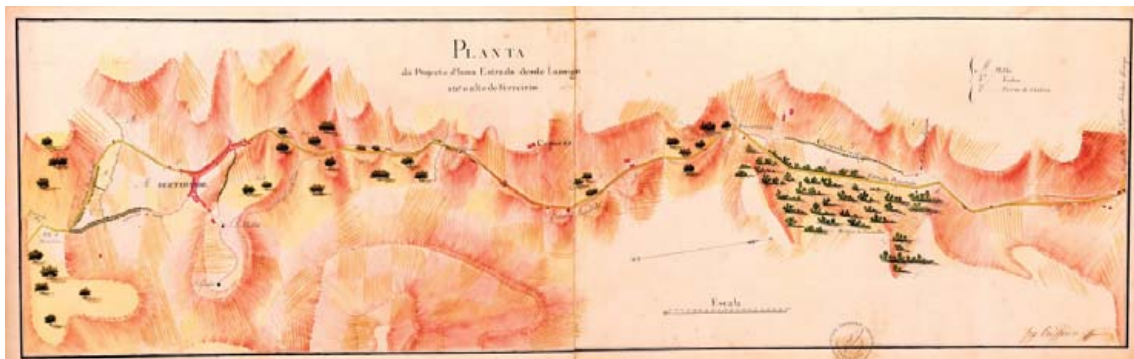


Fig. 27, [José Auffdiener], *Planta do projecto d'uma estrada desde Lamego até ao Alto de Ferreirim*, s.d. [ca. 1792-1793], Arquivo IGP, CA-429.

Depois da estrada da Régua a Padrões de Teixeira, José Auffdiener elaborou o delineamento da estrada desde a barca da Régua até Lamego e desde esta cidade até Ferreirim. Organizou o traçado em três partes: a primeira, desde o cais do Douro até Portelo, considerando-a menos urgente; outra, desde este local até Lamego (Fig. 26); e a terceira parte,

¹⁶⁰ Ver, de Luís Pinto de Sousa para o provedor e deputados da Companhia Alto Douro, *Aviso Régio*, 5 de Agosto de 1791; e de Luís Pinto de Sousa para José Auffdiener, *Aviso Régio*, 5 de Agosto de 1791, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 182-182v.

¹⁶¹ Houve outra alteração. A substituição do capitão José Vicente de Lacerda pelo ajudante Joaquim Teixeira Leitão; ver, de Luís Pinto de Sousa, *Aviso Régio*, 25 de Outubro de 1790, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 118.

desde Lamego até ao *Alto de Ferreirim*, via que se cruzava com as estradas que se dirigiam para Almeida e Viseu (Fig. 27). As atenções com este traçado foram a sua articulação com o tecido urbano de Lamego e a sua valorização como percurso de passeio, com espaços de paragem, donde se avistava o Douro e o santuário de Nossa Senhora dos Remédios. José Auffdiener integrou duas pequenas capelas no percurso entre Portelo e Lamego. Na capela de São Vicente, situada a meio do caminho, propôs a organização de um espaço público. Na capela de Nossa Senhora da Esperança, que se situava na entrada Norte da cidade, a eixo da rua de ligação à nova via, propôs a associação do percurso com um espaço público em torno da capela; duas propostas que, aparentemente, não se vieram a realizar.

O projecto da estrada da Régua a Vila Real, passando por Santa Marta de Penaguião, o terceiro eixo previsto, já não seria realizado por José Auffdiener e, sim, por Joaquim Peito de Carvalho, a partir de 1795, ficando inacabada devido às invasões francesas¹⁶². A ambiciosa construção de uma via marginal entre o Alto Douro e a cidade do Porto para apoio à navegação fluvial, presente no Alvará para os caminhos e estradas do Alto Douro (1788-12-13), seria iniciada, pelo lado do Porto, por Reinaldo Oudinot e, pelo lado do Alto Douro, por José Auffdiener, de que o tramo da Régua a Mesão Frio fazia parte. Foi uma estrada que permaneceu como um objectivo da Companhia do Alto Douro, tendo sido concretizada e melhorada ao longo dos séculos XIX e XX.

A empreitada dos caminhos do Alto Douro, para facilitar os transportes das áreas de produção vinícola aos cais do Douro, abrangeu fundamentalmente o território da *demarcação pombalina* da região do Douro. Contudo, as intervenções previstas ou realizadas têm um âmbito mais abrangente e procuram organizar um vasto território. Os caminhos, a vencer a primeira légua das encostas do Douro, evoluíram, de simples acessos aos cais de embarque, para eixos viários definidores de uma rede a ligar os principais aglomerados urbanos tendo como centro o lugar da Régua: Amarante – Régua, Vila Real – Régua e Lamego – Régua; lugares que estabeleciam, respectivamente, as ligações com o Minho, Trás-os-Montes e Beira¹⁶³.

¹⁶² Artur Teodoro de Matos refere que esta estrada foi interrompida, ficando alguns troços novos “sem entrada nem saída”. É natural. Trata-se uma obra pública. Ainda hoje acontece. Tratando-se de uma extensão de estrada grande, a sua concretização era simultânea em diferentes partes do traçado com várias equipas de trabalho. O facto de haver troços de estrada “sem entrada nem saída” apenas quer dizer que houve uma opção política de interromper a obra e não tem qualquer relação com incompetência técnica; ver MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Idem, 1980, vol. 1, pp. 34-35.

¹⁶³ Henrique Duarte e Sousa Reis (1810-1876), que foi funcionário da Biblioteca Pública e depois da Câmara Municipal do Porto, refere nos seus *Apontamentos* que “era de urgente necessidade o cuidar se com zelo das vias de comunicação, que faci[li]tassem o transporte dos vinhos do Alto Douro, principal ramo do nosso Commercio, e a pedido do Visconde de Balsemao veio de França o Engenheiro Auffdiner por escolha de Mr. Perronet com o destino de construir essas estradas do Paiz vinhateiro á custa do Estado, mas no fim de trinta annos estavao apenas feitos trez quartos de legoa nas proximidades das quintas do mesmo Visconde; importando esta obra ao Erario Regio couza de trez milhões de Cruzados”. Esta frase é extraordinária, revelando a profundidade dos historiadores liberais nos seus julgamentos, mais dados ao rumor e às sentenças do que ao

Apesar das expectativas do governo relativamente à empreitada das estradas do Alto Douro, enquanto trabalho modelar, não houve nem paz nem sossego, nesta obra. Os desentendimentos abrangeram todos os intervenientes. O intendente e os inspectores tiveram divergências, quanto às respectivas atribuições. O engenheiro director entrou em conflito com a Companhia do Alto Douro, devido às interferências dos inspectores nos projectos e nas obras. Os engenheiros não se entenderam entre si, devido a opções de projecto. Os operários não se entenderam com os soldados, devido a diferenças de salário. Em Abril de 1792, Luís Pinto de Sousa mandou recolher, aos seus quartéis, os destacamentos de soldados de Trás-os-Montes¹⁶⁴. Em Junho, mandou que Maximiano José da Serra se retirasse da obra, por se ter incompatibilizado com José Auffdiener¹⁶⁵. No início do ano seguinte, o ministro transferiu três dos engenheiros, com a excepção de José Auffdiener e de Joaquim Peito de Carvalho, para Viana do Castelo, onde estava sediado o comando militar da província do Minho¹⁶⁶. Em Novembro, foi a vez de José Auffdiener se dirigir para Viana¹⁶⁷, ficando Joaquim Peito de Carvalho durante muitos anos director e único técnico a trabalhar na obra das estradas do Alto Douro. Foi autor do belo cais da Régua (Fig. 28), ainda hoje existente mas totalmente desfigurado. Os tempos que se avizinhavam eram de guerra na Europa e de deslocação dos engenheiros militares para os trabalhos de defesa. Com esta decisão, José de Seabra da Silva e Luís Pinto de Sousa encerravam um processo conflituoso, não voltando a ter a mesma dedicação a esta obra. Os eixos viários fundamentais, no entanto, ficavam definidos, desenhados e aprovados. Os trabalhos dos caminhos e estradas do Douro não se interromperam e seria a Companhia do Alto Douro, enquanto entidade inspectora, quem continuaria esta obra que se prolongou por várias décadas, sempre com muitas vicissitudes processuais. Todas as estradas, previstas nesta fase inicial, foram construídas e ainda hoje existem. Quando o general Loison, o *Maneta*, durante a primeira ocupação francesa, vindo

estudo, como referiu Camilo Castelo Branco. A obra não foi paga pelo Erário; não se construíram somente 4,5 km de estradas e a maioria destas estradas situavam-se no lado Norte do Douro, onde Luís Pinto de Sousa, visconde de Balsemão, não tinha propriedades. Jácome Ratton, nas suas *Recordações*, de 1813, talvez tendo a percepção do julgamento que já estava a ser feito ao legado do visconde de Balsemão, enquanto ministro, deixou bem clara a sua conduta como homem de Estado; ver REIS, Henrique Duarte e Sousa, *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da Cidade do Porto*, [1867], Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1991, vol. 2, pp. 30-31.

¹⁶⁴ Ver Luís Pinto de Sousa para Francisco Baptista de Araújo Cabral Montez, *Aviso Régio*, 28 de Abril de 1792, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 218-218v.

¹⁶⁵ Ver Luís Pinto de Sousa para Francisco Baptista de Araújo Cabral Montez, *Aviso Régio*, 30 de Junho de 1792, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 225v.

¹⁶⁶ Ver Luís Pinto de Sousa para José Carlos Mardel, *Aviso Régio*, 26 de Janeiro de 1793, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 244v; Luís Pinto de Sousa para David Calder, governador das Armas da província do Minho, *Avisos Régios*, 1 e 2 de Fevereiro de 1793, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 245-246.

¹⁶⁷ Ver Luís Pinto de Sousa para José Auffdiener e para José de Oliveira Barreto, *Avisos Régios*, 8 de Novembro de 1793, Arquivo AHM, FG-5, Livro 10, fls. 9v-10.

com as suas tropas de Almeida em direcção ao Porto, passou no Alto de Ferreirim, desceu a Lamego, atravessou o Douro na barca da Régua, seguiu pela estrada marginal ao rio, subiu para Mesão Frio e daí para Padrões de Teixeira, posição onde foi atacado, obrigando-o a iniciar uma marcha retrógrada em direcção à Beira, estava a percorrer o primeiro e principal trajecto construído nesta época.

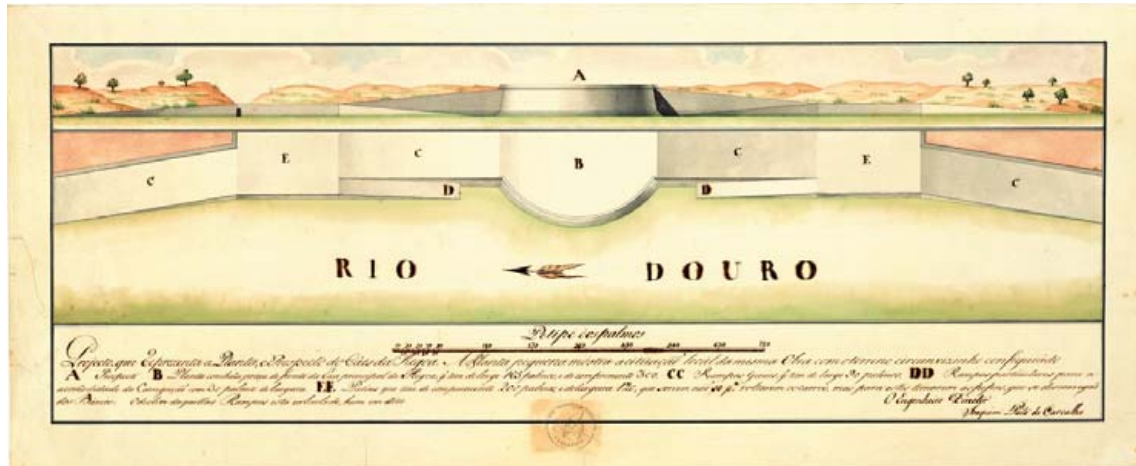


Fig. 28, Joaquim Peito de Carvalho, *Projecto que representa a planta e o prospecto do caes da Regoa*, [ca. 1795-1807], Arquivo IGP, CA-297.

José de Seabra da Silva, ao mesmo tempo que tomou as decisões fundamentais para a obra dos caminhos e estradas do Alto Douro, deu início à obra da barra do Douro. Em Setembro de 1789, por mandato do ministro, Reinaldo Oudinot dirigiu-se para a cidade do Porto, com o objectivo de realizar estudos para o desassoreamento da barra do Douro. Com este gesto inaugural, José de Seabra da Silva dava resposta a um pedido da Companhia do Alto Douro, recorrente desde 1775: realizar obras de desassoreamento da barra para dar condições portuárias às embarcações, principalmente aos grandes navios que navegavam para o Brasil e para os mares do Norte, cujo calado exigia uma profundidade no canal de navegação que muitas vezes não existia, obrigando a constantes baldeações fora da barra. As últimas representações da Companhia, dirigidas à rainha D. Maria I, tinham sido a 2 de Maio e 17 de Novembro de 1788 e a 22 de Maio de 1789. Esta insistência tinha origem no agravamento das condições da barra depois da cheia extraordinária de 23 a 25 de Fevereiro de 1788. A imensa quantidade de sedimentos transportados pela corrente torrencial tinha-se acumulado na barra que, em 1789, ficou reduzida a 65 m de largura, a menor de que havia conhecimento. O que estava em causa era a economia da cidade do Porto e da mais importante zona produtiva do País, a região vinícola do Alto Douro¹⁶⁸.

Reinaldo Oudinot vinha para o Porto depois de década e meia a dirigir as obras de abertura da barra e de encanamento do rio Liz. Chegou em Outubro e trazia consigo umas

¹⁶⁸ Ver *Infra*, 5.1, “O processo de definição de um programa de intervenção”.

instruções de José de Seabra da Silva, onde estavam definidos o território de estudo e o programa de intervenção. Depois de fazer observações e sondagens, Reinaldo Oudinot organizou a proposta e ultimou a memória do projecto a 21 de Novembro, em que dava resposta aos vários pontos das instruções *seabrinas*. Este primeiro projecto, elaborado em muito pouco tempo, pois a missão tinha carácter de urgência, continha as ideias fundadoras da intervenção no tramo final do rio Douro.

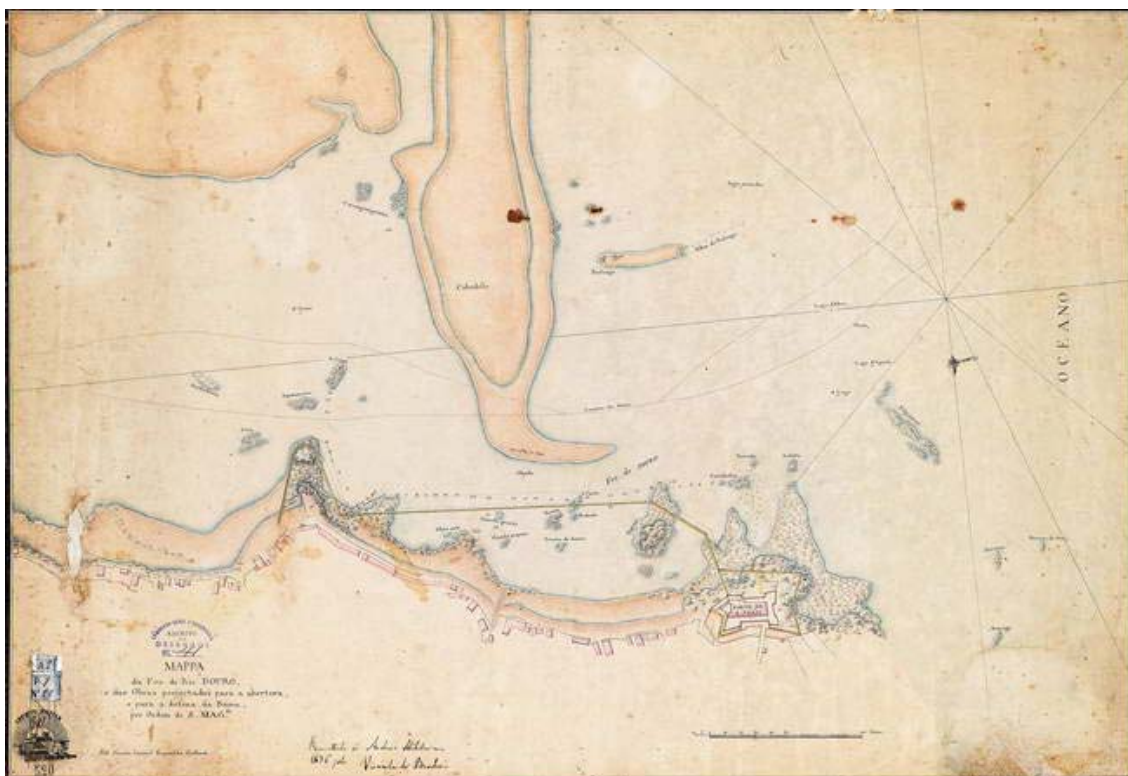


Fig. 29, Reinaldo Oudinot, *Mappa da Foz do Rio Douro e das Obras Projectadas por Ordem de Sua Magestade para a abertura, e para a defeza da Barra, pelo Tenente Coronel Raynaldo Oudinot*, [ca. 1789-11 a 1790-02], Arquivo GEAEM/DIE, 1875-2-19A-27, "Remetido ao Archivo Militar em 1836 pelo Visconde do Banho".

Para desassorear e abrir a barra, Oudinot propôs a construção de um dique na margem Norte do rio, junto à sua foz, encerrando a pequena enseada entre o esporão, onde assenta a capela e farol de São Miguel-o-Anjo, e o forte de São João da Foz (actual Passeio Alegre)¹⁶⁹. O dique tinha a função de canalizar as águas, a partir da margem direita (Fig. 29). Esta compressão das águas junto à barra, provocada pelo dique, tinha o efeito de evitar a deslocação das areias do cabedelo para Norte e de alargar e aprofundar a barra de forma duradoura¹⁷⁰.

O projecto seguiu para o governo e a sua apreciação foi objecto de uma reunião em Salvaterra de Magos; decorrida no início do ano de 1790, nela estiveram presentes, em representação do governo, José de Seabra da Silva, Luís Pinto de Sousa e o visconde de Vila

¹⁶⁹ Dique é um paredão construído na água que se apoia em terra em ambas as extremidades.

¹⁷⁰ Ver *Infra*, 5.2, "Abrir e reparar a barra desde a foz até à cidade".

Nova de Cerveira; estiveram também presentes, Estevão Dias Cabral, como consultor para questões de hidráulica, e Reinaldo Oudinot, enquanto autor do projecto.

A reunião foi construtiva e decisiva. A 15 de Fevereiro, a rainha D. Maria I promulgou a legislação organizada por Seabra da Silva, conjunto de documentos régios que tinham como instrumentos orientadores, as instruções iniciais e o projecto de Reinaldo Oudinot, que era agora aprovado. A inspecção da obra ficava a cargo da Companhia do Alto Douro, a fiscalização foi atribuída a Francisco de Almada e a direcção da obra a Reinaldo Oudinot, tendo como colaborador o engenheiro Faustino Salustiano da Costa e Sá.

O modelo de financiamento, tal como nas estradas do Alto Douro, assentava em grande parte no *real de água*. Havia, contudo, quanto a esta contribuição uma diferença substancial em relação à empreitada do Alto Douro. Para a obra das estradas e caminhos do Alto Douro, a imposição do *real de água* foi criada de raiz nos distritos do exclusivo da Companhia, quer no Alto Douro, quer na cidade do Porto e seu termo, enquanto para a obra da barra do Douro esta imposição era já existente. A operação financeira passou pela transferência para as obras da barra de metade do *real de água* destinado para as obras públicas da cidade do Porto, imposição que rendia, anualmente e na sua totalidade, em média, dezoito contos de réis (18.000\$000).



Fig. 30, Filipe Neri Gorjão, Manuel Epifânio de Saldanha Machado, *Planta da cidade do Porto e golpe de vista sobre os seus contornos: (...)*, 1833, Arquivo GEAEM/DIE, 3670-II-1A-11A-46 (pormenor).

O território de intervenção ia desde a foz do rio até à cidade do Porto, ou seja, até ao centro portuário, marítimo e fluvial, na Ribeira. Toda a frente marginal do Douro, do lado da cidade, era objecto de projecto, autónomo do governo da cidade e da Junta das Obras Públicas.

O programa de acção, segundo novas instruções de José de Seabra da Silva para Reinaldo Oudinot (1790-02-20), continha três partes que deviam ser realizadas sequencialmente: o desassoreamento da barra, a parte mais essencial, construindo-se o alicerce do dique, com um muro de enrocamentos entre o forte de São João da Foz e a capela do Anjo,

obra que posteriormente se poderia prolongar até à cidade abrindo uma via marginal¹⁷¹; a conclusão do dique, sobre o alicerce, de modo a funcionar como um cais e como uma estrada, e a construção do aterro na enseada para que, sobre ele, se realizassem as obras de fortificação da barra, um objectivo de Luís Pinto de Sousa que virá a estender-se a outros centros urbanos do litoral; e a construção de um cais de abrigo para os navios que, de acordo com o projecto, teria lugar em Massarelos.

A organização dos estaleiros e de instalações para os técnicos e para os trabalhos de gabinete, a selecção do mestre pedreiro e o recrutamento e acomodação do pessoal operário, a preparação de unidades fabris para a produção de cal e de peças de ferro, a abertura de uma pedreira na escarpa da Arrábida para fornecer as grandes necessidades de pedra para a parte submarina do dique e a construção de embarcações próprias para o transporte de pedras de grande dimensão, ocuparam os primeiros tempos.

Após estes preparativos, absolutamente necessários, a obra entrou rapidamente em execução com grande intensidade. Um ano depois, alguns benefícios provocados pelo avanço do dique já se faziam sentir, apresentando o canal de navegação da barra mais largura e profundidade. A 13 de Março de 1791, Luís Pinto de Sousa, dirigindo-se a Reinaldo Oudinot, manifestou com gosto os progressos dos primeiros trabalhos, “em cuja execução tem Vossa Mercê acreditado o seu talento, zelo e aplicação, e merecido o aplauzo do publico, que he o distribuidor imparcial da devida justiça”¹⁷².

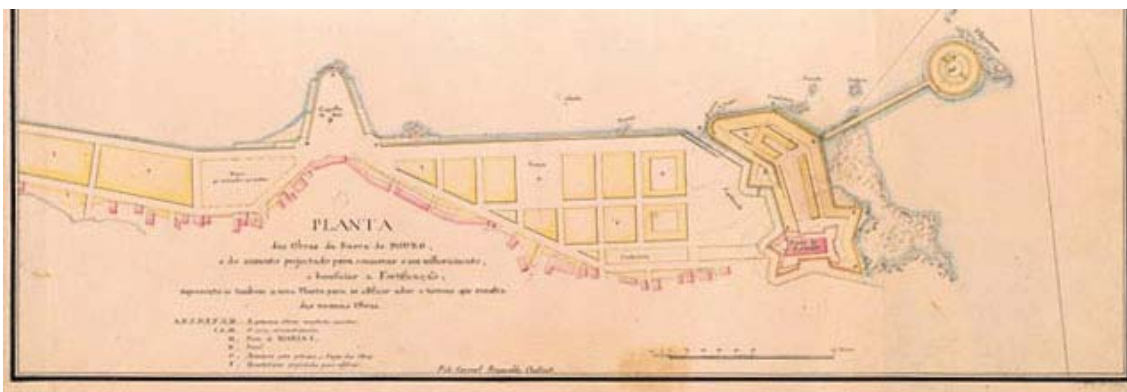


Fig. 31, Reinaldo Oudinot, *Planta das Obras da Barra do Douro, e do aumento projectado para conservar o seu melhoramento, e beneficiar a Fortificação; representa-se tambem a nova Planta para se edificar sobre o terreno que resulta das mesmas Obras.* Pelo Coronel Raynaldo Oudinot, [Janeiro de 1792], Arquivo IGP, CA-304 (desenho incompleto; ver Fig. 302).

Em Janeiro de 1792, depois da experiência acumulada com a obra do dique, Reinaldo Oudinot apresentou uma reformulação do projecto para a barra, dando ao mesmo tempo

¹⁷¹ Muro de enrocamento é um paredão composto por blocos de rocha dura e de superfícies angulares sem argamassa. As pedras, de grande dimensão, são lançadas à água, sendo compactadas pela acção do mar. Este tipo de muro é utilizado em obras marítimas pela resistência à erosão e pela capacidade em dissipar a força da vaga.

¹⁷² Ver, de Luís Pinto de Sousa para Reinaldo Oudinot, *Aviso Régio*, 13 de Março de 1791, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 153-153v.

resposta à ocupação do aterro. Para reforço das obras de desassoreamento da barra, propôs o prolongamento do dique até às pedras das Felgueiras, pela construção de um molhe, rematado por um corpo circular, com um farol e uma bateria para a defesa da barra¹⁷³. Com esta reformulação do projecto, Oudinot ampliou o programa previsto nas instruções de José de Seabra da Silva e, para além do reforço da estrutura defensiva com a ampliação do recinto fortificado para Sul, concebeu um novo núcleo urbano, reordenando o lugar de São João da Foz (Fig. 31).

Reinaldo Oudinot vai conceber toda a frente marginal do Douro, desde a foz até à cidade, como uma frente urbana unitária, organizada por um cais-estrada, uma “formosa estrada a borda do Rio” como lhe chama Seabra da Silva (Fig. 30). Esta estrada será delimitada e intercalada por espaços públicos: na foz do Douro, sobre o aterro do dique, debruçado sobre o rio e o mar e envolvido por um novo núcleo urbano; em Massarelos, concebido como uma alameda de passeio e de trabalho, delimitado por frentes urbanas e pelo cais de abrigo dos navios; e na Ribeira-Barredo, o centro portuário e comercial da cidade, para o qual irá apresentar, em 1797, um projecto de profunda transformação. Em simultâneo, Reinaldo Oudinot vai prolongar esta via marginal para Nascente da cidade, até ao Freixo, junto à foz dos rios Tinto e Torto, no vale de Campanhã; será o início da estrada marginal para apoio à navegação até ao Alto Douro. Esta via tinha início no cais da Ribeira e passava nos Guindais, cujo cais Seabra da Silva mandou reformular, por ser dos portos fluviais mais utilizados e não ter condições para o grande afluxo de barcos de transporte; a via seguia pela escarpa do vale do Douro até ao palácio do Freixo; uma via, cujo prolongamento projectará, mais tarde, até Valbom. A abertura desta via marginal foi feita, tal como na encosta da Arrábida, por corte da escarpa, aproveitando-se toda a pedra extraída para as diversas obras que se estendiam desde a barra até ao Freixo.

As obras da barra continuaram a decorrer num ritmo intenso; a 15 de Dezembro de 1792, já o projecto do molhe de Felgueiras aprovado pelo governo e em início de execução, Reinaldo Oudinot referia a José de Seabra da Silva “o grande contentamento que o Publico manifesta pelo beneficio, que tem recebido do bom exito das Obras, e que se não computa em menos de 50 para 60 mil cruzados [20.000\$000 para 24.000\$000] a favor dos navios do Brazil”¹⁷⁴, as embarcações de maior calado e as mais afectadas pelo assoreamento da barra do Douro¹⁷⁵.

¹⁷³ Molhe é um paredão construído na água que se apoia em terra em apenas uma das suas extremidades.

¹⁷⁴ Ver carta de Reinaldo Oudinot para José de Seabra da Silva, 15 de Dezembro de 1792, Arquivo AHM, DIV-1-11-6-19.

¹⁷⁵ Ver *Infra*, 5.3, “Uma frente portuária e urbana desde a Ribeira do Porto até à Foz do Douro”.



Fig. 32, BRIOSA, João Diogo Romão Dias Pato, “Esquema interpretativo da frente urbana entre Clérigos e Santo Ildefonso, realizado a partir de estudos de alçados para a rua de Santo António, para o convento dos Lóios e para a rua dos Clérigos”, in *O Convento dos Lóios no Porto, 1789-1798. Um processo de projecto ocorrido no contexto das transformações políticas e urbanas do final do século XVIII*, Coimbra, Idem, 2012, Fig. 89 (1 – Obelisco e escadaria, António Pinto de Miranda, 1794; 2 – “Estudo de alçados parcialmente realizado, António Pinto de Miranda, 1794”; 3 - “Estudo de alçados parcialmente realizado, Teodoro de Sousa Maldonado, 1795”; 4 – “Projecto de reedificação do convento dos Lóios, 1789-1798”; 5 – “Estudo de alçados parcialmente realizado, Teodoro de Sousa Maldonado, 1792-1793”).

Com a redução em 50% do orçamento da Junta das Obras Públicas do Porto, José de Seabra da Silva reformulou os programas de intervenção para a cidade. Foi dada prioridade ao abastecimento de água à cidade, tendo-se iniciado a construção dos aquedutos do imenso manancial de água dos campos de Salgueiros e Paranhos. Seriam estes trabalhos de construção de canais enterrados, construídos em pedra, que garantiriam o abastecimento de água à cidade para o século XIX. Ao mesmo tempo, numa intervenção simultânea de José de Seabra da Silva e de Luís Pinto de Sousa, as atenções foram dirigidas para o centro urbano da cidade, em processo de transformação. O ponto de partida foi o desmonte da muralha da cidade entre a porta do Sol, a Oriente, e a porta das Virtudes, a Ocidente, um trabalho para cuja inspecção Luís Pinto de Sousa nomeou Francisco de Almada e Mendonça. A pedra foi integralmente destinada para obras públicas, em particular para os cais da cidade, para os dois novos quartéis, para a cadeia da Relação e hospital de Santo António e, ainda, para os canais de abastecimento de água e calcetamento das ruas da cidade. A demolição da muralha, para além de fonte de matéria-prima para as obras, proporcionará uma intervenção de conjunto, nesta zona de transição entre a cidade antiga e a cidade nova *almadina*.

A conclusão do eixo, de sentido Nascente-Poente, formado pelas ruas dos Clérigos e de Santo António, e a realização do projecto para o convento dos Lóios (conhecido por palácio das Cardosas), nova frente urbana da praça Nova das Hortas, constituíram o ponto-chave desta operação (Fig. 32). Todo o processo do projecto deste conjunto foi realizado sob orientação e aprovação dos dois ministros. Este eixo estabelecia as ligações, do lado Oriental, com as ruas de Santa Catarina (saída para Guimarães) e de Santo Ildefonso (saída para Penafiel e Amarante); do lado Ocidental, com as ruas de Cedofeita (saída para Vila do Conde e Barcelos) e de D. Manuel II (saída para Foz do Douro e Matosinhos); e, no seu centro, com a rua do Almada (saída para Braga). Partindo da cota intermédia, junto à praça da Liberdade, a rua do Almada formava o principal eixo urbano em direcção a Norte, continuação do grande eixo Norte-Sul que estrutura toda a rede de vias do território continental, a estrada Lisboa-Porto. O edifício dos padres Lóios, cujo projecto foi objecto de inúmeras revisões ao longo de

uma década, definiu a escala, a forma espacial e o carácter laico do novo centro urbano da cidade, a actual praça da Liberdade. A praça estava estrategicamente posicionada a uma cota intermédia entre o centro portuário, na cota baixa, e a cidade nova que crescia nas cotas altas, tornando-se rapidamente no novo centro cívico da cidade. Em 1797, as ruas dos Clérigos e de Santo António já estavam concluídas e habitadas, com as frentes urbanas do lado Sul construídas pelos particulares.

De grande importância para a cidade, a conclusão deste eixo urbano, em tão curto espaço de tempo, revela a iniciativa e capacidade de investimento dos particulares na construção dos edifícios para habitação, facto que se deve ao crescimento demográfico da cidade e ao imenso capital acumulado com a prosperidade gerada pelo vinho do Douro¹⁷⁶; revela, igualmente, que os objectivos e os métodos de actuação de José de Seabra da Silva e de Luís Pinto de Sousa envolviam a definição e hierarquização dos programas de intervenção não apenas à escala territorial mas também à escala urbana. As intervenções na cidade do Porto e no seu território de influência – estrada para Guimarães, porto do Douro, estrada marginal até à foz, praça da República e eixo Nascente-Poente da cidade – são um exemplo da inter-relação do desenho da cidade com a organização do território.

Em Março de 1790, aquando do início das obras da barra, Reinaldo Oudinot foi encarregado, por José de Seabra da Silva, de se deslocar à Póvoa de Varzim. Tinha como incumbência realizar o levantamento da vila, estudar o problema do abastecimento de água potável e o modo de melhorar as condições do porto de pesca. O ministro do Reino dava suporte a uma representação da população da vila pesqueira que tinha sido encaminhada por Francisco de Almada e Mendonça, o corregedor da comarca do Porto, à qual pertencia a Póvoa de Varzim.

Segundo Constantino Botelho de Lacerda Lobo, que fez uma viagem de estudo e organizou um inquérito aos portos de pesca, em 1789, com apoio da Academia das Ciências, a pequena vila da Póvoa de Varzim era o maior centro de pesca do País e aquele que apresentava maiores índices de crescimento. Fornecia pescado para todas as partes do Minho e para a cidade do Porto, seguindo o peixe seco para Trás-os-Montes, Beira e Estremadura¹⁷⁷. A sua população tinha mais do que duplicado ao longo do século XVIII, mas a mortalidade no mar atingia, em média, 50% dos homens¹⁷⁸. Com mais de 4.000 habitantes, segundo Lacerda Lobo, quase toda a população se dedicava à faina pesqueira, havendo 1340 pescadores que iam ao mar, entre pais e filhos. Contando 300 embarcações, estimava em 180.000 arrobas (ca. 2.600 toneladas) a quantidade anual de peixe pescado. A população, no entanto, era muito pobre,

¹⁷⁶ Ver *Infra*, 5.2, “Operações de transformação da forma da cidade à cota alta”.

¹⁷⁷ Ver LOBO, Constantino Botelho de Lacerda, “Memoria sobre as Pescarias de Portugal”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Imprensa Regia, 1812, Setembro, vol. 2, n.º 9, pp. 153-166.

¹⁷⁸ AMORIM, Manuel, “O Litoral Poveiro”, in *O Litoral em Perspectiva Histórica (Séc. XVI-XVIII): um ponto da situação historiográfica*, Porto, Coimbra, Instituto de História Moderna, Centro Leonardo, 2002, pp. 21-40.

pagando uma décima de todo o pescado, fresco, salgado ou seco, ao cabido de Braga; a outra décima deixou de ser cobrada a partir de 1789, por isenção promulgada pela rainha D. Maria. Lacerda Lobo referia que os pescadores poveiros eram “os mais peritos, e práticos, que existem em toda a nossa costa desde o cabo de S. Vicente até Caminha”. Este crescimento e actividade não tinham qualquer correspondência nas condições de vida e de trabalho, não estando a vila provida de infra-estruturas urbanas e portuárias. O maior dos problemas era a falta de água doce para a vida diária, a que se acrescentava o trabalho dos pescadores que se tinham de deslocar ao rio Ave, quase a 5 km, para lavar as redes.

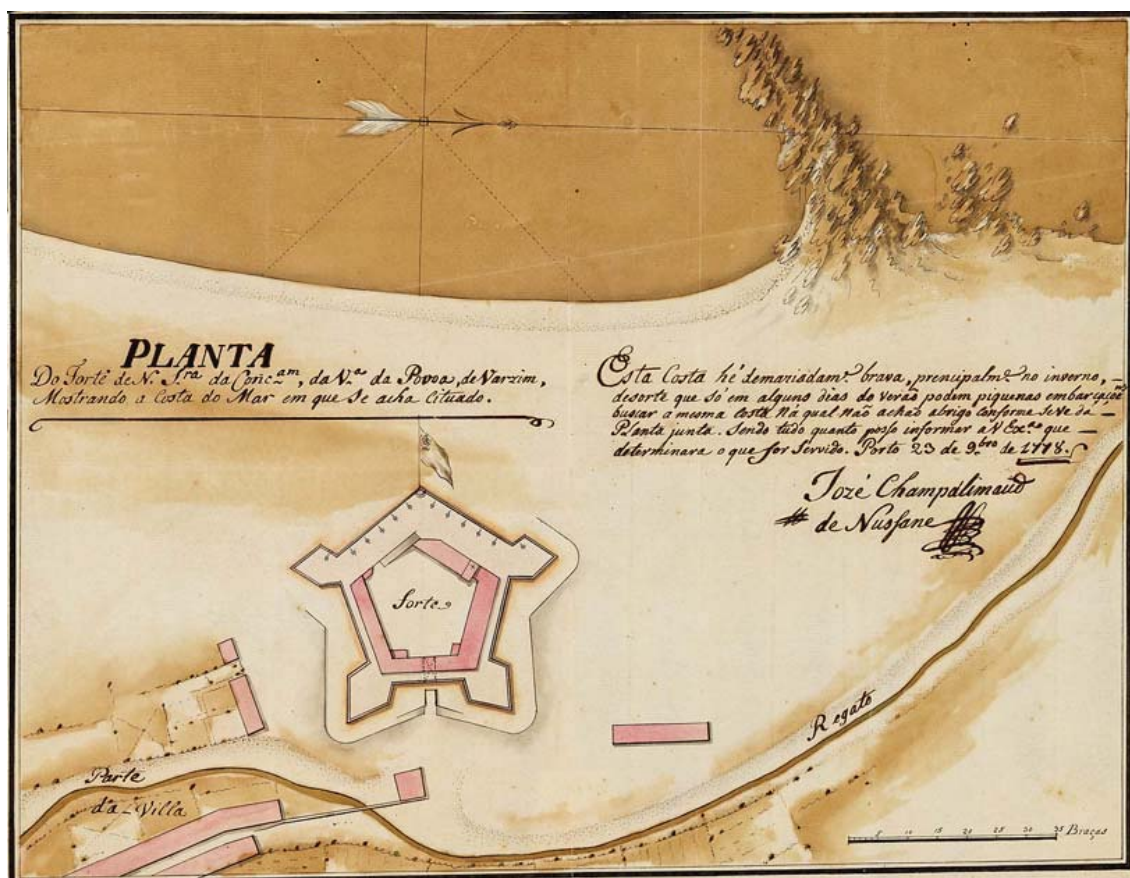


Fig. 33, José Champalimaud de Nussane, *Planta do forte de Nossa Senhora da Conceição, da villa da Povoas de Varzim, mostrando a costa do mar em que se acha situado*; “Esta costa hé demasiadamente brava, principalmente no inverno, de sorte que só em alguns dias de verão podem piquenas embarcaçoens buscar a mesma costa na qual não achão abrigo conforme se ve da Planta junta”, 23 de Novembro de 1778, Arquivo GEAEM/DIE, 3205-2A-26A-38.

Reinaldo Oudinot escreveu a José de Seabra da Silva em Outubro, após uma visita ao local com Francisco de Almada e com o seu colaborador, Faustino Salustiano da Costa e Sá¹⁷⁹. Tinham encontrado uma mãe de água não muito distante da vila capaz de abastecer em quantidade as necessidades da população. Quanto ao porto de pesca, considerava que o molhe

¹⁷⁹ Ver carta de Reinaldo Oudinot para José de Seabra da Silva, 2 de Outubro de 1790, Arquivo AHM, DIV-4-1-3-14.

para abrigo dos barcos sobre as rochas situadas no limite Norte da enseada da Póvoa de Varzim, pedido na *representação dos povos*, não era a melhor solução (Fig. 33). Considerava mais conveniente e mais económico a construção de uma doca de abrigo para os barcos de pesca, obra a realizar por escavação do terreno na linha da costa. Reinaldo Oudinot estava, entretanto, a realizar o projecto e o seu colaborador a trabalhar no levantamento.

O projecto para a Póvoa de Varzim ficou concluído em Janeiro de 1791. A 26 de Janeiro, Reinaldo Oudinot escreveu a José de Seabra da Silva sobre as obras da barra do Douro e juntou a memória e orçamento do projecto para a vila poveira, cuja planta Francisco de Almada ficou de entregar em mão¹⁸⁰. O projecto constituía um plano geral para o ordenamento urbano e portuário da vila da Póvoa onde propunha uma transformação significativa da sua estrutura urbana.

O programa era amplo; compreendia a construção de aquedutos ou canais de abastecimento de água potável e de quatro fontes públicas, argumentando Oudinot que a água era necessária em grande abundância, quer para a preparação e salga do peixe quer para outros trabalhos associados, como a lavagem de todos os aprestos de pesca ou a fabricação e tinturaria da cordoaria de linho para as redes; estimou a despesa em 12.700\$000 para a construção das fontes e de 1800 braças (3.960 m) de aquedutos. O programa compreendia, ainda, a realização de espaços de mercado para o peixe. Devido ao “grande aumento da Povoação”, Oudinot considerava necessário criar um novo espaço público, capaz de acolher todas as actividades associadas à pesca e ao mesmo tempo funcionar como nova praça da vila. A praça projectada (actual praça do Almada) era um grande espaço rectangular que se inscrevia entre a povoação mais antiga, situada no interior, e a povoação mais recente, localizada à borda da praia¹⁸¹. A disposição do espaço da praça tinha como função unificar o tecido urbano da vila, ligando o antigo núcleo rural ao mais recente núcleo pesqueiro. A praça, “regular, e comoda”, seria cercada de habitações com arcadas ou com alpendres, rodeada de uma ordem de oliveiras e com um chafariz ao centro. Propunha que a câmara adquirisse os terrenos e, depois da construção da praça, vendesse os lotes a particulares, algo que viria a acontecer ao longo do século XIX.

¹⁸⁰ Não é conhecido o paradeiro deste projecto e não existe nenhuma representação posterior dos trabalhos propostos por Reinaldo Oudinot; ver carta de Reinaldo Oudinot para José de Seabra da Silva, 26 de Janeiro de 1791, Arquivo AHM, DIV-4-1-3-14.

¹⁸¹ Ver a tentativa de reconstituição deste espaço de praça, em COUTINHO, Andreia Raquel Neiva, “O plano para a Póvoa de Varzim, 1791”, in *Reinaldo Oudinot e a intervenção na Barra do Douro. Um projecto urbano pombalino numa frente ribeirinha*, Porto, prova final para a licenciatura em Arquitectura, policopiado, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2005-2006, pp. 41-44.



Fig. 34. Enseada do porto de pesca da Póvoa de Varzim, primeira metade do século XX; consultado em 2013-04-23, disponível em pt.wikipedia.org.

O projecto compreendia, também, o porto de pesca poveiro. O porto era constituído pela pequena baía, em forma de concha, onde os pescadores usavam a praia como varadouro para os barcos (Fig. 35; Fig. 34). Para Reinaldo Oudinot, o principal problema do porto de abrigo para as embarcações eram as tempestades de Norte, NNW e WNW. Reincidia na sua crítica ao molhe, proposto na representação, e formalizava a ideia de construção de uma doca de abrigo para os barcos de pesca. A razão da discordância da solução do molhe, por parte de Reinaldo Oudinot, assentava na leitura das correntes marítimas ao longo da costa portuguesa. Dirigindo-se a José de Seabra da Silva, Reinaldo Oudinot explicou o seu argumento:

“Mas devo expôr a V. Ex.^a os inconvenientes, que as arêas cauzão em toda a cósta de Portugal, pela sua inorme quantidade, que huma corrente constante na mesma cósta, na direcção do Norte ao Sul arrasta continuamente arruinando todos os nossos portos de mar, que não tem rios assás abundantes, para conservarem limpas as suas embocaduras”¹⁸².

Com esta pioneira interpretação dos movimentos das areias na costa portuguesa, Reinaldo Oudinot considerava que “o molhe offereceria hum abrigo ás arêas, que correm de Norte, conduzidas pelo mar, e pelo vento, e se perderia sem remedio a propria enseada, que no seu actual estado offerece aos barcos hum abrigo, que não obstante a sua imperfeição, serve infinitamente aos Pescadores, e d'elle depende a existencia d’esta populosa Villa, e dos seus utilissimos, e preciosos habitantes”, hoje residentes em Caxinas¹⁸³.

¹⁸² Ver a carta de Reinaldo Oudinot para José de Seabra da Silva, 26 de Janeiro de 1791, Arquivo AHM, DIV-4-1-3-14.

¹⁸³ O volume das areias arrastadas de Norte para Sul no final do século XVIII não é comparável aos dias de hoje,



Fig. 35, Porto de pesca da Póvoa de Varzim, s.d. [séc. XX]; consultado em 2012-03-20, disponível em pt.wikipedia.org.

Como alternativa à construção do molhe, propunha a construção de uma doca, ou “caldeira”, com 50x40 braças (110x88 m), dimensões suficientes para acolher todos os barcos de pesca. A doca, de que não se conhece a localização, seria construída por escavação de terreno na frente costeira. O ribeiro da vila seria dirigido para a doca de forma às suas águas varrerem para a praia as areias lançadas pelo mar. A doca seria envolvida por cais para segurança dos barcos nas tempestades e para sua acostagem, facilitando as operações de carga e descarga. Estimava em 12 contos de réis (12.000\$000) o custo total desta obra de escavação, construção dos paredões dos cais e lajeados em pedra.

Para além da proposta urbana e portuária, Reinaldo Oudinot considerava da máxima utilidade a sementeira de pinhal nas praias a Norte e a Sul da vila, devido ao avanço das areias sobre os campos, “como huma triste experiencia o ensina, em quase toda a costa deste Reino”. Achava necessário estender esta providência a toda a costa marítima onde as areias estavam a ocupar imensos terrenos “quando tanto necessitamos de madeiras, e de lenhas”. Propunha que se empregassem anualmente 100\$000 nestas sementeiras, estimando que em dez anos se podiam plantar 3.600 hectares de pinhal.

Um mês depois da realização do projecto, a 21 de Fevereiro de 1791, José de Seabra da Silva aprovou na íntegra a proposta de Reinaldo Oudinot, de acordo com a planta apresentada¹⁸⁴. Francisco de Almada ficou encarregado da Inspeção da obra, adoptando “o

principalmente depois da construção de barragens e da intensa florestação durante o século XX.

¹⁸⁴ Ver, de José de Seabra da Silva para Francisco de Almada e Mendonça, *Aviso Régio*, 21 de Fevereiro de 1791, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 76-77. Ver transcrição do documento in GONÇALVES, Flávio, “Artistas estrangeiros em Portugal (três documentos curiosos). II – Reinaldo Oudinot na Póvoa do Varzim”, *Brotéria*, Lisboa, 1948, vol. 47, 6, pp. 583-590.

Methodo claro facil e ezato” que praticava na sua administração. Para o acompanhamento das obras, Francisco de Almada poderia recorrer aos serviços dos engenheiros que estavam a trabalhar na cidade do Porto ou do architecto da cidade, Teodoro de Sousa Maldonado, não sendo designado especificamente Reinaldo Oudinot. Para o financiamento das obras, o ministro do Reino procedeu a uma operação que teve significado, dentro dos modelos adoptados para custear as obras públicas. Autorizava a utilização dos *sobejos das sisas* da vila, que perfaziam nesta altura 27 contos de réis. Acontece que metade dos *sobejos das sisas* de todas as terras do País estava destinada, desde 1749, para o cofre da ponte de Coimbra, a mais importante infra-estrutura rodoviária nacional e que exigia uma constante e avultada despesa para a sua manutenção¹⁸⁵. Para garantir a legalidade da operação, Seabra da Silva ordenou a transferência de uma verba pertencente aos *sobejos das sisas* da Póvoa de Varzim, sensivelmente equivalente, e que o marquês de Angeja tinha mandado recolher aos cofres do Erário Régio, onde se conservavam em depósito¹⁸⁶. Os *sobejos das sisas* constituiriam uma colecta a que progressivamente José de Seabra da Silva foi recorrendo para sustentar os investimentos nas obras públicas.

Os trabalhos avançaram de imediato. Em Agosto, Francisco de Almada deu início à abertura dos poços para captação de água e à extracção de pedra para a construção do aqueduto. Em 1793, para além das obras do aqueduto, avançaram a abertura da *praça Nova de Almada* e a obra da “caldeira da barra”¹⁸⁷. Associada à grande praça do Almada seria construída, em posição privilegiada, a casa da Câmara, onde Reinaldo Oudinot definiu a escala do edificado assim como o modelo de embasamento porticado que, contudo, não seria repetido (Fig. 36). A praça tornou-se o centro de mercado e de feira, lugar da vida social e lúdica e centro colectivo e político, conferido pela presença dos paços do Concelho. Apesar de iniciada, tudo aponta para que a doca não tenha sido construída pois a solução que veio a ser executada foi a do molhe proposto na *representação dos povos* e por Francisco de Almada¹⁸⁸. A

¹⁸⁵ O cofre da Ponte de Coimbra foi instituído por provisão de 19 de Abril de 1749 com os meios *sobejos das sisas* de todas as comarcas do Reino. Poucas terras cumpriam esta norma por falta de *sobejos* dos seus cabeções mas tanto a cidade do Porto como a vila da Póvoa, talvez devido aos imensos *sobejos das sisas* que detinham, vindos do crescimento populacional e da sua actividade económica, sempre a cumpriram. Deixou de se fazer esta separação para o cofre da ponte de Coimbra em 1822, vindo este cofre a ser extinto a 19 de Abril de 1832, pelo decreto que extinguiu os cabeções das sisas.

¹⁸⁶ Sobre os *sobejos das sisas* da Póvoa de Varzim, ver alguns apontamentos in SILVA, Manuel, “Antecedentes históricos do Porto de abrigo poveiro”, 1934, *Boletim Cultural Póvoa de Varzim*, Póvoa de Varzim, Câmara Municipal, 1959, vol. 2, pp. 238-251.

¹⁸⁷ Cf. AMORIM, Sandra Maria Araújo, *A Póvoa do Varzim: obras públicas e crescimento urbano, 1791-1836*, Porto, policopiado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1997, vol. 1, pp. 240-241.

¹⁸⁸ Custódio José Gomes de Vilas Boas, no *Mappa da provincia entre Douro e Minho*, nas versões de 1798 e de 1804, assinala em desenho o molhe e refere na legendagem “Caldeira”; ver Arquivo IGP, CA-60 e CA-61.

obra do molhe, cuja autoria pertencente a Oudinot não é clara, prolongar-se-ia por muitos anos vindo a ter um forte impulso após a revolução de 1820¹⁸⁹.

Esta intervenção na vila da Póvoa de Varzim contém alguns dos programas que José de Seabra da Silva procurou implementar em inúmeras câmaras concelhias, na procura de melhorar as condições de vida das populações: o abastecimento de água potável e construção de fontes, a criação de praças e o calcetamento das ruas, a melhoria das vias de acesso aos aglomerados urbanos e a construção de equipamentos públicos como, por exemplo, a casa de câmara e hospitais. Serão estes, fundamentalmente, os programas de grande parte das câmaras portuguesas ao longo do século XIX.



Fig. 36, *Câmara Municipal e Praça do Almada*, Póvoa de Varzim, Colecção João Cristiano, s.d; consultado em 2011-10-20, disponível em postaisportugal.canalblog.com.

Após esta sequência de obras iniciadas entre 1789 e 1790, onde também se inclui a nova estrada de Guimarães ao Porto, José de Seabra da Silva começou a preparar as bases para o lançamento da Lei para as Obras Públicas do Reino que seria promulgada em Março de 1791.

A 17 de Dezembro de 1789, todos os trabalhadores assalariados foram isentos de pagar a chamada *décima de maneiro*¹⁹⁰. Era uma medida que abrangia os trabalhadores mais pobres, a começar pelos que se dedicavam à actividade agrícola até ao operariado, artesãos e criados domésticos, assalariados que eram pagos a *jornal* (ao dia ou à semana), designados de

¹⁸⁹ Sobre as iniciativas para a conclusão do molhe após a revolução de 1820, ver AMORIM, Sandra Maria Araújo, *A Póvoa do Varzim: obras públicas e crescimento urbano, 1791-1836*, Porto, Idem, 1997, 2 vols.

¹⁹⁰ Ver “Alvará isentando por seis anos da Décima de Maneio dos que trabalham por jornal”, 17 de Dezembro de 1789, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 575-576.

*jornaleiros*¹⁹¹. A décima de maneiio, um imposto de 10% sobre o trabalho assalariado, representaria 25% do total da décima que dava entrada no Erário Régio¹⁹². Esta medida, para além de aliviar a carga fiscal das classes mais pobres, valorizando o trabalho agrícola e operário, enquadrava-se no objectivo de fomentar o mercado interno e de promover o emprego e a mobilidade social¹⁹³. Seguramente que se relacionava com a necessidade de mobilizar muita mão-de-obra para as obras públicas, tendo em consideração que se evitava recorrer à *corveia*, ou seja, ao recrutamento compulsivo das populações, como era a ancestral tradição¹⁹⁴.

A 14 de Junho de 1790, José de Seabra da Silva escreveu aos corregedores de Aveiro, Coimbra, Santarém, Leiria e Alcobaça, dando instruções para que realizassem exames e relatórios sobre as contribuições ou imposições existentes nas suas comarcas, com a excepção da Décima e do Subsídio Literário, definindo qual o seu valor, com que fins se estabeleceram e onde se estavam a aplicar; pedia também que acrescentassem quais as despesas que se poderia poupar¹⁹⁵. Neste exame, tinham particular importância o *real de água*, as sisas dobradas e sobejos existentes, as rendas das câmaras e dos concelhos, devendo ser discriminadas as que estavam destinadas para a reparação de caminhos públicos, assim como os valores existentes no cofre para a obra da barra de Aveiro e no cofre das calçadas, ponte e encanamento do rio Mondego, entre outras informações pedidas¹⁹⁶. Estas comarcas, juntas com a do Porto, virão a ser as contribuintes líquidas para as obras lançadas na Lei para as Obras Públicas do Reino.

No mesmo dia, José de Seabra da Silva encarregou o “Professor Hydraulico”, Estêvão Cabral, de passar pela cidade de Coimbra e visitar os campos do Baixo Mondego. A diligência consistiria na averiguação dos estragos causados pelas cheias de Fevereiro de 1788 que tinham provocado grave ruína na agricultura e na navegação. Os exames deveriam ter como objectivo a

¹⁹¹ Ver “Jornaleiros”, in SERRÃO, Joel (dir.), *Dicionário da História de Portugal*, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, vol. 3, pp. 406.

¹⁹² Não se encontrou nenhum estudo económico que fizesse referência a esta lei e quando é referido o imposto da décima de maneiio não é considerada a sua isenção a partir de 1790; como exemplo, ver COSTA, Leonor Costa; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch, *História Económica de Portugal, 1143-2010*, Lisboa, 2ª edição, A Esfera dos Livros, 2012, pp. 285.

¹⁹³ António de Araújo Travassos (1771-1833), numa memória sobre a agricultura, escrita em 1792 mas só publicada em 1822, escreveu a propósito da décima de maneiio: “As mesmas razões que provão quanto he justo e sabio o tributo da Decima nas rendas dos proprietarios, são applicaveis a provar quanto he nocivo á agricultura, o Maneio ou a Decima do ganho dos obreiros e agricultores”; ver TRAVASSOS, António de Araújo, “Discurso Politico sobre a Agricultura, particularmente a de Portugal; escripto em 1792”, *Annaes das Sciencias, das Artes, e das Letras*, Paris, A. Bobée, 1822, tomo 16, parte 2, pp. 14.

¹⁹⁴ Ver *Infra*, 4.4, “Da mobilização de mão-de-obra à definição de um novo conceito de Obra Pública”.

¹⁹⁵ Ver, de José de Seabra da Silva para o corregedor da comarca de Aveiro, *Aviso Régio*, 14 de Junho de 1790, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 4v-5v. Idem, para o provedor da comarca de Coimbra, *Aviso Régio*, 14 de Junho de 1790, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 5v-6.

¹⁹⁶ Ver *Infra*, 4.5, “A confirmação de uma política de obras públicas para o território continental”.

realização de um Plano para o encanamento do rio Mondego desde Coimbra até à foz¹⁹⁷. Para orientação dos trabalhos e realização do projecto, o ministro, tal como tinha procedido com Reinaldo Oudinot, forneceu a Estêvão Cabral uma Instrução, um instrumento de trabalho concebido a partir dos relatórios e informações recolhidos anteriormente pela secretaria de Estado do Reino¹⁹⁸. Seabra da Silva forneceu, ainda, o Plano realizado por Guilherme Luís António de Valleré, entre 1788 e 1789, para analisar e dar o seu parecer. Dava ainda autorização para proceder de imediato a obras provisórias, caso se revelassem da maior urgência, tanto para salvar as sementeiras desse ano como para facilitar a navegação.

Na Instrução, são explicados os motivos de mandar proceder à obra de encanamento do rio: socorrer os agricultores dos campos de Coimbra, cujos terrenos se encontravam assoreados e infrutíferos, pelas inundações torrenciais do Mondego, estando a agricultura destes campos transformada numa actividade plena de riscos; e repor a navegação fluvial, que se achava praticamente impedida para jusante de Coimbra, principalmente de Verão, devido ao assoreamento e indefinição do leito do rio, dividido em múltiplos regatos, pelo meio dos campos. O projecto que Estêvão Cabral realizou, concluído em Novembro, e cuja memória foi publicada pouco tempo depois nas *Memórias Económicas* da Academia das Ciências, servirá de guia orientador da legislação para o encanamento do rio Mondego, contida na Lei para as Obras Públicas do Reino¹⁹⁹.

A preparação da lei envolveu duas obras de natureza distinta mas complementar: a estrada Lisboa-Porto e o encanamento do rio Mondego, desde a foz até à ponte de Coimbra. As articulações entre vias terrestres e vias fluviais e entre centros produtivos e centros urbanos são, assim, factores constantes na actuação do ministro do Reino.

Um mês depois das instruções para os corregedores e para Estêvão Cabral, a 19 de Julho, foi promulgada pela rainha a lei das Donatarias e das Comarcas; documento essencial para a definição do programa de obras públicas, com âmbito nacional²⁰⁰. A lei previa a extinção das justiças senhoriais “tendo em vista que o uso e exercício prático da justiça e os meios de ela se conseguir sejam iguais e uniformes”, como refere José de Seabra da Silva. A uniformização do sistema judicial implicou a diminuição dos poderes dos donatários, a extinção das ouvidorias e a integração de todas as terras na administração do Estado, terminando com a

¹⁹⁷ Ver, de José de Seabra da Silva para Estêvão Cabral, *Aviso Régio*, 14 de Junho de 1790, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 1-1v.

¹⁹⁸ Ver, de José de Seabra da Silva, *Instrução*, 14 de Junho de 1790, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 1v-4.

¹⁹⁹ Ver CABRAL, Estêvão, “Memória sobre os danos do Mondego no campo de Coimbra, e seu remédio”, 1791, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, tomo 3, pp. 141-165.

²⁰⁰ Ver “Lei regulando a jurisdição dos Donatarios da Coroa, e abolindo as Ouvidorias”, 19 de Julho de 1790, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 606-617.

isenção dos actos de corregedoria²⁰¹. O ataque ao regime senhorial contido nesta lei ficou bem exposto por José Bonifácio de Andrada e Silva quando refere que a “[rainha D. Maria I] prevê a necessidade de dar o ultimo golpe ao feudalismo, declarando e restringindo as jurisdições dos donatários”²⁰². Ao eliminar as normas especiais existentes nos territórios dos donatários, a lei reforçava a comarca como unidade administrativa privilegiada. Antecipando o futuro “distrito” e seu governador, do século XIX, esta tentativa de reordenamento jurídico-administrativo do espaço, constitui uma etapa decisiva do reforço do centralismo régio e do reformismo pré-liberal²⁰³.

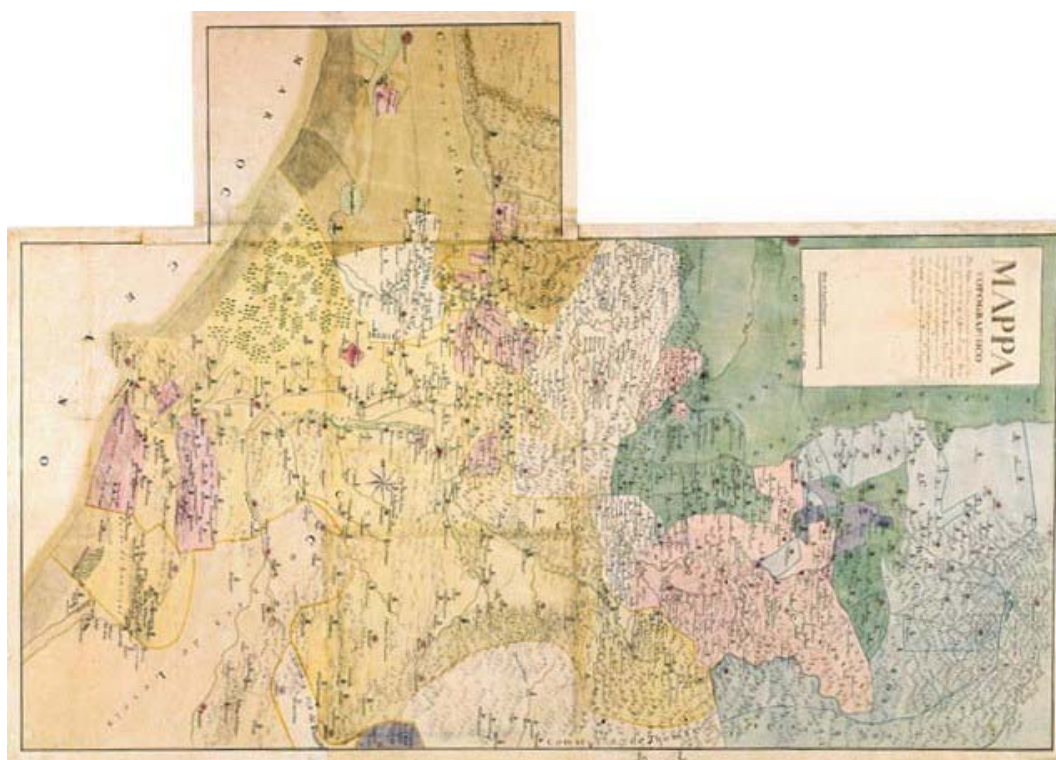


Fig. 37. José Carlos Magni, *Mappa topographico das villas e terras que formavão a comarca d'Arganil, antes da lei de 19 de Julho de 1790: de toda a comarca de Coimbra e de partes das comarcas da Guarda, de Vizeo, Aveiro, Leiria e Thomar...*, 1790, Arquivo IGP, CA-86.

²⁰¹ O sistema jurídico das doações foi amplamente empregado no início da nacionalidade, no processo de conquista de territórios de Norte para Sul. Os primeiros reis fizeram doações de extensas áreas que passavam em propriedade plena do património da Coroa para particulares ou corporações religiosas, com o encargo do repovoamento e arroteamento de terras incultas. Os donatários ficavam senhores das populações que habitavam as terras doadas e tinham o direito de jurisdição estando isentos de pagar impostos à autoridade régia; as doações régias foram abolidas em 1832.

²⁰² Ver SILVA, José Bonifácio de Andrada e, *Elogio Academico da Senhora D. Maria Primeira, recitado por José Bonifácio de Andrada e Silva, em sessão publica da Academia Real das Sciencias de Lisboa aos 20 de Março de 1817*, Rio de Janeiro, Empreza Typog. Dous de Dezembro, 1857, pp. 47.

²⁰³ Cf. CAPELA, José Viriato, “Administração local e municipal portuguesa do século XVIII às reformas Liberais (Alguns tópicos da sua Historiografia e nova História)”, in *Os Municípios no Portugal Moderno: Dos forais manuelinos às reformas liberais*, Lisboa, Colibri, Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora, 2005, pp. 39-58.

O mais significativo caso, nas mudanças provocadas por esta lei, decorreu em Braga. O arcebispo, o maior senhorio e donatário do País, com prerrogativas que vinham de antes da formação da nacionalidade, perdia “de um só golpe”, não apenas o senhorio (desde o século XI) mas também o seu tribunal da Relação, com o seu corpo de magistrados locais, e o ouvidor de nomeação arquiépiscopal, assim como “uma Corte de estadão principesco”, medidas unilaterais que também se reflectiram no governo da câmara²⁰⁴. Antecipada a esta lei, a escolha de D. Frei Caetano Brandão (1740-1805) para novo arcebispo de Braga (1790), um missionário e pastor da igreja e não um príncipe, como era tradição, foi o garante da implementação desta medida radical. Figura maior do iluminismo católico, defensor da separação entre o poder secular e o poder eclesiástico, D. Frei Caetano Brandão foi um apoiante destas reformas e, por isso, teve a oposição de grande parte da igreja (principalmente do Cabido e do seu Deão) e da nobreza de Braga mas também a hostilidade de muitos sectores da população urbana.

Dentro do processo de centralização do poder, a lei associava à reforma do sistema judicial o reordenamento político-administrativo do Reino. A intenção de se proceder a uma nova divisão administrativa das comarcas foi reforçada e clarificada com o alvará de Janeiro de 1792²⁰⁵, vindo a ser nomeados seis magistrados e seis engenheiros para as seis províncias do Reino (1793). Aos magistrados competia o conhecimento económico e social e aos engenheiros o conhecimento físico do território, devendo estes proceder ao levantamento cartográfico de cada uma das províncias. Esta divisão de tarefas assentava no modelo da experiência piloto realizada em 1789-1790, na comarca de Setúbal, em que colaboraram o governo e a Academia das Ciências²⁰⁶. A nova divisão administrativa do território tinha como objectivo uniformizar as circunscrições das comarcas, eliminando todo o tipo de territórios encravados, conferindo racionalidade e homogeneidade à organização do espaço (Fig. 37; Fig. 38). A reforma administrativa do território avançava no mesmo momento em que Francisco António Ciera e seus colaboradores iam iniciar a construção do novo mapa de Portugal.

Em simultâneo, a lei das Donatarias e das Comarcas veio dar um novo sentido ao conceito de Obra Pública. O código legislativo português atribuía a responsabilidade das obras

²⁰⁴ Sobre os efeitos em Braga da lei das Donatarias, ver RAMOS, Luís A. de Oliveira, “Ganhos e perdas do poder local nos fins do século XVIII (notas e reflexões)”, *Revista de História*, Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de História da Universidade do Porto, 1990, vol. 10, pp. 95-104; CAPELA, José Viriato, “A Relação Bracarense (séc. XV-1790). Apogeu e crise de uma singular instituição judiciária portuguesa”, *Bracara-Augusta*, Braga, Câmara Municipal de Braga, 2000, vol. 49, pp. 175-214; PEIXOTO, José Carlos Gonçalves, “Aliança Báculo-Cetro em Frei Caetano Brandão”, *Bracara-Augusta*, Braga, Câmara Municipal de Braga, 2000, vol. 49, pp. 89-125.

²⁰⁵ Ver “Alvará declarando a lei de 19 de Julho de 1790 acerca da jurisdição dos Donatários”, 7 de Janeiro de 1792, in SILVA, António Delgado da, 1828b, *Collecção da Legislação Portuguesa.... Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1828, pp. 55-60.

²⁰⁶ Ver *Infra*, 2.2, “O envolvimento da Academia das Ciências na construção das políticas de fomento; da antecipação à colaboração”.

públicas aos corregedores; cabia-lhes o lançamento de *fontas* (contribuições temporárias) nas populações em redor de uma obra, conferindo um carácter local ou regional a estes trabalhos. José de Seabra da Silva alterou esta disposição, considerando que as colectas para as obras públicas deviam ser feitas com igualdade por todas as terras pois o benefício era geral e não apenas das terras vizinhas aos trabalhos. Esta alteração do conceito de Obra Pública, de bem local para bem colectivo, foi a base sobre a qual assentou a lei para as Obras Públicas do Reino²⁰⁷.



Fig. 38, José Joaquim de Freitas Coelho, primeiro tenente do Real Corpo de Engenheiros, Demarcante da Província de Trás-os-Montes, [Carta da província de Trás-os-Montes], s.d. [ca. 1793-1799], Arquivo GEAEM/DIE, 3592-3-32-44 (proposta de reorganização da província em duas comarcas, Bragança e Vila Real; Trás-os-Montes, nesta altura tinha quatro comarcas – Bragança, Miranda, Moncorvo e Vila Real).

O Alvará para as Obras Públicas do Reino foi referendado pela rainha D. Maria I, a 28 de Março de 1791, oito meses depois da Carta de Lei para as Donatarias e Comarcas²⁰⁸. A lei, para além da continuidade que estabelecia com a lei para as estradas e caminhos do Alto Douro, era informada por dois documentos, instrumentos teóricos de trabalho que foram, seguramente, úteis para a elaboração da lei: o Plano para uma rede nacional de estradas, de Miguel Pereira Pinto Teixeira, já com uma década, e o recentíssimo Método para construir as

²⁰⁷ Ver *Infra*, 4.4, “Da mobilização de mão-de-obra à definição de um novo conceito de Obra Pública”.

²⁰⁸ Ver “Alvará regulando as obras da estrada de Lisboa a Coimbra, e Porto, e do encanamento do Mondego”, 28 de Março de 1791, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*, Idem, 1828, pp. 9-15.

estradas em Portugal, de José Diogo Mascarenhas Neto. O primeiro fornecia uma ideia de rede de vias de circulação terrestre para o território continental; o segundo fornecia os métodos construtivos e os modelos administrativos para uma intervenção global. A lei era, ainda, sustentada por dois planos específicos realizados previamente: o projecto da estrada de Rio Maior até Leiria, realizado em 1788 pelo engenheiro Manuel de Sousa Ramos, dentro da inspecção das Obras do Ribatejo dirigida pelo conde de Valadares, e o projecto de encanamento do rio Mondego, da autoria de Estêvão Cabral.



Fig. 39. Joaquim de Oliveira, Conrado Henrique Niemeyer, João Manuel da Silva, Inácio José Leão, Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante, *Mappa Topographico desde Rio Maior té Coimbra para servir ao deliniamento da Real Estrada na conformidade do Alvará de 28 de Março de 1791, e das instruções dadas pelo Ill.º. Ex.º. S.º. Joze de Seabra da Silva, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios do Reyno, ao Dezembargador e Superintendente Geral das Estradas Joze Diogo Mascarenhas Neto (...)*, Quartel de Leyria, 16 de Abril de 1796, Arquivo IGP, CA-435.

Com esta lei, José de Seabra da Silva criou um instrumento de actuação para todo o território, onde retirava autonomia aos corregedores que pretendessem lançar obras públicas e *fontas* sem controlo do governo. O ministro era explícito quanto ao sentido global da operação, a emprender sob administração régia, quando diz que se iria “proceder ás Obras da Construcção das Estradas principaes, dirigidas á cómmoda, e útil communição interna deste Reino”. Considerando que as estradas deviam ser construídas gradualmente, pois não era praticável proceder-se em simultâneo à concretização de todas as que tinha determinado, a operação teria início pela “Estrada, que vai desta Capital para a dita Cidade do Porto, dirigindo-se por Leiria, e Coimbra”. A construção da rede de estradas começava, desta forma, pela rede principal, ligando os principais centros urbanos; modelo que estava a ser praticado por França e Espanha e que já tinha sido concretizado na Grã-Bretanha. José de Seabra da Silva apenas revela a via principal, sem referir, no entanto, qual seria a rede principal de estradas. A sequência das decisões e dos acontecimentos, durante a sua administração à frente da secretaria de Estado do Reino, ajudam a esclarecer qual seria o desenho desta rede.

José de Seabra da Silva criou a Superintendência Geral das Estradas, a instituição que teria, no futuro, a responsabilidade de coordenar os trabalhos das vias terrestres, e nomeou para superintendente José Diogo Mascarenhas Neto que deixava o cargo de corregedor de Guimarães e a obra da estrada de Guimarães ao Porto.

Para o financiamento das Obras Públicas do Reino, José de Seabra da Silva apoiava-se no conceito de Obra Pública, inscrito na lei das Donatarias e das Comarcas, como bem comum e do interesse geral e colectivo dos povos. Nesse sentido, considerou que os cofres, já existentes, para as obras públicas da ponte de Coimbra, rio Mondego e Calçadas da cidade e

para a abertura da barra de Aveiro pertenciam ao Estado, passando a fazer parte de uma “massa comum”, a que se associavam as “sisas dobradas” das comarcas de Santarém, Leiria, Alcobaça, Coimbra, Aveiro e Porto. José de Seabra da Silva diz expressamente: “Os três cofres de Coimbra, Aveiro, e Erário, se consideram hum só cofre”²⁰⁹. Nesta operação financeira, viriam a juntar-se, ao longo dos anos, verbas vindas do cofre do Terreiro Público de Lisboa e do cofre da Alfândega do Porto. A partir desta base de financiamento, eram mandadas realizar a obra da estrada de Lisboa ao Porto, tendo como centro a cidade de Coimbra (Fig. 39; Fig. 43); a obra do encanamento do rio Mondego, desde a Figueira até Coimbra; a construção de uma ponte sobre o rio de Sacavém; e a reparação das pontes do Vouga e do Marnel; era, ainda, ordenada a realização de estudos para ampliar e melhorar a navegação do Vouga.

Como vinha praticando com as obras já lançadas, Seabra da Silva enviou para a Superintendência um conjunto de instrumentos de governo: os regulamentos²¹⁰. As normas definidas pela secretaria de Estado do Reino incorporavam uma burocracia própria que era desmultiplicada em vários livros de registo para todo o tipo de tarefas. Estes serviços da superintendência foram organizados pelo próprio Mascarenhas Neto e pelo seu competente e jovem colaborador, Alberto Carlos de Meneses (1761-183?), formado em Leis e em Matemática na Universidade de Coimbra.

No mesmo dia em que se formalizaram os regulamentos, Luís Pinto de Sousa isentou do recrutamento militar todos aqueles que trabalhassem nas novas estradas; era uma forma de atrair mão-de-obra operária para estas grandes obras públicas e de conferir regularidade e permanência aos trabalhadores envolvidos nas obras²¹¹.

Para os trabalhos de levantamento, concepção e construção da estrada de Lisboa ao Porto foram nomeados seis engenheiros, que se organizaram em duas equipas. A primeira, desde Rio Maior a Leiria, era constituída por Luís Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado e Conrado Henrique Niemeyer, a que se veio juntar, um pouco mais tarde, Carlos Amarante. A segunda equipa, desde Leiria a Coimbra, era constituída por Joaquim de Oliveira, João Manuel da Silva e Inácio José Leão. Devido à grande extensão da estrada, com mais de 300 km, os trabalhos começavam, assim, pelo lanço entre Lisboa e Coimbra, permanecendo sob a

²⁰⁹ Ver, de José de Seabra da Silva, *Plano de Fazenda para a execução do Alvará de 28 de Março de 1791*, 11 de Maio de 1791, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 1-4v, § 1.

²¹⁰ Ver, de José de Seabra da Silva, *Plano de Fazenda para a execução do Alvará de 28 de Março de 1791; Regimento dos Administradores; Regimento dos Pagadores; Regimento dos Mestres, Regimento dos Feitores*, 11 de Maio de 1791, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 1-14; ver, ainda, de José de Seabra da Silva, *Lista dos Salários, e das Ajudas de custo, que devem vencer as Pessoas empregadas na Superintendência das Estradas desta Capital até à Cidade do Porto, na conformidade do Alvará de 28 de Março de 1791*, 11 de Maio de 1791, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 17v-18.

²¹¹ Ver, de Luís Pinto de Sousa para José Diogo Mascarenhas Neto, 11 de Maio de 1791, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 170v.

inspecção do conde de Valadares os trabalhos entre Lisboa e Rio Maior, em coordenação com a Superintendência das Estradas. O lanço de Coimbra ao Porto ficava para uma segunda fase.



Fig. 40, Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante, “Perspectiva do Real Mosteiro de Alcobaça”, in *Mappa topographico (...) para servir de delineamento da estrada desde a serra de Rio-Mayor athe Leyria, (...)*, 16 de Agosto de 1793, Arquivo IGP, CA-436.



Fig. 41, Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante, “Perspectiva do Real Mosteiro da Batalha”, in *Mappa topographico (...) para servir de delineamento da estrada desde a serra de Rio-Mayor athe Leyria, (...)*, 16 de Agosto de 1793, Arquivo IGP, CA-436.

Carlos Amarante foi o último dos técnicos a integrar a equipa da estrada Lisboa-Porto. A Luís Pinto de Sousa deve-se a iniciativa de convidar este conceituado arquitecto e engenheiro, com experiência de trabalho, fundamentalmente, em Braga, mas também em Amarante e Guimarães, para ingressar no corpo de engenheiros. Em Outubro de 1792, o ministro dirigiu-se a Mascarenhas Neto para chamar Carlos Amarante ao governo. Foi Joaquim de Oliveira, que ainda se mantinha a acompanhar as obras da estrada de Guimarães, a estabelecer o contacto, tendo-se criado entre estes dois homens uma amizade duradoura. Com

o fim do mecenato do arcebispado de Braga, ingressar no corpo de engenheiros era, para Carlos Amarante, uma oportunidade de poder continuar a sua actividade que se desdobrava em trabalhos de arquitectura e engenharia. Pouco tempo antes, em 1788, tinha concluído a construção da ponte de Amarante, sobre o rio Tâmega²¹². Luís Pinto de Sousa, com este convite, conferia ao corpo de engenheiros um sentido não apenas militar mas também civil. Era esta a orientação dos trabalhos públicos que se estavam a empreender. Carlos Amarante veio a ser um membro activo do corpo de engenheiros e estimado pelos seus camaradas do corpo; trabalhando principalmente no campo do desenho, era permanentemente requisitado para trabalhos cartográficos e para obras públicas, pelas suas capacidades e sentido de rigor.

O trabalho de equipa deve ter sido frutuoso. Mascarenhas Neto, em carta de 24 de Novembro de 1792, seguramente, dirigida a Luís Pinto de Sousa, ao referir-se ao ambiente de trabalho na Superintendência das Estradas, diz:

“Tenho a consolação de sigurar a V. Ex.^a; que a pratica das obras das estradas nem oprime, nem descontenta os Povos, e que a sua construção se dirige com solidez, e boa ordem: tudo isto se deve por huma parte ao zelo, e inteligencia dos officiaes Engenheiros, que V. Ex.^a destinou para meus camaradas, por outra ao sistema de escolher para Administradores rapazes instruidos nas sciencias naturaes, e livres do genio, e ideias forenses, que não combinão com a prosperidade e economia publica. A Armonia entre os Engenheiros e Administradores satisfas me infinitamente, e athe respeito as conferencias, que eles fazem comunicando as suas ideias reciprocamente para melhor progresso das suas respectivas comiçoens”.

Em carta dirigida a José de Seabra da Silva, do mesmo dia, Mascarenhas Neto retoma o assunto, embora de forma mais institucional:

“Não há hum lavrador, ou hum operario prezo, nem constrangido, e os Povos obdecem promptamente ás ordens, que lhes dirijo. A inteligencia, e zelo dos officiaes Engenheiros, empregados nesta comição, a fortuna de achar para Administradores rapazes habilitados nas sciencias naturaes, e benemeritos, a armonia entre estas figuras da governança, e o sistema estabelecido para as competentes obrigaçoens, e authoridade de cada hum delles, tudo isto me faz esperar, que as obras das estradas se hão de conseguir com bastante economia, e solidés”²¹³.

²¹² Sobre o percurso de Carlos Amarante, como arquitecto e como engenheiro, ver DUARTE, Eduardo Alves, *Carlos Amarante (1748-1815) e o Final do Classicismo. Um arquitecto de Braga e do Porto*, Porto, FAUP publicações, 2000.

²¹³ Ver, cartas de José Diogo Mascarenhas Neto para José de Seabra da Silva e para [Luís Pinto de Sousa], Condeixa, 24 de Novembro de 1792, Arquivo AHM, DIV-1-11-7-22.

Durante os anos de 1791 e 1792 foram realizados os levantamentos topográficos, acompanhados do recenseamento da população e respectivas freguesias em redor da estrada, das áreas dos terrenos compreendidos nos mapas e das partes cultivadas e baldias; foram, ainda, concebidos os estudos de projecto para a estrada e para algumas das pontes a construir. A construção da via começou ainda em 1792, com várias frentes de trabalho, tendo-se criado estaleiros para as obras em Alcoentre, Rio Maior, Carvalhos, Leiria, Pombal e Condeixa²¹⁴.



Fig. 42. Joaquim de Oliveira, João Manuel da Silva, Inácio José Leão, *Mappa Topographico levantado em 1791, pelos Officiaes de Infantaria com o exercicio de Engenheiros; o Sargento-mor Joaquim de Oliveira e o Ajudante João Manoel da Silva, desenhado pelo Capitão Ignacio Jozé Leão para servir ao delineamento da estrada desde Leiria athe Coimbra na conformidade do Alvara de 28 de Março do mesmo anno e das instruções dadas pelo Illmo. Exmo. Snr. Joze de Seabra da Silva, Menistro e Secretario de Estado dos Negócios do Reyno, ao Dezembargador e Superintendente Geral das Estradas Joze Diogo Mascarenhas Neto, Quartel de Condeixa, 26 de Agosto de 1792, Arquivo IGP, CA-438.*

O traçado desenhado entre Rio-Maior e Leiria, formado por extensas linhas rectas no sopé das serras de Aire e Candeeiros, correspondia em grande parte a um percurso novo, percorrendo zonas pouco habitadas. O traçado desenhado entre Leiria e Coimbra, pelo contrário, aproveitava um percurso já existente que seria nivelado e regularizado; percorria uma região de planalto, com algumas povoações, entre as quais Pombal e Condeixa (Fig. 42). A construção de pontes nas linhas de água e de pontes secas nas zonas alagadiças, evitando grandes pendentes e garantindo a permanente circulação, mesmo nos períodos de grandes chuvas, foi uma preocupação constante das equipas de projecto. A ideia matriz subjacente a estas obras, inscrita na lei para as Obras Públicas, era a da construção de vias permanentes.

Sensivelmente a meio do percurso entre Lisboa e Coimbra, no lugar dos Carvalhos, foi construída uma estalagem para servir de local de paragem e dormida entre Lisboa e Coimbra²¹⁵. Significativamente, ficava entre a Batalha e Alcobaça, monumentos que se tinham transformado em lugar de visita dos viajantes estrangeiros, nestes primórdios do culto pelo gótico. Foi, principalmente, James Murphy (1760-1814) quem deu a conhecer à Europa do

²¹⁴ Ver carta de José Diogo Mascarenhas Neto para [o marquês de Ponte de Lima], 31 de Dezembro de 1799, in FERREIRA, Godofredo, *Documentos dos séculos XII a XIX relativos a correios*, Lisboa, Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008, vol. 3 (séculos XVIII e XIX), pp. 74-76.

²¹⁵ Ver *Infra*, Ciclo 4, 1796-1798, “A ampliação da rede de vias. A política para os transportes e comunicações”.

seu tempo o Mosteiro da Batalha, depois de uma viagem por Portugal que decorreu entre 1789 e 1790 (Fig. 40; Fig. 41)²¹⁶.



Fig. 43, Maximiano José da Serra, Fulgêncio Gomes dos Santos Vale, Joaquim Manoel Vidal, *Carta da estrada de Coimbra á Cidade do Porto feita militarmente pelo Tenente Coronel Maximiano José da Serra em Maio de 1816 [tendo às suas ordens o 1º Tenente do mesmo Real Corpo de Engenheiros Fulgêncio Gomes dos Santos Vale]; dezenhada pelo 2º Tenente do mesmo Corpo Joaquim Manoel Vidal, 1816, Arquivo GEAEM/DIE, 3858-I-2-18A-110.*

Para além da estrada Lisboa-Porto, o alvará para as Obras Públicas do Reino aprovava o projecto realizado por Estêvão Cabral para o encanamento do rio Mondego e estabelecia as normas regulamentares para a sua execução. José de Seabra da Silva restituía uma orientação estruturada para os trabalhos, depois de um século de obras de manutenção do chamado *álveo velho* (pelos campos do Bolão) com recurso ao trabalho forçado das populações em redor, sem um plano global de intervenção e sob administração da Provedoria dos Marachões; o ministro do Reino concretizava uma tentativa de implementação desta obra por D. Pedro II, com pressupostos idênticos, mas rejeitada no início do reinado seguinte (D. João V). José de Seabra da Silva repôs a superintendência do encanamento do Mondego em pleno funcionamento e clarificou a sua legislação e modelo de funcionamento, ficando a antiga administração – a Provedoria dos Marachões e suas rendas – sujeita a esta repartição. O instrumento orientador de trabalho era o plano concebido por Estêvão Cabral e os fundos para a obra vinham da “massa geral” criada com os vários cofres, devendo a superintendência do Mondego actuar em coordenação com a superintendência das Estradas do Reino²¹⁷.

Esta segunda grande obra hidráulica promovida por José de Seabra da Silva, depois da obra da barra do Douro, para além de manifestar a preocupação com a articulação entre vias terrestres e vias fluviais e entre centros urbanos e centros produtivos, revelava o que era uma opção política do governo: a secundarização dos canais de navegação. A razão primeira desta opção era de natureza geográfica e devia-se aos inúmeros rios portugueses com condições para

²¹⁶ Ver MURPHY, James, *Plans, Elevations, Sections and Views of the Church of Batalha in the Province of Estremadura in Portugal, with the History and Description by Fr. Luis de Sousa, with Remarks, to which is Prefixed an Introductory Discourse on the Principles of Gothic Architecture by James Murphy, Architect.*, Londres, I. & J. Taylor, High Holborn, 1795; ver, também, MURPHY, James, *Travels in Portugal, through the provinces of entre Douro e Minho, Beira, Estremadura, and Alem-Tejo, in the years 1789 and 1790: consisting in observations on the manners, customs, trade, public buildings, arts, antiques, etc., of the kingdom by James Murphy, Architect*, London, Printed for A. Strahan and T. Cadell Jun. and W. Davies, 1795; BECKFORD, William, *Alcobaça e Batalha, recordações de viagem*, 1835, Lisboa, introdução, tradução e notas de Iva Delgado e Frederico Rosa, Vega, 1997.

²¹⁷ Ver *Infra*, 4.8, “As instruções para o encanamento do rio Mondego”.

a navegação fluvial, vias privilegiadas de entrada no interior do território. Contudo, estas vias encontravam-se muito degradadas, quer pelo assoreamento dos seus leitos, de que o Mondego era um exemplo extremo, quer pelos inúmeros obstáculos criados pelas actividades humanas, desde a construção de açudes, com suas levadas de água, moinhos e azenhas, e até pequenos molhes, as *pesqueiras*, que obstruíam a circulação das embarcações. Só poderia ter sentido construir canais de navegação, obras extremamente dispendiosas, depois de melhorada a navegação fluvial. Seriam sempre vias muito secundárias, ligando rios entre si, mas a cuja eficácia se opunha o regime torrencial dos rios portugueses e uma geografia física muito difícil de transpor. João Nepomuceno Pereira da Fonseca (1750-1809), num relatório enviado ao governo em 1787 e remetido de novo em 1789, tinha chamado a atenção para o pouco interesse dos canais de navegação, infra-estruturas que considerava mais apropriadas aos países do Norte e centro da Europa²¹⁸.

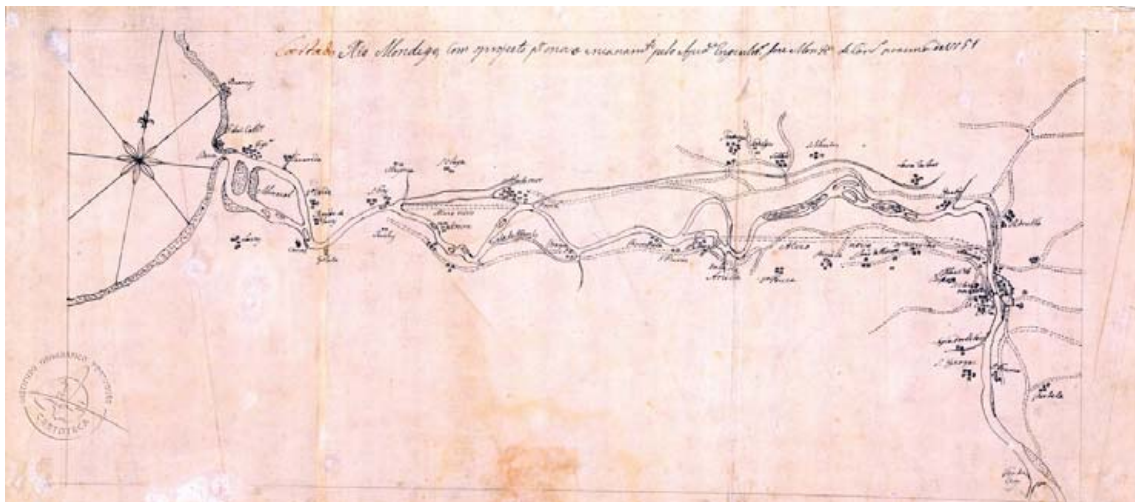


Fig. 44. José Monteiro de Carvalho, *Carta do rio Mondego com o projecto para o novo encanamento pelo ajudante engenheiro José Monteiro de Carvalho no ano de 1751*, Arquivo IGP, CA-322 (no essencial, trata-se de uma cópia do levantamento e da proposta dos engenheiros Manuel Mexia da Silva e Manuel de Azevedo Fortes, de 1703).

O território de intervenção no vale do Mondego, definido na lei para as Obras Públicas, ia desde a cidade de Coimbra até à Figueira, numa extensão de 42 km. O programa compreendia a fixação do álveo do rio, que corria, indeterminado, em múltiplos regatos pela planície aluvial, tendo como objectivos assegurar a navegação fluvial e proteger os campos agrícolas. José de Seabra da Silva dava ampla autoridade a Estêvão Cabral, enquanto director das obras, e a José de Magalhães Castelo Branco, enquanto superintendente, para operarem neste vasto e fértil território. Nas primeiras instruções fornecidas a Estêvão Cabral, Seabra da Silva deixou clara a orientação política: “Todos os embaraços que se encontrarem de Obras, ou

²¹⁸ Ver FONSECA, João Nepomuceno Pereira da, “Memoria para o adeantamento da agricultura e commercio especialmente da provincia do Minho”, Barcelos, 26 de Setembro de 1787, in CAPELA, José Viriato, “Vida e Obra de João Nepomuceno Pereira da Fonseca. A memória sobre o adiantamento da Provincia do Minho”, *Barcelos-Revista*, 2.ª série, Barcelos, 1995, 6, pp. 19-30.

Publicas, ou Particulares, como Marachoens [paredões em pedra], Insoas, ou Manchoens [ilhas no meio do rio], ou seja para cima da Ponte de Coimbra, ou para baixo, todos devem ser removidos em beneficio da Cauza Publica da Agricultura, e Navegação”²¹⁹.

A proposta de Estêvão Cabral, um técnico em quem Seabra da Silva depositava toda a confiança, era muito semelhante ao projecto, realizado em 1703, pelos engenheiros militares Manuel Mexia da Silva e Manuel de Azevedo Fortes (1660-1749), datado de 1703 e aprovado por D. Pedro II (Fig. 44; Fig. 266). A ideia de projecto advinha da leitura do processo multiseccular de assoreamento do Mondego, por Estêvão Cabral:

“...estou persuadido, que se nesta planície por toda ela tivesse havido diligência que o rio não alargasse, não torcesse, não minasse as praias, não abrisse goivas, nem a ponte de Coimbra estaria enterrada, nem a cidade alagada, nem os campos areados, nem os pauis incultos com tão grave dano da lavoura, nem se teria consumido em trabalhos inúteis tanto sangue de pobres”.

A crítica de Estêvão Cabral não era apenas à má gestão das obras do Mondego; era também à utilização da *corveia* como modelo de recrutamento de mão-de-obra para os constantes trabalhos de reparação e manutenção do antigo leito do rio, o chamado “álveo velho”, que corria pelos campos do Bolão, no lado Norte do vale do Mondego²²⁰.

A ideia fundamental de Estêvão Cabral era a de reunir todas as águas que corriam dispersas, sem leito fixo, num único canal. O traçado a adoptar para o novo leito devia ser o mais curto, aumentando a pendente e a velocidade das águas, de forma a gerar um efeito de desassoreamento em toda a parte baixa do Mondego. Restituir a força da corrente ao Mondego, passava por construir um leito regular e permanente obrigando as areias que entulhavam o Mondego a serem levadas para o mar. Estêvão Cabral rejeitava a opção de manter o *álveo velho*, pelo lado Norte do vale do Mondego, por estar mais elevado que os campos, bastando-lhe, para declinar esta hipótese, um século de infrutíferas tentativas para o conservar. Rejeitava, também, a opção de abertura de um canal novo pelo centro do vale, o traçado considerado ideal, por ser demasiado dispendioso e de demorada execução e por implicar muitas expropriações de solo agrícola. Propunha, por exclusão de partes, o traçado pelo lado Sul, por onde o próprio Mondego abriu um novo leito, reaproveitando partes do seu sinuoso percurso e regularizando-o integralmente.

O traçado proposto por Estêvão Cabral, confirmado e descrito na lei para as Obras Públicas, era constituído por uma sequência de tramos rectos, com curvas de concordância, normalmente correspondentes ao aproveitamento de partes do leito natural. As secções rectas

²¹⁹ José de Seabra da Silva, *Instrução*, 14 de Junho de 1790, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 1v-4.

²²⁰ Ver CABRAL, Estêvão, “Memória sobre os danos do Mondego no campo de Coimbra, e seu remédio”, 1791, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, tomo 3, pp. 141-165.

eram entre a volta do Almegue (lugar do actual açude) e Pereira; e entre Montemor-o-Velho e Sanfins, local onde desagua a vala de Foja. Estes dois tramos rectos constituíam o essencial da proposta de Manuel Mexia da Silva e Manuel de Azevedo Fortes, de 1703. Entre Pereira e Montemor ficaria em aberto a possibilidade de realizar outro tramo recto, secção do canal que, em obra, Estêvão Cabral viria a concretizar. Uma outra secção recta do projecto e contida na lei era a de abrir um novo leito a partir de Penedo de Lares em direcção à Figueira, uma proposta que Estêvão Cabral abandonou, não apenas pelo elevado custo desta obra mas pela importância do traçado existente na zona de estuário, para o funcionamento das marés e para o desassoreamento da barra (Fig. 45; Fig. 265).



Fig. 45, Manuel Alves Macamboa, *Mappa Topografico do rio Mondego no estado em que se achava no principio de Fevereiro de 1801 mandado tirar por ordem da Congregação da Faculdade de Matemática*, por M. A. Macamboa, actual mestre das Obras da Universidade, 1801, IGP, CA-325 (“copia fac-simile tirada em Janeiro de 1857”; pormenor).

Estêvão Cabral definiu a secção do novo leito proporcionalmente às águas ordinárias de Inverno, de forma a dar passagem livre às enchentes para fertilizarem os campos e a garantir a navegação fluvial durante os períodos de estiagem. A medida estabelecida tinha entre 50 e 55 m de largura, dimensão que Cabral aumentou para 66 m durante a obra, por considerar insuficiente a largura prevista inicialmente. As margens do canal deviam ser construídas com terra, reforçadas com estacaria, sebes e árvores baixas. A vegetação rasteira tinha a função de amortecer a corrente, de forma às águas entrarem pelos campos sem ímpeto, e de não dificultar a navegação à vela pelo rio.

José de Seabra da Silva, três meses depois da publicação da lei para as Obras Públicas e de acordo com os seus métodos de actuação, regulamentou as tarefas dos vários intervenientes e os critérios de administração e financiamento dos trabalhos²²¹. As obras tiveram início ainda no ano de 1791, tendo José de Seabra da Silva acompanhado continuamente o avanço dos trabalhos; foi legislando sucessivamente, quer para a conservação dos trabalhos realizados, quer para se proceder à indemnização dos proprietários atingidos pelo novo leito do rio, entre os

²²¹ Ver, de José de Seabra da Silva para José de Magalhães Castelo Branco, *Instrução, e Regulamento de Fazenda para as Obras do Mondego em observancia do Alvara de 28 de Março de 1791; Instrução, e Regulamento dos Feitores*, 24 de Junho de 1791, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 12-20.

quais a Universidade de Coimbra, ou, ainda, para garantir condições de financiamento de modo a que as obras nunca se interrompessem. Geriu os fundos para a obra a partir dos cofres destinados para o conjunto das obras públicas, segundo as determinações constantes da lei de 28 de Março de 1791. Estêvão Cabral concentrou-se na abertura do novo leito do rio, secundarizando as inúmeras linhas de água que desaguavam no vale do Mondego, assim como a construção de um cais na frente marginal da cidade, por considerar que todas estas obras eram subsidiárias da “obra maior”, o novo leito do rio Mondego²²².

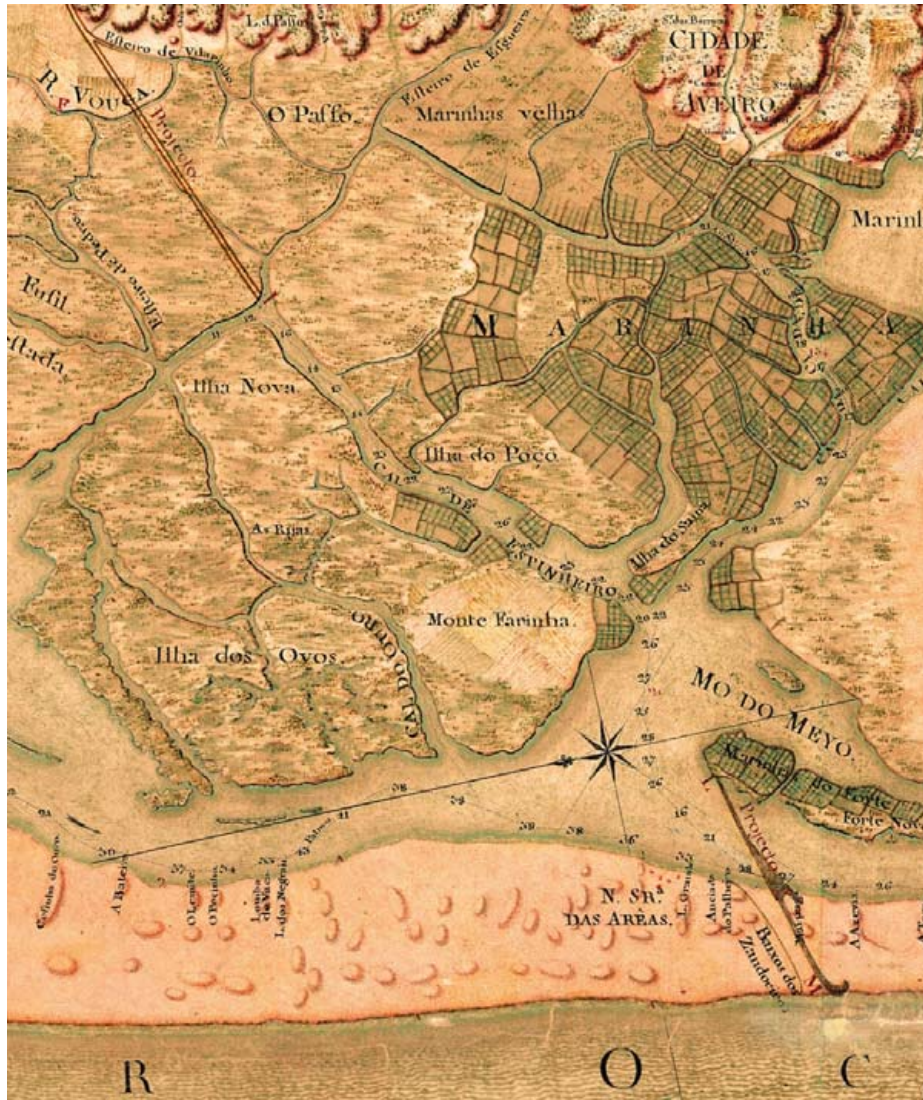


Fig. 46, Guilherme Eldsen, Isidoro Paulo Pereira, Manuel de Sousa Ramos, *Mappa Topografica da Barra da Cidade de Aveiro que presentemente existe, e da Costa para o Norte até o sitio da Torreira, que dista da dita Barra quatro legoas e meya, Rios salgados, e doces até asima da Ponte de Vouga: com varias notas respectivas aos mesmos Rios as sondas das mayores Cais nos Rios salgados, e com o Projecto para a nova Barra, e Rio Vouga, cujas explicaçoens se verão no Suplemento anexo. Feito debaixo das ordens do Tenente Coronel Guilherme Eldsen por Isidoro Paulo Pereira Capitam Engenheiro, e Manoel de Souza Ramos Ajudante Engenheiro, Novembro de 1778, IGP, CA-309 (pormenor).*

²²² Ver *Infra*, 4.8, “As instruções para o encanamento do rio Mondego”.

A lei para as Obras Públicas do Reino incluía a realização de estudos para a ampliação e melhoramento da navegação fluvial no rio Vouga. A operação era, assim, dirigida para o interior do território em paralelo com o encanamento do Mondego, secundarizando o problema urgente da barra de Aveiro que, mais uma vez, se tinha encerrado após as cheias extraordinárias do Inverno de 1787.

A 5 de Maio, pouco tempo depois de ter sido publicada a lei, a Câmara de Aveiro reagiu aos seus termos. A contestação devia-se ao destino que era dado ao seu cofre, quando não havia disposições para a abertura da barra. O facto de Guilherme Luís António de Valleré ter estado a realizar estudos para a abertura da barra de Aveiro, entre Abril de 1788 e Março de 1789, acalentou na câmara a esperança de que, finalmente, se iriam realizar obras para abrir a barra, sucessivamente adiadas desde o tempo do marquês de Pombal²²³. Apesar da elaboração de várias propostas por iniciativa da secretaria de Estado do Reino (Carlos Mardel, ca. 1752; Francisco Jacinto Polchet, Luís d'Alincourt e Francisco Pinheiro da Cunha, 1759; Guilherme Elsdén, 1778 (Fig. 46); e João Iseppi, 1780), os trabalhos nunca ultrapassaram a fase de projecto, com a excepção da proposta de João Iseppi, cujas obras foram interrompidas após um ano (1780-1781)²²⁴.

É provável que a grande preocupação camarária tenha sido a perspectiva de José de Seabra da Silva de definir os vários cofres para as obras públicas como sendo de âmbito nacional e não de escala regional, podendo considerar-se a iniciativa de Aveiro como uma contestação ao modelo que se tentava implementar: de generalização dos impostos para as obras públicas a todo o território. As populações da comarca pagavam a imposição do *real de água* não para o Estado central mas para uma obra e um território específicos. A mudança que o ministro do Reino intentava – dar um sentido colectivo e geral às obras públicas – não seria fácil de implementar sem que os impostos, para este campo de intervenção do Estado, fossem também gerais e uniformes. Apesar desta dificuldade, José de Seabra da Silva prosseguirá com esta política, tentando, contudo, dar resposta às preocupações das populações de Aveiro e ao problema da barra. Ao longo da década de noventa, de forma recorrente, vão sair verbas do cofre da barra de Aveiro tanto para a obra de encanamento do Mondego como para a obra da estrada Lisboa-Porto.

²²³ Ver, de Visconde de Vila Nova de Cerveira para o corregedora comarca de Aveiro, *Aviso Régio*, 5 de Abril de 1788, in CARVALHO, Luís Gomes de, “Memória descritiva ou notícia circunstanciada do Plano e processo dos effectivos Trabalhos Hydraulicos empregados na Abertura da Barra de Aveiro”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1814, vol. 6, n.º 28, parte 1, pp. 221.

²²⁴ Ver MENDES, Humberto Gabriel, “Cartografia e Engenharia Pombalinas da Ria e Barra de Aveiro”, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1972-1974, vol. 42, pp. 9-80; vol. 43, pp. 9-143; MENDES, Humberto Gabriel, “Cartografia e Engenharia da Ria e Barra de Aveiro no último quartel do século XVIII”, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, 1974, vol. 40, pp.184-220; 241-270.

José de Seabra da Silva respondeu, a 18 de Maio²²⁵, dirigindo-se a Nuno de Faria da Mata Amorim, provedor da comarca de Aveiro; esclareceu que a câmara não ia ser agravada com mais impostos e que as verbas do cofre seriam aplicadas em primeiro lugar em benefício da comarca. Quanto à obra da barra, considerava que, depois de vários projectos e experiências realizadas, não havia ainda conhecimentos técnicos para a sua abertura. A obra era “de maior dificuldade do que se pensava”. A pouca confiança na existência de capacidades técnicas para resolver de forma permanente o problema do constante encerramento da barra de Aveiro e perante a reclamação de Aveiro, José de Seabra da Silva adoptou a solução de uma obra provisória. Esta obra consistia na abertura de um canal que cortasse o cordão de areia do cabedelo e escoasse as águas paradas do Vouga. O provedor ficou encarregado de apresentar com brevidade uma proposta de intervenção com o respectivo orçamento. Ao mesmo tempo, Seabra da Silva pediu ao provedor para examinar a ponte do Vouga, discriminando os arcos que se encontravam inteiros e os que estavam em ruínas, assim como o estado de segurança dos seus pegões. A obra, à qual Seabra da Silva conferia prioridade, inscrevia-se no grande eixo Norte-Sul e assegurava a travessia da fértil planície do Vouga.

A 6 de Julho, José de Seabra da Silva aprovou a proposta para a abertura do canal a cortar “de Nascente ao Poente o Isthmo que divide o Mar Oceano do interior, abaixo da Capella de S. Jacintho”, chamando a atenção de que se tratava de uma obra provisória:

“Este Rigueirão ou Canal deverá ser limitado na sua largura, como aquelle que sómente se prepara a dar saída ás aguas encharcadas, e entrada aos barcos que frequentão esse porto; removendo por ora toda a idéa de abertura da Barra, ou Canal para entrada dos navios; pois que tendo mostrado uma custosa experiencia ha tantos annos, que nesta Obra maior se tem trabalhado debalde, deve merecer maior consideração o intentalla de novo por meio de novas medidas e novos Planos, não só para essa abertura, mas para a fortificação e defeza do Porto”²²⁶.

Alguma razão poderia ter o ministro nas suas cautelas; uma década mais tarde, quando se retomou a obra de abertura da barra de Aveiro (1802), Reinaldo Oudinot, o técnico escolhido, realizou novos planos e encontrou uma solução, diferente das anteriores, para a abertura da barra de Aveiro, não tendo dificuldade em criar as condições técnicas e logísticas para a sua concretização, o que talvez não fosse assim tão fácil de pôr em prática, nesta altura.

O provedor ficaria encarregado da administração da obra do canal e Estêvão Cabral, que se encontrava em Coimbra, a trabalhar na obra do encanamento do Mondego, iria

²²⁵ Ver, de José de Seabra da Silva para o provedor da comarca de Aveiro, *Aviso Régio*, 18 de Maio de 1791, in CARVALHO, Luís Gomes de, “Memória descriptiva (...)”, Idem, 1814, vol. 6, n.º 28, parte 1, pp. 222-223.

²²⁶ Ver, de José de Seabra da Silva para o provedor da comarca de Aveiro, *Aviso Régio*, 6 de Julho de 1791, in CARVALHO, Luís Gomes de, “Memória descriptiva (...)”, Idem, 1814, vol. 6, n.º 28, parte 1, pp. 221-222.

deslocar-se a Aveiro para examinar o plano e o local escolhido para abrir a barra. Funcionando como um conselheiro do governo para questões de hidráulica, Estêvão Cabral aprovou o plano e o sítio. O local era o mesmo que propôs Guilherme Elsdén em 1778, cerca de 1,5 km a Sul da capela da Senhora das Areias, em São Jacinto, mas a obra seria muito mais simples do que a proposta apresentada por este competente arquitecto e engenheiro hidráulico (Fig. 46). O orçamento, de 8.000\$000 réis, realizado pelo provedor, foi aprovado, vindo a ser duplicado no ano seguinte (1792) por se revelar insuficiente.

As obras realizaram-se mas o resultado foi precário, estando a barra de novo encerrada passados três anos. O insucesso desta iniciativa deveu-se em parte a não haver uma cheia extraordinária, como aconteceu em 1757, e “porque o mar embravecido, vencendo o marachão de areia que defendia o regueirão, entrou por ele dentro, entupindo-o e destruindo tudo”²²⁷.

No dia seguinte ao da aprovação do canal para a abertura de uma nova foz, Seabra da Silva ordenou a realização das obras de recuperação da importante ponte do Vouga, tendo destinado 6.000\$000 réis para os trabalhos²²⁸. Mandava realizar esta obra sem perda de tempo e lembrava que a ponte de Amarante tinha sido concluída “com muita felicidade” não há muito tempo, tendo concorrido para a sua difícil execução os mestres pedreiros e operários, cuja experiência poderia ser aproveitada para esta obra. O principal mestre pedreiro da ponte de Amarante foi Francisco Tomás da Mota que, no ano seguinte, em 1792, foi chamado por Francisco de Almada e Mendonça para a realização da ponte de Vila do Conde, sobre o rio Ave. A mão-de-obra especializada, nomeadamente os mestres pedreiros com experiência em obras de pontes, como Francisco Tomás da Mota, ou em obras hidráulicas, como Joaquim José dos Santos, contratado para a obra da barra do Douro, eram requisitados para as grandes obras públicas.

José de Seabra da Silva, com a alteração dos planos iniciais, teve de adiar a questão da navegabilidade do Vouga. A opção de privilegiar a navegação fluvial em detrimento da marítima foi, neste caso, ultrapassada pela urgência de uma intervenção que, antes de mais, era de saúde pública. Mas este caso mostrava as limitações da intervenção régia, condicionada pela aceitação das populações.

A intenção de criar vias permanentes, presente na lei para as Obras Públicas, implicava a construção de pontes no atravessamento dos rios. Os rios Douro e Sacavém (actual rio Trancão), devido à orografia dos seus vales, eram os locais de mais difícil resolução. Em ambos os rios, a travessia fazia-se por barcas de passagem. No caso do Douro, à época, não havia solução técnica para vencer, sem pilares, um vale de tão grandes dimensões; uma exigência cujo

²²⁷ COIMBRA, Manuel Martins de Almeida, “Reflexões históricas sobre a Barra de Aveiro”, 1836, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, 1963, vol. 29, 114, pp. 103-118.

²²⁸ Ver, de José de Seabra da Silva para o corregedor da comarca de Aveiro, *Aviso Régio*, 7 de Julho de 1791, Arquivo AHDPA, *Livro 1 da Superintendência da Barra de Aveiro*, fls. 61v-62.

fundamento eram as fortes correntes do rio que corria encaixado junto à cidade do Porto. A ponte de Sacavém não estava condicionada por este obstáculo intransponível, tendo ficado determinado na lei a sua construção sob administração do conde de Valadares, o inspector das Obras Públicas do Ribatejo e Estremadura.

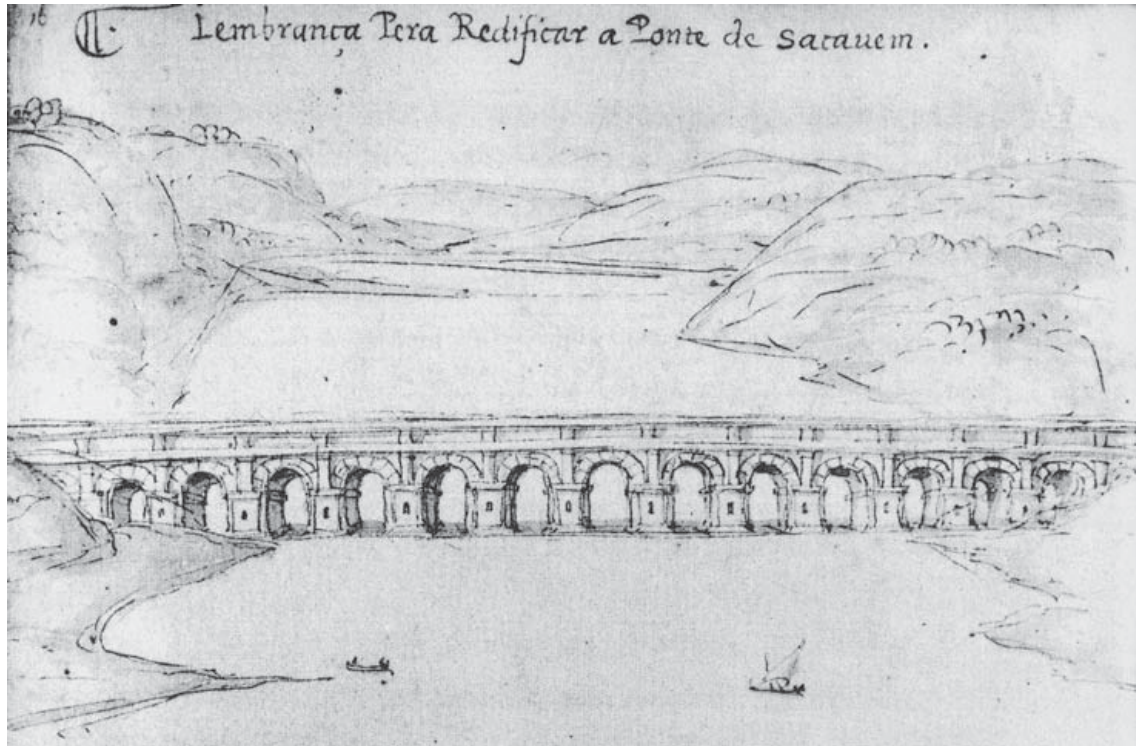


Fig. 47, Francisco de Holanda, “Lembrança Pera Redificar a Ponte de Sacavem”, *Da fabrica que falece ha cidade de Lisboa*, 1571, in SEGURADO, Jorge, *Francisco D’Ollanda*, Lisboa, Excelsior, 1970, pp. 110 (pormenor).

Nas proximidades de Sacavém já tinha existido uma ponte romana que, a dado momento, uma cheia destruiu. Francisco de Holanda (1517-1585) ainda conheceu vestígios dessa ponte, tendo desenhado uma proposta para a sua reconstrução, o que nunca veio a acontecer (Fig. 47).

O processo de projecto para a ponte de Sacavém decorreu em 1792. Pela sua importância, foi objecto de duas propostas, uma de Manuel de Sousa Ramos e outra de José Auffdiener. As soluções eram muito distintas, embora ambas fossem influenciadas pelas inúmeras pontes projectadas e construídas por Perronet.

A pequena vila, situada na margem direita do rio de Sacavém, junto à sua foz no Tejo, estava organizada em dois núcleos: a zona urbana, na encosta para o vale, em cotas mais altas (*Sacavém de Cima*), e o rossio, a igreja matriz (pertencente ao antigo convento de Nossa Senhora dos Mártires e da Conceição dos Milagres), algumas habitações e os armazéns e locais de trabalho, na cota baixa (*Sacavém de Baixo*). Uma barca de passagem, a montante do rossio, garantia a travessia da principal estrada de Portugal: a via que, de Lisboa, seguia para o Porto e para o interior da Beira, por Abrantes ou por Tomar, com bifurcação na Golegã. Não era só

esta via que era muito movimentada. Existia uma contínua passagem de barcos neste local, a que chegavam as marés, para abastecer a região de Loures, sendo o rio de Sacavém navegável até Frielas (ca. 10 km).

O projecto para a ponte tinha, assim, de dar resposta a vários requisitos: garantir, de forma permanente, a travessia do rio, mesmo nas maiores cheias; dar solidez construtiva para resistir às fortes correntes de Inverno, a que José Auffdiener acrescentou os tremores de terra; dar passagem aos barcos à vela; ter em consideração a variação do nível das águas em função das marés; e resolver o problema da inserção urbana deste eixo viário e da nova ponte.

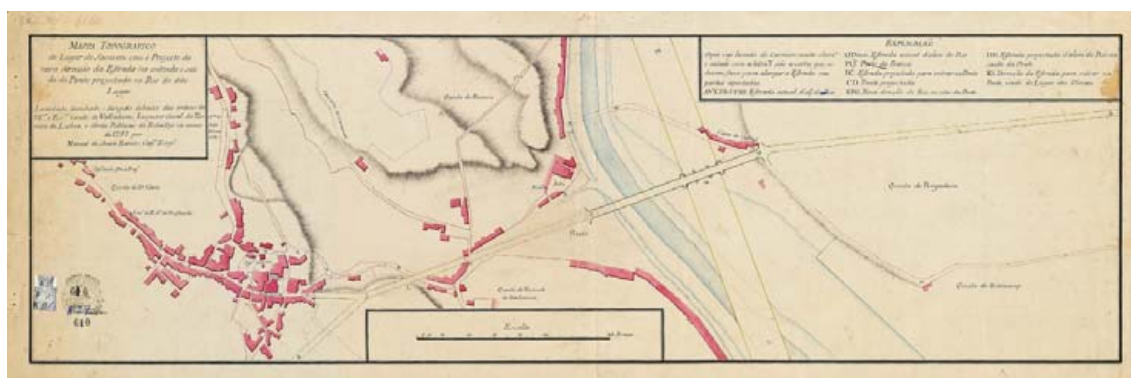


Fig. 48, Manuel de Sousa Ramos, *Mappa Topografico do Lugar de Sacavem com o Projecto da nova direcção da Estrada na entrada e saída da Ponte projectada no Rio do dito Lugar. Levantado, desenhado, e dirigido debaixo das ordens do Illm.º e Ex.mo Conde de Valladares, Inspector Geral do Terreiro de Lisboa, e obras Publicas de Ribatejo no anno de 1792, por Maaool de Souza Ramos, Capitam Engenheiro, Arquivo GEAEM/DIE, 3476-I-3-32-44-a.*

A proposta de Manuel de Sousa Ramos privilegiava a estrada real e a nova ponte como elementos dominantes do lugar, submetendo a organização do espaço urbano à nova via que atravessava, a eixo, o centro da povoação (Fig. 48). O rio de Sacavém era desviado para a encosta Norte, formando um alinhamento recto perpendicular à travessia, com aproximadamente 250 braças de comprimento (550 m). Com a largura de 280 palmos (61,60 m), o novo canal seria delimitado por cais em ambas as margens. A vantagem principal desta alteração, segundo Manuel de Sousa Ramos, era a de se poder construir a ponte em seco.

A ponte em pedra tinha de comprimento 280 palmos, a dimensão da secção do canal, e de largura total 62 (13,64 m), sendo 40 (8,80 m) para a via de circulação e 16 (3,52 m) para os passeios laterais (Fig. 49). Era constituída por três arcos, sendo o central mais largo (90 palmos = 19,80 m) e com arco abatido e os laterais mais estreitos (28 palmos = 6,16 m) e com arcos de volta inteira. A flecha dos arcos, no seu intradorso, ficava 45 palmos (9,90 m) acima das preamares das marés vivas, garantindo a navegação fluvial. Duas rampas, com pendente e extensão diferentes, estabeleciam a concordância com as margens. No prolongamento destes

acessos à ponte, a estrada era integralmente remodelada segundo alinhamentos rectos (Fig. 194)²²⁹.

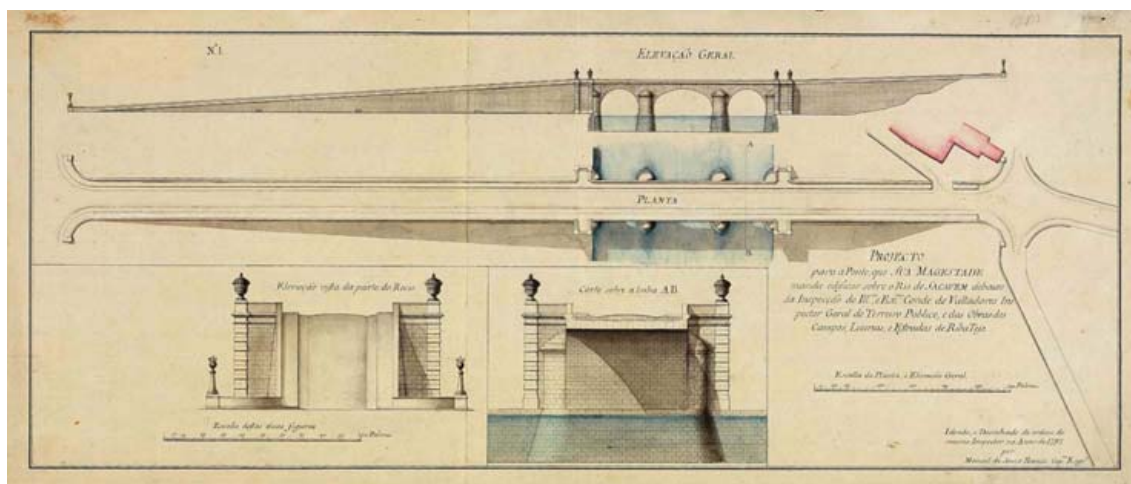


Fig. 49, Manuel de Sousa Ramos, *Mappa Topografico do Lugar de Sacavem com o Projecto da nova direcção da Estrada na entrada e saída da Ponte projectada no Rio do dito Lugar*. Levantado, desenhado, e dirigido debaixo das ordens do Illm.º, e Ex.mo Conde de Valladares, Inspector Geral do Terreiro de Lisboa, e obras Publicas de Ribatejo no anno de 1792, por Manoel de Souza Ramos, Capitam Engenheiro, Arquivo GEAEM/DIE, 3473-I-3-31-43.

A proposta de José Auffdiener, por oposição à de Manuel de Sousa Ramos, privilegiava o lugar de Sacavém como elemento definidor da proposta. Por sua vez, pensava a ponte não só como elemento utilitário mas como um monumento que daria um novo significado ao lugar. José Auffdiener, na sua memória, começava por valorizar o sentido dos lugares de vida urbana, nascidos do cruzamento de uma grande estrada com uma via fluvial, onde naturalmente as actividades comerciais e os transportes se desenvolveram. Por esta razão colocava a ponte junto da vila, enquanto estrutura participante do espaço urbano. A estrada, a ponte e a vila eram, assim, três elementos inseparáveis, cuja unidade e equilíbrio se deveriam procurar.

Auffdiener explica na sua memória os elementos que foram definidores da ideia de projecto: “Une communication aussi utile, et aussi dispendieuse qu'un pont, ne doit pas paraître étrangère aux objets qui l'entourent et qu'elle doit unir, ainsi j'ai cherché quelque monument devant lequel je puisse établir le pont et une belle partie de route sur le même allignement; j'ai vu une grande Eglise, et je me suis déterminé sur le champ”²³⁰.

Dos elementos de projecto, realizados por José Auffdiener, não se encontraram os desenhos nem a maquete em madeira, mas somente a memória e os elementos de apoio ao projecto de execução. Estes elementos de apoio, o caderno de encargos, as medições e o orçamento de todos os trabalhos, exaustivamente discriminados, onde se definem não apenas

²²⁹ Ver, de Manuel de Sousa Ramos, [Memória sobre a ponte de Sacavém], Lisboa, 20 de Março de 1792, Arquivo GEAEM/DIE, 3476-I-3-32-44.

²³⁰ Ver, de José Auffdiener, *Mémoire au sujet d'un pont a construire sur la riviere de Sacavem*, s.d. [1792], Arquivo AHM, DIV-4-1-6-32.

as quantidades e o custo mas também os métodos de execução, desde a fundação dos pilares à cofragem dos arcos da ponte, formam o projecto mais completo desta época, revelando um saber profissional quer era oriundo da sua formação na *École des Ponts et Chaussées* e da experiência do corpo de engenheiros civis de França²³¹. Apesar de não se conhecerem os desenhos e a maquete, através da documentação escrita é possível compreender os princípios adoptados que são muito distintos dos de Manuel de Sousa Ramos.

José Auffdiener propunha a implantação do tabuleiro da ponte à cota da igreja matriz que assentava sobre uma forte plataforma, junto ao rio. Esta plataforma seria ampliada e transformada numa praça, reordenando o velho rossio, onde, lateralmente, passaria a estrada e se inscreveria a ponte. Esta cota de implantação do tabuleiro da ponte garantiria a navegação fluvial, considerando que os mastros dos barcos que mais frequentavam esta via tinham 28 palmos (6,16 m) de altura e que a passagem inferior da ponte seria de 33 palmos (7,26 m), nas altas marés equinociais, e de 50 palmos (11,00 m), nas mais baixas marés²³². José Auffdiener, ao contrário de Manuel de Sousa Ramos, mantinha o traçado do rio mas, tal como propôs o seu camarada de corpo, considerava necessário encanar as suas margens, para evitar as inundações da parte baixa da vila e para facilitar a actividade fluvial e o comércio. O canal teria percursos laterais, organizados por alinhamentos duplos de árvores, que serviriam para apoio da navegação à sirga e formariam “une promenade vaste et agréable”, donde se avistava o Tejo.

José Auffdiener propunha, ainda, a construção de uma nova estrada de Sacavém a Lisboa, marginal ao Tejo, por aproveitamento de um caminho existente que era mais curto e evitava fortes pendentes, donde se disfrutava uma bela paisagem; uma proposta que Jácome Ratton elogia, nas suas *Recordações*²³³.

A ponte projectada por José Auffdiener seria constituída por um arco central segmentar, com 200 palmos (44,00 m) de abertura e 33 (7,26 m) de flecha, correspondente à secção de um arco de círculo com 168 palmos de raio (36,96 m). Para além deste arco que vencia a largura do canal do rio, a ponte tinha, ainda, dois arcos colaterais, apoiados nas

²³¹ Ver, de José Auffdiener, *Détail estimatif et general d'ouvrages à faire, pour la construction d'un pont de pierres d'une seule arche de deux-cent palmes d'ouverture, sur la riviere de Sacavem ; Devis des ouvrages à faire, pour la construction du pont de Sacavem, avec deux petites arches collaterales un chemin de ballage, et murs de quais, sur la riviere de Sacavem, en face du convent de la Conception*, s.d. [1792], Arquivo AHM, DIV-4-1-6-32.

²³² Diz José Auffdiener, sobre a navegação fluvial no rio de Sacavém : “Les Barques qui font tout le commerce de cette riviere sont celles appellées *Molettas* qui portent un mât, une vergue oblique et une voile latine. Il y en a nommées *Casilheiras*, qui portent deux mâts qu'elles ne peuvent pas baisser, et dont la hauteur varie, il y en a très rarement de celles-ci qui remontent la riviere, et si elles passent sous le pont, cela ne sera qu'a basse mer.” ; ver, de José Auffdiener, *Mémoire au sujet d'un pont a construire sur la riviere de Sacavem*, s.d. [1792], Arquivo AHM, DIV-4-1-6-32.

²³³ Ver RATTON, Jacome, “Sobre Joze de Seabra da Silva, Ministro e Secretario de Estado” in *Recordações de Jacome Ratton, sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de Maio de 1747 a Setembro de 1810*, 1813, Lisboa, fac-símile da 1.ª edição, Fenda Edições, 1992, pp. 249-250.

margens, que definiam os caminhos marginais. Estes pequenos arcos seriam de volta inteira e teriam 26 palmos (5,72 m) de abertura, ficando a testa do intradorso dos arcos no mesmo alinhamento da do grande arco central. A ponte teria, de largura total, 70 palmos (15,40 m), sendo 45 (9,90 m) para a estrada pavimentada, 10 (2,20 m) para cada percurso pedonal e 5 (1,10 m) para os parapeitos.



Fig. 50. PERRONET, Jean-Rodolphe, “Pont projeté d’une arche de CL. pieds d’ouverture pour être exécuté sur un des bras de la Seine à Melun”, J. F. Eustache de St. Far direxit, gravé par J. F. Germain & Dequevauviller, in *Description des Projets et de la Construction des Ponts de Neuilly, de Mantes, d’Orleans et autres, du Projet du Canal de Bourgogne, Pour la Communication des deux Mers par Dijon, et de celui de la Conduite des Eaux de l’Yvette et de Bievre a Paris*, Paris, Imprimerie Royale, 1782-1783, PL. L.

A solução, proposta por José Auffdiener, aproximava-se da ponte de Melun, concebida por Perronet, em 1772, sobre um dos braços do rio Sena, um projecto que não chegou a ser concretizado (Fig. 50). A ponte era formada por um só arco de 150 pés franceses (48,72 m), o maior arco projectado por Perronet, a que se associavam dois arcos laterais sobre as ruas marginais ao rio. O arco era muito mais rebaixado que o proposto por Auffdiener, sendo composto a partir de uma secção de arco de círculo com um raio de 200 pés (64,97 m) e com uma flecha de apenas 10 pés (3,20 m).

José Auffdiener era muito crítico da proposta de Manuel de Sousa Ramos. Discordava da solução de desviar o curso do rio do seu leito natural, obrigando a enormes despesas com os movimentos de terras e, como estas não seriam suficientes para aterrar o antigo leito e elevar a imensa plataforma para as novas margens do canal, restaria um pântano de águas insalubres. Discordava da opção de assentar no meio do belo rossio uma rampa de acesso à ponte, separando os edifícios que envolviam este espaço urbano. Para Auffdiener, Sousa Ramos criava obstáculos que a natureza não apresentava. Terminava a sua cáustica crítica dizendo que, caso fosse a ponte construída de acordo com o projecto, depois de se gastar verbas exorbitantes, restaria “un très vilain monument”.

O orçamento da obra da ponte, incluindo a regularização do leito do rio, os cais e caminhos marginais, era de 185 contos de réis (185.404\$616 = 463.511 cruzados). Para economizar a despesa da obra, José Auffdiener propunha a aquisição ou construção de barcas próprias para o transporte dos materiais e abrir novas pedreiras, próximas da obra, de forma a substituir as de Alcântara e Paço de Arcos. Só a pedra para a construção do arco principal viria de longe, da pedreira de Belas.

José Auffdiener terminava a sua bela memória com a definição de qual era o significado destas intervenções no território e no espaço urbano:

“Des marais dessechés, un air plus salubre, une plus grande population en resulteront, et ce qui ne paraîtrait aujourd'hui que les belles propositions de l'architecture, renferme des idées qui n'appartiennent déjà plus au beaux arts”²³⁴.

O projecto de José Auffdiener seria aprovado e a obra teria início ainda no ano de 1792, com a organização do estaleiro: construção de edifícios para armazém de materiais e para o pessoal operário, fornos de cal, abertura de pedreiras e transporte da pedra para o local da obra.

No ano de 1792 estavam em plena execução inúmeras obras públicas, para além da actividade de projecto: as estradas do Alto Douro, de Guimarães ao Porto, de Lisboa a Coimbra, da foz do Douro ao Freixo; o porto marítimo e fluvial do Douro, o porto de pesca e reordenamento urbano da Póvoa de Varzim, a abertura do canal do barra de Aveiro, o encanamento do rio Mondego; e a construção de várias pontes, entre as quais a de Vila do Conde, sobre o rio Ave, e a ponte de Sacavém. Associavam-se a estas intervenções, a reconstrução da baixa pombalina, a que foi dada um forte impulso, e a operação de transformação da forma urbana da cidade do Porto.

Estavam envolvidos nestes trabalhos vários magistrados e muitos engenheiros. Estariam envolvidos nestas obras, muito provavelmente, milhares de trabalhadores. Todos

²³⁴ José Auffdiener, *Mémoire au sujet d'un pont a construire sur la riviere de Sacavem*, s.d. [1792], Arquivo AHM, DIV-4-1-6-32.

estes trabalhos terão continuidade, mas as vicissitudes de muitas destas obras será grande. As condições de paz existentes neste período não se voltarão a repetir e por consequência as capacidades financeiras também não se repetirão. Principalmente não se repetirá o intenso ritmo de projectos e o volume de obras em curso. As tensões que se viviam na Europa, em torno do caminho bélico que a Assembleia Legislativa francesa estava a seguir, fizeram-se sentir pouco tempo depois em Portugal. Em primeiro lugar, pela sensação de vazio de poder, devido ao agravamento da doença da rainha D. Maria I, numa altura em que poderia ser necessário tomar sérias decisões de política externa.

O príncipe D. João, a 10 de Fevereiro de 1792, depois da insistência dos quatro membros do governo, ficou à frente dos assuntos de Estado, assumindo a Soberania em nome de sua mãe. D. João adiou a decisão, até esta altura, principalmente pela devoção que tinha a sua mãe e pela esperança na recuperação da sua doença. A forma de transferência de soberania, proposta por José de Seabra da Silva, era a de que o príncipe assinasse o despacho régio em nome de sua mãe, sem ser declarada a Regência. O exemplo dado era o de Inglaterra que, na mesma altura e desta forma, tinha ultrapassado o problema da doença de Jorge III que se revelou temporária. O facto de serem os membros do governo a conferir esta transferência de poder formando, por si só, o Conselho de Estado, foi objecto de crítica na época, principalmente pelos sectores mais conservadores e ultramontanos, onde pontuavam os homens mais empenhados na chamada *viradeira* mas que a rainha D. Maria I nunca deixou chegar ao núcleo governativo. O conde de São Lourenço (D. João Alberto de Noronha, 1725-1804), um dos proscritos durante o ministério do marquês de Pombal, na sua carta ao ministro assistente ao Despacho e da Fazenda, o marquês de Ponte de Lima, a quem trata por tu, insurgiu-se contra os termos em que foi feita esta delegação de poder, considerando ilegal a constituição do Conselho de Estado. Contudo, o que estava presente no conteúdo da carta ultrapassava a questão constitucional da Regência e do Conselho de Estado e era uma crítica directa a José de Seabra da Silva e a Luís Pinto de Sousa e às políticas que vinham empreendendo. Diz a terminar a sua carta:

“O Reino de Portugal ficará seguro neste lastimoso caso debaixo da protecção, e Regencia de Joseph de Seabra da Silva, e de Luiz Pinto Balsemão?”²³⁵

A “regência” de José de Seabra da Silva e de Luís Pinto de Sousa não começava, acabava neste preciso momento, após uma intensa actividade política e legislativa onde ficaram consagradas as políticas para futuro. A partir daqui, o príncipe tomaria a direcção dos assuntos públicos, não do ponto de vista fictício ou formal, mas de facto (Fig. 51). O príncipe D. João daria prosseguimento às políticas de fomento lançadas desde 1789 mas as condições para a

²³⁵ Ver Conde de S. Lourenço (D. João Alberto de Noronha), *Carta sobre o modo, com que o Príncipe Nosso Senhor entrou na Regencia e Governo do Reino, no anno de 1792*, s.d. [10 de Fevereiro de 1793], Arquivo ADB, Conde da Barca, Caixa 43, Doc. 5.

continuidade destas políticas iriam alterar-se significativamente com o despoletar da guerra na Europa no mesmo ano em que assumiu o poder.



Fig. 51, “D. João, Príncipe do Brasil”, [ca. 1788-1796], Lisboa, “em Casa de Francisco Manuel”, in José Belarmino Cré, *Oração Panegírica, Gratulatória, Ao PNS, Pela ocasião de se restituir felizmente à Corte*, 14 de Fevereiro de 1796, Arquivo FBNRJ, *Colecção Portugal*, I-32-29-068.

Ciclo 2, 1793-1794

A redução do volume das obras públicas em curso e o incremento das obras militares

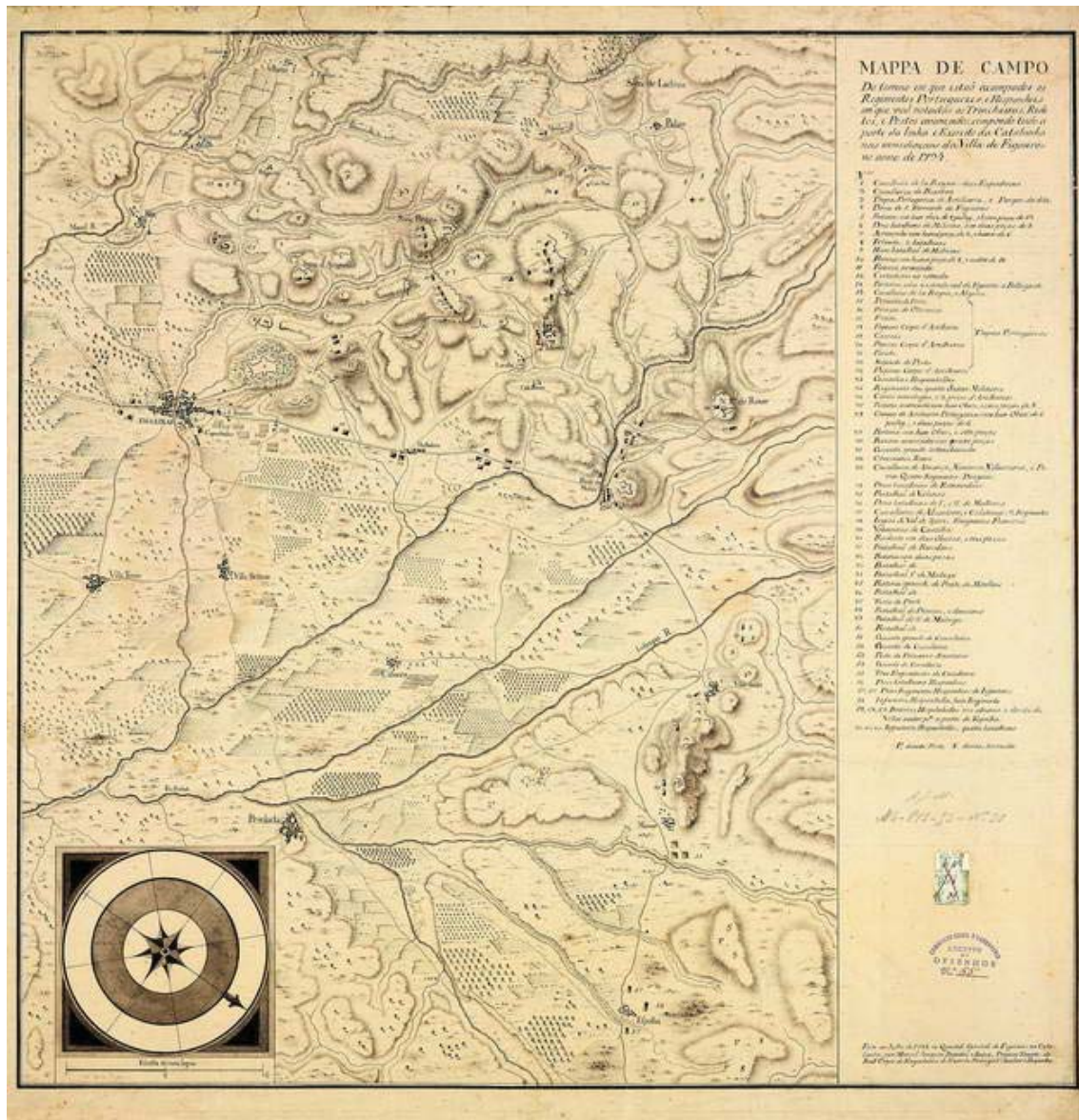


Fig. 52, Manuel Joaquim Brandão de Sousa, *Mappa de Campo do terreno em que estão acampados os regimentos portugueses e hespanhoes, em que vão notadas as trincheiras, redutos e postos avançados: compondo tudo a parte da linha e exercito da Catalunha nas immediaçoens da villa de Figueiras no anno de 1794. Feito em Julho de 1794 no Quartel General de Figueiras, na Catalunha, por Manoel Joaquim Brandão e Souza, Primeiro Tenente do Real Corpo de Engenheiros do Exercito Portuguez Auxiliar à Hespanha, 1794, Arquivo GEAEM/DIE, 4509-3-41-56.*

A paz em vigor na Europa desde o fim da guerra dos *Sete Anos* (1756-1763) terminou com o deflagrar do conflito militar entre a França revolucionária e várias nações europeias. Às três décadas de paz no continente, sucederam-se vinte e três anos de guerra quase ininterruptos (1792-1815). A guerra ultrapassou o espaço europeu e alastrou-se aos mares e a outros

continentes²³⁶. O conflito teve início em Abril de 1792 travando-se inúmeros combates durante todo o ano entre os exércitos franceses e os exércitos austríacos e prussianos. As condições mudaram com a proclamação da República em França, o fim da Assembleia Nacional e a instituição da Convenção a 22 de Setembro de 1792. A Convenção Nacional marcou o início da política expansionista francesa, que se manifestou logo em Novembro de 1792 com a conquista da Bélgica e da Sabóia. Neste contexto bélico, o processo de julgamento do rei Luís XVI contribuiu para unir muitos países europeus numa *Primeira Coligação* contra a França (1793-1797); o julgamento, iniciado em Dezembro, terminou com a sua condenação à morte, vindo, o rei deposto, a ser executado publicamente a 21 de Janeiro de 1793. A 1 de Fevereiro de 1793 a nova República Francesa declarou guerra à Grã-Bretanha e à Holanda e a 9 de Março à Espanha²³⁷.

Portugal não declarou guerra à França mas participou na *Primeira Coligação*, apoiando duas potências com quem reforçou os tratados de amizade e mútuo auxílio: a Espanha (1793-07-15), para assegurar a defesa no continente, e a Grã-Bretanha (1793-09-26), para assegurar os movimentos nos mares. Intervindo com o estatuto de potência auxiliar e não como potência beligerante, Portugal mantinha, formalmente, a sua política de neutralidade²³⁸. Após o pedido da Espanha, Portugal comprometeu-se a 10 de Abril de 1793 a apoiar o País vizinho na guerra contra a França que se iniciava na Catalunha, na zona dos Pirenéus orientais, a *campanha do Rossilhão*. A resolução não foi pacífica dentro do governo e nas estruturas militares. O ministro José de Seabra da Silva e o comandante do exército, o duque de Lafões, discordaram desta opção pelos riscos que acarretava para a sustentação da posição de neutralidade portuguesa, tendo sido o príncipe D. João quem tomou a decisão final de participação no conflito. O *Exército Auxiliar à Coroa de Espanha*, constituído por cerca de 5.400 homens, partiu do porto de Lisboa a 20 de Setembro de 1793, em dezanove vasos de guerra, em direcção ao porto de Rosas, na Catalunha, onde desembarcou a 9 de Novembro (Fig. 52; Fig. 68)²³⁹. A divisão auxiliar portuguesa era composta por seis regimentos de

²³⁶ A guerra no mar foi constante e com pouco espaço para a neutralidade. Escreve Inácio José Peixoto, nas suas *Memórias Particulares*, a propósito do ano de 1792: “No mês de Julho a nossa esquadra que cruzava o Estreito [de Gibraltar], teve encontro com os argelinos e franceses. Pelejou, foi maltratada, mas meteu dous a pique. Note que taes erao ja os franceses.”, PEIXOTO, Inácio José, *Memórias particulares de Inácio José Peixoto: Braga e Portugal na Europa do século XVIII*, Braga, Arquivo Distrital de Braga, Universidade do Minho, 1992, pp. 130.

²³⁷ Esta coligação de Estados, a primeira de sete que se formaram até à deposição definitiva de Napoleão, foi constituída pela Prússia, Áustria, Rússia, Espanha, Nápoles, Sardenha, Províncias Unidas (Holanda) e Grã-Bretanha, e foi realizada através de acordos bilaterais e não a partir de um acordo global; ver AMARAL, Manuel, *Oliveira, 1801. Portugal em Guerra do Guadiana ao Paraguai*, Lisboa, Tribuna, 2004, pp. 8-18.

²³⁸ Sobre o estatuto de neutralidade ver dois pontos de vista distintos: ALEXANDRE, Valentim, *Os Sentidos do Império*. Idem, 1993, pp. 97-101; AMARAL, Manuel, *Oliveira, 1801.(...)*, Idem, 2004, pp. 8-18.

²³⁹ A 16 de Setembro, embarcaram no Tejo os regimentos de Cascais e de Oliveira; a 17, os de Minas e de Peniche; e a 18, os dois regimentos do Porto; ver PEREIRA, Ângelo, *D. João VI, Príncipe e Rei*, Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1953, vol. 1, pp. 67-68.

infantaria (um quarto de toda a infantaria portuguesa), por uma brigada de artilharia²⁴⁰ e por uma brigada de engenharia (Fig. 53)²⁴¹. Estas duas brigadas eram um dado novo na organização militar e correspondiam às reformas que Luís Pinto de Sousa estava a introduzir nas estruturas do exército, nomeadamente, no reforço e modernização da arma de artilharia e da nova arma do exército, a de engenharia.

Mappa do Estado effectivo da Brigada de Officiaes Engenheiros do Exercito Portuguez Auxiliar a Corôa de Espanha. Em Setembro de 1795.		
Coronel...	1	José de Moraes Antas Machado, Cheffe da Brigada, e Quartel-M.º General do mesmo Exercito.
Ten.º Cor.º	1	Isidoro Paulo Pereira, Segd.º Comand.º
Majores	2	Manoel de Souza Ramos Raimundo Valeriano da Costa Correia, que serve de Pr.º Ajud.º d'Ordens do Quartel-M.º General.
Capitaens	2	Joaquim José de Almeida Paulo José de Barros Pr.º, Seg.º Ajud.º de Q.º M.º Gen.º
Pr.º Ten.º	1	Manoel Joaquim Brandão
Total..... e todos promptos	7	Q.º M.º Gen.º de Barcelona a 1.º de Outubro de 1795. José de Moraes Antas Machado

Fig. 53, José de Moraes Antas Machado, *Mappa do Estado Effectivo da Brigada de Officiaes Engenheiros do Exercito Portuguez Auxiliar a Corôa de Espanha. Em Setembro de 1795.* Quartel General de Barcelona, 1 de Outubro de 1795, Arquivo GEAEM/DIE, 4293-II-3-39-54.

A nova conjuntura política e militar não tardou a manifestar-se nas obras públicas em curso e na distribuição dos engenheiros militares pelo território continental. Salvaguardada a fronteira terrestre, entrou em marcha o reforço de fortificação da fronteira marítima que se estendeu da foz do rio Minho à foz do rio Guadiana²⁴². Os receios eram um possível e inesperado desembarque das tropas francesas e o incremento da actividade de corso²⁴³. As

²⁴⁰ A brigada de Artilharia foi organizada em duas divisões, sob a direcção do marechal de campo D. Francisco Xavier de Noronha. Para o comando da 1ª divisão foi nomeado o major José António da Rosa (1745-1830) e para o comando da 2ª divisão foi nomeado o major António Teixeira Rebelo (1750-1825), dois oficiais formados na Academia Real de Marinha que tiveram um percurso brilhante no exército português.

²⁴¹ A brigada de engenharia era composta por sete oficiais: o coronel José de Moraes Antas Machado, chefe de brigada e quartel-mestre-general do exército; o tenente-coronel Isidoro Paulo Pereira, 2º comandante; os majores Manuel de Sousa Ramos e Raimundo Valeriano da Costa Correia; os capitães Joaquim José de Almeida e Paulo José de Barros Pereira; e o 1º tenente Manuel Joaquim Brandão de Sousa, aluno brilhante da primeira geração da Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, que teria nesta campanha militar a sua primeira comissão.

²⁴² Muitos dos projectos para a defesa costeira realizados nesta época, grande parte deles construídos, encontram-se nas secções cartográficas dos arquivos BPMP, GEAEM/DIE e IGP. Ver uma compilação dos principais lugares intervencionados em SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal. O Despotismo Iluminado (1750-1807)*, Verbo, 1982, vol. 6, pp. 316.

²⁴³ Sobre a actividade de corso movida pelos navios de guerra franceses, ver “Calculo do valor das prezas que os

obras militares abrangeram melhoramentos nos fortes e praças de guerra e a construção de novas baterias, tendo como principal objectivo o reforço da capacidade de defesa das barras dos rios e a protecção dos centros urbanos do litoral (Fig. 56; Fig. 57; Fig. 311; Fig. 317).

A partir desta altura, a redução ou suspensão das obras públicas em curso tornou-se uma realidade, revelando a dificuldade em suportar em simultâneo obras civis e obras militares. As empreitadas mais atingidas pelas medidas de redução foram as do Alto Douro (estradas e navegabilidade do rio), da barra do Douro, do encanamento do rio Mondego, da estrada de Rio-Maior a Coimbra e das estradas da Estremadura, em particular do Ribatejo. A ponte de Sacavém, que estava na fase de início de obra e já com o estaleiro operacional, também seria suspensa.

O processo foi progressivo: aproximadamente em Outubro de 1792 foi comunicada, à Superintendência das Estradas, a ordem para estudar uma redução dos custos nos trabalhos da estrada de Lisboa ao Porto; pela mesma altura, foi feito um pedido idêntico para a administração das obras públicas no Ribatejo e Estremadura, vindo a ser suspensas, a 23 de Abril de 1793, as obras desta administração²⁴⁴; a 26 de Janeiro do mesmo ano (1793), por ordem de Luís Pinto de Sousa, três dos engenheiros da equipa das estradas do Alto Douro (José Carlos Mardel, Filipe Neri da Silva e Joaquim Teixeira Leitão) foram transferidos de imediato para Viana, onde estava sediado o governo militar da província do Minho e onde havia falta de engenheiros militares; no dia 2 de Fevereiro, Luís Pinto de Sousa ordenou ao governador militar do Partido do Porto, Sebastião Correia de Sá, a realização de um plano de defesa desde a foz do Douro até Vila do Conde, designando, para a sua elaboração, os engenheiros que estavam no Porto, Reinaldo Oudinot, José Champalimaud de Nussane e Faustino Salustiano da Costa e Sá, uma medida que foi estendida aos governadores militares com territórios costeiros²⁴⁵; a 1 de Agosto, José de Seabra da Silva escreveu a José de Magalhães Castelo Branco, superintendente das obras de encanamento do rio Mondego, informando que não se iniciassem trabalhos novos e que se suspendessem todas as obras que, embora úteis, não fossem urgentes; a intenção era a de circunscrever os trabalhos à solidificação do que já estava realizado assegurando, assim, com os poucos meios existentes, a continuação das obras públicas

franceses fizeram aos portugueses desde 1793 até 1796”, in SORIANO, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal, compreendendo a história diplomática, militar e política d'este reino desde 1777 até 1834*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1879, 1.ª época, tomo 3, pp. 252-253, doc. 52; ver ainda pp. 230-233, docs. 46, 46-A.

²⁴⁴ Em Junho de 1793 abriu-se uma excepção a esta suspensão para as obras de conservação e aperfeiçoamento da estrada das Caldas, tendo-se continuado a trabalhar nesta via até Novembro de 1795; Cf. VASCONCELOS, Luís, “O fomento das estradas no reinado de D. Maria I”, *Hispanismen omkring Sven Skydsgaard: Studier i spansk og portugisisk sprog, litteratur og kultur til Minde om Sven Skydsgaard*, Kobenhavn, Kobenhavns Universitet, Romansk Institut, redigeret af John Kuhlmann Madsen (coord. e ed. lit.), 1981, pp. 478.

²⁴⁵ Sobre este plano de defesa, ver *Infra*, 5.3, “O Plano de Defesa da costa desde a Foz do Douro até Vila do Conde”.

mais importantes²⁴⁶; a 18 de Setembro, dia em que embarcavam com destino à Catalunha os dois regimentos do Porto, o ministro do Reino, dirigindo-se ao provedor da Companhia do Alto Douro, mandou reduzir, pelo menos a metade, o pessoal empregado nas obras da barra e nas estradas do Alto Douro e mandou, ainda, suspender todas as obras interiores de navegação do rio Douro, dirigidas por José Maria Yola, assim como os trabalhos de construção da fábrica de serralharia em Crestuma²⁴⁷; a 8 de Novembro, José Auffdiener foi obrigado a deixar a obra das estradas do Alto Douro e a dirigir-se para Viana, por instrução de Luís Pinto de Sousa, ficando apenas Joaquim Peito de Carvalho na equipa de engenheiros das estradas do Douro. Esta equipa, criada para as estradas do Alto Douro e cuja ambição seria constituir uma experiência modelar, terminava no ano de 1793 sem ter chegado a gerar um centro de formação prática para os novos técnicos e sem ter servido de exemplo para outras obras públicas, apesar dos esforços de José de Seabra da Silva e de Luís Pinto de Sousa que criaram condições que nenhuma outra obra pública usufruiu.

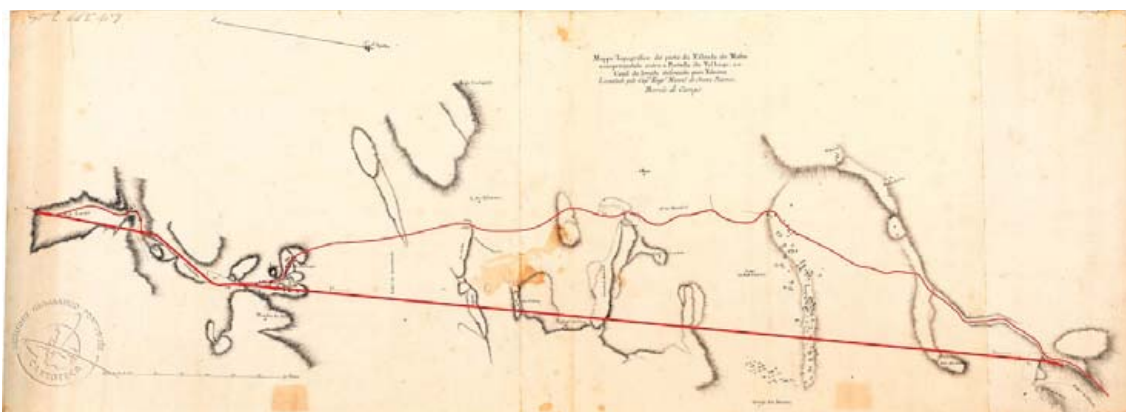


Fig. 54, Manuel de Sousa Ramos, *Mappa Topografico de parte da Estrada de Mafra compreendido entre a Portella de Val-Longo, e o Casal da Irmida descendo para Xileiros*. Levantado pelo Capitam Engenheiro Manoel de Souza Ramos. *Borrão de Campo*, s.d. [ca. 1787-1792], Arquivo IGP, CA-455 (— traçado da estrada proposta; — traçado da estrada existente; sublinhado nosso).

A suspensão ou redução das obras públicas acarretava consequências, existindo procedimentos a tomar, como a avaliação do estado das obras, de modo a não se perderem os materiais e os trabalhos já realizados e, ainda, a exigência de os deixar minimamente consolidados; tal como obrigava à necessária avaliação dos pagamentos a *jornaleiros* e das indemnizações a empreiteiros. Um exemplo desta prática ocorreu nas obras públicas da *Inspecção Geral das Obras do Ribatejo*, dirigidas pelo conde de Valadares, quando se tratou de reduzir significativamente o volume de obras em curso. Na procura de responder com critério a estas medidas, Manuel de Sousa Ramos (1749-1832), membro do corpo de engenheiros, fez

²⁴⁶ Ver José de Seabra da Silva para José de Magalhães Castelo Branco, superintendente do encanamento do Mondego, *Aviso Régio*, 1 de Agosto de 1793, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 27v.

²⁴⁷ Ver José de Seabra da Silva para Barnabé Veloso Barreto de Miranda, *Aviso Régio*, 18 de Setembro de 1793, Arquivo AHMOP, MR 5.4, fls. 27v.

um relatório sobre as obras a decorrer na província da Estremadura, em particular na região do Ribatejo. O exaustivo relatório, concluído a 23 de Novembro de 1792, ocorreu seis dias após a morte do conde de Valadares, o político que tinha sido encarregado pelo primeiro governo de D. Maria I de pôr em prática as novas orientações de fomento da agricultura que, da região do Ribatejo, deviam alastrar à província da Estremadura e servir de modelo para todo o País²⁴⁸. A direcção dos trabalhos desta administração estava nesta altura a cargo dos engenheiros Isidoro Paulo Pereira e Manuel de Sousa Ramos, camaradas de trabalho desde os tempos de Guilherme Elsdén.



Fig. 55, Isidoro Paulo Pereira, *Planta que mostra o comprimento, e o modo das muralhas, que são precisas na calçada das Claras em Santarem para segurar as barreiras, que do Monte de S. Bento sobre ella cabem: e juntamente mostra o novo Xafaris para aproveitar as nascentes, que há nas mesmas barreiras, cujos encanamentos servem para evitar o prejuizo, que ellas poderião fazer nas ditas muralhas novas,* 1787, Arquivo IGP, CA-454.

Embora trabalhando em equipa, Isidoro Paulo Pereira era responsável pelos trabalhos nos valados do Tejo (protecção das lezírias de Vila Franca de Xira, plantações de árvores nas margens do rio, reforço dos valados com estacaria); pela reconstrução da ponte de D. Elias, destruída pelas cheias torrenciais de Fevereiro de 1788, e construção de uma fonte pública em Alcobaça; e pela construção do abastecimento de água e de uma fonte pública na vila de Alfeizerão – obras em que trabalhavam 115 operários. Manuel de Sousa Ramos estava encarregado da construção da nova estrada de Leiria, entre o Carregado e Rio Maior (elevação geral da via e construção das pontes da Ameixoeira, das Quebradas, da Amieira e da Asseiceira), e da modernização das estradas de Santarém (entre outros trabalhos, a construção da ponte da Queijeira e o calçamento das ruas de Santarém) (Fig. 55), das Caldas da Rainha, de Óbidos (incluindo um chafariz público e uma nova ponte na Senhora da Pedra), de Alenquer (elevação da via e seu calçamento), de Alcoentrinho (elevação da via e construção da ponte homónima); estava, ainda, encarregado da nova estrada de Queluz a Mafra (Fig. 54), assim como da ponte de Sacavém, cujo projecto era da autoria de José Auffdiener; dirigia, ainda, obras na margem esquerda do Tejo, em Salvaterra de Magos, para o abastecimento de água pública à vila (aquedutos e novo chafariz), e era responsável pelo melhoramento da estrada de Aldeia Galega (Montijo) para Samora Correia em direcção a Salvaterra de Magos – conjunto de obras em que trabalhavam 416 operários.

²⁴⁸ Sobre o conde de Valadares, ver *Infra*, 2.3, “Os planos precedentes para infra-estruturar o País; Consequências dos planos”.

Manuel de Sousa Ramos organizou o relatório a partir de dois critérios: obras “que podem parar” e obras “que devem continuar”. Foi estabelecendo, caso a caso, uma diversidade de respostas, devidamente orçamentadas, consoante o tipo de trabalho (hidráulica, estradas, pontes, calçadas, aquedutos, fontes, e outros), conforme o número de trabalhadores e o tipo de contrato (administração directa ou empreitada) e de acordo com o estado e importância da obra. As decisões sobre a redução dos trabalhos foram tomadas tendo em consideração as propostas enunciadas neste e noutros relatórios²⁴⁹. Manuel de Sousa Ramos propôs a redução da despesa corrente mensal em quase 50% (de 3.480\$000 para 1.850\$000) e estimou cerca de três meses para a conclusão dos trabalhos a continuar.

A obra de maior envergadura, sob responsabilidade do conde de Valadares, era a ponte de Sacavém, cujos trabalhos tiveram início neste mesmo ano de 1792. Estava a concluir-se a montagem do estaleiro, completando a construção do edifício para guardar os materiais e moldes da ponte e para habitação dos operários; os fornos de cal para a obra já se encontravam em plena laboração e a cal produzida estava a ser vendida para outras obras com vantagens económicas; trabalhava-se também no corte de pedra, numa pedreira próxima do local de intervenção, tendo já sido transportadas seis mil carradas de pedra dura para os alicerces da ponte. A posição de Manuel de Sousa Ramos (delicada, pois foi o concorrente perdedor para o projecto da ponte) foi a de suspender a obra, informação baseada no argumento, coerente com o teor de todo o relatório, de que os trabalhos se encontravam numa fase muito inicial, não existindo nenhum tipo de dano na sua suspensão, havendo apenas duas obras a conservar, o armazém e os fornos de cal. José de Seabra da Silva acabou por proceder à suspensão da ponte de Sacavém. Esta foi uma decisão com relevância, tendo como consequência uma grande limitação à utilização das estradas para Norte e para Nascente de Lisboa, mantendo-se, na estrada Lisboa-Porto, a travessia do rio de Sacavém por meio de barcas de passagem, tal como no rio Douro. A intenção de resolver o atravessamento do vale de Sacavém só vai ser retomada em 1807, por iniciativa de António de Araújo de Azevedo e direcção do projecto por José Bonifácio de Andrade e Silva, com uma ponte já não em pedra mas em ferro.

A participação numa guerra distante e com um contingente militar de grande dimensão representou um esforço financeiro que revelou as fragilidades do Erário para suportar medidas extraordinárias. Para apoiar as finanças do Estado, a Companhia do Alto Douro custeou 160 contos de réis a título de empréstimo gratuito, em 1793²⁵⁰. No ano

²⁴⁹ Ver Manuel de Sousa Ramos, *Relaçam do estado actual das obras, de que era Inspector o Ex.mo Conde de Valladares, das que podem parar, das que devem continuar, suas despezas por mez, e das obras que estam paradas*, 23 de Novembro de 1792, Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 241-253; ver também, Joaquim José de Abreu, [Informação sobre a redução ou suspensão de obras da Repartição da Azambuja], 3 de Dezembro de 1792, Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 230-231; [Informação sobre a redução ou suspensão de obras], s.d. [ca. 1792], Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 232-233.

²⁵⁰ Ver Arquivo AHMOP, MR 35, *Negócios da Companhia do Douro*, 1757-1828, Pasta 6.

seguinte, Anselmo José da Cruz Sobral (1728-1802), contratador do Tabaco, emprestou 800 contos de réis ao Estado, tendo, no entanto, uma importante contrapartida para o seu negócio: a prorrogação do prazo do contrato por mais seis anos (1797-1802)²⁵¹. Este tipo de procedimento acentuou-se com o decorrer dos anos vindo a contribuir com donativos e empréstimos gratuitos para o Erário particulares e muitas instituições, entre as quais a câmara do Porto. Também foi pedido aos provedores para enviarem relações das quantias existentes nos cofres públicos e nos das corporações, irmandades e ordens religiosas, declarando os seus encargos e destinos, suspendendo a saída de verbas, medida que visava obter um conhecimento mais rigoroso das finanças a nível local e regional²⁵².

Por outro lado, também em 1793, foram tomadas medidas relativas a impostos e imposições que tinham directa relação com as obras públicas. Os ministros territoriais foram impedidos de lançar *fintas* ou impostos sobre as populações e de utilizar os *sobejos das sisas* para festividades públicas ou outros casos sem expressa ordem régia²⁵³; foram ainda anuladas todas as isenções ao pagamento do *real de água*, sendo declarados abusivos e inexecutáveis todos os privilégios em contrário, em continuação das medidas já tomadas neste sentido, pela Junta dos Três Estados, em 1791²⁵⁴.

A limitação à criação das *fintas* sobre os povos fez parte do conjunto de medidas tomadas por José de Seabra da Silva para protecção das populações, dando continuidade à intenção, já presente na lei das Donatarias e das Comarcas, de criar impostos para as obras públicas tendencialmente nacionais e permanentes, contra a tradição medieval de lançar impostos locais e temporários²⁵⁵. Estas medidas de reforço dos impostos dirigidos para as obras públicas – os *sobejos das sisas* e o *real de água* – estabeleciam mais capacidade de colecta e maior equidade, no caso do *real de água*, e um maior controlo e especificidade dos recursos, no caso dos *sobejos das sisas*, denunciando a incapacidade ou, pelo menos, a dificuldade do Erário em dirigir recursos para esta frente das políticas públicas.

²⁵¹ Esta operação foi muito criticada por Martinho de Melo e Castro, ministro da Marinha, por ser danosa aos interesses do Estado; sobre este tipo de empréstimos, incluindo o de Cruz Sobral, ver COSTA, Fernando Soares Costa, “Capitalistas e serviços: empréstimos, contratos e mercês no final do século XVIII”, *Análise Social*, 1992, vol. 27, pp. 441-460.

²⁵² Ver síntese do Aviso Régio de 27 de Julho de 1793, in RIBEIRO, João Pedro, *Índice Chronológico Remissivo da Legislação Portuguesa Posterior à Publicação do Código Filippino com hum Appendice*, Lisboa, Idem, 1806, pp. 188.

²⁵³ Ver síntese do Alvará de 2 de Julho de 1793, in RIBEIRO, João Pedro, Idem, 1806, pp. 187.

²⁵⁴ Ver síntese da Regia Resolução de 23 de Setembro de 1793, publicada por Edital da Junta dos Três Estados, in ver SOUSA, Joaquim José Caetano Pereira e, *Esboço de hum dictionario juridico, theoretico, e practico, remissivo ás leis compiladas, e extravagantes*, Lisboa, Na Typographia Rollandiana, 1827, vol. 3, REA; RIBEIRO, João Pedro, *Idem*, 1806, pp. 188.

²⁵⁵ Ver *Infra*, Cap. 4, “A construção de uma política do Estado para as Obras Públicas”.



Fig. 56, Filipe Neri da Silva, *Planta do castelo e barra da vila de Viana*, 28 de Agosto de 1794, Arquivo GEAEM/DIE, 2899-2A-26A-38.

O corpo de engenheiros era chamado para pôr em prática os planos defensivos e realizar as obras de fortificação. O momento coincidia com a plena autonomia e efectividade de funções do corpo, enquanto nova arma do exército. Estabelecido em 1790, aquando da fundação da Academia de Fortificação, o corpo de engenheiros entrou em actividade plena após a conclusão do curso pelos primeiros alunos. No início de 1793, a primeira geração de formandos da nova escola de engenharia começou a ser chamada para comissões régias: Luís Gomes de Carvalho (1771-1826) foi nomeado para a obra da barra do Douro, como colaborador de Reinaldo Oudinot²⁵⁶; Manuel Joaquim Brandão de Sousa (17??-1833?) fez parte da brigada de engenheiros enviada para a guerra do Rossilhão; seis engenheiros, segundos tenentes, foram nomeados para a demarcação dos Limites das Comarcas para trabalharem em

²⁵⁶ Ver, de Luís Pinto de Sousa para Reinaldo Oudinot, *Aviso Régio*, 2 de Fevereiro de 1793, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 248.

conjunto com os juízes *demarcantes*, entre os quais Custódio José Gomes de Vilas Boas (1771-1809), para a província do Minho, e José Joaquim de Freitas Coelho, para a província de Trás-os-Montes²⁵⁷. O dispositivo institucional criado começava, assim, a dar frutos e a ter efeitos concretos²⁵⁸.

Estas nomeações constituem por isso um acto inaugural: a partir desta data, começaram a ingressar para a arma de engenharia do exército os primeiros alunos formados na nova escola de engenharia, dando-se início, de facto, ao funcionamento do Real Corpo de Engenheiros²⁵⁹. Estas nomeações são particularmente significativas, pois revelam uma capacidade nova por parte do Estado central. Desde que chegou ao governo, em apenas quatro anos, Luís Pinto de Sousa pôs a funcionar uma estrutura que, até então, nunca tinha sido possível concretizar: a administração do Estado e o Exército servidos por um corpo de engenheiros, formado numa academia portuguesa, capaz de dar respostas técnicas às diversas necessidades públicas, civis e militares, nas diferentes partes do território. No sistema político-administrativo desta época, os engenheiros vão adquirir um novo papel que anteriormente estava reservado quase em exclusivo aos magistrados, enquanto representantes no terreno das políticas régias²⁶⁰. Este dado novo representa uma mudança: o lento mas inexorável processo de perca para os magistrados e a ascensão, lenta também, de um grupo social que alcançará o poder, na plenitude, durante a segunda metade do século XIX²⁶¹.

²⁵⁷ Ver, de Luís Pinto de Sousa, *Aviso Régio*, 20 de Março de 1793, Arquivo AHM, FG-5, Livro 1709.

²⁵⁸ Completaram o curso no final de 1792 alguns dos mais brilhantes engenheiros desta época. Fizeram parte desta primeira geração de engenheiros formados na Academia de Fortificação, para além dos já referidos, entre outros, Anastácio Joaquim Rodrigues (ca. 1769-1818), João Manuel da Silva (?-1849) e Joaquim Peito de Carvalho; ver ARQUIVO HISTÓRICO MILITAR, 1790-1940. *Alunos da Academia de Fortificação, Escola do Exército, Escola da Guerra, Escola Militar*, policopiado, s.d.

²⁵⁹ Ver os “Estatutos da Academia Real de Fortificação, Artilharia, e Desenho”, em particular os artigos 12, 13 e 14, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa ... Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1828, pp. 578-582. Ver os relatórios dos professores da Academia de Fortificação, Artilharia, e Desenho: Matias José Dias Azedo, *Memória sobre os alunos da Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, seguido de Projecto de Alvará*, [ca. Agosto a Novembro de 1792], Arquivo AHM, DIV-1-11-21-13; Matias José Dias Azedo, António José Moreira, *Relações de merecimento de alunos da Real Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho*, 15 de Outubro de 1792, Arquivo AHM, DIV-3-6-3-24.

²⁶⁰ Ver *Infra*, Cap. 3, “As instituições de suporte das políticas de fomento”.

²⁶¹ Fernando Pereira Marques, nos seus estudos sobre a instituição militar portuguesa, não se apercebeu da criação do corpo de engenheiros, enquanto nova arma do exército, não percebendo esta mudança. José Subtil, no seu texto sobre as funções de inspecção e fiscalização na administração régia, não se apercebeu do papel dos engenheiros na administração do Estado, não compreendendo também esta mudança; ver MARQUES, Fernando Pereira, *Exército e Sociedade em Portugal. No declínio do Antigo Regime e advento do Liberalismo*, Lisboa, A Regra do Jogo, 1981; MARQUES, Fernando Pereira, *Exército, mudança e modernização na primeira metade do século XIX*, Lisboa, Edições Cosmos, Instituto de Defesa Nacional, 1999; SUBTIL, José, “A erupção do paradigma político: inspectores, intendentos e superintendentes”, in MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, vol. 4, pp. 164-167.

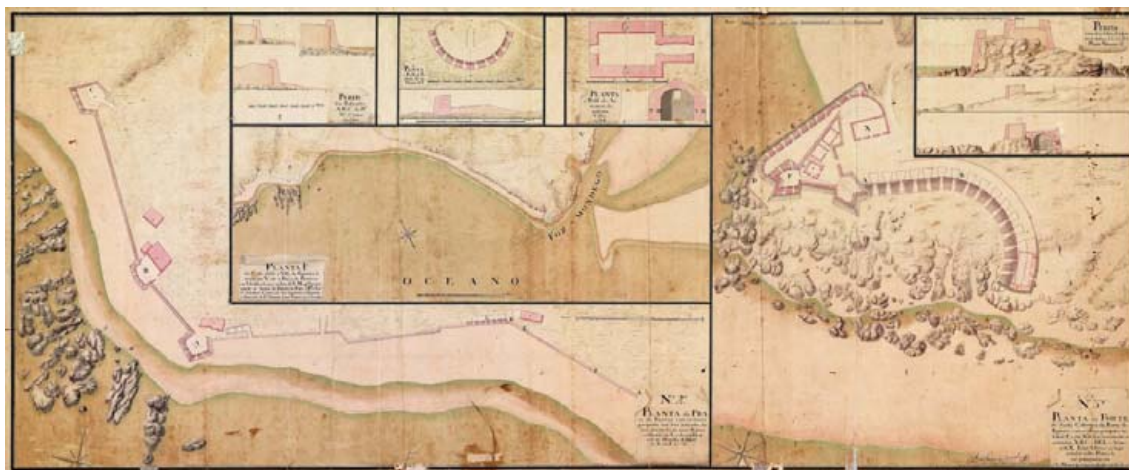


Fig. 57, Luís Gomes de Carvalho, *Planta 1ª da Costa desde a Villa da Figueira [da Foz] situada em V, ate a Praça de Buarcos em S, fortificada por ordem de Sua Magestade governando as Armas do Partido do Porto o Ill.mo e Ex.mo Sr. Sebastião Correa de Sá, (...); N.º 2, Planta da Praça de Buarcos com os novos parapeitos nos seus baluartes, dos seus Quartéis, e da nova Bateria construída em L, e da reedificação da Muralha AB desde E ate F; N.º 3, Planta do Forte de Santa Catherina da Barra da Figueira [da Foz], com os novos parapeitos no baluar[te] F, e das Baterias novamente construídas ABC, e DEL, e Armazem X. Estas obras e as mais notadas nestes Planos forao principiadas em Março de 1794, e acabadas em Janeiro de 1796. Primeiro Tenente Luiz Gomes de Carvalho, do Corpo Real dos Engenheiros, s.d., [ca. 1796], Arquivo GEAEM/DIE, 1932-2-19A-27.*

O trabalho do corpo de engenheiros dirigiu-se para a realização de obras de reforço e modernização de estruturas defensivas já existentes e para a construção de baterias em pontos estratégicos para a defesa da costa, em particular nas barras dos rios e nos portos marítimos; para além destes trabalhos, foram realizadas obras de melhoramento de vias de circulação, por vezes, com a construção de pontes, de forma a criar melhores condições para a mobilidade dos exércitos. Entre as inúmeras obras realizadas, concluíram-se antigas estruturas abaluartadas que se encontravam inacabadas, como foi o caso do forte de Vila do Conde²⁶²; ampliaram-se antigos fortes com novas estruturas defensivas, em que se usaram novos métodos de fortificação, como foram as obras de ampliação do forte de Santa Catarina, na Figueira da Foz, realizadas por Luís Gomes de Carvalho (Fig. 57); e, ainda, se reforçaram estruturas já existentes, com a criação de esplanadas, caminhos cobertos, melhoramento dos fossos de água e construção de quartéis, armazéns e oficinas, como aconteceu no forte de Viana do Castelo, onde trabalharam vários engenheiros entre os quais José Carlos Mardel, José Auffdiener ou Filipe Neri da Silva (Fig. 56). Nas costas de Setúbal foram reforçadas várias estruturas militares existentes e construídas baterias, nomeadamente em Tróia, assim como foram projectados um cais e uma doca para as fragatas de guerra, entre os fortes da Conceição e do Livramento, projecto de João Gabriel de Chermont (ca. 1732-1803) e Diogo Correia da Mota (ca. 1745-1803) que não se concretizou. O exemplo mais representativo de transformação de uma

²⁶² Ver ALMEIDA, Pedro Brochado de, “O Forte de S. João Baptista de Vila do Conde: um longo processo de obras” in AMORIM, Inês; POLÓNIA, Amélia; OSSWALD, Helena (coord.), *O Litoral em Perspectiva Histórica (Séc. XVI a XVIII)*, Porto, Instituto de História Moderna, Centro Leonardo, 2002, pp. 217-224.

estrutura militar já existente foi a do forte de São João da Foz do Douro, da autoria de Reinaldo Oudinot, pela forma como se articularam obras militares com obras portuárias e obras definitivas com obras provisórias²⁶³. As obras militares no Algarve são um exemplo particularmente significativo pelo cruzamento de programas militares e civis, de obras de fortificação e de melhoramento das estradas e da navegabilidade dos rios. Construíram-se inúmeras baterias, normalmente com sistemas construtivos precários; não foi o caso da bateria do Bom Sucesso, junto à torre de Belém, em Lisboa, a mais significativa construção de uma nova estrutura defensiva e a última obra de Guilherme Luís António de Valleré.

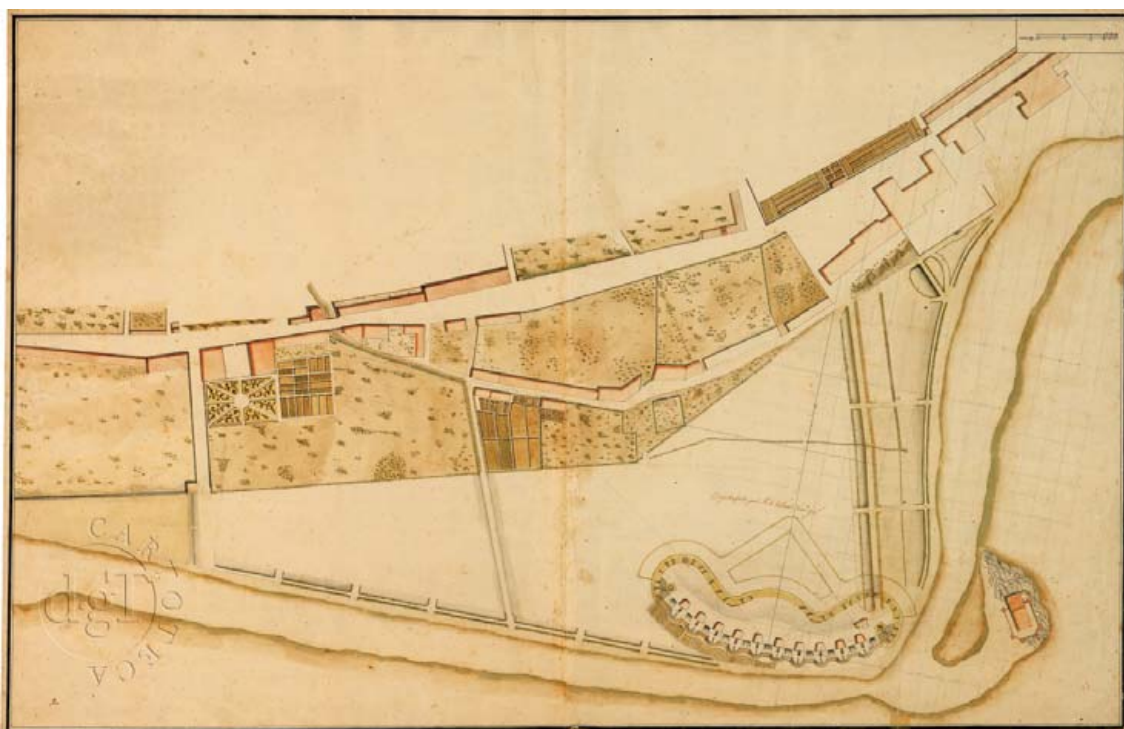


Fig. 58, Francisco d'Alincourt, [Bateria do Bom Sucesso] *Planta do terreno ao pres da Torre de Belem onde vai apontado o projecto do Mr. de Valleré e em folha volante o projecto do Coronel Francisco D'Alincourt...*, s.d. [post. 1796?], Arquivo IGP, CA-377.

Guilherme Luís António de Valleré, entretanto nomeado tenente-general e inspector-general de Artilharia, Fortificação e Corpo de Engenheiros do Exército, foi chamado por Luís Pinto de Sousa para realizar a bateria do Bom Sucesso, junto à torre de Belém (Fig. 58). Valleré discordou do local escolhido pelos oficiais gerais da Marinha para reforçar a capacidade de defesa da capital, propondo, como alternativa, defender eficazmente a barra com a construção de uma bateria localizada nos rochedos à flor da água, entre as torres de São Julião da Barra e de São Lourenço. Prevaleceu a posição da Marinha que deu preferência a este ponto, junto à

²⁶³ Ver *Infra*, 5.3, “Uma frente portuária e urbana desde a Ribeira do Porto até à Foz do Douro”.

torre de Belém, onde o rio Tejo estreita para 1600 m, situado defronte da Torre Velha, fortificação localizada na outra margem do rio²⁶⁴.

Guilherme Luís António de Valleré (1727-1796), de naturalidade francesa, tinha-se formado em arquitectura com Blondel (1705-1774) e em engenharia com Perronet (1708-1794), de quem foi um dos primeiros alunos. Era exímio nas ciências da engenharia e da artilharia, utilizando com a mesma facilidade o cálculo, através do uso da geometria e da matemática, como o desenho, que dominava com profunda mestria e beleza. Ingressou no exército português em 1757 como capitão de mineiros do regimento de Artilharia de Estremoz. O regimento de artilharia de Estremoz (posteriormente deslocado para o forte de Lippe, em Elvas), que comandou desde 1762, foi uma importante escola de ensino militar, conhecida pela sólida formação dos seus oficiais nas ciências exactas²⁶⁵.

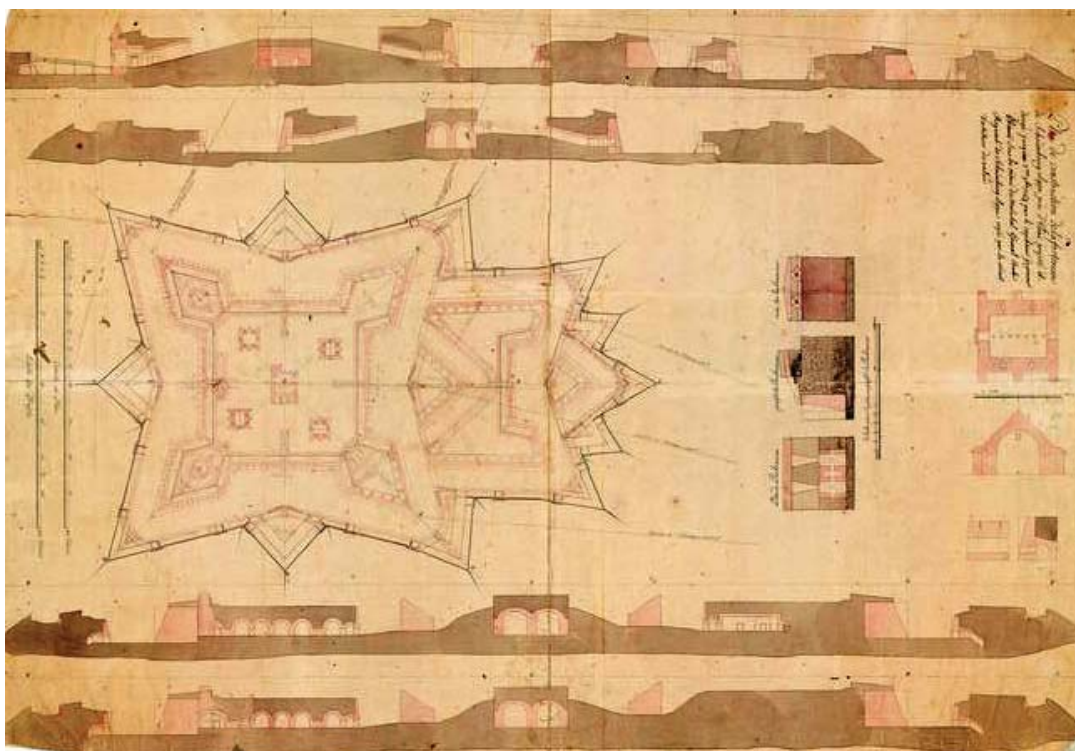


Fig. 59, Etienne, Guilherme Luís António de Valleré, *Plan de construction de la forteresse de Schaumbourg Lippe, près d'Elvas projeté et dirigé jusqu'à u 7.me 7.ber 1764 par le Capitaine Ingenieur Etienne; sous les ordres du Marechal General Comte regnant de Schaumbourg Lippe; copié par le Colonel d'Artillerie de Valéré, 1764*, Arquivo GEAEM/DIE, 1620-1A-14-19 (Valleré alterou profundamente o traçado destes perfis).

²⁶⁴ Ver as notas de Maria Luísa de Valleré in STOCKLER, Francisco de Borja Garção, *Elogio Historico de Guilherme Luiz Antonio de Valleré (...)*, Idem, 1808, pp. 66-70, nota I.

²⁶⁵ Formaram-se com Valleré muitos oficiais artilheiros como José António da Rosa que viria a ter um papel fundamental na evolução da arma da Artilharia no exército. Segundo testemunho de Maria Luísa de Valleré, em 1789 foi publicado no Jornal Militar de Hannover um artigo sobre o estado do exército em Portugal, onde é feito um elogio aos conhecimentos matemáticos dos oficiais portugueses, elegendo a formação dada por Valleré no regimento de artilharia de Elvas; ver nota de Maria Luísa de Valleré in STOCKLER, Francisco de Borja Garção, *Idem*, 1808, pp. 66-70, nota I.

A principal obra de Valleré como engenheiro de fortificações foi a construção do forte de Lippe (forte de Nossa Senhora da Graça), em Elvas. Construído numa elevação rochosa fronteira à cidade de Elvas (monte da Graça), num local de grande importância estratégica, o forte de Lippe foi destinado a complementar a praça-forte de Elvas e todo o sistema defensivo da província do Alentejo, de que se tornou a peça-chave. Projectado pelo próprio conde de Lippe, a sua construção foi iniciada em 1763 e confiada ao engenheiro militar Étienne que, no ano seguinte, teve de regressar à Alemanha para dar continuidade à construção da fortaleza de Wilhelmstein, no lago de Steinhude, propriedade do condado de Schaumburg-Lippe, na Baixa Saxónia. Valleré, que já tinha acompanhado o processo de elaboração do projecto do forte, foi chamado pelo conde de Lippe para continuar a obra, escolha ditada pelos seus profundos conhecimentos das ciências da engenharia e da artilharia e pelo seu génio inventivo (Fig. 59).

Embora tivesse preferência por uma estrutura de planta poligonal, Valleré adaptou-se à forma idealizada pelo conde de Lippe, de uma planta quadrangular com 150 m de lado, completada por baluartes nos seus vértices²⁶⁶. Nesta obra, que seguia os princípios do sistema de *fortificação abaluartada* de Vauban, Valleré desenvolveu e ampliou este sistema, escavando a rocha para a implantação das estruturas defensivas e modulando todo o terreno exterior à fortificação. Organizou a elevação do monte da Graça com esplanadas muito longas e inclinadas construídas em terra, no prolongamento dos baluartes avançados e com os vértices dissimulados no terreno; com “o extraordinario declive das esplanadas do forte”²⁶⁷, Valleré reconstruiu a forma do monte. Num exercício sofisticado de construção de espaços e percursos por escavação e de modelação e reconstrução da encosta, Valleré unificou obra militar e elevação rochosa numa totalidade construída (Fig. 60). Valleré introduziu inúmeras alterações e aditamentos ao projecto inicial, reforçando-o enquanto estrutura defensiva, inexpugnável pela sua forma e pela capacidade de fogo da sua artilharia. Pelo modo como concebeu toda a estrutura defensiva, Valleré levou o sistema de Vauban ao máximo das suas potencialidades, encerrando o longo ciclo de utilização deste modelo de fortificação e abrindo novos caminhos para os sistemas defensivos. Pela vasta combinação de novos métodos da arte da guerra que envolveu o desenvolvimento da artilharia subterrânea e o desenho do parque de artilharia, Valleré formou o que a sua filha, Maria Luísa de Valleré, designou por “hum novo sistema de fortificação, que até agora não foi descrito nem praticado por nenhum auctor”²⁶⁸. O período

²⁶⁶ Ver *Correspondência do coronel Antoine de Valleré para o conde de Schaombourg Lippe sobre o estado das praças de Elvas e Estremoz*, 19 de Agosto de 1762 a 1 de Março de 1771, Arquivo AHM, DIV-4-1-2-8.

²⁶⁷ STOCKLER, Francisco de Borja Garção, *Idem*, 1808, pp. 52.

²⁶⁸ Sobre as inovações de Valleré no material de guerra, muito estimuladas pelo conde de Lippe, ver Caetano José Vaz Parreiras, “Memoria das invenções em artilharia do tenente general de Valleré”, 26 de Junho de 1806, in STOCKLER, Francisco de Borja Garção, *Idem*, 1808, pp. 236-258; ver, também, nota de Maria Luísa de Valleré, *Idem*, pp. 43-48, nota I.

mais intenso de construção decorreu entre 1763 e 1777, ficando o forte de Lippe concluído em 1792, ano em que foi inaugurado pela rainha D. Maria.

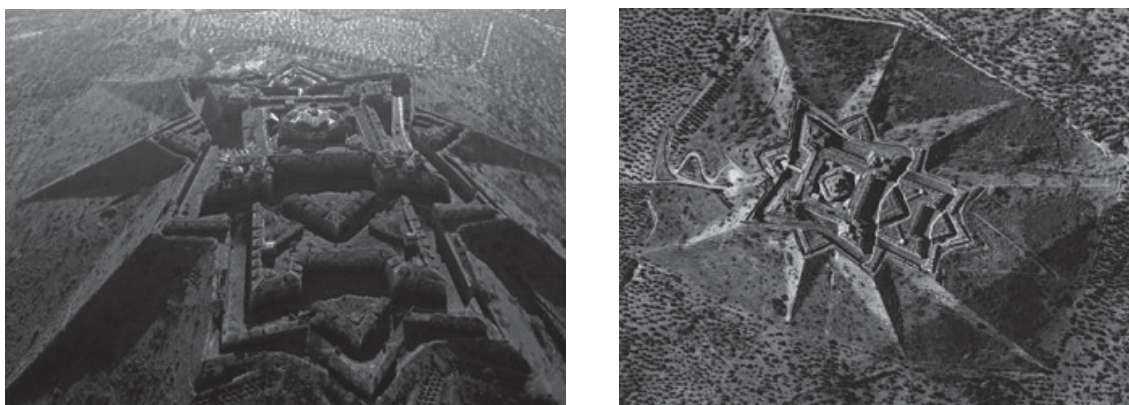


Fig. 60. Vista aérea do forte da Graça; publicado em “Linhas de Elvas”, 5 de Agosto de 1994; consultado em 2012-02-25, disponível em fortedagraca.blogspot.pt.

Na bateria do Bom Sucesso, Valleré desenvolveu um modelo muito distinto do sistema de *fortificação abaluartado* de Vauban; todo o projecto teve por base o sistema de *fortificação perpendicular* de Marc-René de Montalembert (1714-1800), uma alteração de algum modo já anunciada nas soluções inovadoras desenvolvidas no forte de Lippe. Montalembert propunha a substituição dos baluartes por um traçado poligonal, com linhas defensivas frontais e paralelas e com baterias cobertas contínuas, altamente reforçadas de artilharia. Montalembert teve uma longa oposição da *École Royale du Génie de Mézières*, herdeira e defensora intransigente do sistema de fortificação de Sébastien Le Prestre Vauban (1633-1707). Pelo contrário, Montalembert teve o apoio da *École des Ponts et Chaussées* e do seu corpo de engenheiros. Na sua única obra construída, o *Fort de la Rade*, na Île d'Aix, situada ao largo da baía de Rochefort, em França, obra iniciada em 1778 e onde contou com a colaboração de Pierre Choderlos de Laclos (1741-1803), Montalembert pôs em causa os sistemas tradicionais de solidez, concebendo uma estrutura simples, construída em madeira coberta de terra muito compactada – um recinto semicircular com a forma convexa para o mar. O desenvolvimento dos modelos teóricos propostos por Montalembert e o declínio dos modelos de Vauban foram ditados não apenas por escolhas ligadas à arquitectura militar e aos sistemas de ataque e defesa mas também por opções relativas ao ordenamento do território. Os engenheiros militares da *École Royale de Mézières* estabeleciam uma analogia entre a arte de fortificar e o ordenamento territorial e urbano, em que as fortificações deviam constituir o suporte de um território racionalizado. Pelo contrário, para a *École des Ponts et Chaussées* e seu corpo de engenheiros civis, as infra-estruturas de circulação e a grande obra pública deviam constituir os fundamentos da transformação do território e do ordenamento dos aglomerados urbanos. A *fortificação perpendicular*, pela autonomia e flexibilidade formal e pela

especificidade funcional, ia ao encontro do pensamento dos engenheiros civis franceses. Era na protecção às instalações portuárias e às cidades costeiras que o sistema de Montalembert se revelava muito útil e eficaz pois, pela sua adaptabilidade, permitia uma melhor inter-relação entre obras marítimas e obras militares²⁶⁹. Com a sua obra, principalmente teórica, Montalembert encerrou o ciclo de 300 anos de fortificação abaluartada²⁷⁰. Estas mudanças nos sistemas de fortificação ocorridos nos finais do século XVIII deveram-se à evolução do modo de fazer a guerra: à guerra de posição da idade clássica, sucedeu uma guerra de movimento que reduziu a eficácia das praças-fortes e ampliou o papel da artilharia, em particular a móvel, dando azo à construção de novas estruturas militares apenas defensivas, na sua maioria baterias cobertas, densamente reforçadas de artilharia.

Os métodos defensivos propostos por Montalembert eram bem conhecidos em Portugal, principalmente pela sua grande difusão na recém-criada Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho²⁷¹, mas também pela influência da obra de Guilherme Luís António de Valleré e pelo seu papel enquanto inspector-geral do Real Corpo de Engenheiros. Custódio José Gomes de Vilas Boas, um dos engenheiros da primeira geração formada na Academia de Fortificação, deixou, numa das suas memórias sobre a defesa da província do Minho, uma alusão aos sistemas de fortificação de Vauban e de Montalembert, onde ficam claras não só a decadência do modelo de Vauban mas também a transformação operada pelos novos métodos defensivos de Montalembert:

“Le défaut ordinaire de nos Places filles aimées du système bastionné, est le défaut de défense du flanc, et le peu de canons qu’elles comportent dans leurs terrepleins, contre les attaques de l’ennemi. Ce système, que l’ignorance des Ingénieurs a rendu pendant plusieurs années le modèle de la construction des Places, a perdu de nos jours beaucoup de son crédit. La révolution que

²⁶⁹ Ver PICON, Antoine, “Ingénieurs des fortifications et ingénieurs des Ponts et Chaussées”, in *L’invention de l’Ingénieur Moderne. L’Ecole des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de L’Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1992, pp. 215-230; FARA, Amelio, *Il sistema e la città - Architettura fortificata dell’Europa moderna, dai trattati alle realizzazioni, 1464-1794*, Génova, Sagep, 1989.

²⁷⁰ A sua vasta obra teórica sobre *fortificação perpendicular* foi publicada em onze volumes entre 1776 e 1786, após vários anos de impedimento da sua divulgação por parte da escola de Mézières; ver MONTALEMBERT, Marc-René de, *La Fortification perpendiculaire, ou Essai sur plusieurs manières de fortifier la ligne droite, le triangle, le carré, et tous les polygones, de quelqu’étendue qu’en soient les côtés, en donnant à leur défense une direction perpendiculaire. Où l’on trouve des méthodes d’améliorer les places déjà construites, et de les rendre beaucoup plus fortes. On y trouve aussi des Redoutes, des Forts et des Retranchemens de campagne, d’une construction nouvelle*, Paris, Philippe Denys-Pierres, 1776. Sobre Montalembert, ver TRIPIER, Émile Jules Gustave, *La Fortification déduite de son histoire*, Paris, J. Dumaine, 1866; ROCOLLE, Pierre, *2000 ans de fortification française*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1989, vol. 2; LANGINS, Jânis, “Un discours prérévolutionnaire à l’Académie des sciences. L’exemple de Montalembert”, *Annales historiques de la Révolution française*, Avril-Juin 2000, 320, pp. 159-171.

²⁷¹ Ver as relações de livros adquiridos pela escola in CARVALHO, Manuel Jorge Pereira de, “Objectivos na criação da Academia Real, de Fortificação Artilharia e Desenho, 1790”, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 1995, vol. 61, pp. 95-185.

l'immortel Marquis de Montalembert à faite dans l'art de guerre et bien connue; et aujourd'hui tout le monde sait que le systême de Vauban est rempli de défauts.

La fortification perpendéculaire du Marquis de Montalembert consiste à doubler les moyens de défense, en plaçant sur le front d'attaque un grand nombre de bouches de feu, et en couvrant le soldat, non seulement des coups de front, mais encore de ceux de revers, de ricochet et de la bombe.²⁷²

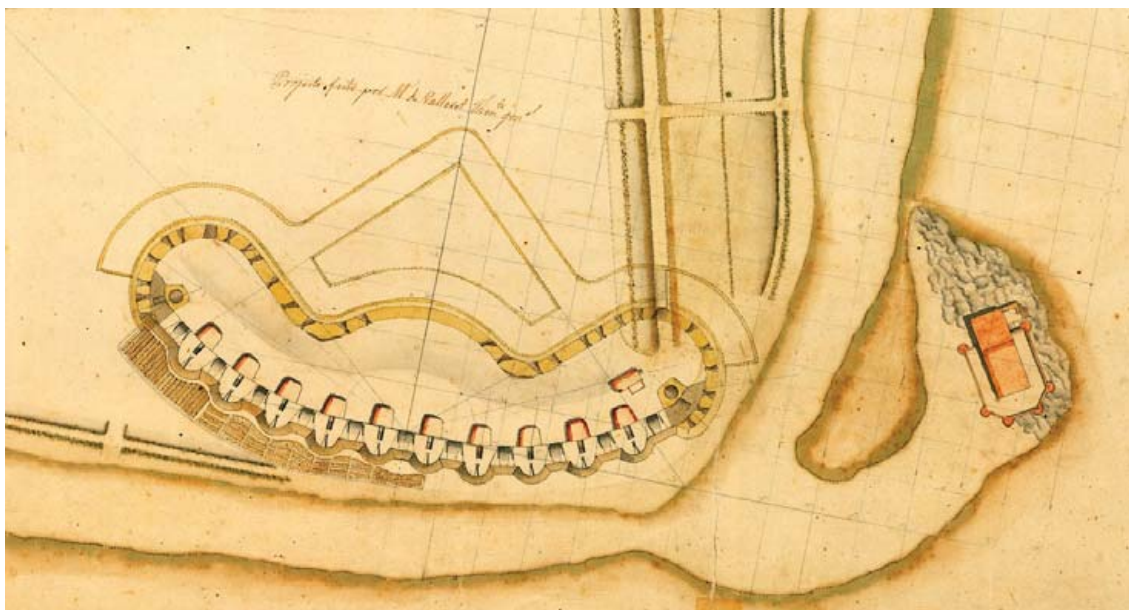


Fig. 61, Francisco d'Alincourt, [Bateria do Bom Sucesso] *Planta do terreno ao pres da Torre de Belem onde vai apontado o projecto do Mr. de Valleré e em folha volante o projecto do Coronel Francisco D'Alincourt...*, s.d. [post. 1796?], Arquivo IGP, CA-377 (pormenor).

Guilherme Luís António de Valleré iniciou a construção da bateria do Bom Sucesso em 1793, uma máquina de guerra calculada para 100 canhões que avançava sobre o estuário do Tejo através de um grande aterro. As margens do aterro seriam regularizadas com passeios públicos ao longo da praia, com árvores de ambos os lados (Fig. 58). A bateria tinha uma forma totalmente autónoma, sendo constituída, planimetricamente, por um segmento de círculo rematado por dois movimentos circulares em forma de bastião (Fig. 61). Com este traçado curvilíneo e convexo, a bateria ficava dissimulada no talude do terreno, acima da preamar das marés vivas, permitindo, a sua posição rasante à linha de água, um fogo direccionado e frontal. A bateria, com a excepção das casamatas subterrâneas, construídas em aparelho de pedra à prova de bomba, foi realizada com terra e areia e consolidada com raízes de

²⁷² Ver VILAS BOAS, Custódio José Gomes de, “Mémoire sur les forces militaires de la province du Minho et de la Galice, avec des observations sur une guerre offensive et défensive. Par C. J. G. de Villas Boas; premier lieutenant du Corps Royal des Ingénieurs, membre de l’Academie Royal des Sciences, chargé de la direction des ouvrages du canal de la rivière du Cavado et occupé à lever la Carte de cette Province”, 1796, separata do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1971, vol. 41, pp. 221.

plantas e de árvores, método de construção que Valleré tinha aprofundado no forte de Lippe. Os sistemas de ventilação dos espaços interiores foram objecto de particular atenção devido ao fumo tóxico provocado pelos bombardeamentos; do mesmo modo foram aprofundados os sistemas de protecção dos soldados aos estilhaços assim como a sua mobilidade interna, de forma a poderem manusear com rapidez o material de guerra. Na bateria do Bom Sucesso, aquela que foi a sua última obra, Valleré ampliou e melhorou o método de fortificação de Montalembert, levando-o ao seu expoente²⁷³. A obra sofreria profundas alterações após a morte de Valleré (1796-05-12), nomeadamente com a substituição das muralhas, construídas em terra extremamente compactada, por alvenaria de pedra (Fig. 62)²⁷⁴.

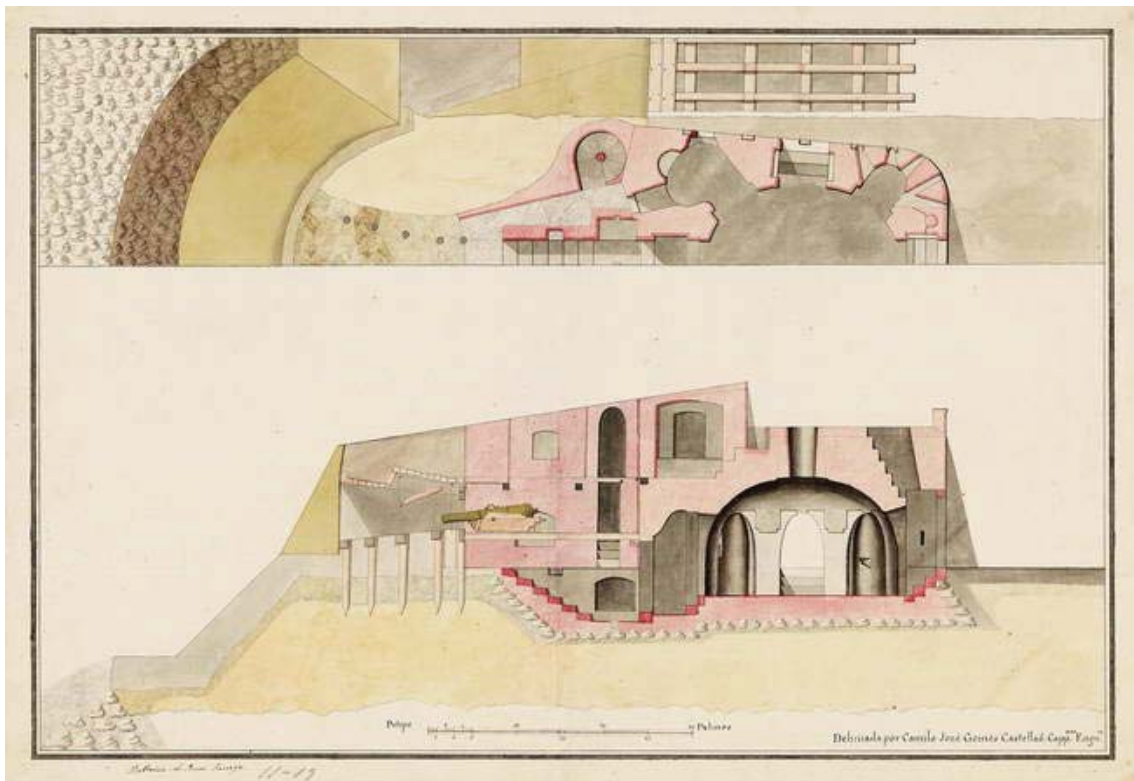


Fig. 62, Camilo José Gomes Castellão, *Bateria do Bom Sucesso*. *Delineada por Camilo José Gomes Castellão Cappitani Engenheiro*, s.d., Arquivo GEAEM/DIE, 825-1-5-9.

Com a bateria do Bom Sucesso e o forte da Graça, obras construídas em tempos diferentes e segundo sistemas de fortificação distintos, Valleré criou duas obras-primas da arquitectura militar europeia da segunda metade do século XVIII. Plenas de inovação,

²⁷³ Diz Stockler sobre Valleré: “A ultima obra importante, que lhe foi incumbida, foi a construcção da bateria do Bom Sucesso, que deixou imperfeita, mas na qual mostrou, quanto o permitia a natureza da obra, os seus grandes conhecimentos sobre fortificação, não so pondo em pratica algumas das novas idéas de M. de Montalembert, mas corrigindo, e melhorando em grande parte o que adoptou deste author original.”, STOCKLER, Francisco de Borja Garção, *Elogio Historico de Guilherme Luiz Antonio de Valleré, ...*, Idem, 1808, pp. 67-68.

²⁷⁴ Valleré propôs para seu sucessor na direcção da obra do Bom Sucesso José Auffdiener, membro do Real Corpo de Engenheiros, que tinha tido formação com Perronet na *École des Ponts et Chaussées*. Luís Pinto de Sousa acabaria por escolher outros oficiais engenheiros.

estabelecendo entre si continuidades mas também mudanças radicais ao nível da forma, estas duas obras militares sintetizam, na máxima expressividade e eficácia técnica, todo o processo de evolução da arte de fortificar nesta época²⁷⁵.



Fig. 63. José de Sande Vasconcelos, *Mappa Hidrográfico da costa que forma a enceada da praça de Lagos com a sonda da altura do Mar na distancia do alcance de artilheria de ponto em branco mandada tirar Geometricamente pelo Conde de Val de Reys Governador e Capitam General do Reyno d'Algarve para estabelecer hum projecto de defeza para ser prezente ao Principe N.S.*, 17 de Março de 1794, Arquivo IGP, CA-268.

A província do Algarve foi objecto de particular atenção nesta fase de fortificação defensiva das fronteiras marítimas. O conde de Vale de Reis (1733-1799), governador e capitão general do Reino do Algarve²⁷⁶, foi incumbido, por Luís Pinto de Sousa, de preparar um plano de defesa e proceder a obras de reforço das estruturas militares. Os trabalhos iniciaram-se pelo levantamento hidrográfico da costa algarvia, com sondagens no mar para determinar a distância do alcance da artilharia em terra às embarcações de guerra. As obras realizadas foram vastas e localizaram-se principalmente em Lagos, Portimão, Faro e Tavira; foram ainda objecto de intervenção as praças de Sagres e de Albufeira e a fortificação de Cacela. Os programas principais envolveram fortificações e baterias, quartéis, hospitais e armazéns, para além do trem de artilharia. As obras de maior vulto foram a praça de Sagres, os

²⁷⁵ Figura maior do exército português e da arquitectura militar europeia, militar de uma profunda humanidade, Guilherme Luís António de Valleré encontra-se ausente da historiografia portuguesa, mesmo da história militar e da história da arte. Maria Luísa de Valleré entregou o espólio de seu pai a António Ribeiro dos Santos para ser depositado na Biblioteca Nacional. Para além do Elogio Histórico de Stockler, ver publicações de correspondência e textos seus no *Investigador Portuguez em Inglaterra* e no *Jornal de Coimbra*; ver SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1929, vol. 16, pp. 153-231. Ver ainda Arquivos ACL, AHM, BNP, GEAEM/DIE e IGP.

²⁷⁶ Nuno José Fulgêncio de Mendonça e Moura, 6º conde de Vale de Reis, foi governador do Algarve de 21 de Agosto de 1786 a 9 de Novembro de 1795. Foi deputado da Junta dos Três Estados e presidente do Tribunal da Mesa de Consciência e Ordens.

hospitais de Lagos e os quartéis da Atalaia e da Atalainha, em Tavira²⁷⁷; foi particularmente significativa a construção de quartéis, como os de Tavira, pois constituíram elementos estruturadores de novos espaços urbanos, normalmente situados em zonas de expansão das cidades e vilas, correspondendo a um tipo de intervenção que foi geral por todo o País.

Um dos problemas maiores para organizar a defesa costeira era o número reduzido de tropas no Algarve para tão extensa costa o que obrigava a ajustar com uma maior mobilidade do exército, principalmente da sua artilharia²⁷⁸. Para responder a esta necessidade, realizaram-se obras de pontes e estradas na região da baía de Lagos. As intervenções tiveram como objectivo ligar o sotavento ao barlavento algarvio e melhorar as vias de circulação em torno desta baía, estratégica para a defesa do Algarve de um possível ataque naval (Fig. 63). Os trabalhos foram projectados e realizados por José Sande Vasconcelos (1729-1808), engenheiro militar a trabalhar no Algarve desde 1772²⁷⁹.

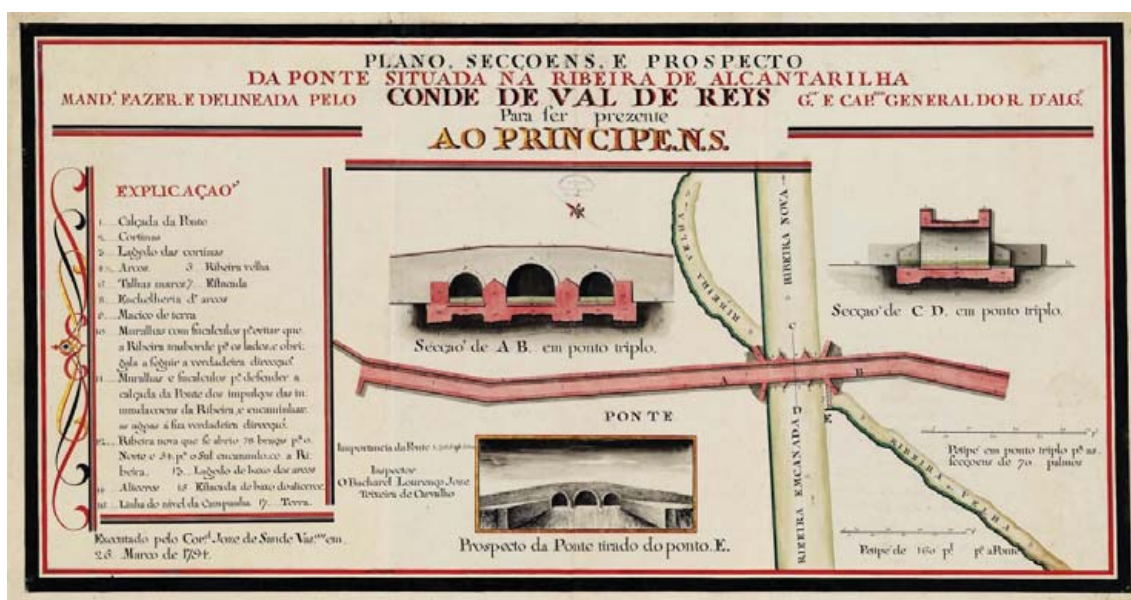


Fig. 64. José de Sande Vasconcelos, *Plano, Secções, e Prospecto da Ponte situada na Ribeira de Alcantarilha mandada fazer e delineada pelo Conde de Val de Reys Governador e Capitam General do Reyno d'Algarve para ser presente ao Príncipe N. S.*, 25 Março de 1794, Arquivo GEAEM/DIE, 477-1-3-5.

²⁷⁷ Sobre as despesas realizadas com estas obras que ultrapassaram 80 contos de réis e cuja relação não é completa, ver *Mappa da despesa das Fortificações, e mais obras do reyno do Algarve, as quais se fizêrão por ordem de Sua Magestade, desde 1793 até Julho de 1796: por conta de Sua Real Fazenda: E de outras sem despesa della: debaixo da Inspeção do Ill.mo Ex.mo Conde de Val de Reis Governador do dito Reyno*, [1796], Arquivo BNP, D. 60 R.

²⁷⁸ Ver carta do conde de Vale de Reis a Luís Pinto de Sousa, 11 de Junho de 1793, Arquivo AHM, DIV-3-1-1-14.

²⁷⁹ Sobre a actividade de José de Sande de Vasconcelos, ver Arquivo AHM, DIV-3-7-551; BRABO, Francisco António Dias, "José de Sande Vasconcelos - engenheiro militar e cartógrafo no Algarve nos finais do século XVIII", *Stilus*, Revista de Cultura Regional, Faro, Associação dos Jornalistas e Escritores do Algarve, 2004, 6-7, pp. 145-176.

Foram construídas pontes em três locais distintos: próximo a Lagos, construíram-se duas pontes sobre a ribeira de Arão (Fig. 65); mais para o interior, na direcção de Silves, foi construída uma ponte sobre a ribeira de Odelouca (Fig. 66); e próximo de Alcantarilha, foi construída uma ponte sobre a ribeira como mesmo nome (Fig. 64). As primeiras pontes estabeleciam a ligação entre Lagos e Silves com bifurcação, junto à ribeira de Boina, para Portimão; a de Alcantarilha fazia a ligação de Faro e Loulé a Portimão e a Silves. O resultado destas intervenções parciais foi possibilitar a movimentação em duas linhas paralelas, com sucessivas variantes e diagonais; uma mais pelo interior, ligando Faro, Silves, Odiáxere e Lagos; outra, mais pelo litoral, ligando Albufeira, Lagoa, Portimão, Alvor e Lagos até Sagres. Os trabalhos foram realizados com grande celeridade; as pontes, iniciadas em Maio de 1793, já estavam a funcionar no início do ano de 1794²⁸⁰.

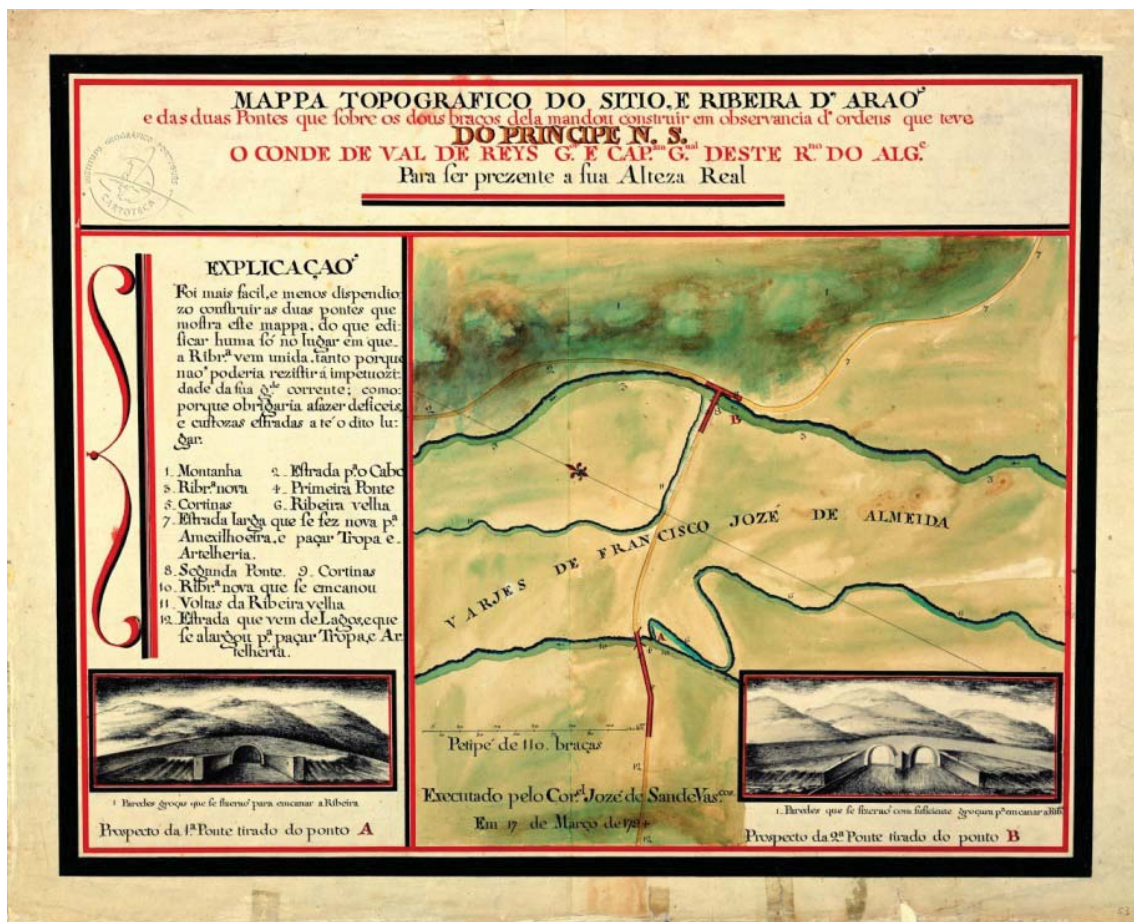


Fig. 65. José de Sande Vasconcelos, *Mappa Topografico do Sitio e Ribeira d'Arão e das duas Pontes que sobre os dous braços dela mandou construir em observância d'ordens que teve do Principe N.S. o Conde de Val de Reis Governador e Capitam General deste Reyno d'Algarve para ser prezente a sua Alteza Real*, 17 de Março de 1794, Arquivo IGP, CA-269.

²⁸⁰ Ver carta do conde de Vale de Reis para Luís Pinto de Sousa, 21 de Janeiro de 1794, Arquivo AHM, DIV-3-20-1-74.

A construção das pontes, todas situadas em zonas de navegação fluvial, englobou a regularização das ribeiras, por vezes, com a construção de novos traçados e alargamento do seu álveo e o abandono de tramos tortuosos e difíceis para a navegação; envolveu, também, a construção de muros de contenção das terras para protecção das pontes e estradas e para impedimento dos alagamentos dos campos. Estes trabalhos permitiram a conquista de terrenos pantanosos para a agricultura procedendo-se à sementeira ou plantação de arvoredos. Os desenhos de apresentação das obras não contêm qualquer alusão a obras militares e, pelo contrário, valorizam o desenvolvimento da agricultura e a melhoria das estradas e das vias fluviais. A inspiração fisiocrática que esta intervenção revela é significativa de um propósito que foi constante nos trabalhos dos engenheiros militares nesta época, a do fomento do território. Mesmo condicionadas pelas urgências e necessidades militares, as intervenções incidiam sobre o desenvolvimento das potencialidades agrícolas do território, representando as vias de circulação um importante meio para o alcançar.

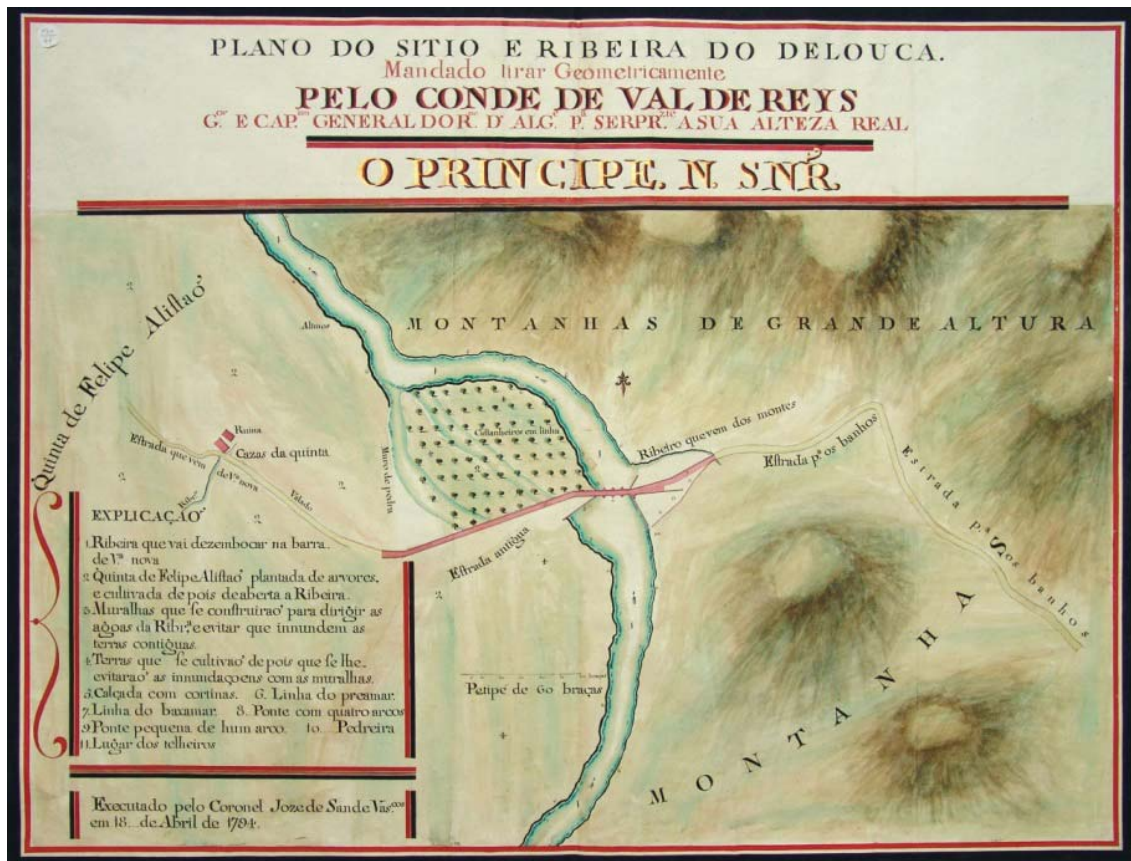


Fig. 66, José de Sande Vasconcelos, *Plano do Sítio e Ribeira do Delouca. Mandado tirar Geometricamente pelo Conde de Val de Reys, Governador e Capitam General do Reyno d'Algarve para ser presente a Sua Alteza Real o Príncipe N. Snr.,* 18 de Abril de 1794, Arquivo BPMP, C-M&A, 24(41).

Este ciclo fica marcado pela sucessão de decisões de redução ou suspensão dos trabalhos públicos e pelo incremento de obras militares de defesa da fronteira marítima. A guerra que se fez sentir na Europa a partir de 1792 e a partida no ano seguinte de tropas

portuguesas para uma missão militar no estrangeiro são factores conjunturais que provocaram estas decisões, obrigando a uma redefinição de prioridades. A estratégia de José de Seabra da Silva perante a “occazião em que todos os meios são poucos para occorrer a outras Obras Publicas, que não podem esperar”, foi a de diminuir o ritmo das obras em andamento, reduzindo a metade o pessoal operário e suspendendo obras menos urgentes, de forma a evitar a interrupção das obras prioritárias. Um exemplo de uma obra prioritária foi a construção, pela Superintendência das Estradas, de duas pontes na estrada Rio Maior-Coimbra, uma em Porto Moniz, perto de Leiria, sobre o rio Lena, e outra em Pombal, sobre o rio Arunca. Estas pontes eram infra-estruturas essenciais para a consolidação da nova estrada entre Lisboa e o Porto. A “ponte do Lena”, projectada por Conrado Henrique Niemeyer (1756-1806) com a colaboração de Carlos Amarante (1748-1815), foi realizada em 1794 (Fig. 67). A ponte de Pombal, projectada por Joaquim de Oliveira (ca. 1743-1816), foi iniciada em 1793 e terminada em 1795.

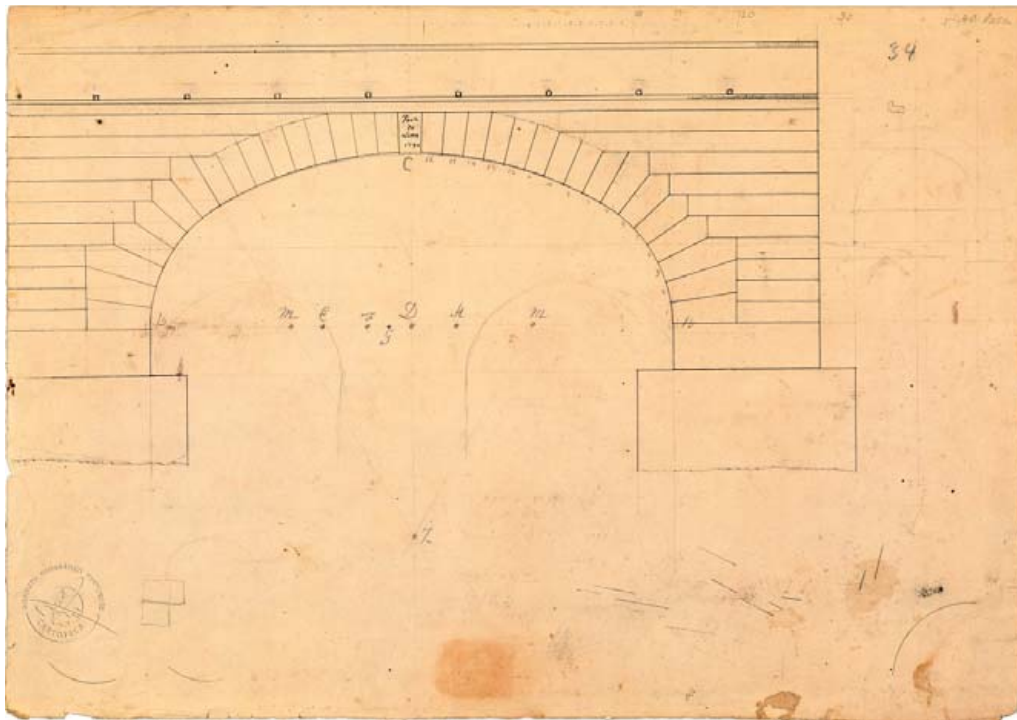


Fig. 67. [Conrado Henrique Niemeyer?], *Ponte do Lena. Borrão da Ponte de Porto Moniz, 1794*, Arquivo IGP, CA-443.

A procura de conciliar obras civis e militares representava um desafio, partilhado pelos engenheiros militares, de responder a ambos os programas. Esta estratégia do ministro do Reino teve por contraponto o reforço do empreendimento de obras públicas ao nível regional e local; agiu de acordo com as capacidades financeiras das comarcas e concelhos por via dos *sobejos das sisas* e do *real de água*. Como exemplos deste método de actuação, refere-se a instrução de José de Seabra da Silva para o juiz de Fora da cidade de Faro, de Janeiro de 1793,

em que manda terminar a obra do quartel, da autoria de Teodósio da Silva Reboxo, e, concluída a obra, propõe a utilização do remanescente dos fundos em cofre na reparação de valas ou canais, fontes públicas, pontes e outras obras públicas²⁸¹. Em Agosto do mesmo ano, foi estabelecido na comarca de Alcobaça o *real de água* sobre a carne e o vinho para o concerto de pontes e calçadas e outras obras públicas²⁸². Muito significativa, dentro desta actuação descentralizada pelo território, foi a nomeação de Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura (?-1809) para governador e chanceler da Relação do Porto e, por inerência, para presidente da Junta das Obras Públicas da cidade; conceituado magistrado, político empreendedor e activo, iniciará a sua governação a 20 de Novembro de 1793, dando-se um grande desenvolvimento à política de obras públicas que já vinha de João de Almada²⁸³.

A redução dos trabalhos em curso revela os primeiros sinais de constrangimentos financeiros, fruto da dificuldade em conciliar despesas de obras civis com despesas militares; um obstáculo ao andamento dos trabalhos, que não mais deixará de afectar este governo e os seguintes e que constituirá uma limitação às possibilidades de concentração exclusiva nos trabalhos públicos civis. Os anos de 1789 a 1792 foram, assim, os anos em que existiram melhores condições para actividade de projecto e de obra. A obra da barra do Douro é neste sentido exemplar; principiado o projecto em 1789, a obra teve início no ano seguinte decorrendo intensamente até ao ano de 1793. A obra continuou sem interrupção até cerca de 1805, mas não voltou a ter o ritmo dos primeiros anos.

A 31 de Maio de 1794, Luís Pinto de Sousa recusou o pedido, por parte do governo espanhol, de reforço da divisão auxiliar portuguesa à Catalunha. Esta decisão coincide com a retoma das iniciativas para as obras públicas civis. O objectivo de modernização das vias de circulação mantinha-se, assim, como prioritário e, embora condicionado pelos factores conjunturais, permanecia como elemento estruturante das políticas públicas para o fomento do território.

²⁸¹ Ver, de José de Seabra da Silva para o juiz de Fora da cidade de Faro, *Aviso Régio*, 15 de Janeiro de 1793, Arquivo AHM, DIV-1-11-8-37.

²⁸² Ver carta de Cláudio José Pereira da Costa, corregedor da comarca de Alcobaça, para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, 6 de Setembro de 1799, in Manuel José Maria da Costa e Sá, *Documentos pertencentes à Informação ou Memoria do que se tem determinado a respeito do Porto de S. Martinho*, 1820, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 30, doc. 11.

²⁸³ A Carta Régia de nomeação é datada de 29 de Abril de 1793; ver, de Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, *Memoria Chronologica das Ordens Regias passadas aos Governadores da Justiça do Porto, desde 13 de Janeiro de 1772 até ao ano de 1799, 20 de Fevereiro*, Arquivo BPMP, Ms. 130. Sobre a actuação de Veiga Magro de Moura, ver BRIOSA, João Diogo Romão Dias Pato, *O Convento dos Lóios no Porto, 1789-1798. Um processo de projecto ocorrido no contexto das transformações políticas e urbanas do final do século XVIII*, Coimbra, dissertação de mestrado integrado em Arquitectura, policopiado, Departamento de Arquitectura, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2012.

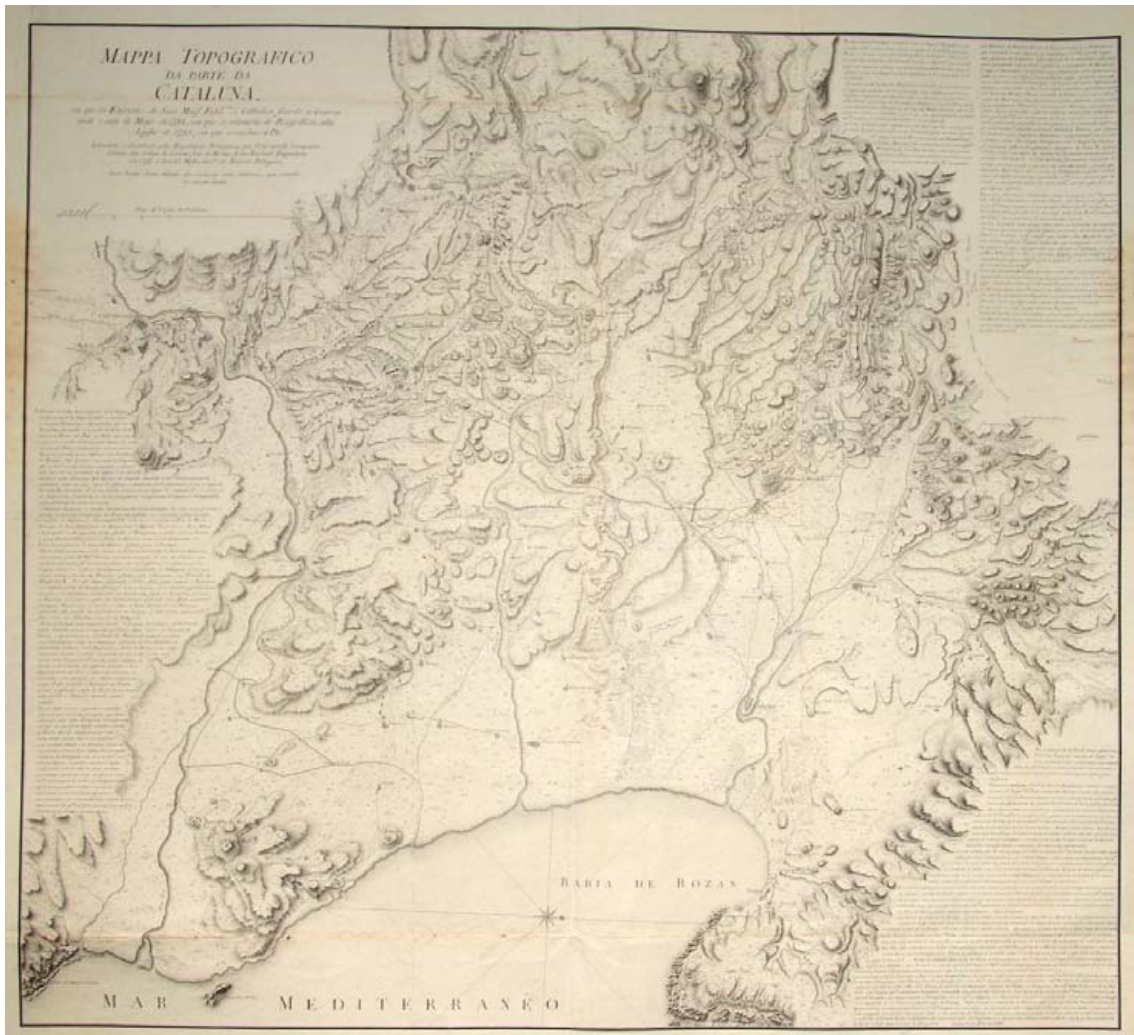


Fig. 68. José de Morais Antas Machado, *Mappa Topografico da Parte da Cataluna*, em que os Exercitos de Suas Magestades Fidelissima, e Catholica fizerão a guerra desde o mez de Mayo de 1794, em que se retirarão do Roussilhon athé Agosto de 1795, em que concluiu a paz. Levantado, e desenhado pelos Engenheiros Portuguezes, que forão àquella campanha debaixo das Ordens do Coronel Joze de Moraes Antas Machado, Engenheiro em Chefe, e Quartel-Mestre-General do Exercito Portuguez, com huma breve relação dos sucessos mais notaveis que ouverão no mesmo tempo. Lisboa, 24 de Abril de 1796, Arquivo BPMP, C-M&A, 24(46).

Ciclo 3, 1794-1795

A retoma das obras públicas e a elaboração de novos projectos. As vias marítimas e fluviais

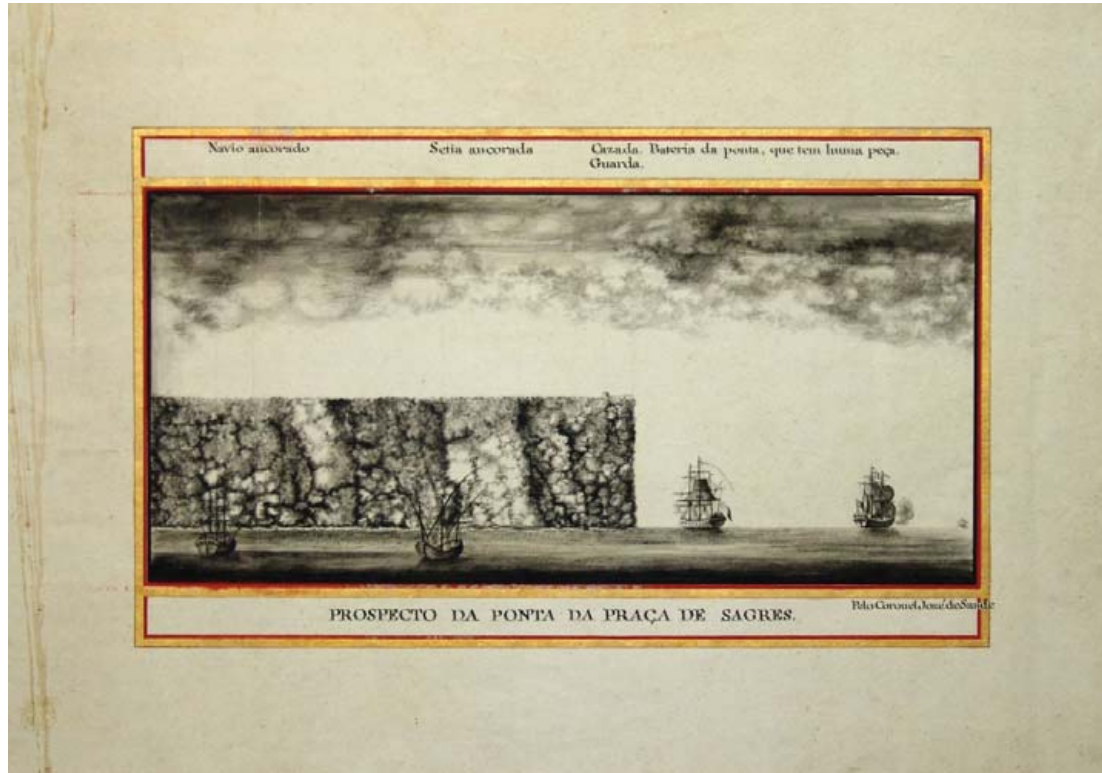


Fig. 69. José de Sande Vasconcelos, *Prospecto da Ponta da Praça de Sagres*, s.d. [1790-1797], Arquivo BPMP, C-M&A, 19(14).

“(...) o Embarque he a via mais prompta, fácil, e de menos custo. Será convenientissimo fazer todos os Rios navegaveis até o Centro da Provincia [do Minho], onde possão chegar as Embarçaõens. Não quero dizer, que se abirão canaes, como fazem muitas Naçoens a todo o custo, porque maior é o interesse, que esperão; basta mandarem-se demolir as Pesqueiras, ou Assudes, que embarção a navegação até onde a Natureza a offerece sem outro artificio mais, que tirarem-se aquelles atrancadouros; basta melhorar algumas Barras com pouco custo, como succederá na de Esposende, que aberta ella, e demolidas as Assudes, do Rio Cávado, ficaria este navegável quatro Legoas, e abriria o Commercio das Províncias do Minho, e Traz os Montes; que está impedido, e quasi fechado no Inverno; (...)”

João Nepomuceno Pereira da Fonseca, 1787²⁸⁴.

²⁸⁴ Ver FONSECA, João Nepomuceno Pereira da, “Memoria para o adeantamento da agricultura e commercio especialmente da provincia do Minho”, Barcelos, 26 de Setembro de 1787, in CAPELA, José Viriato, “Vida e Obra de João Nepomuceno Pereira da Fonseca. A memória sobre o adiantamento da Provincia do Minho”, *Barcelos-Revista*, 2.ª série, Barcelos, 1995, 6, pp. 27.

O desanuviamento do clima de guerra na Europa e a decisão do governo de não enviar mais tropas para a guerra do Rossilhão explicam a retoma dos trabalhos públicos a partir de meados do ano de 1794. Corresponde a uma fase em que se realizaram vários projectos para intervenções nas barras e leitos dos rios, numa altura em que decorria a execução das obras militares de reforço da defesa costeira. Os projectos empreendidos tinham como programa o desenvolvimento dos portos marítimos secundários e o melhoramento da navegação fluvial e foram realizados nos anos de 1794 e 1795. Têm particular importância: o projecto para o porto de Viana e encanamento do rio Lima, realizado por José Auffdiener; o projecto para o porto de Esposende e encanamento do rio Cávado, da autoria de Custódio José Gomes de Vilas Boas; o projecto para a barra da Figueira da Foz, de Luís Gomes de Carvalho, proposta que era um complemento à obra em curso do encanamento do rio Mondego; e o projecto para o porto de São Martinho, da autoria de Guilherme Stephens, um caso excepcional em que o autor não era um engenheiro militar e em que o processo decorreu por via da Junta do Comércio e da secretaria de Estado da Fazenda.

As propostas percorrem a faixa costeira a Norte do rio Tejo e abrangem as províncias do Minho, da Beira e da Estremadura. Os portos de Viana e de Esposende e as vias fluviais do Lima e do Cávado tinham uma posição fundamental na articulação das vias de circulação no centro e no alto Minho, enquanto o porto da Figueira da Foz e a via fluvial do Mondego se situavam estrategicamente entre o porto de Lisboa e o porto do Douro. Por sua vez, o porto de São Martinho, único projecto que não estava associado a uma via fluvial de entrada no interior do território, situava-se, em posição equidistante, entre os portos de Lisboa e da Figueira da Foz.

Uma sequência de desdobramentos portuários, ao longo do litoral, em que se procurava criar condições de abrigo para a navegação nacional e internacional que percorria a costa portuguesa e que, para encontrar refúgio nas ocasiões de tempestades, recorria ao porto de Lisboa ou às rias da Galiza. Desdobramento que tinha também como objectivo criar condições para o desenvolvimento do comércio e da marinha mercante, promovendo a descentralização portuária e abrindo caminho ao fim do monopólio do comércio de importação e exportação exercido pelos portos de Lisboa e do Douro; uma medida que, em Espanha, já tinha sido tomada em 1778, com o fim do regime de “porto único” que detinham os portos de Cádiz e de Sevilha²⁸⁵. Procurava-se, ainda, com este desdobramento, criar condições de segurança para a marinha de guerra poder actuar na defesa costeira contra o corso, extremamente activo desde 1792.

A promoção dos portos secundários e da navegação marítima, com a excepção do porto de São Martinho, estava associada ao desenvolvimento da navegação fluvial. Os rios

²⁸⁵ Ver *Infra*, 4.1, “Condicionantes geográficas e sociais para a implementação de uma rede de vias de circulação”.

Lima, Cávado e Mondego eram importantes vias de entrada, de sentido E-W, no interior do território do Minho e da Beira, cruzando as estradas, predominantemente de sentido N-S, permitindo interligar vias marítimas, fluviais e terrestres.

A presença dos engenheiros em comissão de serviço, nos centros urbanos do litoral, para a realização de obras militares normalmente associadas à foz dos grandes rios, explica o surgimento destes novos projectos. Luís Pinto de Sousa, enquanto ministro com a pasta da Guerra, esteve particularmente activo estabelecendo a intermediação entre o governo e os engenheiros militares no terreno. No caso do projecto para o Cávado e para a Figueira da Foz, a iniciativa partiu dos próprios engenheiros militares, Custódio José Gomes de Vilas Boas (1771-1809) e Luís Gomes de Carvalho (1771-1826), dois jovens camaradas do corpo de engenheiros com apenas 23 anos de idade, colegas de curso na Academia de Fortificação que ambos completaram em 1792. Confrontados com os problemas de assoreamento das barras e mau funcionamento da navegação e com as más condições das infra-estruturas portuárias, sendo conhecedores das técnicas hidráulicas para enfrentar estes problemas, avançaram com propostas que dirigiram ao poder central. O apoio político do governo a estas iniciativas revela uma nova confiança nas capacidades dos jovens quadros do Real Corpo de Engenheiros, permitindo encarar a complexidade técnica das obras hidráulicas, sem as dúvidas manifestadas pelo poder político, em 1789. Revela ainda a articulação entre Luís Pinto de Sousa e José de Seabra da Silva no empreendimento dos trabalhos públicos; o primeiro, dirigindo os actos preparatórios associados à elaboração dos projectos e o segundo, desenvolvendo as operações administrativas e financeiras e a legislação para a obra.

O Plano de Encanamento, e Navegação do rio Cávado, desde a sua Foz em Esposende até ao Vao do Bico, da autoria de Custódio José Gomes de Vilas Boas, constitui o primeiro projecto de uma obra hidráulica realizado por este engenheiro militar, formado na Academia de Fortificação. O plano surge na sequência da sua nomeação, a 20 de Março de 1793, para o cargo de engenheiro *demarcante* da província do Minho, então segundo tenente do Real Corpo de Engenheiros e com apenas 22 anos de idade. Iniciando de imediato a realização do mapa geográfico da província do Minho e tendo pleno conhecimento dos problemas que afectavam a região do vale do Cávado, nomeadamente o assoreamento da barra e a decadência das condições de navegabilidade do rio, Custódio Vilas Boas, no ano seguinte, apresentou ao ministro Luís Pinto de Sousa um projecto para o melhoramento da sua navegação interior.

Custódio José Gomes de Vilas Boas propôs o encanamento do rio desde a sua foz até Vau do Bico, lugar onde o rio Homem desagua no Cávado. Esta parte do rio corresponde ao seu percurso de planície, com inclinação suave e em diminuição gradual até à foz (sensivelmente os últimos 50 km), depois de uma descida com forte declive e em vale estreito e profundo (em 67 km desce de 1200 para 50 m de altitude), pelas zonas mais montanhosas do País e de maior pluviosidade da Europa, onde sobressaem o maciço do Gerês, as serras Amarela

e do Larouco, na margem direita, e as serras do Barroso e da Cabreira, na margem esquerda²⁸⁶. É na zona mais baixa que o vale do Cávado se alarga, dando lugar a uma vasta superfície agrícola muito produtiva e intensamente urbanizada, desde tempos anteriores à formação da nacionalidade²⁸⁷. O rio Cávado já tinha sido navegável nesta extensão durante o período romano mas, com o contínuo processo de assoreamento dos rios ao longo dos séculos, o percurso navegável, assim como a extensão das marés, foi recuando de montante para jusante. Conforme foi diminuindo a área navegável, foram avançando os açudes e azenhas para aproveitamento da energia hidráulica nas indústrias de moagem²⁸⁸. Na altura em que Custódio Vilas Boas elaborou o projecto, a navegação do Cávado só era praticável até ao grande açude de Mereces, situado um pouco a jusante de Barcelos (1,5 km), numa extensão total de cerca de 17 km; embora já existissem dois açudes a jusante deste, o de Mariz e o de Fornelos (ou de Perelhal), estes eram facilmente transponíveis pelas embarcações. Era possível navegar até Areias de Vilar, 7,5 km a montante de Barcelos, mas só em certas épocas do ano e com muita dificuldade²⁸⁹. A barra de Esposende também se foi degradando, estrangulada pelo abastecimento constante de sedimentos arrastados pelas cheias torrenciais do rio, processo agravado pela torção súbita do Cávado para Norte, junto a Fão, enfraquecendo a força da vazante e fazendo depositar imensas areias no lado de Fão e junto à foz. Com um canal de navegação instável e estrangulado pelas areias, a barra apenas dava passagem a pequenas embarcações e a barcos de pesca, necessitando da preamar para entrarem com carga. O conjunto constituído pelos portos, marítimo e fluvial, de Esposende e de Fão, associado a uma via fluvial que penetrava no interior do território do Minho, servindo Barcelos e Braga, para além de muitos núcleos urbanos em redor, estava, nos meados do século XVIII, em profunda decadência com reflexos directos na diminuição da actividade marítima e comercial do porto de Esposende, dos seus estaleiros navais e da pesca de alto mar.

²⁸⁶ Ver “Perfil longitudinal do rio Cávado”, in PAREDES, Aquino (coord.), *Monografias sobre as Bacias Hidrográficas do Norte de Portugal. A Bacia Hidrográfica do Rio Cávado*, Porto, Direcção Geral dos Recursos Naturais, Ministério do Ambiente e dos Recursos Naturais, 1990.

²⁸⁷ Ver MARTINS, Manuela, *O povoamento proto-histórico e a romanização da bacia do curso médio do Cávado*, Braga, Universidade do Minho, 1990; ver, de Hermann Lautensach, Figura 184, in RIBEIRO, Orlando, LAUTENSACH, Hermann, *Geografia de Portugal*, Lisboa, Edições João Sá da Costa, 1989, vol. 3, pp. 842.

²⁸⁸ Sobre a navegação fluvial do Cávado ver o estudo de CASTELO-BRANCO, Fernando, “A economia bracarense e o tráfego comercial do Cávado”, separata da revista *Bracara Augusta*, Braga, Câmara Municipal de Braga, Janeiro-Dezembro de 1979, tomo 33, fasc. 75-76.

²⁸⁹ Ver GUIA DE PORTUGAL, *Entre Douro e Minho*, Lisboa, 2ª edição, Sant'Anna Dionísio, ed. lit., Fundação Calouste Gulbenkian, 1970, vol. 4, tomo 2 (“O Minho”), pp. 966-967.



Fig. 70. Custódio José Gomes de Vilas Boas, Inácio José Leão, *Mappa da provincia entre Douro e Minho com o quadro da sua população dividida em classes, e outras particularidades economico-políticas: completado no anno de 1798. Desenhado por Ignácio Joze Leão, Sargento Mór do mesmo Corpo, no Ano de 1804, [1798-1804], Arquivo IGP, CA-61 (pormenor; — Estradas; — Rios; — Projecto de encanamento; [] — Limites da intervenção; 1 – Viana do Castelo; 2 – Ponte de Lima; 3 – Ponte da Barca; 4 – Esposende; 5 – Barcelos; 6 – Braga; 7 – Póvoa de Varzim; 8 – Vila do Conde; 9 – Vila Nova de Famalicão; 10 – Guimarães; sublinhado nosso).*

O vale do Cávado, mesmo com uma precária via navegável, constituía um espaço de intensa circulação de pessoas e mercadorias (Fig. 70). Formava um eixo de sentido Nascente-Poente, posicionado estrategicamente ao centro da província do Minho, equidistante às bacias hidrográficas dos rios Lima e Minho, a Norte, e Ave e Douro, a Sul. Estava organizado por uma rede de estradas estruturada por vias paralelas e transversais ao rio, interligadas por diversas vias diagonais. Estas vias ligavam o litoral ao interior e o Norte ao Sul da província do Minho, com ramificações a Trás-os-Montes, à Galiza e ao interior de Castela, estabelecendo o contacto entre importantes núcleos urbanos e áreas de produção. Um conjunto de pontes de cantaria e de barcas de passagem garantiam o funcionamento deste sistema que tinha como núcleos polarizadores Braga, no interior, Barcelos, ao centro, e Fão e Esposende, no litoral,

centros urbanos situados ora na margem esquerda ora na margem direita do rio²⁹⁰. Barcelos, pela sua posição central na bacia inferior do Cávado e grande produtor cerealífero²⁹¹, constituía um importante ponto de passagem, servido por uma ponte de cantaria desde o século XIV. A cidade de Braga, posicionada no centro do Minho e com uma significativa actividade industrial e comercial, era uma importante rótula de tráfego, fundamental no conjunto de ligações N-S e E-W. A rede de estradas que partia de Braga tinha por base a estrutura herdada do império romano. A estrada mais importante desta rede atravessava o Cávado na ponte do Prado, obra de reconstrução filipina, e ligava a cidade do Porto a Ponte de Lima e Valença, constituindo o prolongamento do principal eixo de circulação Norte-Sul do País.

A possibilidade de revitalização da bacia inferior do Cávado dependia da capacidade de funcionamento da barra do rio. A natureza precária da barra do Cávado constituía o principal obstáculo à existência de um porto marítimo em Esposende, como suporte do fluxo de mercadorias no centro do Minho, em particular das manufacturas produzidas em Braga. A cidade de Braga e, também, a vila de Barcelos, em alternativa, recorriam ao porto de Viana e, principalmente, ao porto do Douro, para todos os movimentos de importação e exportação. O canal do Cávado foi sendo, progressivamente, substituído pelos movimentos de sentido Norte-Sul e, no último quartel do século XVIII, era por via terrestre que se fazia muito do transporte de pessoas e de mercadorias na província do Minho.

O plano para o Cávado, de Custódio Vilas Boas, constituía um projecto muito ambicioso do ponto de vista técnico: incluía a construção de um molhe na foz do rio Cávado para a abertura e fixação da barra, a construção de cais em Esposende e Fão, a estabilização das margens do rio, o ordenamento das áreas agrícolas ao longo do seu trajecto, a drenagem dos terrenos pantanosos e a regularização do perfil do rio pela construção de açudes, com eclusas ou comportas para a passagem das embarcações; a concretização dos açudes, ou o aproveitamento dos já existentes, compreendia a construção de novas azenhas de moagem e de canais de rega para os campos²⁹².

²⁹⁰ Sobre as barcas de passagem no Cávado, quer de pessoas, quer de mercadorias, ver MACEDO, Adélio Marinho de; FIGUEIREDO, José António, “As barcas de passagem do Cávado, a jusante de Prado”, *Cadernos de Etnografia*, Barcelos, Museu Regional de Cerâmica, 1966, 5.

²⁹¹ Ver OLIVEIRA, Aurélio de, “Mercados a Norte do Douro: algumas considerações sobre a história dos preços em Portugal e a importância dos mercados regionais (séculos XVII-XVIII)”, *Revista da Faculdade de Letras. Série de História*, 2ª série, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1985, vol. 2, pp. 97-160.

²⁹² Não se encontraram o projecto e a memória apresentados por Custódio José Gomes de Vilas Boas em 1794. É, principalmente, no regulamento que acompanha o alvará da obra que se encontra exposta a ideia inicial de projecto. Alguns documentos posteriores de Vilas Boas, nomeadamente de 1800 e 1802, permitem uma melhor compreensão das intenções iniciais. Ver, também, LOUREIRO, Adolfo, “Projecto do engenheiro Custódio Gomes Villas Boas”, in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 1, pp. 144-146.

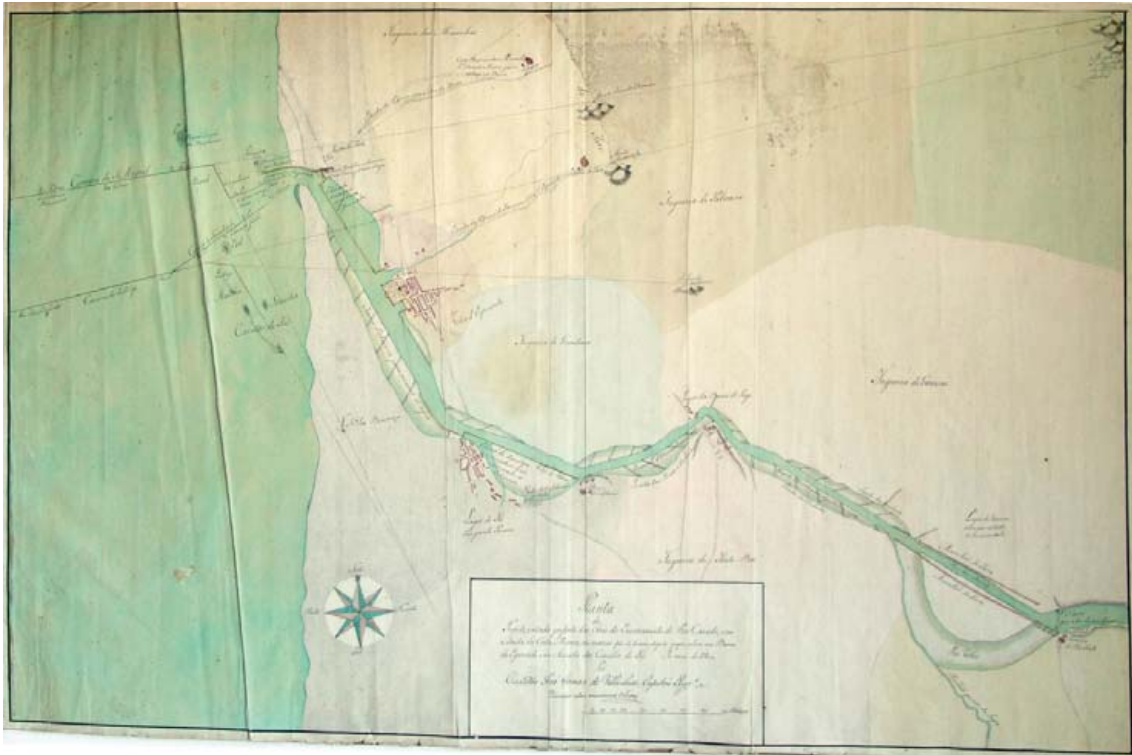


Fig. 71, Custódio José Gomes de Vilas Boas, *Planta do Projecto, e estado presente das Obras de Encanamento do Rio Cavado, com a sonda da costa, e rumos, ou marcas que se devem seguir para entrar na Barra de Esposende, e na Anceada dos Cavallos de Fão; no anno de 1800, por Custodio Jozé Gomes de Villasboas, Capitão Engenheiro, e Director das mesmas obras, 1800, Arquivo BPMP, C-M&A, 18(3)* (a rosa estão representadas as obras realizadas e a amarelo as obras a realizar).

O projecto estava organizado em duas intervenções distintas: uma, de natureza marítima, desde a barra até Rio Tinto, local aonde chegavam as marés, numa extensão de 8 km (Fig. 71); outra, de natureza fluvial, desde Rio Tinto até à foz do rio Homem, numa extensão de cerca de 37 km (Fig. 70). A extensão do percurso navegável até Vau do Bico permitia aceder, através do rio Homem, às madeiras da serra do Gerês e, principalmente, permitia cruzar a via fluvial com a estrada que, vinda do Porto, passava na ponte do Prado, lugar onde havia condições para criar instalações portuárias para o transporte de mercadorias para a cidade de Braga, situada apenas a 5 km.

A obra marítima continha, em ambas as margens, várias intervenções de regularização do curso extremamente sinuoso do rio, entre Rio Tinto e Esposende, tendo como objectivo conter as águas das cheias e das marés e aumentar a corrente de vazante, por forma a desassorear a barra e o tramo final do Cávado. As obras envolviam trabalhos de endireitamento e fixação das margens ou com terra e estacaria ou com diques em pedra. Em Rio Tinto, lugar onde ficaria a primeira eclusa para os barcos, seria cortada a volta do rio e construídos *marachões* (diques) regularizadores das margens; seria ainda encanado o regato de Rio Tinto e drenada a lagoa de Gemeses, zonas pantanosas próximas de Fão, respectivamente na margem esquerda e direita do Cávado. Na Barca do Lago e na Gandra assim como no

cabedelo, as margens seriam encanadas com terra e estacaria. Em Fão seria construído um cais de pedra para evitar as inundações da vila e para atracar os barcos de pesca. Em Esposende seria construído um cais portuário em pedra que se prolongaria até à barra para os trabalhos de embarque e desembarque e da pesca. Na foz seria construído um molhe em pedra na margem direita, de forma a fixar a barra do rio e impedir o seu natural desenvolvimento para Norte (Fig. 72; Fig. 73). A forma curvilínea do molhe destinava-se a “compellir o fio da corrente para Oéste”, a direcção mais favorável “para a Navegação das Embarcações de Commercio”. No molhe da barra seria construída “huma Bateria, de fôgo parallélo ao lume d’agua, (...) por ser o unico Methodo seguro, e approvedo para melhor defeza dos Pórtos de Mar”; uma demonstração da opção pelos métodos de fortificação de Montalembert manifestada não apenas por Custódio José Gomes de Vilas Boas mas mesmo inscrita num documento régio de natureza civil²⁹³. A obra fluvial era constituída por uma intervenção de alteração integral do perfil longitudinal do rio pela construção de açudes ou pequenas barragens em pedra, com eclusas para o movimento das embarcações, de forma a vencer a pendente do rio; a estes açudes estava associada, na extremidade oposta à das eclusas, a construção de novas azenhas em alternativa às existentes. O local do primeiro açude ficava situado no limite das marés, em Rio Tinto; a partir deste ponto, os açudes eram realizados de acordo com a pendente do rio, podendo alguns dos açudes existentes serem reaproveitados para a obra.

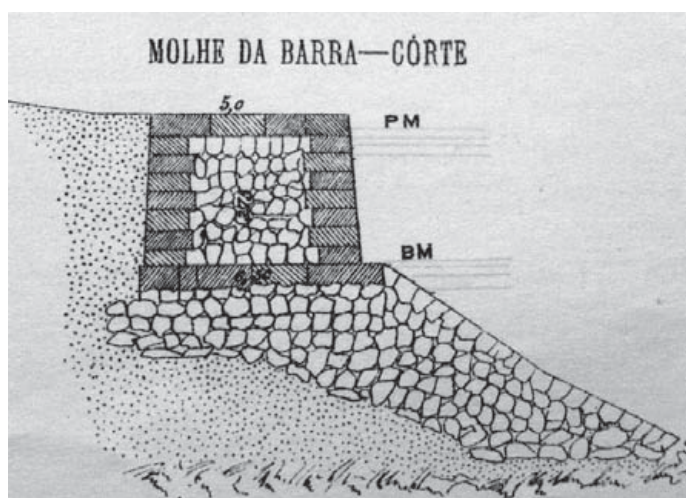


Fig. 72. LOUREIRO, Adolfo, “Projecto de José Gomes Villas Boas”, in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes, Atlas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 1, Estampa IV (pormenor; parte do molhe da barra original ainda existe).

O plano de Custódio José Gomes de Vilas Boas seria aprovado pelo governo e, a 23 de Agosto de 1794, Luís Pinto de Sousa dirigiu-se Francisco António de Faria, juiz *demarcante* da

²⁹³ Ver artigo 30 do “Alvará e Regulamento de Fazenda, e Economia, por que Sua Magestade he servida mandar proceder ao Encanamento do Rio Cávado”, 20 de Fevereiro de 1795, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 201-208.

provincia do Minho, para, “sem perda de tempo”, ouvir as câmaras da região do vale do Cávado sobre a disponibilidade de contribuírem com o *real de água* para a obra, sem excepção de coutos ou de terras privilegiadas “por ser a navegação a favor de todos”, superando “com as suas persuazoens os Obstaculos que algumas lhe possam offerecer”²⁹⁴. O colega de Vilas Boas na demarcação do Minho dedicou-se a esta tarefa conseguindo obter um bom acolhimento por parte dos vários concelhos.

Braga, o maior centro económico desta região e o principal contribuinte, reuniu a sua câmara a 31 de Outubro, reunião que foi precedida em dois meses de editais e pregões públicos²⁹⁵. Presidida pelo juiz de Fora e estando presentes os vereadores do Senado e o procurador, para além do representante régio para a provincia do Minho, Francisco António de Faria, e sendo ouvidos a nobreza e o povo, a câmara aprovou “uniformemente” a consignação do *real de água* sobre a carne e o vinho, pelo período de dez anos, propondo, ainda, a imposição de 240 réis em cada pipa de aguardente de particulares por conta da Companhia do Alto Douro que se transportasse da cidade e seu termo. Considerava que devia pertencer à mesma obra a recuperação da ponte do Prado, já acordada há anos mas sem execução quer da imposição, quer da obra²⁹⁶. A câmara lembrava e pedia, pelo prejuízo que iam receber os povos com este imposto e após concluída a obra, para libertar os direitos das Alfândegas de todas as fazendas de importação e exportação pelo mesmo tempo que durasse a imposição. Tratava-se de terminar com o exclusivo deste direito que detinha o porto do Douro desde a reestruturação das Alfândegas em 1774²⁹⁷. A criação de condições portuárias e a existência de eficientes infra-estruturas de circulação eram, assim, condições para a obtenção de pleno direito do despacho de Alfândega. Na aprovação da obra de encanamento do rio Cávado conjugaram-se os interesses do poder central e dos poderes locais, tendo como objectivo ultrapassar os condicionamentos ao desenvolvimento regional, de que a lei das Alfândegas era um dos maiores obstáculos²⁹⁸.

²⁹⁴ Ver, de Luís Pinto de Sousa para Francisco António de Faria, *Aviso Régio*, 23 de Agosto de 1794, Arquivo AHM, FG-5, Livro 10, fls. 55-55v.

²⁹⁵ Ver “Termo de Camera”, 31 de Outubro de 1794, Arquivo AMB, *Livro das Vereações*, 1793-1794, fls. 142-143v.

²⁹⁶ Ver “Termo de Camera”, 18 de Agosto de 1790, Arquivo AMB, *Livro das Vereações*, 1788-1791, fls. 77-79.

²⁹⁷ Sobre a lei de reforma das Alfândegas, de 22 de Novembro de 1774, ver 4.1, “Condicionantes geográficas e sociais para a implementação de uma rede de vias de circulação”.

²⁹⁸ Sobre o processo de descentralização nesta época, na região do Minho, diz José Viriato Capela: “O fim do longo período de centralismo pombalino de base lisboeta e portuense dá agora azo, durante a última etapa do século XVIII, à emergência das forças regionais, estimuladas pela animação do comércio externo, mas também pela afirmação de um forte sentimento de comunidade económica regional, que busca o quadro e as instituições das suas próprias afinidades para promover o seu desenvolvimento e sacudir a tutela e os monopólios portuenses”, in CAPELA, José Viriato, “Espouse nos fins do Antigo Regime. Horizontes marítimos, bloqueamentos terrestres e concorrência regional”, *Cadernos do Noroeste*, Braga, Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho, 1991, vol. 4, 6-7, pp. 101-127.

A actuação de Francisco António de Faria na província do Minho demonstra que os juizes *demarcantes*, enquanto representantes do Estado central, intervinham ao nível provincial, procurando dar sentido e unidade a intervenções que abrangiam o território à escala regional e que envolviam múltiplas câmaras e concelhos. Do mesmo modo, a diligência efectuada no sentido de conseguir a aprovação das contribuições para a obra é um sinal da articulação existente entre o objectivo de reordenamento administrativo do território, de que Francisco António de Faria estava encarregado para o Minho, e o propósito de modernizar e desenvolver a rede de vias de circulação existente. O reordenamento administrativo gerado pela reforma das Donatarias e das Comarcas, de 1790-1792, provocou importantes alterações no Minho, nomeadamente em Barcelos e Braga. A ouvidoria de Barcelos, pertencente à casa de Bragança, e a ouvidoria de Braga, pertencente ao seu arcebispado, foram integrados na administração pública do Estado, transformando-se em corregedorias²⁹⁹.

Com a aceitação do *real de água* pelas populações, foram tomadas de imediato providências interinas pois pretendia-se que a nova consignação começasse a ser cobrada a 1 de Janeiro próximo. Como a decisão régia tinha de passar pelo tribunal do Desembargo do Paço, já não dando tempo à promulgação do Alvará devido às férias, José de Seabra da Silva encarregou o governador do tribunal da Relação do Porto, Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, de comunicar às câmaras e aos concelhos contribuintes para porem em execução a colecta³⁰⁰. Veiga Magro de Moura endereçou a decisão aos corregedores das comarcas envolvidas, assim como informou que tinham sido nomeados para superintendente da obra, Pedro de Gouveia Mendanha Faria e Gaio (1752 -?)³⁰¹ e, para engenheiro director, Custódio José Gomes de Vilas Boas. O caso tinha particular importância para o corregedor de Viana, António Xavier de Moraes Teixeira Homem, na medida em que, por se situarem no vale do Cávado, algumas terras da comarca de Viana iam contribuir para a obra quando, na mesma altura, se estava a realizar o projecto para a obra do porto de Viana e de encanamento

²⁹⁹ Sobre as consequências desta reforma em Braga e Barcelos ver CAPELA, José Viriato, “A Câmara, a Nobreza e o Povo do Concelho de Barcelos. A Administração do Município nos Fins do Antigo Regime”, *Barcellos-Revista*, Barcelos, Câmara Municipal, 1986, vol. 3, 1, pp. 7-324; CAPELA, José Viriato, “O município de Braga de 1750 a 1834. O Governo e a administração económica e financeira”, *Bracara-Augusta*, Braga, Câmara Municipal de Braga, 1988-1989, vol. 41, 91-92, pp. 177-404.

³⁰⁰ Ver, de José de Seabra da Silva para Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, *Aviso Régio*, 23 de Dezembro de 1794, Arquivo AHMOP, MR 19, fls. 1.

³⁰¹ Pedro de Gouveia Mendanha Faria e Gaio era natural de Barcelos. Formado em Leis na Universidade de Coimbra, foi opositor aos lugares de Letras, a que se sucedeu a nomeação para superintendente do encanamento do Cávado; era irmão do conhecido genealogista e magistrado de Barcelos, Manuel José da Costa Felgueiras Gaio (1750-1831); ver GAYO, Felgueiras, *Nobiliário de famílias de Portugal*, Braga, edição de Agostinho de Azevedo Meirelles e de Domingos de Araujo Affonso, 1939, vol. 15, pp. 26.

do rio Lima e se previa, em breve, começar o difícil processo de consulta às câmaras do vale do Lima³⁰².

A 20 de Fevereiro de 1795 foi promulgado, pelo príncipe D. João, o Alvará para o encanamento e navegação do Cávado, documento que foi acompanhado do Regulamento para a obra, o mais desenvolvido documento legislativo para uma obra hidráulica do imenso corpo de leis para as obras públicas referendadas por José de Seabra da Silva³⁰³. O alvará vinha aprovar o projecto para o encanamento do Cávado e a contribuição das câmaras e populações abrangidas pela intervenção. A obra tinha em vista o melhoramento da agricultura e oferecer maior prosperidade resultante do “Commercio dos generos destes Reinos, que se importarem e exportarem pela Barra de Espósende, depois de feito o Encanamento, e adquirida a Navegação interior, a fim de compensar com lucro, e vantagem aos Póvos a Contribuição”. O objectivo, presente neste enunciado, como contrapartida para o esforço das populações, foi, confirmando o pedido da câmara de Braga ao Estado, proporcionar a plena abertura do mercado externo ao porto de Esposende, pondo fim à dependência relativamente ao porto do Douro e diminuindo a acção centralizadora exercida pela cidade do Porto.

O Regulamento que acompanha o Alvará define as normas administrativas e financeiras, o modelo de empreitadas e de recrutamento de mão-de-obra operária, regras para as expropriações dos terrenos, o imposto a ser cobrado e quais as terras contribuintes, assim como os livros para a escrituração da Superintendência; define, ainda, todos os trabalhos a serem realizados, constituindo este documento de regulação uma explicação detalhada do projecto, onde se hierarquizam as distintas obras a empreender e se especifica e delimita o território de intervenção.

A obra iria ser financiada com a contribuição de um real em cada *arrátel* (ca. 0,46 kg) de carne e outro real em cada quartilho (0,35 l) de vinho vendido a retalho. Contribuíam as populações das vilas e concelhos e respectivos termos (arredores), assim como dos coutos, inseridos no vale do Cávado, num total de, aproximadamente, 160.000 habitantes (censo de 1801). As comarcas mais abrangidas eram Barcelos³⁰⁴ e Braga³⁰⁵ mas também participavam

³⁰² Ver ofício de Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, chanceler e governador das Justiças da Relação e casa do Porto, para António Xavier Pinto de Morais Teixeira Homem, corregedor da comarca de Viana, 5 de Janeiro de 1795, Arquivo ADB/UM, *Fundo Conde da Barca*, Cx. 43-6, fls. 1.

³⁰³ Ver o “Alvará e Regulamento de Fazenda, e Economia, por que Sua Magestade he servida mandar proceder ao Encanamento do Rio Cávado”, 20 de Fevereiro de 1795, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1828, pp. 201-208.

³⁰⁴ Da comarca de Barcelos eram contribuintes as vilas de Barcelos e de Esposende e seus termos, os concelhos de Portela de Penela, Vila Chã e Larim e o couto de Farelães.

³⁰⁵ Da comarca de Braga eram contribuintes a cidade de Braga e seu termo, a vila de Prado e os coutos de Tibães, Manhete, Moure, Pedralva, Freiriz e Apúlia.

terras das comarcas de Guimarães³⁰⁶ e de Viana³⁰⁷. A contribuição da ponte do Prado era incorporada na “massa geral” das obras de encanamento, como parte da intervenção no vale do Cávado; do mesmo modo o subsídio estabelecido em Fão para as estacadas era transferido para a obra, como um seu prolongamento. A inclusão da reparação da ponte do Prado vem confirmar a interligação procurada entre vias fluviais e terrestres. Do mesmo modo, a construção de cais junto aos centros urbanos portuários é igualmente uma confirmação da vontade política de qualificar o espaço de vida urbano, nomeadamente os locais de trabalho ribeirinho.

A estrutura administrativa da superintendência ficava localizada na vila de Barcelos, onde era corregedor João Nepomuceno Pereira da Fonseca (1750-1809), um grande defensor desta obra desde os anos oitenta³⁰⁸, e que se deveu ao facto de Barcelos ser a sede de comarca mais central no território de intervenção. O pessoal administrativo compreendia um escrivão e um feitor. O escrivão tinha como principal tarefa, para além do registo em livro de todos os actos, o pagamento semanal nos locais de trabalho “para que os Operarios não padeção o incommodo, e perda de fazerem digressões, e outras diligencias, para receberem os seus jornaes”; uma medida que visava evitar a deserção dos trabalhos e manter um pessoal regular e progressivamente experimentado neste tipo de obras. O feitor tinha como função fiscalizar a execução das obras e manter a assiduidade e disciplina no trabalho. Os preços da mão-de-obra (dos *jornais*) e dos transportes seriam estabelecidos de acordo com os valores correntes da região e com a estação do ano. Para evitar a “opressão dos lavradores”, no tempo das sementeiras, seriam estabelecidas até oito juntas de bois por conta da obra, opção considerada vantajosa por poderem conduzir grandes pedras em carros e máquinas adequadas, contribuindo para a solidez dos trabalhos. A Superintendência das Estradas já tinha esta prática e José de Seabra da Silva, no ano seguinte (1796), fará o mesmo na obra de encanamento do Mondego. Era uma forma de evitar requisições forçadas de transportes, mesmo que remuneradas, em alturas de intensa actividade agrícola.

As expropriações de terrenos para o novo álveo do rio, nos locais onde houvesse alterações de traçado, assim como os açudes e azenhas que se houvessem de demolir, seriam resolvidos por processo de *louvados*³⁰⁹ e, feita a avaliação, seriam pagos em conformidade e com prontidão. Quanto aos terrenos do antigo álveo seriam vendidos “em beneficio da Obra

³⁰⁶ Da comarca de Guimarães era contribuinte o concelho da Póvoa de Lanhoso.

³⁰⁷ Da comarca de Viana eram contribuintes os concelhos de Santa Marta do Bouro, Amares, Terras de Bouro e Pico de Regalados.

³⁰⁸ Ver FONSECA, João Nepomuceno Pereira da, “Memoria para o adeantamento da agricultura e commercio especialmente da província do Minho”, Barcelos, 26 de Setembro de 1787, in CAPELA, José Viriato, “Vida e Obra de João Nepomuceno Pereira da Fonseca. (...)”, *Barcelos-Revista*, 2.ª série, Barcelos, 1995, 6, pp. 19-30.

³⁰⁹ *Louvados* eram pessoas que, pela sua experiência, sabiam avaliar e atribuir o valor dos bens, de forma empírica, sem a assistência do juiz.

pública” ao valor mais alto, adquirindo o novo proprietário o domínio directo do terreno. Nas empreitadas, dever-se-ia ajustar a economia da obra, sua solidez, simplicidade e adiantamento “com a prosperidade dos Operarios”; portanto, dever-se-iam evitar monopólios nas empreitadas para que os lucros que delas pudessem resultar fossem distribuídos “pelos Officiaes, e Operarios, que vivem do seu Trabalho”.

A preocupação com as condições de trabalho e de vida das centenas de operários que trabalhavam nestas obras foi uma constante da actuação de José de Seabra da Silva. Este tipo de instruções que valorizava o trabalho assalariado, operário e agrícola, estava ancorado na lei que suspendeu a décima de maneiço, imposto sobre o trabalho (10%), cuja isenção, neste mesmo ano, José de Seabra da Silva renovou por mais seis anos³¹⁰.

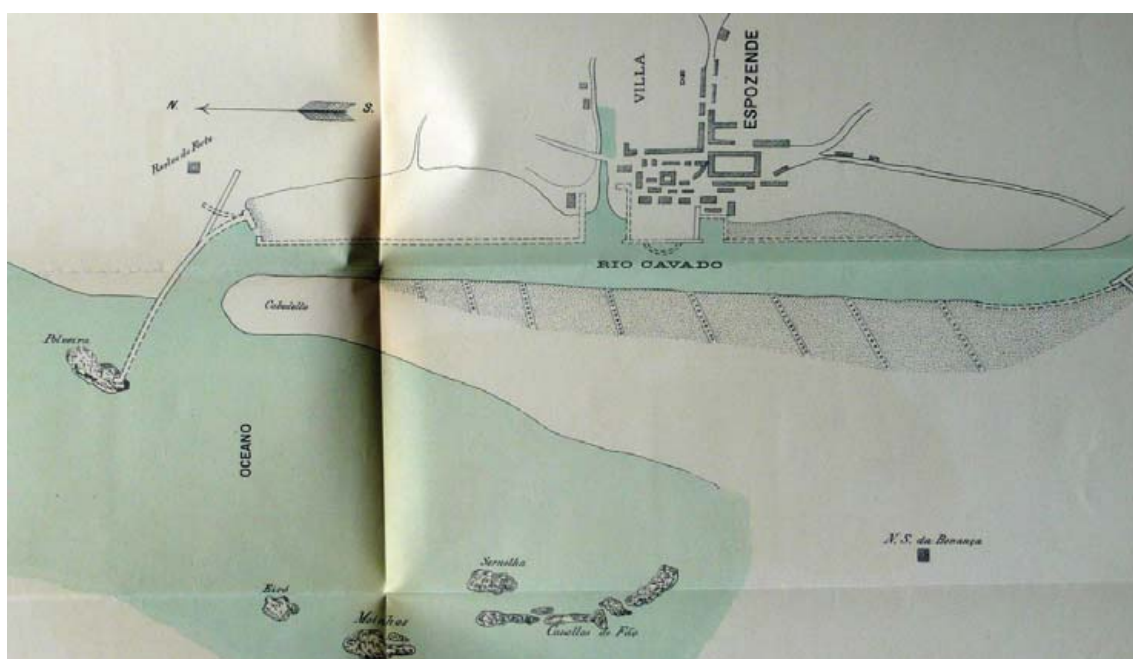


Fig. 73, LOUREIRO, Adolfo, “Projecto de José Gomes Villas Boas”, in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Atlas, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 1, Estampa IV (pormenor).

As obras tiveram início, como previsto, pela parte marítima, de acordo com os princípios da hidrodinâmica que estabeleciam que as obras de desassoreamento fluvial se deviam executar de jusante para montante. Custódio José Gomes de Vilas Boas avançou com o encanamento entre a foz do Cávado e Rio Tinto, rectificando e regularizando o traçado, reforçando as margens com estacaria e plantações ou com diques em pedra e drenando os campos de Gemeses e de Rio Tinto. Construiu o cais portuário de Esposende, uma imensa plataforma defronte da vila que mudou a forma deste lugar na sua relação com o rio (Fig. 73). Avançou ainda com a construção do molhe da barra, a que associou algumas obras de fortificação. Como o forte de Esposende já tinha sido considerado uma estrutura militar sem

³¹⁰ Ver Alvará de 4 de Abril de 1795, prorrogando por mais seis anos a isenção “da Décima de Maneiço dos que trabalham por jornal”, in SILVA, António Delgado da, *Idem*, 1828, pp. 211-212.

interesse defensivo, foi dada autorização para que a pedra do forte revertesse para a obra do molhe da barra, iniciando-se a demolição pelos baluartes e cortinas do lado Norte³¹¹.

A aprovação da obra de encanamento do rio Cávado não foi consensual. A oposição manifestou-se primeiro, silenciosamente, por mão de Inácio José Peixoto (1732-1808), advogado, magistrado e procurador-geral da Mitra de Braga, que registou no seu diário críticas severas a esta obra e ao processo de aprovação camarário³¹². A oposição manifestar-se-ia abertamente, mais tarde (1802), por acção de D. Luís António Carlos Furtado de Mendonça (?-1832), deão da Sé de Braga, através de um abaixo-assinado contra a obra, de que era o primeiro subscritor. Estas duas figuras de relevo em Braga, ligadas à igreja e de cultura marcadamente conservadora, embora de formas diferentes, opuseram-se igualmente às reformas introduzidas por José de Seabra da Silva com a lei da reforma das Donatarias (1790), uma posição bem distinta da tomada por D. Frei Caetano Brandão (1740-1805), o novo arcebispo de Braga (1790-1805). Por contraponto à oposição, ainda silenciosa, à obra de encanamento do Cávado, a *Gazeta de Lisboa* foi dando notícias dos trabalhos, como exemplo da promoção da navegabilidade dos rios, dando a conhecer esta obra e conferindo-lhe uma importância nacional³¹³.

A obra do Cávado é significativa a vários títulos. É um exemplo da vontade de melhorar e desenvolver os centros portuários regionais e de, associadamente, promover a navegação fluvial. É um exemplo da tentativa de articular vias marítimas, fluviais e terrestres, neste caso através de um eixo fluvial de sentido E-W. É um exemplo da dupla natureza civil e militar do programa de obras públicas, onde é patente a modernização dos métodos de defesa mas também a da prevalência da obra civil sobre a obra militar. É um exemplo, particularmente significativo, da intenção de promover o desenvolvimento regional, restringindo progressivamente o monopólio exercido pela cidade do Porto; Custódio José Gomes de Vilas Boas deixou bem expressa esta intenção governativa em textos seus escritos na

³¹¹ Ver, de Luís Pinto de Sousa para Gonçalo Pereira Caldas, governador das Armas da província do Minho, *Aviso Régio*, 8 de Março de 1794, Arquivo AHM, FG-5, Livro 10, fls. 31-31v.

³¹² Escreve Inácio José Peixoto, nas suas *Memórias Particulares*, para os anos de 1794 e 1795: “Principiou por este tempo a dispendiosissima obra de encanamento do rio Cávado e Braga, sem mais profundo exame, se colletou em mais de vinte mil crusados cada anno. A camara consentio, o povo gemia e clamava”; “Principiou neste anno a disparatada e enorme imposição nos vinhos e carnes para o pretendido encanamento do rio Cavado. Alguns se quiserao opôr mas sem effeito. A camera indiscretamente a aceitou podendo [proceder] pouco, taxou em cada pipa [960], sem prever que este genero tem outros muitos tributos. Cogitar de conveniencias que nunca hão-de vir e que serão eternamente impraticaveis. O termo de Braga não tem que exportar nem que importar, que lhe não seja mais comodo por terra. O tributo passa de 20 mil crusados annuais e o peor he que se come e dissipa pelos arbitradores progetistas de Barcellos”; “A obra do encanamento do Cavado aborrecia a toda a Provincia; os povos fugião do servisso”; in PEIXOTO, Inácio José, *Memórias particulares de Inácio José Peixoto: Braga e Portugal na Europa do século XVIII*, Braga, estudo introdutório de Luís A. Oliveira Ramos, leitura e fixação do texto de José Viriato Capela. Arquivo Distrital de Braga, Universidade do Minho, 1992, pp. 191; 215; 217.

³¹³ Ver notícias sobre o encanamento do Cávado na *Gazeta de Lisboa*, a 31 de Março de 1795, 6 de Fevereiro de 1796 e 11 de Junho de 1797.

viragem do século³¹⁴. É um exemplo da tensão social, particularmente intensa em Braga, entre forças reformistas e forças conservadoras. D. Frei Caetano Brandão deixou expresso nas suas *Memórias* que Braga era uma terra “de fogo em brasa” (1792) e que a sua diocese estava “juncada de matéria combustível” (1793)³¹⁵. Os acontecimentos em Braga, aquando da segunda invasão francesa (1809), trouxeram ao de cima este clima de tensão entre diferentes grupos sociais que eclodiu da forma mais anguinária³¹⁶.



Fig. 74, Francisco Pinheiro da Cunha, *Carta Corographica do Rio Lima e suas correntes desde a Barra até o lugar da Paçagem na qual vão notados os canaes, baixos, areas, correntes, sondas, e ancoradouros como taõ bem as Ilhas que se acham, e vai notado o projecto de beneficiar, e conservalo navigavel*, 27 de Março de 1782, Arquivo SGL, Cartoteca, 6-D-12 (pormenor; — hipótese de traçado dos diques propostos por José Auffdiener, entre a foz do rio Lima e o Porto da Barca; sublinhado nosso).

“O certo he, que este rio corre com tal brandura, que não só parece que corre esquecido de correr, mas que faz esquecer os olhos, que o vem, de que o vissem correr alguma hora,...”.

D. Francisco Manuel de Melo³¹⁷

O projecto de José Auffdiener para o porto de Viana e encanamento do rio Lima surge na sequência da transferência deste engenheiro, em finais de 1793, da Régua, onde dirigia as obras das estradas e caminhos do Alto Douro, para Viana; na altura, estavam a realizar-se obras

³¹⁴ Ver, em particular, VILAS BOAS, Custódio José Gomes de, “Resposta dada pelo capitão-engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas, director da obra do encanamento do rio Cávado aos 18 quesitos apresentados pelo Governador da Justiça do Porto [Pedro de Melo Breiner]”, 15 de Novembro de 1802, in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805*, Idem, 1994, pp. 48-78.

³¹⁵ Cf. PEIXOTO, José Carlos Gonçalves, “Aliança Báculo-Cetro em Frei Caetano Brandão”, *Idem*, pp. 100.

³¹⁶ Ver *Infra*, Ciclo 10, 1808-1809, “A acção do bispo do Porto e de Sout. O processo de destruição da rede de vias”.

³¹⁷ Excerto de carta de D. Francisco Manuel de Melo (1608-1666), escritor, político e militar português, transcrito por CASTRO, João Bautista de, *Mappa de Portugal antigo, e moderno*, Lisboa, Nesta segunda edição revisto, e augmentado pelo seu mesmo Author, Na Officina Patriarcal de Francisco Luiz Ameno, 1762, tomo 1, parte 1, pp. 128.

de fortificação em toda a costa da província do Minho e, especificamente, na sua praça de Armas, o forte de Santiago da Barra, em Viana (Fig. 76). José Auffdiener já tinha realizado projectos e obras de pontes e estradas desde que estava em Portugal (1789) mas o projecto para o Lima era a primeira grande obra hidráulica de que era encarregado. A sua experiência em trabalhos hidráulicos foi adquirida durante a sua formação em Paris, na *École des Ponts et Chaussées*. No segundo e terceiro anos do curso participou (1785-1786) nos trabalhos da baía e porto de Cherbourg, um porto militar francês situado no canal da Mancha, objecto de grande desenvolvimento no período de Luís XVI e o maior estaleiro de obras de toda a França.

O pedido do governo de elaboração do projecto retomava uma antiga vontade dos povos da região do vale do Lima, manifestada de novo após a promulgação da lei para as Obras Públicas do Reino (1791), de se realizarem obras de desassoreamento da barra e do rio³¹⁸. O governo pretendia fomentar a navegação marítima e o centro portuário de Viana, em processo de lenta decadência ao longo do século XVIII, assim como a navegação fluvial, cada vez mais condicionada pela constante acumulação de areias arrastadas pelas cheias do rio. A decadência da actividade marítima e fluvial, com reflexos directos na quebra das receitas de origem mercantil e alfandegária e da colecta de impostos da comarca e vila de Viana, devia-se a duas ordens de factores: progressiva degradação das condições de acesso à barra e do ancoradouro para as embarcações no estuário do Lima e sucessão de medidas que subalternizaram o porto de Viana e a actividade agrícola do vale do Lima.

A progressiva degradação das condições portuárias deveu-se à acumulação dos depósitos, de origem fluvial, na barra e no leito do rio que se agravou com o arroteamento de terras para a agricultura nas vertentes do Lima e seus afluentes; a elevação do leito do rio tinha provocado o seu alargamento e a inundação dos campos agrícolas mais baixos, afectando em períodos de cheia as zonas ribeirinhas dos aglomerados urbanos; a entrada da barra dividia-se em três canais, separados por bancos de areia e por rochas; o leito do rio, na aproximação a Viana, dividia-se também em três canais, separados pelas ilhas Cavalari e de Darque; e o vale largo em que se inscreve o rio Lima e a sua pendente quase insensível desde Ponte de Lima até à foz (0,0002 m) conferiam pouca força e velocidade às correntes de enchente e de vazante,

³¹⁸ A 16 de Abril de 1791, em acto da câmara de Viana, foi aprovada a iniciativa de se proceder à construção de obras portuárias e de encanamento do rio, após requerimento dirigido à rainha e pedido da secretaria de Estado do Reino para a câmara informar sobre a possibilidade de aplicação da pedra da muralha da vila na obra dos cais portuários; a 5 de Novembro do mesmo ano, em novo acto da câmara, foi confirmado o pedido ao governo de aplicação de um real para o melhoramento da barra e encanamento do rio; a 29 de Dezembro, em novo acto camarário, foi consignado um prémio de 144\$000 réis a quem obtivesse a licença para se levantar o subsídio do *real de água* na forma do requerimento apresentado à rainha; ver carta de António Xavier de Morais Teixeira Homem para José de Seabra da Silva, 8 de Agosto de 1795, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-14.

somente significativas quando as cheias coincidiam com as marés vivas na vazante sendo as únicas capazes de alargar a barra e de arrastar as areias para o mar³¹⁹.

Quanto às medidas que subalternizaram o porto de Viana e a produção agrícola do vale do Lima, o primeiro golpe foi dado pelo tratado de Methuen (1703), que veio a valorizar os vinhos da região do Douro em detrimento dos vinhos da Ribeira Lima, já famosos e até então em crescente procura pelo mercado britânico; a meio do século XVIII, o corpo comercial vianense viu ser-lhe retirado o direito ao comércio do vinho e aguardentes que passou a ser tutelado pela Companhia das Vinhas do Alto Douro, após a sua criação em 1756; duas décadas depois, em 1774, foi retirado ao porto de Viana o selo de Alfândega obrigando a que grande parte das mercadorias de importação e algumas de exportação passassem pelos portos do Douro ou de Lisboa para serem desalfandegadas; a lei das Alfândegas, também uniformizou os direitos alfandegários, acabando com as diferenças pautais e privilégios locais, retirando a competitividade e vantagens comparativas aos portos secundários; os portos da costa Norte, desde o porto da Figueira da Foz, foram obrigados a usar o regimento da Alfândega do Porto e Viana perdeu taxas mais suaves e mesmo isenções que auferia; estas medidas, altamente restritivas, por um lado, e homogeneizadoras, por outro, afectaram gravemente o movimento comercial do porto de Viana que tinha na importação de panos ingleses e de ferro da Biscaia dois dos seus maiores rendimentos³²⁰.

Com a criação da Companhia do Alto Douro, Viana perdeu parte da sua capacidade produtiva e exportadora e, com a lei das Alfândegas, perdeu grande parte do mercado de importação, desviado para o porto do Douro. As medidas de liberalização económica tomadas pelo primeiro governo de D. Maria I não tiveram grandes repercussões no porto de Viana, ao contrário de outros portos, como o da Figueira da Foz que começou a crescer continuamente. O monopólio que continuou a deter a Companhia do Alto Douro sobre a produção de aguardente nas três províncias do Norte, monopólio que exerceu com mais incidência na província do Minho e que constituía um verdadeiro embargo ao aumento da sua produção vinícola, dificultou o crescimento económico da região. Criava-se assim um ciclo vicioso em que as medidas restritivas das políticas públicas e o agravamento das condições de navegabilidade impediam o crescimento da actividade económica da região do vale do Lima³²¹.

³¹⁹ Ver LOUREIRO, Adolfo, “Porto de Vianna do Castello”, in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 1, pp. 81-138.

³²⁰ Sobre o sistema alfandegário de Viana do Castelo, ver CAPELA, José Viriato, “Alfândegas marítimas minhotas”, in *As freguesias do Distrito de Viana do Castelo nas Memórias Paroquiais de 1758. Alto Minho: Memórias, História e Património*, Braga, Casa Museu de Monção/Universidade do Minho, 2005. Ver, ainda, SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes, *Alto Minho, população e economia nos finais de setecentos*, Lisboa, Presença, 1997.

³²¹ Sobre Viana nesta época, ver BEZERRA, Manuel Gomes de Lima, *Os estrangeiros no Lima*, Coimbra, Na Real Officina da Universidade, 1785-1791, 2 vols.; BOM JESUS, Frei Manoel do, “Memoria sôbre a villa de Vianna do Minho”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Imprensa Régia, Junho de 1813, vol. 4, n.º 18, pp. 141-163. Ver, ainda,

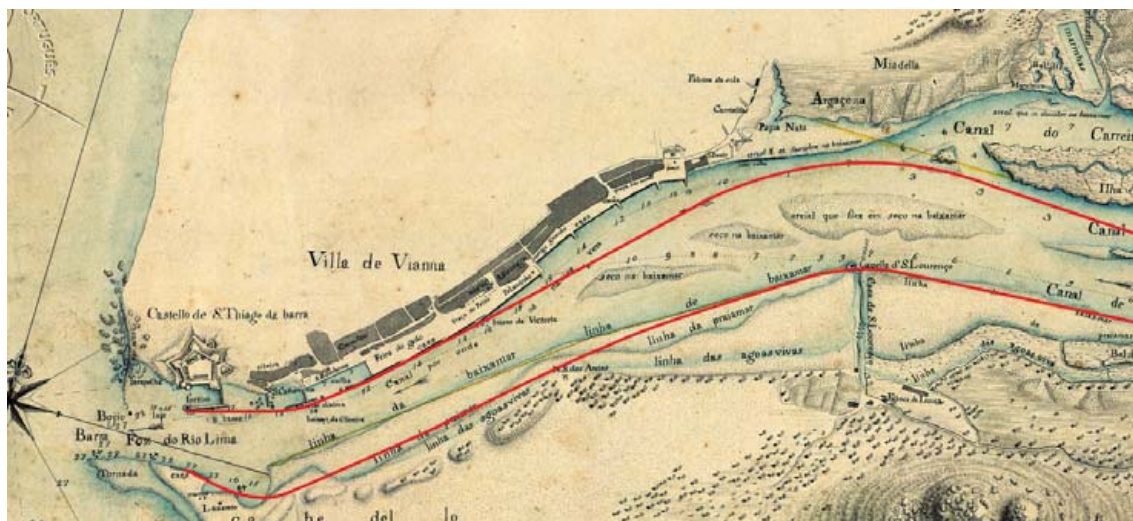


Fig. 75. Francisco Pinheiro da Cunha, *Carta Corographica das correntes do Rio Lima desde Villa Mou ate a Foz do Lima pella ordem do Ill.mo, & Ex.mo Snr. General Joze Joaquim de Miranda Henriques, que governou as armas da província do Minho em virtude da ordem de Sua Magestade expedida ao doutor Juiz de fora da Villa de Viana em a qual vão notadas todas as sondas da barra, & dos diferentes canaes, as linhas de baixamar, prayamar, agoas vivas, os areiaes & ilhas tanto as que se cobrem com as agoas vivas, & os areiaes que se descobrem de verão e embaração a navegação. As linhas de cor amarela notão o projecto de melhorar o rio Lima, por Ordem de Sua Magestade, de Abril de 1782. Os números são as sondas, as setas notão as correntes do rio, as ancoras, os sítios onde os navios dão fundo, Abril de 1782, Arquivo IGP, CA-291 (pormenor; — hipótese de traçado dos diques propostos por José Auffdiener; sublinhado nosso).*

José Auffdiener tinha como programa e território de intervenção o desassoreamento da barra e do leito do rio, desde Viana até Ponte de Lima, local de passagem da importante estrada de Braga para a praça militar de Valença, via com bifurcações para as praças militares de Vila Nova de Cerveira e de Monção (Fig. 70). O projecto foi realizado na primeira metade do ano de 1794 e enviado para Lisboa a 28 de Agosto³²², junto com uma remessa de desenhos e memórias relativos às obras de fortificação da barra e da costa Norte (Fig. 76; Fig. 56)³²³. José Auffdiener fez o levantamento hidrográfico e topográfico da área de intervenção e dividiu o

BALSEMÃO, Visconde de, “Memória sobre o estado da agricultura da província do Minho, principalmente tocante à parte florestal, e ideias gerais sobre o estado das suas manufacturas, comércio e pescas”, ca. 1814-1815, introdução, transcrição e notas por José Maria Amado Mendes, *Revista Portuguesa de História*, 1980, tomo 18, pp. 71-105.

³²² Ver, de Luís Pinto de Sousa para Gonçalo Pereira Caldas, governador das Armas do Minho, *Aviso Régio*, 20 de Setembro de 1794, Arquivo AHM, FG-5, Livro 10, fls. 65-65v.

³²³ Não se encontrou qualquer desenho relativo a este projecto nem tão pouco a memória e orçamento apresentados na altura. Encontrou-se uma memória do autor, relativo ao projecto, apresentada cinco anos mais tarde na Sociedade Marítima, Militar e Geográfica. Nesta memória lida na Sociedade, José Auffdiener introduziu significativas alterações ao projecto inicial, nomeadamente quanto aos métodos construtivos para reforço das margens do rio. Adolfo Loureiro estudou este projecto com base na memória original, constituindo a sua análise uma fonte de informação importante; ver AUFFDIENER, José, “Memória sobre o projecto do encanamento do Rio Lima; acompanhada dos papéis concernentes, e da Planta”, [Apresentada na Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica a 27 de Junho de 1799], *Cadernos Vianenses*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, Novembro de 1983, vol. 7, pp. 62-66; LOUREIRO, Adolfo, “Projecto de José Auffdiener”, in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 1, pp. 115-116.

projecto em duas partes, distintas no plano territorial e no tipo de obra, tal como fez, nesta mesma altura, Custódio Vilas Boas no projecto para o Cávado: as obras portuárias e marítimas e as obras de regularização do rio. Esta diferenciação devia-se a José Auffdiener considerar que o comércio marítimo e o trânsito dos produtos do vale do Lima eram objectos distintos e que não se deviam confundir; mas esta diferenciação era também consequência da natureza distinta dos trabalhos na zona de marés e na zona propriamente fluvial.

A primeira parte do projecto, a obra portuária e marítima, estendia-se por uma légua (6,2 km) e era constituída por duas intervenções, aproximando-se de algum modo do projecto de Francisco Pinheiro da Cunha, datado de 1782 (Fig. 74). A primeira intervenção abrangia a baía na frente urbana de Viana e situava-se entre o cais de São Lourenço (local da actual ponte Eiffel) e a foz do rio Lima. A segunda intervenção situava-se entre o cais de São Lourenço e o Barco do Porto, local aonde chegavam as marés e onde existia uma barca de passagem do rio. Na primeira intervenção, seria construído, na margem esquerda, um cais ou paredão desde a capela de São Lourenço até ao mar, rematado por um corpo circular onde seria instalada uma bateria para cruzar a sua artilharia com a do forte; o paredão seria construído pela linha da baixa-mar, devendo ser cortada a ponta do cabedelo para alargar a entrada da barra, aproveitando-se as areias para o aterro do cais. Na margem direita, seria construído outro cais contínuo, desde a vila até ao Fortim, deixando uma doca para abrigo das embarcações, de forma a poderem fundear do lado da vila e não do lado do cabedelo; a construção deste cais contínuo tinha como objectivo a regularização das correntes das águas mas, ao mesmo tempo, tinha o propósito de funcionar como elemento ordenador da irregular frente urbana. José Auffdiener, no entanto, considerava necessário, antes de se iniciarem estas obras, concertar os cais existentes e suas rampas de acesso e cortar algumas das rochas, desde o Fortim até à vila, que constituíam obstáculos à navegação (Fig. 75). Na segunda intervenção, José Auffdiener propunha a continuação dos cais marginais. Na margem direita, partindo do convento de São Bento para montante, o cais estreitava o leito do rio contornando pelo lado Sul a Ínsua Cavalari, continuando até ao Barco do Porto. Na margem esquerda, o cais partia de São Lourenço, absorvendo os areais que se descobriam na baixa-mar, até ao Barco do Porto. Auffdiener propunha, assim, um estreitamento do rio, fechando os diversos canais em que se dividia a corrente deixando apenas o canal de Darque, do lado do Sul, o chamado *rio Velho*, aquele que sempre foi usado pela navegação. Estes longos cais em pedra entre ambas as margens, desde a barra até ao local aonde chegavam as marés, tinham como intenção reunir todas as águas e regularizar os seus movimentos ascendentes e descendentes, aumentando o volume e a velocidade das correntes, de forma a transportar, para fora da barra, os sedimentos depositados no leito do rio. O encanamento da primeira légua permitia recuperar muitos terrenos “preciosos” para a agricultura, incapazes de produção por estarem sujeitos às marés,

com a excepção das marinhas de sal. Esta riqueza perdida em área agrícola era, para José Auffdiener, um objecto que merecia a ponderação do governo.

A segunda parte do projecto dizia respeito ao encanamento do rio Lima e ao melhoramento da navegação fluvial até Ponte de Lima, numa extensão de, aproximadamente, 16 km. José Auffdiener, sobre esta parte do projecto, refere apenas que do Barco do Porto para montante as margens do Lima seriam regularizadas, de forma a reunir as águas dispersas pelas inúmeras ilhas no meio do rio, e seriam consolidadas com a plantação de canaviais, salgueiros e arbustos aquáticos.

Luís Pinto de Sousa, tal como nos projectos para o Cávado e para a barra da Figueira da Foz, era o ministro que, no governo, estava a dar o apoio à elaboração do projecto para Viana. Após a recepção do projecto pediu ao marechal Gonçalo Pereira Caldas (ca.1740-18?) para que fosse elaborado o orçamento da obra, separando o custo da primeira légua das restantes, até Ponte de Lima³²⁴; eram trabalhos de natureza distinta pois as obras na zona de estuário seriam realizadas com diques em pedra, enquanto os restantes trabalhos seriam muito menos complexos e menos dispendiosos.

Pouco tempo antes deste pedido de Luís Pinto de Sousa, a 5 de Julho de 1794, a câmara de Viana elaborou uma resposta ao inquérito enviado por Francisco António de Faria; inquérito promovido, em princípio, pela secretaria de Estado do Reino, com vista a ouvir as câmaras, ministros territoriais e párocos³²⁵. O Estado central pretendia obter informação para se proceder à nova divisão administrativa do território e, também, para se realizarem melhoramentos e outras reformas nas várias comarcas. Entre as múltiplas questões, pretendia-se saber se havia dificuldades na circulação entre as terras e a cabeça de comarca e se, em alguns períodos do ano, havia dificuldades na passagem de rios ou de serras; em que estado estavam as estradas públicas, quais as necessidades de reparação e qual modo de promover um trânsito seguro para facilidade de exportar e importar produtos. Também se pretendia saber quais os rios navegáveis e se havia obstáculos por parte de particulares à navegação; e qual seria a possibilidade de criar canais de rega para a agricultura, fábricas e engenhos³²⁶.

³²⁴ Ver, de Luís Pinto de Sousa para Gonçalo Pereira Caldas, *Aviso Régio*, 20 de Setembro de 1794, Idem.

³²⁵ Ver, para o “Desembargador Inspector da Regulação das Comarcas e outras Deligencias na Provincia do Minho, Francisco Antonio de Faria”, *Artigos para execução das Leys de 19 de Julho de 1790, e Alvará de 7 de Janeiro de 1792*, 28 de Agosto de 1793, in João Pedro Ribeiro, *Varias Corte de Portugal e Resoluçens Regias copiadas de Cartorios Publicos e Memorias respectivas á Legislação Portuguesa*, Tomo 12, Arquivo BGUC, Ms. 705, fls. 326-339.

³²⁶ Este questionário solicitava a informação sobre: Jurisdições (justiças, localização das terras no território da comarca e possibilidade de se procederem a mudanças nos limites administrativos); Povoação (censo da população, mosteiros e hospitais); Direitos da Coroa e Fazenda (rendimentos dos concelhos e das alfândegas, bens reguengos, baldios comunitários e pastos, prazos, morgados e capelas, bem como das terças nas comarcas); Padroados (rendimentos dos dízimos das paróquias); Agricultura e Indústria (estado da agricultura e seu rendimento anual, produção de vinho e níveis de exportação, florestas, matas particulares e comuns, possibilidade de aumentar a plantação e produção agrícola e florestal, importação e exportação de produtos, trabalhos officinais,

A resposta ao inquérito foi elaborada pelo juiz de Fora, João António Pereira Pinto de Araújo (irmão de António de Araújo de Azevedo) e pelos vereadores da câmara de Viana e, através dela, percebe-se o renovado empenho na obra de encanamento do rio Lima, embora associado à necessidade do melhoramento das estradas. A câmara referiu que as estradas que se dirigiam para Barcelos e Braga, em direcção ao Porto estavam em muito mau estado, principalmente no Inverno, tornando o transporte de mercadorias fatigante e dispendioso³²⁷. Propunha para todo o Reino, tal como na Holanda, Suíça e Inglaterra, a introdução do direito de passagem (portagens), contribuindo os utilizadores para a reparação das estradas; era, no entanto, uma medida que já estava prevista na lei para as Obras Públicas do Reino, de 1791. Propunham, ainda, a aplicação das condenações e coimas em benefício destas obras ou então a cobrança de um direito de entrada e saída sobre todas as embarcações que frequentavam os portos da Nação para o mesmo fim.

Quanto à navegação fluvial, a câmara pouco esclareceu, dizendo somente que o Lima era navegável desde Viana até à freguesia da Jolda (Carregadouro, porto fluvial entre Ponte de Lima e Ponte da Barca) e que o rio, devido ao seu mau encanamento e à elevação do seu leito pelas areias acumuladas, só trazia prejuízo à agricultura. Foi na conclusão ao inquérito que a câmara colocou o problema da barra e do assoreamento do rio e suas consequências para a economia local. O comércio e a agricultura, os dois “principaes nervos” da região, estavam em decadência e sem eles não era possível estabelecer sociedades patrióticas e “desenhar operaçoens” que beneficiassem as populações. Os motivos da decadência deviam-se, por um lado, ao assoreamento da barra que tinha transformado um dos melhores portos do Reino num dos mais impraticáveis e, por outro, à perda do selo de alfândega, retirado havia duas décadas e que urgia restituir, pois revitalizaria a significativa importação de fazendas que eram conduzidas com vantagem para Guimarães, Braga e Barcelos e para as terras que contornavam o rio Minho. A câmara considerava necessário encanar o rio Lima, “como mil vezes se tem representado ao Principe”, o que permitiria desassorear a barra e evitaria o risco das cheias de

terras por cultivar, gados e estrumes, estado da pesca fluvial, número de embarcações e seu comércio, indústria têxtil e seu consumo interno e externo, estado das estradas, emigração e migração das populações); Comércio e História Natural (feiras, produtos de consumo naturais e estrangeiros, fábricas e engenhos, número de operários, rios navegáveis, madeira de construção, minas de carvão de pedra ou de ferro, minas de barro, para louça fina ou minas de marga para adubo das terras, minas de gesso e pedra, plantas medicinais ou de tinturaria, edifícios antigos e monumentos); Pesos e Medidas (se os padrões estavam de acordo com os da cabeça de comarca e com as da Corte e se eram necessárias reformas); Saúde Pública (número de médicos e cirurgiões, doenças mais comuns e em que estações do ano, se havia lugares pantanosos e formas de resolução); e Ciências e Artes (mestres de primeiras letras, número de estudantes na Universidade de Coimbra e em que cursos).

³²⁷ Ver “Cópia da resposta da Camera de Vianna para o Dezembargador Francisco António de Faria”, assinada por João António Pereira Pinto de Araújo, juiz de fora, e por Pedro Marcelino Brandão de Castro, João Vieira Guedes e Manuel José Pereira Lima, 5 de Julho de 1794, in CAPELA, José V., “Viana na segunda metade do século XVIII: em torno de um processo de decadência e subalternização comercial”, *Terra de Val de Vez*, Boletim Cultural, Arcos de Valdevez, G.E.P.A., 1983, 6, pp. 129-142. João António Pereira Pinto de Araújo foi substituído no cargo de juiz de fora de Viana por Francisco Osório da Fonseca, em Agosto deste mesmo ano.

Inverno nas povoações vizinhas ao rio, assim como se conquistariam muitos terrenos sem cultura devido aos permanentes alagamentos do leito rio que se estendia pelas margens usurpando terras que poderiam ser muito lucrativas.

Quase um ano depois, a 18 de Maio de 1795 – já a obra do Cávado estava aprovada e legislada – José de Seabra da Silva escreveu ao corregedor de Viana, António Xavier Pinto de Morais Teixeira Homem (1752-1830), remetendo os documentos que entretanto se tinham produzido para a obra do Lima: o desenho e a memória do projecto de José Auffdiener, o orçamento da obra, a memória que o corregedor elaborou sobre o encanamento do rio e a conta sobre o mesmo assunto de Gonçalo Pereira Caldas, governador da praça do Minho³²⁸. O ministro do Reino mandava ao corregedor ouvir as câmaras, nobreza e povo das terras do vale do Lima sobre a contribuição para a obra, missiva já lembrada pelo próprio corregedor e pelo governador militar³²⁹. Teixeira Homem e José Auffdiener ficavam encarregados de fazer o orçamento da pedra das muralhas de Viana, Ponte de Lima e torre de Cardielos para que esta fosse aplicada na obra dos cais, uma decisão já acordada entre o governo e as câmaras em 1793, diminuindo, significativamente, a despesa em benefício dos povos. Mandava ainda proceder ao cálculo do valor das ilhas do rio que eram aptas para a agricultura e inquiria se seria mais útil dar os terrenos aproveitados na consequência do encanamento aos proprietários confinantes fazendo, à sua custa, as obras correspondentes à sua testada; ou se, pelo contrário, seria mais rentável fazer-se o encanamento inteiramente pela inspecção do Estado e, depois, vender os terrenos a quem maior valor oferecesse, e se este benefício a favor da obra diminuía significativamente a sua despesa.

António Xavier de Morais Teixeira Homem, depois de proceder às várias diligências pedidas, respondeu a José de Seabra da Silva a 8 de Agosto³³⁰. Quanto ao orçamento da pedra das muralhas de Viana, Ponte de Lima e torre de Cardielos foi feita uma avaliação por baixo, no valor de 12.891\$750 réis, mas que alguns peritos consideravam que se poderia avaliar pelo dobro. Esta verba permitiu reduzir o orçamento da obra dos cais entre Viana e a Barca do Porto para cerca de 74 contos de réis. Tal como José Auffdiener, o corregedor de Viana dava um importante significado aos imensos terrenos que se poderiam conquistar ao rio depois de

³²⁸ Não se encontrou nenhum dos documentos referidos; ver de José de Seabra da Silva para António Xavier de Morais Teixeira Homem, *Aviso Régio*, 18 de Maio de 1795, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 47-48.

³²⁹ As terras a consultar eram as vilas de Viana, Ponte de Lima, Arcos de Valdevez e Ponte da Barca e os concelhos de Geraz de Lima, Santo Estêvão da Facha, Correlhá, Souto de Rebordões, Feitosa, Bertianos, Lanheses, Coura e Albergaria de Penela.

³³⁰ Ver cartas de António Xavier de Morais Teixeira Homem para José de Seabra da Silva e para Luís Pinto de Sousa, *Exposição sobre o sucedido com o encanamento do Lima*, 8 de Agosto de 1795, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-14. A carta para José de Seabra da Silva era acompanhada dos documentos legais de todo o processo, onde constavam os acórdãos da câmara de Viana, todas as certidões aprovadas pelas terras consultadas, a memória elaborada por Custódio José Gomes de Vilas Boas sobre o projecto de José Auffdiener, num total de mais de vinte documentos. Não se encontrou esta documentação.

realizada a obra de encanamento da primeira légua. As áreas estimadas, de acordo com o projecto de José Auffdiener, eram de 193.750 braças² (ca. 94 hectares) de terrenos aptos à agricultura e de 351.000 braças² (ca. 170 hectares) de terrenos arenosos; se os terrenos arenosos não eram possíveis de avaliar pois necessitavam de trabalhos de mistura de outras terras, “como ensinam os bons agronomos”, os outros terrenos foram avaliados em \$693 réis a braça², num total de 134.268\$750, valor considerado ínfimo comparado com a qualidade e com as “exuberantes” produções das terras do vale do Lima.

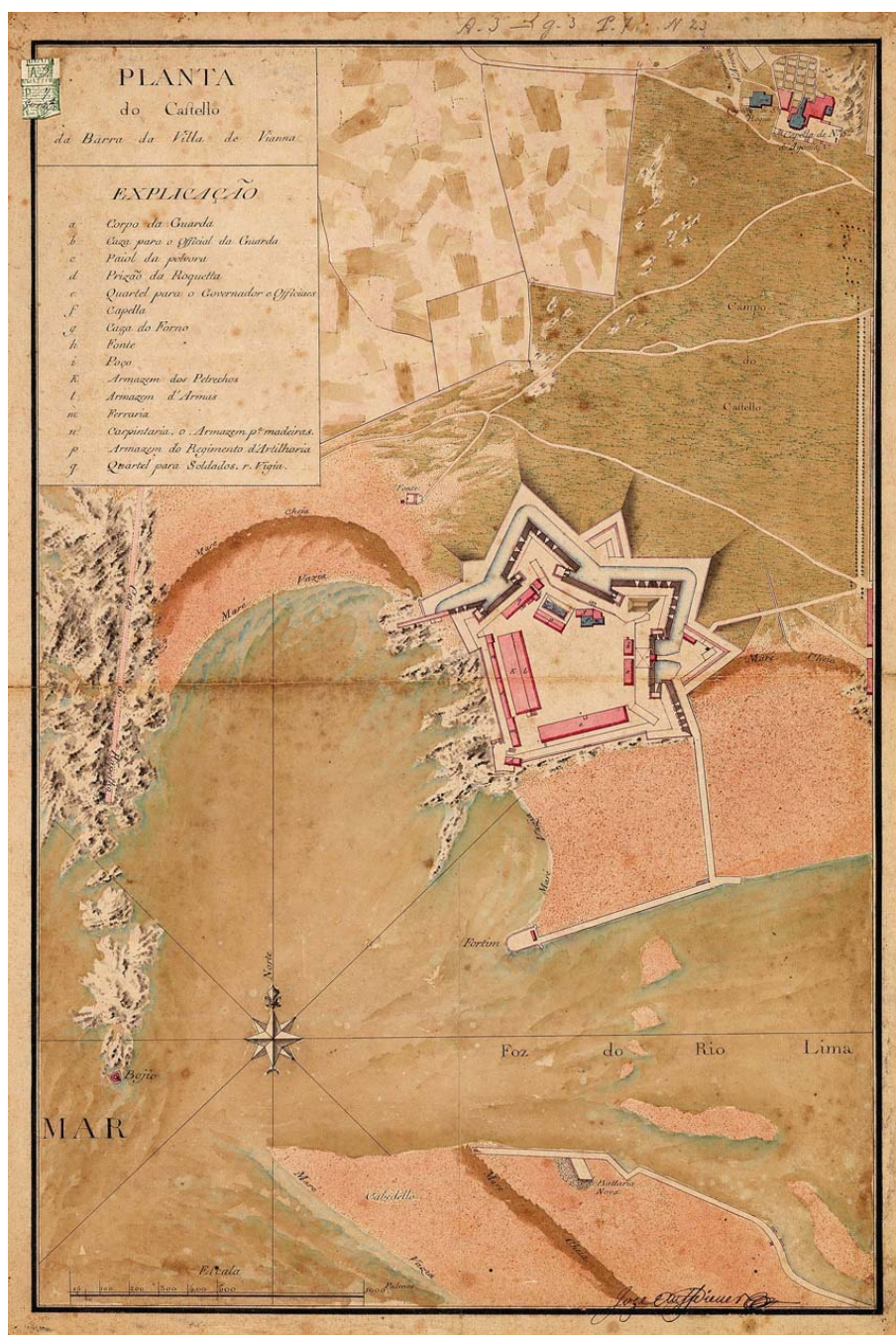


Fig. 76. José Auffdiener, *Planta do Castello da Barra da Villa de Vianna*, s.d. [1794], Arquivo GEAEM/DIE, 4953-4-47-63.

Elogiando o projecto de José Auffdiener pelo sentido de economia que resultava da redução da área de intervenção (de três para uma légua) e pelos imensos terrenos conquistados ao rio, Teixeira Homem considerava mais proveitoso ao bem público realizar as obras da primeira légua, as mais complexas, debaixo da inspecção do engenheiro, de forma a evitar delongas com particulares e adulteração dos limites prescritos no projecto. Só depois de realizada a obra, seria lógico vender os terrenos. Do Barco do Porto até Ponte de Lima, como os trabalhos eram de rectificação do traçado e plantação de árvores, era mais vantajoso entregar os terrenos aos confinantes para os aliciar ao trabalho de plantação nas margens do rio, desde que respeitadas as balizas colocadas pelo engenheiro.

Teixeira Homem, de acordo com o aviso do ministro do Reino, foi ouvir as câmaras da sua comarca sobre a contribuição menos onerosa para as populações “mas proporcionada às despesas d’hum obra tão útil, e necessaria”. Começou pela cabeça de comarca, a vila de Viana, a terra contribuinte mais decisiva e onde se centralizava a parte mais importante da obra. Reunida a câmara, nobreza e povo a 21 de Junho (1795) e com a presença do corregedor, houve pleno acordo na importância da realização da obra, sendo aprovada a imposição do *real de água* na vila e seu termo, não apenas no vinho e na carne mas também no sal e no gado bovino; também foram aprovadas várias taxas sobre produtos de exportação³³¹, sobre as embarcações da navegação interior, entre Viana e Ponte de Lima, e sobre as embarcações do tráfego marítimo, quer nacionais quer estrangeiras, abrindo uma excepção para um produto de importação, o bacalhau, sobre o qual recairia também uma taxa. Toda esta “contribuição não só suficiente, mas de alguma sorte exuberante”, nas palavras do corregedor, foi acordada por plenitude de votos pela nobreza, *mesteres* do povo e pelo corpo de negociantes, ficando o acto registado em Acórdão da câmara.

Os “felizes auspícios” foram logo gorados por uma movimentação de três membros da nobreza que requereram 24 horas para reflectirem sobre a contribuição; foi-lhes concedido votarem posteriormente, desde que respondessem por escrito, ficando a resposta anexa ao acórdão camarário. Sem obedecerem às condições dadas, convocaram a câmara quatro dias depois, na ausência do corregedor e do corpo de negociantes. Juntos, nobreza e povo, incitados pelos três membros da nobreza, reclamaram do disposto no primeiro Acórdão, alegando, para melhor decisão, conhecer o plano de encanamento e o orçamento da obra. Teixeira Homem deixou na câmara os elementos pedidos para consulta pública durante oito dias. Segundo Teixeira Homem, o resultado das “especulaçoens destes Politicos, e Engenheiros”, foi a obtenção de um novo Acórdão camarário, onde ficou decidido que a vila de Viana não concorreria para a obra. Os argumentos utilizados para a rejeição da obra eram contraditórios, na medida em que cada grupo social se esforçou por justificar a sua não participação, mas eram

³³¹ Aguardente e vinho, milho e centeio e materiais de construção em madeira (tabuado, barrotes, traves, vigas, pranchas e couceiras).

fundamentalmente de ordem financeira e técnica. Um dos argumentos foi o do custo da obra, considerado excessivo para as capacidades económicas da região; por comparação com a obra do Cávado, a despesa era maior e as terras contribuintes eram muito menores, ficando circunscritas a alguns concelhos e coutos da comarca de Viana. Outro argumento era o de que os principais beneficiados com a obra, os negociantes que viviam da actividade mercantil, não seriam os principais contribuintes. Era também criticado o plano de José Auffdiener por propor o alargamento da barra e, ao mesmo tempo, estreitar o leito do rio, agravando o risco de cheias em Viana. Criticavam ainda a utilidade da obra na medida em que abrangia apenas a parte já navegável do rio Lima, argumento frágil pois era sabido que no Verão a navegação ficava praticamente interrompida pela dispersão das águas e seria impossível melhorar a navegação, a montante de Ponte de Lima, sem atalhar primeiro o curso do rio até à sua foz. Foi, ainda, usado como argumento, o parecer realizado por Custódio José Gomes de Vilas Boas sobre o projecto para Viana, quando este engenheiro era claro no seu relatório no apoio à obra de encanamento do Lima³³². O plano era assim rejeitado pelo desfasamento entre o custo e a utilidade da obra³³³. Para o corregedor, tudo o que se praticou no segundo Acórdão, sem a sua presença, “foi hum puro e odioso suborno”, manobrado por uma pequena parte da nobreza que empolgou o povo contra a obra e que teria interesses no comércio de produtos de primeira necessidade, sobre os quais recairia uma importante parte da tributação. O corregedor de Viana manifestava a José de Seabra da Silva o seu espanto perante a decisão de Viana que, no breve espaço de quatro anos, e agora em poucos dias, mudara de parecer sem que tivessem cessado as causas do deterioramento da barra; uma mudança devida “quando menos da inconstancia de sentimentos, falta de conhecimento dos seus próprios interesses, a não ser como he, do suborno manobrado por interesses particulares”.

A reacção das outras câmaras foi diversa, quer no apoio ou rejeição da obra, quer no tipo de produtos e de taxas a serem praticados. A câmara de Ponte de Lima concordou com a contribuição do *real de água* (vinho, carne, azeite e sal); Ponte de Lima tinha uma população urbana mais empenhada neste tipo de melhoramentos, especulando Teixeira Homem se não teria influência nesta atitude a, já extinta há uma década, *Sociedade Económica de Ponte de Lima*³³⁴; no entanto, as populações do termo da vila não aceitaram contribuição alguma, tendo sido, no parecer de Teixeira Homem, manobradas por clérigos. A câmara de Ponte da Barca também anuiu à imposição do *real de água* (sobre vinho, carne, azeite e sal), com a condição de que o encanamento não fosse apenas até Ponte de Lima mas se estendesse até Ponte da Barca

³³² Não se encontrou este relatório de Custódio Vilas Boas sobre o projecto de Auffdiener para o porto de Viana, referido por António Xavier Teixeira Homem e realizado a seu pedido.

³³³ Ver a análise deste conflito in JESUS, Elisabete; SILVA, Hugo Ribeira da, “Viana e o acesso ao mar nos finais do antigo regime”, *Jornadas do Mar*, Lisboa, Escola Naval, 2004, pp. 228-235.

³³⁴ Sobre a sociedade, ver AMZALAK, Moses Bensabat, *A sociedade económica de Ponte de Lima (século XVIII). Apontamentos para a sua história*, Lisboa, 1950.

ou até à foz do rio Vez; a diminuta oposição veio de novo das populações das aldeias, agitadas pelos eclesiásticos. A câmara dos Arcos de Valdevez, que tinha iguais interesses aos de Ponte da Barca, e já tinha em 1791 aprovado o encanamento do Lima até à foz do rio Vez, não concordou em contribuir com subsídio algum, apesar de alguns vereadores e membros da nobreza concordarem com a iniciativa. As câmaras de Souto de Rebordões, Santo Estêvão da Facha e Geraz do Lima concordaram com o *real de água* mas apenas no vinho, pela falta que havia de carne. A câmara de Coura dividiu-se em dois partidos, sendo a contribuição aprovada pela maior parte da nobreza. O couto de Correlhã aprovou a contribuição do *real de água* (sobre vinho e carne) e os coutos de Bertandos e de Feitosa e o concelho de Albergaria de Penela não aceitaram participar por não tirarem partido da obra; conquanto, Bertandos, à borda do Lima, tinha imensos problemas de alagamentos e de águas pantanosas e Feitosa exportava os seus produtos pelo Lima de que distava poucas centenas de metros.

A diversidade de respostas e a falta de consenso, apesar da maioria das câmaras se manifestar favorável à obra, a distinta reacção das populações urbanas e rurais em alguns casos, e, principalmente, a decisão negativa da câmara de Viana, tiveram o efeito de bloquear o processo. Perante o resultado da consulta às populações, Teixeira Homem ainda propôs ao ministro do Reino, caso julgasse importante avançar com a obra, aplicar o primeiro Acórdão da câmara de Viana, por ser o único legal, medida camarária reforçada pelo facto de em 1791 terem aprovado esta imposição; as outras câmaras e terras também deviam contribuir, por ser maioritária a vontade de realizar a obra e por beneficiar a todas elas. Considerava, no entanto, que era necessário repor o *selo das fazendas secas*, retirado há vinte anos, como medida essencial ao desejado desenvolvimento da região.

José de Seabra da Silva, obedecendo ao princípio instituído na legislação portuguesa, da necessidade de consentimento dos povos para a aplicação da imposição do *real de água*, decidiu não avançar com a obra, um adiamento que acabará por ser de uma década. Sobre esta atitude do governo, diria José Auffdiener: “O Ministerio desgostado teve a indulgencia de não se occupar mais d’estes objectos”³³⁵. A posição do governo é reveladora da autolimitação do poder régio, pela renúncia ao uso de métodos despóticos sobre as populações, mas denuncia também a ausência de alternativas aos modelos adoptados para o financiamento das grandes obras públicas. Sem o recurso ao financiamento público ou a empréstimos, o governo ficava dependente da vontade das populações mesmo que estas tivessem capacidade económica para suportarem o encargo para a obra, como afirmava Teixeira Homem relativamente ao vale do

³³⁵ In AUFFDIENER, José, “Memória sobre o projecto do encanamento do Rio Lima; acompanhada dos papéis concernentes, e da Planta”, [Apresentada na Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica a 27 de Junho de 1799], *Cadernos Vianenses*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, Novembro de 1983, vol. 7, pp. 62-66.

Lima, região de que era profundo conhecedor³³⁶. A participação financeira das populações da região do Vouga para a obra de abertura da barra de Aveiro, era um exemplo do investimento a longo prazo no empreendimento de uma grande obra hidráulica, apenas através do recurso ao *real de água*.

A intenção de desenvolver os portos secundários e de promover a navegação fluvial ficava comprometida com o fracasso no empreendimento da obra do porto de Viana e encanamento do rio Lima. A posição do rio Lima no Alto Minho, ligando vários núcleos urbanos, com imensas potencialidades agrícolas no seu vale, conferia a esta obra uma importância significativa na rede de vias que se estava a tentar implantar, a que se associava a sua interdependência com o vale do Cávado, cuja obra havia sido aprovada há pouco. O porto de Viana tinha uma longa tradição mercantil e era, dos portos portugueses, o que mais aspirava a recuperar o selo de alfândega; para tal, as suas infra-estruturas precisavam de uma intervenção de conjunto, de forma a poder voltar a ter as condições portuárias necessárias para a navegação de longo curso com os seus navios de grande calado.

“... pois que ao primeiro golpe de vista se conhece, que sendo a Povoação a primeira riqueza d'hum Estado, que esta não pode augmentar-se sem o melhoramento da agricultura, e artes; que nascendo d'estes dous subsidios o comercio interior, e exterior de huma Nação; he por consequencia de primeira necessidade facilitar os transportes, ou por terra, ou por agoa, naqueles Países, que a natureza cortou por copiozos Ryos, como nesta Provincia, que com razão podemos chamar o Paraiso de Portugal”.

António Xavier de Morais Teixeira Homem, 1795³³⁷

³³⁶ Desde que foi nomeado para corregedor da comarca da Viana, em Janeiro de 1792, Teixeira Homem procedeu à elaboração de mapas estatísticos, de forma a ter um quadro da actividade económica da comarca; fez levantamentos da população, da produção agrícola e de gado, do movimento alfandegário do porto de Viana, dos rendimentos dos conventos e das confrarias e dos seus capitais aplicados a juros, tal como elaborou mapas das plantações de árvores que se realizaram; ver de António Xavier de Morais Teixeira Homem, *Mapas do actual estado da Comarca de Vianna*, 1792-1794, Arquivo BA, Códice 46-XIII-21. Ver a análise dos mapas estatísticos de Teixeira Homem in SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes, *Alto Minho, população e economia nos finais de setecentos*, Lisboa, Editorial Presença, 1997.

³³⁷ Ver carta de António Xavier de Morais Teixeira Homem para José de Seabra da Silva, 8 de Agosto de 1795, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-14.



Fig. 77, Luís Gomes de Carvalho, *Plano Topografico, e Hydrografico da Villa da Figueira, sua Foz, e contornos; contendo o Projecto d'abertura da Barra da mesma Villa, a cuja factura procedi por Avizo, do Ill.mo e Ex.mo Senhor Luiz Pinto de Souza, de 26 de Novembro de 1794, por Luiz Gomes de Carvalho, Primeiro Tenente do Corpo d'Engenheiros, N.B. Os Projectos pontuados não são Obras, cuja execução pareça necessaria; mas sim, outros tantos meios de que se podia lançar mão, para melhoramento do Projecto actual, sem o qual pouco farião, e sem elles este terá muito bom successo, como se mostra na Memoria junta, 26 de Maio de 1795, Arquivo BPMP, C-M&A, 18(11).*

O projecto de Luís Gomes de Carvalho para porto da Figueira da Foz, realizado quando tinha apenas 24 anos de idade, foi o primeiro de uma série de projectos e obras hidráulicas que realizará ao longo de trinta anos de dedicação integral ao serviço público. O percurso profissional deste engenheiro militar formado na Academia de Fortificação é a expressão de uma especialização crescente nas áreas da engenharia, consequência do desenvolvimento contínuo das ciências físico-matemáticas ao longo dos séculos XVIII e XIX.

A iniciativa para a elaboração deste projecto deveu-se em parte ao próprio Luís Gomes de Carvalho. Estando a trabalhar com Reinaldo Oudinot na obra da barra do Douro, desde 1793, foi chamado no ano seguinte para realizar os projectos de fortificação de Buarcos e da barra da Figueira da Foz. O acompanhamento das obras militares permitiu a Luís Gomes de Carvalho observar o movimento das correntes das águas junto à barra do Mondego e o problema de assoreamento do canal de navegação, fenómenos que, em muitos aspectos, se aproximavam dos existentes na barra do Douro. A barra encontrava-se muito assoreada,

estando “fechada” aos navios de grande calado, vindos do Brasil; mesmo as embarcações mais pequenas não tinham fundo durante alguns meses do ano, sendo obrigadas a ancorarem na enseada de Buarcos e a procederem a transbordos, demorando e encarecendo os transportes. Tomando consciência dos fenómenos que contribuía para o assoreamento da barra e verificando a ausência de infra-estruturas portuárias na vila da Figueira da Foz, Luís Gomes de Carvalho propôs ao ministro Luís Pinto de Sousa a realização de um projecto para melhoramento do porto desta vila. Luís Pinto de Sousa, estimulando os jovens membros do Real Corpo de Engenheiros e confiando nas suas capacidades técnicas, considerou muito útil a proposta de Luís Gomes de Carvalho e, em Novembro de 1794, mandou proceder à realização de um plano de intervenção, plano que devia ser acompanhado de uma proposta dos meios de financiamento apropriados para a sua execução³³⁸. Luís Gomes de Carvalho finalizou o projecto em Maio de 1795, fazendo acompanhar a proposta em desenho de uma memória justificativa (Fig. 77)³³⁹. Segundo as suas palavras, procurava, com este projecto, “concorrer (...) ao bem geral da Patria”, considerando que o porto da Figueira da Foz, localizado numa posição equidistante entre o Porto e Lisboa, podia ser um dos mais ricos e florescentes portos de mar portugueses.

A proposta de Luís Gomes de Carvalho é muito influenciada pelo pensamento de Reinaldo Oudinot para a barra do Douro e pela experiência adquirida nesta obra, extremamente difícil do ponto de vista técnico; uma influência de que se virá a distanciar de forma radical com o passar dos anos. Luís Gomes de Carvalho propôs a regularização da margem direita do Mondego, junto à sua foz, através da construção de um longo molhe, cujo efeito era o de diminuir a largura do rio e obrigar a corrente das águas a aumentar a sua velocidade na vazante e a alargar a barra para Sul. O molhe tinha início defronte da ilha da Morraceira e, com uma ligeira inflexão para SW junto à vila da Figueira da Foz, orientação mais favorável à entrada dos navios, percorria toda a frente urbana e fortificada, prolongando-se pelo mar dentro. Esta extensa mas delicada obra hidráulica, toda apoiada em fundo rochoso, cumpria duas funções fundamentais: por um lado, canalizava as águas da vazante para fora da

³³⁸ Ver de Luís Pinto de Sousa para Luís Gomes de Carvalho, *Aviso Régio*, 26 de Novembro de 1794, Arquivo AHM, FG-5, Livro 10, fls. 74-74v.

³³⁹ Não se encontrou a memória original de Luís Gomes de Carvalho mas encontrou-se uma memória sua, cujo carácter coloquial revela ter sido a memória lida na Sociedade Marítima, Militar e Geográfica em 1799. Embora o autor tenha acrescentado novas “reflexões”, utilizar-se-á este documento como informação determinante para a compreensão da proposta realizada em 1795; ver Luís Gomes de Carvalho, *Memória de Luis Gomes de Carvalho, Capitão do Real Corpo de Engenheiros, Membro da Sociedade Real, sobre o plano de abertura da barra da vila da Figueira que contem as circunstancias e estado actual da mesma barra, alguns movimentos de mar e areias, a causa e a lei destes movimentos, os seus efeitos tendentes a destrui-la, e finalmente mostra que os meios apontados no plano a este junto são da maior eficácia para opor-se às causas que a destroem e obter para o futuro uma barra e um Porto capazes de dar entrada e receber os grandes navios de comércio e de Guerra*, s.d. [18 de Julho de 1799], Arquivo ADB/UM, Conde da Barca, Cx. 39, doc. 67.

barra, de forma a actuar no processo de escavação e limpeza das areias acumuladas no espaço de acesso à barra; por outro lado, o prolongamento do molhe para o exterior afastava da costa o movimento geral da corrente oceânica, predominantemente de Norte para Sul, evitando que as areias arrastadas por esta corrente também se acumulassem na proximidade da barra. A “impetuosa vazante” gerada pelo molhe regularizador da margem direita do Mondego era reforçada pelo efeito das cheias de Inverno e pelas grandes marés. Luís Gomes de Carvalho considerava que, através desta obra hidráulica, era possível obter uma barra franca e durável, com mais de trinta palmos (6,60 m) de fundo, conquistando-se um porto de mar de águas profundas, com uma baía segura e abrigada das fortes correntes e dos ventos, capaz de receber mais de quarenta navios da marinha mercante e de guerra, principalmente no ancoradouro de Lavos³⁴⁰.

Para o financiamento da obra, Luís Gomes de Carvalho propôs várias taxas ou impostos. Sustentou a proposta no grande desenvolvimento económico que o porto e a vila da Figueira da Foz vinham adquirindo. Este desenvolvimento devia-se, em boa parte, à liberalização da economia fomentada pelo primeiro governo de D. Maria I, principalmente com a decisão de abertura do mercado de produção e comércio dos vinhos (1777-08-09)³⁴¹. O comércio activo da Figueira da Foz, segundo Luís Gomes de Carvalho, excedia na altura um milhão de cruzados (400 contos de réis = 400.000\$000). O porto da Figueira da Foz exportava anualmente 10.000 pipas de vinho, aproximadamente igual quantidade em azeite, vinagre e aguardente, perto de 7.000 *moios* de sal³⁴² e alguma madeira, produtos que, em parte, vinham do litoral, em parte, vinham do interior da Beira, pela via fluvial do Mondego. Importava ainda produtos, como trigo e bacalhau, para as províncias da Beira e Estremadura³⁴³. Os negociantes, mostrando interesse pelo projecto, ofereceram-se com uma taxa de 400 réis por pipa de vinho que exportassem enquanto durasse a obra (verba anual de 4

³⁴⁰ Ver Luís Gomes de Carvalho, *Memória de Luis Gomes de Carvalho, Capitão do Real Corpo de Engenheiros, Membro da Sociedade Real, sobre o plano de abertura da barra da vila da Figueira (...)*, s.d. [18 de Julho de 1799], Arquivo ADB/UM, Conde da Barca, Cx. 39, doc. 67.

³⁴¹ Ver síntese do Alvará de 9 de Agosto de 1777 in SOUSA, Fernando de (coord.), *O Património Cultural da Real Companhia Velha*, Vila Nova de Gaia, Câmara Municipal, 2005, pp. 425.

³⁴² A Figueira da Foz era, nesta época, o terceiro maior produtor de sal em Portugal, depois de Lisboa e Setúbal. Segundo uma tabela de Constantino Botelho de Lacerda Lobo, para os anos de 1790-1791, as marinhas da Figueira da Foz estavam a produzir anualmente 34.500 *moios* de sal e empregavam 1150 trabalhadores. Em geral, um *moio* equivalia a 60 *alqueires* ou cerca de 828 litros; todavia era uma medida de capacidade que não se encontrava codificada, tal como o *alqueire*, existindo valores diferentes de acordo com as regiões e com o tipo de produto. Ver LOBO, Constantino Botelho de Lacerda, “Memoria sobre as marinhas de Portugal”, 1812, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, tomo 4, pp. 127-152.

³⁴³ Ver alguns dados estatísticos sobre esta época in CASCÃO, Rui, “As vicissitudes do comércio marítimo de um porto secundário: o caso da Figueira da Foz (1850-1920)”, *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Instituto de História Económica e Social, 1980, tomo 18, pp. 133-196.

contos de réis). A juntar a esta quantia, Luís Gomes de Carvalho propunha aplicar-se uma taxa de 200 réis por *moio* de sal (verba anual de 1,4 contos de réis) e outra taxa de 600 réis por pipa de azeite, vinagre e aguardente (verba anual de 6 contos de réis). Propunha ainda o aumento do *real de água* nas vilas da Figueira da Foz, de Buarcos e de Montemor-o-Velho, com um ou dois reais por quartilho de vinho e *arrátel* de carne (verba anual de cerca de 6 contos de réis). Caso fosse necessário aumentar a receita, colocava como hipótese o pagamento de uma taxa por tonelada de mercadorias transportadas pelos navios, aquando da entrada no porto da Figueira da Foz, tal como se praticava no porto do Douro (1 tostão/tonelada). Por sua vez, os terrenos conquistados ao rio pela construção do novo cais, que calculava em cerca de 30.000 m², permitiam a construção de uma nova frente urbana, podendo adquirir-se, com a venda dos terrenos a particulares (ca. 1\$000/m²), uma importância de, aproximadamente, 30 contos de réis, reserva que se destinaria às despesas extraordinárias com a obra. Embora considerando que não era possível realizar orçamentos exactos nas obras de hidráulica, Luís Gomes de Carvalho estimava em 120 contos de réis o custo de construção do molhe. Se a consignação anual fosse de 12 a 15 contos, verba possível de obter de acordo com as suas propostas, a obra poder-se-ia concluir em 10 a 8 anos. No entanto, a partir do segundo ou terceiro ano, com o muro de enrocamentos para o alicerce do molhe já construído, a barra, que era o “ponto principal”, já estaria capaz de oferecer condições para os navios de grande calado.

Luís Gomes de Carvalho apresentou o projecto a José de Seabra da Silva e a Luís Pinto de Sousa. A decisão do governo, tomada em Agosto e comunicada por Luís Pinto de Sousa, foi a de aprovar o projecto mas ao mesmo tempo de adiar a sua execução para data posterior³⁴⁴. O processo terminava, assim, na fase de projecto e não chegava sequer à fase legislativa. O adiamento desta obra deve-se explicar pelas propostas de financiamento avançadas por Luís Gomes de Carvalho. Não seria assim tão simples pôr em prática algumas das taxas propostas. Luís Gomes de Carvalho, apesar de achar módico o preço do vinho e da carne nestes lugares, não tomava em consideração que a comarca de Coimbra, onde se integravam as vilas da Figueira da Foz, Buarcos e Montemor-o-Velho, pagava o *real de água* mais elevado de todo o País (três reais); ou seja, estas vilas já estavam a contribuir para a obra de encanamento do Mondego com dois reais sobre o vinho e a carne³⁴⁵. Por sua vez, a Companhia das Vinhas do Alto Douro era uma instituição poderosa e detinha o exclusivo sobre a produção de aguardente nas três províncias do Norte, monopólio que se devia à necessidade deste produto, em grandes quantidades, para a produção do vinho do Porto; parte da aguardente seguia por

³⁴⁴ O aviso da secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra é de 18 de Agosto de 1795; ver Luís Gomes de Carvalho, *Memória (...) sobre o plano de abertura da barra da vila da Figueira (...)*, s.d. [18 de Julho de 1799], Arquivo ADB/UM, Conde da Barca, Cx. 39, doc. 67.

³⁴⁵ O terceiro real era para os expostos; ver *Infra*, 4.8, “As instruções para o encanamento do rio Mondego”.

via marítima para o porto do Douro embora a Companhia usasse outras rotas para escoar este produto³⁴⁶.

Apesar da vila da Figueira da Foz estar em franco crescimento, provavelmente não era ainda um crescimento tão significativo ao ponto de gerar capital acumulado para suportar a introdução de vários impostos sobre produtos exportados e consumidos na região; mesmo assim, não estava assegurado que a contribuição de apenas três pequenas vilas fosse suficiente para uma obra pública tão dispendiosa. O adiamento da obra do porto da Figueira da Foz revela a prudência do governo com o empreendimento de novas obras, precaução mais de ordem financeira do que técnica. Revela, ainda, que foi dada prioridade ao encanamento do rio Mondego, cujos trabalhos não estavam a ser fáceis de sustentar financeiramente. Talvez fosse necessária a obra do Mondego estar mais adiantada para se colocar a hipótese de abrir uma nova frente de obra pública no mesmo território. O melhoramento do porto da Figueira da Foz só veio a ser retomado no início dos anos quarenta do século XIX, com a construção de um cais de serviço por Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque (1792-1846), altura em que provavelmente já se tinha perdido o conhecimento da existência do belo projecto de Luís Gomes de Carvalho³⁴⁷.

Retira-se desta experiência de projecto, para além da opção política de dar prioridade à continuação das obras já implementadas no terreno, a capacidade técnica dos jovens engenheiros formados na Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, nomeadamente na concepção e na concretização em desenho de projectos de infra-estruturas portuárias e viárias.

É significativo que Luís Gomes de Carvalho refira dois pontos críticos no ordenamento do território, sem no entanto abordá-los directamente: um dos pontos diz respeito ao encerramento do porto da Figueira da Foz ao mercado brasileiro, um facto que se fundamentava na lei das Alfândegas, de 1774, que restringia este mercado aos portos de Lisboa e do Douro; o outro ponto diz respeito ao controlo exercido pela Companhia da Alto Douro sobre as três províncias do Norte, através, principalmente, do monopólio sobre a aguardente. Eram dois condicionamentos ao desenvolvimento regional, que se reflectiam nos portos secundários. A criação de condições de acesso aos navios de grande tonelagem era uma etapa para combater os exclusivos ou monopólios e conquistar um porto marítimo e uma alfândega com todas as competências para o comércio de importação e exportação.

³⁴⁶ Sobre estas rotas utilizadas pela Companhia do Alto Douro, ver Joaquim Baptista, *Reflexões sobre a navegação do Rio Vouga*, Vouzela, 27 de Abril de 1821, Arquivo ACL, Série Azul, Ms. 2010, fls. 6-7.

³⁴⁷ Infelizmente Adolfo Loureiro não teve conhecimento deste projecto, apesar de ter estado no arquivo da Biblioteca Pública Municipal do Porto, onde se encontra o desenho de Luís Gomes de Carvalho para o porto da Figueira da Foz; seguramente que o desenho veio da colecção Balsemão, espólio depositado nesta instituição após a revolução liberal. Ver LOUREIRO, Adolfo, "Porto da Figueira da Foz", separata de *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905.



Fig. 78, Guilherme Stephens, *Carta da Enseada entre os Cabos de Peniche e Mondego mostrando o Porto de S. Martinho e a situação em que lhe ficão a Berlenga e os Farilhoens*, 1794, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11.

O projecto para o porto de São Martinho foi um caso excepcional de uma iniciativa promovida por uma instituição do Estado, a Junta do Comércio. O ponto de partida foi uma *Representação* apresentada pelos povos de Alcobaça, Leiria, Caldas e Óbidos pedindo uma intervenção do Estado no porto de São Martinho, com o objectivo de desassorear a concha e melhorar o ancoradouro das embarcações³⁴⁸. Jácome Ratton (1736-1820), deputado da Junta do Comércio desde 1788, teve um papel activo no apoio a esta representação considerando que o melhoramento do porto poderia “facilitar o commercio de importação, e exportação, e por consequencia promover a agricultura das terras, e augmento da população”³⁴⁹. Por proposta sua, foi escolhido para a elaboração do projecto Guilherme Stephens, proprietário da fábrica de vidros da Marinha Grande, “homem de engenho e são juizo”³⁵⁰. A escolha era, assim, excepcional pois não se tratava de um técnico com conhecimentos específicos de hidráulica. A Junta obteve, a 2 de Abril de 1794, autorização do marquês de Ponte de Lima, presidente do Erário e, por inerência, presidente da Junta do Comércio, para a realização do projecto decorrendo por esta instituição todo o expediente relativo ao processo³⁵¹. Esta instituição não tinha poderes de decisão em matéria de obras públicas mas elaborava informações para o governo e por vezes era nomeada para tratar dos processos, como foi neste caso, ou mesmo

³⁴⁸ Ver, de José de Azevedo Lima, como procurador, [Representação dirigida à rainha D. Maria I], s.d., [ca. 1794], Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11.

³⁴⁹ Ver RATTON, Jacome, “Projecto sobre a restauração do Porto e Bacia de S. Martinho” in *Recordações de Jacome Ratton, sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de Maio de 1747 a Setembro de 1810*, 1813, Lisboa, fac-símile da 1.ª edição, Fenda Edições, 1992, pp. 116-117.

³⁵⁰ Guilherme Stephens (17?-1803?) nasceu na Grã-Bretanha. Veio para Portugal (1752), tornando-se o mais importante industrial do País na segunda metade do século XVIII. A sua principal obra foi a refundação da fábrica de vidros da Marinha Grande (1769). Com apoio régio, construiu este complexo industrial em torno de um grande pátio, segundo os modelos neoclássicos. Em torno de um segundo pátio criou armazéns, oficinas para a aprendizagem das várias artes do vidro e do cristal, da olaria, serralharia e carpintaria, onde se formou uma escola de artífices especializados. Criou um teatro e uma escola de música (onde funcionou regularmente uma orquestra) para toda a comunidade operária. Regulamentou todo o processo administrativo, constituindo um modelo na época. Introduziu novos métodos e instrumentos agrícolas, na área adjacente ao complexo industrial.

³⁵¹ Ver *Portaria*, assinada por Teotónio Gomes de Carvalho e Jacinto Fernandes Bandeira, de 2 de Abril de 1794, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11.

para proceder à sua execução, como aconteceu em 1758 com a construção de faróis na costa portuguesa³⁵². Guilherme Stephens aceitou o convite e trabalhou intensamente no cumprimento desta tarefa, durante mais de meio ano. Produziu um extenso relatório descritivo e analítico, profusamente documentado, que concluiu com uma proposta em desenho para o porto de São Martinho³⁵³.

O porto de São Martinho tem entrada directa a partir do oceano Atlântico por uma abertura de cerca de 200 metros, delimitada por dois promontórios, hoje designados por ponta de Santo António, a Norte, e ponta de Santa Ana, a Sul. O espaço da concha, orientado pela direcção NE-SW da linha da costa e disposto simetricamente ao eixo da entrada marítima, mede cerca de 1400 metros na maior extensão e 900 metros na sua perpendicular. O seu perímetro semicircular é constituído por uma cerca dunar, formada pelo transporte fluvial das aluviões e pela acção simultânea da ondulação marítima e dos ventos de Norte e NW, cordão frágil fixado por vegetação espontânea. No canto Sul da enseada, desaguam, numa única foz, os rios de Alfeizerão, da Tornada e da Amieira. As dunas em volta da concha separam a bacia marítima da várzea que se estende para Norte até Alcobaça, para Sul até às Caldas da Rainha e Óbidos e para Nascente até Alfeizerão. Uma vasta superfície de terras muito baixa e de formação recente, separada do mar por uma sequência de cordilheiras e serras e limitada a Nascente pela serra dos Candeeiros. A rede fluvial de drenagem destes campos é formada, nos extremos Norte e Sul, pelos diversos afluentes do rio Alcoa e da lagoa de Óbidos. No centro desta planície aluvial, a rede hidrográfica é constituída pelos rios de Alfeizerão, da Tornada (ou de Salir) e da Amieira. Três núcleos urbanos implantam-se no território envolvente à concha de São Martinho: no limite Norte do semicírculo, na vertente do monte do Facho, tem

³⁵² O Alvará com força de Lei, de 1 de Fevereiro de 1758, ordenava a construção de 6 faróis nas barras e costa do Reino: Berlengas, N.^a S.^a da Guia; Fortaleza de S. Lourenço; Fortaleza de S. Julião da Barra; Barra do Porto; Barra de Viana do Castelo. Um decreto de 18 de Março de 1758, mandava à Junta do Comércio proceder à execução do Alvará averiguando do local para a construção dos faróis das Berlengas, Guia e Barra do Porto. Ver MOREIRA, Jorge Manuel Dobrões, *Terra à Vista. Os primeiros faróis estatais no século XVIII*, dissertação de mestrado em Arquitectura, Coimbra, policopiado, Departamento de Arquitectura, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2009.

³⁵³ O relatório de Guilherme Stephens, sobre o porto de São Martinho, foi devolvido pelo Brasil a Portugal na década de quarenta do século XX, sendo depositado no Arquivo Histórico Militar (Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11). Não se encontrou nenhum estudo sobre este importante e belo documento. O relatório, com mais de 140 páginas (só parcialmente numerado), é constituído por traslados da carta de povoação de São Martinho (1295), dos forais de Salir, São Martinho e Alfeizerão (1514-1515) e de várias providências régias entre 1769 e 1785. Contém a representação dos povos assim como informação sobre a actividade pesqueira e direitos do pescado. O projecto é constituído, para além da portaria de nomeação de Guilherme Stephens, pela memória sobre o porto de São Martinho, datada de 29 de Novembro de 1794 e dirigida à rainha D. Maria I, e por três desenhos que contêm e informam a proposta. O projecto completa-se com os seguintes elementos: medição dos movimentos de terras para a abertura de uma nova foz; medição e orçamento dos trabalhos a realizar para a execução do projecto; orçamento dos trabalhos a realizar para o desassoreamento do porto. O texto principal, a memória sobre o porto de São Martinho, é constituído por uma primeira parte de descrição histórica, topográfica e hidrográfica do porto e sua envolvente; uma segunda parte com os comentários críticos aos diversos artigos da representação dos povos; e uma terceira parte com a descrição e justificação do projecto.

assentamento a povoação de São Martinho do Porto; na vertente oposta, para Sudoeste, numa posição mais interior, situa-se a povoação de Salir do Porto; para Nascente, numa posição central aos campos em redor e a cerca de 4 km da costa, situa-se Alfeizerão.

Todo este território sofreu uma profunda alteração na sua forma física, de um modo aparentemente mais rápido e decisivo a partir da segunda metade do século XVI, modificando-se por completo a fisionomia e a vida social e económica da região. Era anteriormente formado por um “verdadeiro mar interior”³⁵⁴, tendo como portos marítimos mais importantes Alfeizerão e Salir, centros urbanos com significativa actividade naval e comercial, organizados e defendidos por estruturas marítimas e militares entretanto desaparecidas (Fig. 79)³⁵⁵. Nesta baía, com barra em São Martinho, tinham o seu estuário e foz os rios e ribeiros envolventes³⁵⁶. As causas do profundo assoreamento deste território foram: o transporte fluvial, do interior para o litoral, de grandes massas de aluviões resultantes da erosão e da sedimentação, o mais determinante dos factores; e a deriva marítima das areias de Norte para Sul, ao longo da costa. A ondulação marítima ao entrar pela barra dentro, propagando-se em todas as direcções, em movimento radial a partir de um centro situado na barra, impediu a total colmatagem da linha de costa e fixou o desenho final da concha em semicírculo, ponto de equilíbrio entre a acção continental e marítima. O vasto complexo portuário alimentado pelos núcleos urbanos envolventes reduziu-se, com o tempo, à pequena bacia marítima. Os rios e ribeiros que afluíam a esta zona baixa passaram a descrever um percurso convergente pelos campos, desaguando todos do lado de Salir numa única foz, no limite Sul da concha. A metamorfose ter-se-á processado por fases em que cada uma perdurou um certo tempo, fruto de um novo compromisso flúvio-marinho, sempre frágil e efémero. Os terrenos baixos que entretanto se formaram, compostos pelos lodos arrastados pelos rios, tinham grandes potencialidades agrícolas mas exigiam, para o seu aproveitamento, uma drenagem eficaz das linhas de água. As inúmeras obras hidráulicas que se foram realizando, de canais e valados de drenagem dos campos, não acompanharam a contínua elevação da cota dos terrenos e do leito dos rios provocado pelo depósito de sedimentos arrastados pelas cheias.

Até se chegar ao último quartel do século XVIII, apesar das transformações ocorridas, o porto de São Martinho, ou de Salir, manteve-se como um bom porto de mar, tanto de Verão como de Inverno, com fácil acesso e com bom ancoradouro na sua bacia, principalmente dos

³⁵⁴ LOUREIRO, Adolfo, “Porto de S. Martinho”, in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 2, pp. 277.

³⁵⁵ Ver CASTELO-BRANCO, Fernando, “Os portos da enseada de S. Martinho e o seu tráfego através dos tempos”, *Anais da Academia Portuguesa da História*, 2.^a série, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1975, vol. 23, tomo 1, pp. 259-282.

³⁵⁶ Sobre a tentativa de reconstituição da costa portuguesa no século XIV, ver MARTINS, Fernandes, “A configuração do litoral português no último quartel do século XIV”, *Biblos*, Coimbra, Coimbra Editora, 1946, vol. 22, pp. 163-197.

lados de São Martinho e de Salir. Progressivamente tinha-se tornado num dos principais portos de embarque das madeiras do pinhal de Leiria para os arsenais da Marinha e um importante abrigo para as embarcações de cabotagem que percorriam a costa. Mas as condições foram-se deteriorando pois a deflorestação e a ocupação das vertentes dos montes para a agricultura continuou. Os rios, principalmente o de Alfeizerão, viram os seus leitos elevarem-se com a acumulação de areias, perdendo o seu declive nos tramos interiores. Algumas das valas que tinham saída pelos tramos finais dos rios estavam, entretanto, a cotas inferiores e impedidas de escoar as suas águas. A 11 de Dezembro de 1774, uma cheia torrencial provocou uma quebrada na margem direita do rio de Alfeizerão, acontecimento trágico que deixou um rasto de destruição nos campos de Alfeizerão e em São Martinho. O rio abandonou o seu leito, separando-se do rio da Tornada, e inundou os campos, encaminhando as águas para a concha por uma nova direcção. Dirigiu-se ligeiramente para Norte e foi desaguar junto ao lugar de São Martinho, depois de rebentar os três cordões dunares que envolviam a concha e de arruinar casas e armazéns. Na sua corrente, o rio abriu um novo leito, destruiu os campos e lançou na concha uma enorme quantidade de areias que causaram grande ruína no porto³⁵⁷.

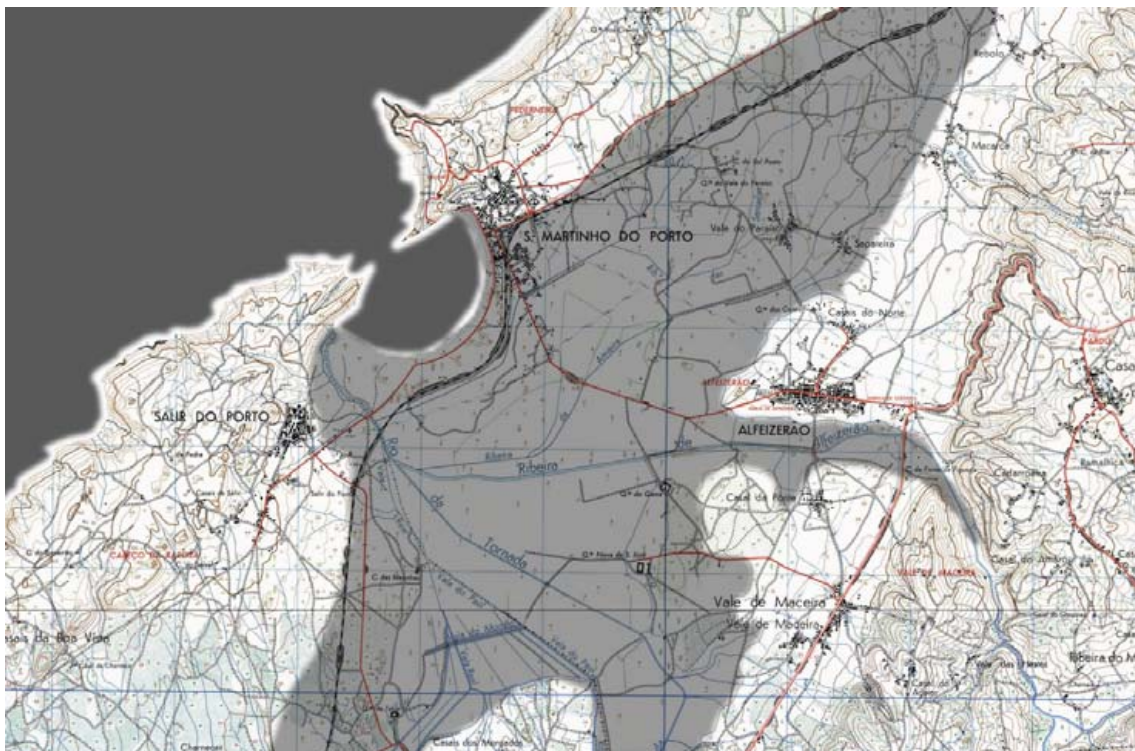


Fig. 79, INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO, “São Martinho do Porto”, in *Carta Militar de Portugal*, 1967, 316|326, escala: 1:25.000 (pormenor; a cinza, a antiga baía; sublinhado nosso).

³⁵⁷ Marino Miguel Franzini, no *Roteiro das Costas de Portugal*, descreve este acontecimento que atribui ao processo arbitrário de arroteamento de terras e à falta de plano na construção das valas por parte dos agricultores, em sintonia com a provisão pombalina; ver FRANZINI, Marino Miguel, *Roteiro das Costas de Portugal ou Instruções Nauticas para intelligencia e uso da carta reduzida da mesma costa, e dos planos particulares dos seus principaes portos*, Lisboa, Impressão Regia, 1812, pp. 96-97, nota 7.

Após o acidente, o marquês de Pombal (1699-1782) chamou o engenheiro militar Guilherme Elsdén (? -1779) para elaborar um plano de regularização e reparação das diversas linhas de água dos campos de Alfeizerão³⁵⁸. A proposta de Guilherme Elsdén, elaborada com a colaboração de Joaquim de Oliveira (1743?-1816) e de Isidoro Paulo Pereira, consistiu na regularização do antigo traçado dos rios de Alfeizerão, da Tornada e da Amieira, e na construção de um conjunto de canais que drenassem a totalidade dos campos da região. Num sistema concêntrico, tendo como elemento central o rio de Alfeizerão, todas as linhas de água se uniam numa única foz no mesmo local de chegada à concha antes da cheia de 1774, no canto Sul, junto à Alfandega de Salir. Um mês depois das inundações, por provisão régia, o marquês de Pombal aprovou a proposta preliminar de Guilherme Elsdén e definiu o modelo de financiamento³⁵⁹. A provisão começava por se referir às causas do grave acidente, causas atribuídas à negligência dos agricultores na construção e manutenção dos valados, não cumprindo os *enfiteutas*³⁶⁰ as obrigações contratuais estabelecidas com os monges de Alcobaça, donatários dos coutos de Alfeizerão e de São Martinho³⁶¹. A obra seria financiada pelos donatários e *enfiteutas* das terras, de acordo com a área de cada propriedade e o tipo de contrato estabelecido mas a desigual relação de proporção entre a dimensão dos terrenos e o imposto a cobrar bloqueou o processo³⁶². Os trabalhos não avançaram para além do projecto e de pequenas obras de reparação e limpeza dos valados nos anos de 1775 e 1776. Após a formação do primeiro governo de D. Maria I, o marquês de Angeja, D. Pedro José de Noronha (1716-1788), presidente do Erário, retomou o processo, pela utilidade da obra para a

³⁵⁸ Guilherme Elsdén, arquitecto e engenheiro militar inglês. Ingressou no exército português, terminando a sua carreira militar no posto de tenente-coronel (1762-01). Participou na *Guerra Fantástica* (1762). Professor de matemática na Academia Militar da Corte, foi muito influente na formação dos engenheiros portugueses neste período. Teve uma intensa actividade como arquitecto e engenheiro. Coordenou equipas ligadas às obras públicas civis, nas províncias da Estremadura e Beira litoral. Trabalhou na regularização de vários rios (Tejo, Lis, Alfeizerão e Vouga), no pinhal de Leiria, e nas primeiras prospecções das minas de Buarcos. Foi o técnico escolhido por marquês de Pombal para dirigir as “Obras da Universidade de Coimbra”(1772). Estava a dirigir as equipas de projecto, nos campos de Alfeizerão e na barra de Aveiro, e provavelmente prestava apoio à equipa que trabalhava nas obras da Universidade de Coimbra, quando morreu (1779).

³⁵⁹ A provisão está rubricada pelo marquês de Pombal, enquanto Inspector Geral do Real Erário, e foi registada na secretaria de Estado dos Negócios do Reino; Marquês de Pombal, *Provisão Régia*, 12 de Janeiro de 1775, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11, fls. 59-65.

³⁶⁰ Pessoa que, por contrato, recebe o domínio útil de um prédio, obrigando-se a pagar ao proprietário, ou senhorio, uma pensão determinada a que se dá o nome de *foro*, *prazo*, ou *cânone*; ver “Enfiteuse”, in SERRÃO, Joel (dir.), *Dicionário da História de Portugal*, Porto, Livraria Figueirinhas, 1985, vol. 2, pp. 379-383.

³⁶¹ A abadia de Alcobaça recebeu carta de doação e couto do lugar de Alcobaça em 8 de Abril de 1153, por D. Afonso e D. Mafalda; ver “Doação”, in SERRÃO, Joel (dir.), *Dicionário da História de Portugal*, Idem, vol. 2, pp. 329-331.

³⁶² Sobre a falta de acordo entre os agricultores e os monges de Alcobaça para a realização de obras de valados na comarca de Alcobaça, ver MONTEIRO, Nuno Gonçalo Freitas, “A comarca de Alcobaça nos finais do Antigo Regime”, in *Elites e poder: entre o Antigo Regime e o Liberalismo*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2003, pp. 255-256.

agricultura e para a saúde pública³⁶³. Guilherme Elsdén e os seus colaboradores foram encarregados de realizar um cadastro minucioso, com vista a ultrapassar os diferendos entre os agricultores³⁶⁴. O resultado das avaliações dos terrenos em proporção ao benefício que receberiam com as obras, segundo as regras da provisão pombalina, deu que os *enfiteutas* contribuiriam anualmente para a obra com 92,5% da despesa e os donatários com 7,5%³⁶⁵. O ministério via-se confrontado com a resistência dos agricultores da região, sobre quem recaía o financiamento quase integral da obra, e com o parecer dos engenheiros, que propunham o envolvimento do Erário Régio nas despesas da obra. A 3 de Julho de 1779, ou seja, quatro dias depois da entrega do projecto e do cadastro, a obra era suspensa até “nova determinação de Sua Magestade”³⁶⁶; adiar os assuntos era uma forma muito característica da actuação do visconde de Vila Nova de Cerveira, como ministro do Reino, reveladora da falta de soluções para ultrapassar as dificuldades processuais.

Terminava assim a primeira tentativa de ordenamento dos campos de Alfeizerão e do porto de São Martinho. A responsabilização dos agricultores pelo mau sistema de drenagem existente nos campos e pela quase totalidade da despesa da obra, não comprometendo, na prática, o mosteiro de Alcobaça, instituição a quem competia a administração da maioria dos terrenos, e portanto a principal beneficiada com as obras, teve como consequência a falta de acordo entre as partes. O modo de financiamento escolhido para esta obra pública, em que participavam apenas os beneficiados directos, terá sido a principal razão do fracasso da iniciativa. José de Seabra da Silva não utilizaria este modelo, podendo-se invocar diversas razões: as vantagens que poderiam advir de uma obra desta natureza tinham incidência numa região vasta e não apenas no lugar imediato; o financiamento a arrecadar entre os lavradores envolvidos não cobria a despesa de uma obra tão complexa e dispendiosa; por fim, um sistema que exigia o acordo de centenas de agricultores, provavelmente com condições sociais e económicas muito diversas, era difícil de pôr em prática³⁶⁷.

³⁶³ Ver, do marquês de Angeja para Agostinho José Salazar, corregedor de Alcobaça e superintendente das obras, *Provisão Régia*, 25 de Abril de 1778, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11. Ver, ainda, do marquês de Tancos, *Cópia da ordem, que tiverão os capitaens Engenheiros abaxo nomeados*, 25 de Março de 1779, Arquivo AHM, Idem.

³⁶⁴ Este trabalho seria concluído já depois da morte de Guilherme Elsdén; ver os dados do cadastro em Isidoro Paulo Pereira e Joaquim de Oliveira, *Supplemento do Mappa Topográfico dos Campos de Alfeizerão, S. Martinho e Vargem da Motta*, 29 de Junho de 1779, Arquivo BPMP, Ms. 437 (38 fls.). Ver cópia deste documento no relatório de Guilherme Stephens sobre o porto de São Martinho, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11.

³⁶⁵ A contribuição anual dos campos de Alfeizerão e São Martinho foi avaliada em 769\$733 reis; a contribuição da vargem da Mota (os campos a Sul, próximos do rio da Tornada), em 404\$198 reis; neste total de 1.173\$931 reis, a contribuição anual dos donatários era calculada em 88\$851 reis.

³⁶⁶ Joaquim de Oliveira, *Fé de Ofício*, 24 de Março de 1781, Arquivo AHM, FG-5, Liv. 1701, fls. 226.

³⁶⁷ Sobre o projecto de Guilherme Elsdén e seus colaboradores, ver uma análise mais aprofundada in MARTINS, Carlos Moura, “O projecto de Guilherme Elsdén, 1774-1779”, in *Os projectos para o porto de São Martinho e campos de Alfeizerão, 1774-1800. As opções dos técnicos e dos políticos*, Coimbra, Idem, 2009, pp. 16-28.

Guilherme Stephens tinha um programa de intervenção distinto do que teve Guilherme Elsdén, em 1775, pois a questão central colocada pela *Representação* não era a resolução do problema do escoamento das águas fluviais dos campos de Alfeizerão mas a conservação do porto de São Martinho. Dois problemas interdependentes mas hierarquizados de forma diferente.

Para realizar o projecto para o porto de São Martinho, Guilherme Stephens utilizou um método de trabalho de uma grande riqueza e profissionalismo. Recolheu o projecto de Guilherme Elsdén, base de trabalho para a sua proposta. Fez uma recolha de documentação histórica, nomeadamente os forais das vilas de Alfeizerão, Salir e São Martinho, de modo a tentar compreender as transformações que ocorreram na bacia portuária desde os primeiros tempos da monarquia até ao século XVIII. Considerou, na análise do lugar, o regime dos rios e as causas e efeitos da cheia de 11 de Dezembro de 1774. Realizou sondagens nos campos de Alfeizerão e na costa marítima desde o cabo Carvoeiro ao cabo Mondego, na tentativa de caracterizar a morfologia da região e determinar as transformações topográficas e hidrográficas ocorridas anteriormente (Fig. 78; Fig. 80). Fez cuidadosas observações da concha de São Martinho, dimensionando-a em baixa-mar e preia-mar, sondando os fundos na bacia e na barra. Do mesmo modo estudou a acção das marés e dos ventos no local, a movimentação das areias no fundo da bacia e a formação da cordilheira dunar. Consultou vários engenheiros militares, que o apoiaram na execução dos desenhos de projecto. Promoveu a realização de observações astronómicas para determinar a posição do porto de São Martinho, de grande utilidade para a navegação³⁶⁸. Estabeleceu contactos com os capitães e pilotos das embarcações, que lhe forneceram informações sobre a movimentação das embarcações no porto e na barra em função dos ventos e marés. Fez um estudo da actividade pesqueira naquela zona da costa. Recolheu informação sobre a população das três vilas, manifestando a grande decadência e miséria em que vivia³⁶⁹.

Uma das preocupações de Guilherme Stephens era compreender o modo como se tinha processado a transformação da antiga e imensa baía numa pequena concha onde já só São Martinho tinha acesso directo ao mar. Da observação da topografia e hidrografia local e da realização de sondagens nos campos de Alfeizerão, Guilherme Stephens concluía, “sem contestação”, que o progressivo assoreamento da baía se devia a duas causas: o arrastamento e deposição de sedimentos pelos rios de Alfeizerão e da Tornada (em consonância com as

³⁶⁸ A posição do porto de São Martinho foi determinada pelas observações astronómicas realizadas na altura por Eusébio Dias Azedo, sargento-mor do Real Corpo de Engenheiros e professor de matemática da Academia da Marinha, tomando por meridiano a Ilha de Ferro: Lat. 39°. 20' 12'' e Long. 8°. 56'. Guilherme Stephens, [Memória sobre o porto de São Martinho], 29 de Novembro de 1794, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11.

³⁶⁹ Segundo o levantamento de Guilherme Stephens, Salir tinha 38 fogos, Alfeizerão, 200, e São Martinho, 214; ver Guilherme Stephens, *Mappa Topographico da Concha e Barra de S. Martinho*, (...), Outubro de 1794, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11. No censo de 1798, Alfeizerão tem 270 fogos e São Martinho 226; no censo de 1801, Alfeizerão tem 270 fogos (1227 habitantes) e São Martinho 223 (937 habitantes).

conclusões da equipa de Guilherme Elsdén) e a descarga dos lastros dos navios que vinham carregar sal e madeira, uma prática perniciosa e nunca proibida. Para Stephens, o processo de assoreamento da baía, decorrido ao longo do tempo por progressiva diminuição da superfície de água, devia-se, fundamentalmente, à acção fluvial e do homem³⁷⁰.

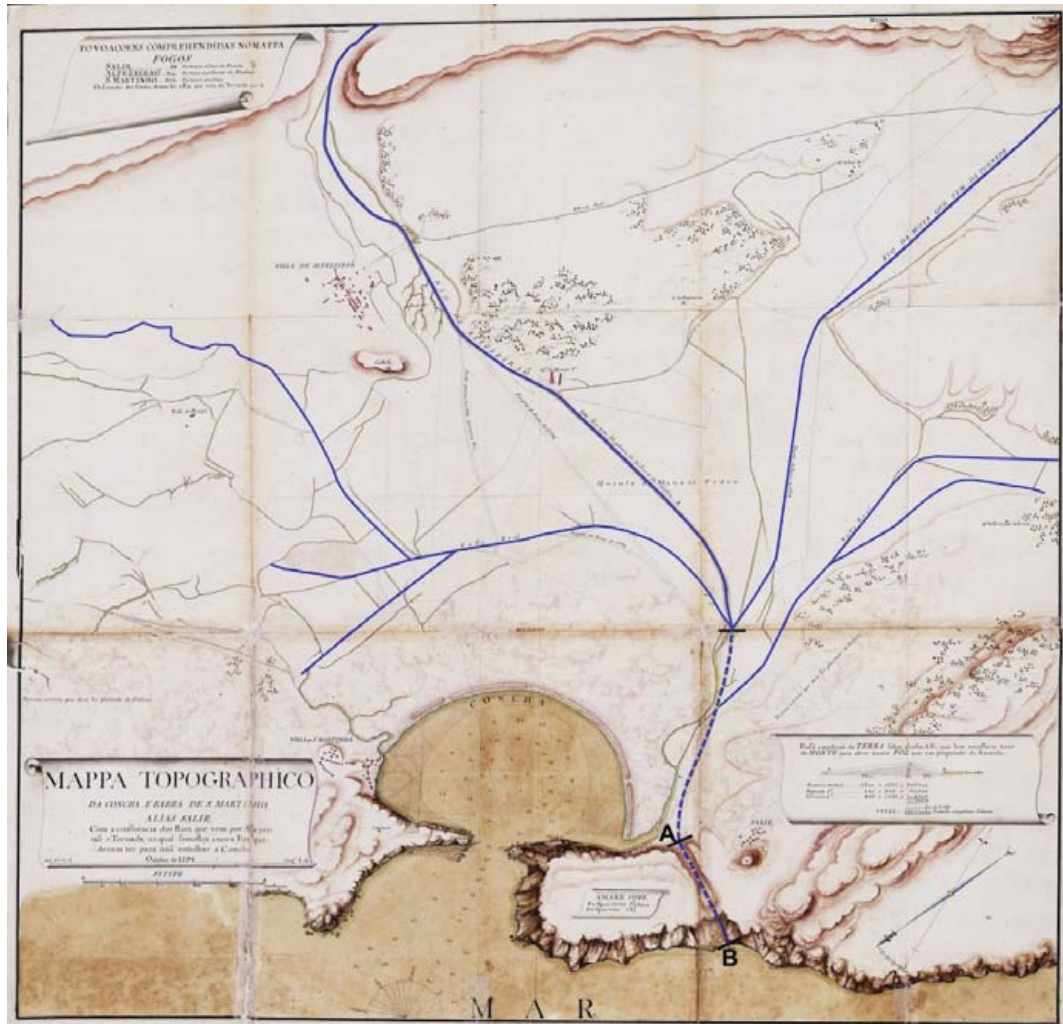


Fig. 80, Guilherme Stephens, *Mappa Topographico da Concha e Barra de S. Martinho, alias Salir, com a confluência dos Rios que vem por Alfeizerão e Tornada, no qual se mostra a nova Foz que devem ter para não entulhar a Concha*, Outubro de 1794, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11 (— linhas de água; canal; A-B canal a cortar a serra; sublinhado nosso).

A partir da observação atenta da acção do mar e dos ventos e da realização de sondagens na costa, desde o cabo Carvoeiro ao cabo Mondego, e tendo em consideração os efeitos causados pela cheia de 11 de Dezembro de 1774, Stephens formulou a tese que deu origem à ideia de projecto: o mar não depositava areias na concha e a acção marítima não

³⁷⁰ Guilherme Stephens realizou sondagens nos campos de Alfeizerão em 1794. Encontrou duas camadas no solo. Uma primeira, de grande altura, constituída por lodos. Sobre esta camada, uma segunda, formada por depósitos de sal; ver Guilherme Stephens, [Memória sobre o porto de São Martinho], 29 de Novembro de 1794, Idem.

permitia a saída das areias depositadas na concha para fora da barra³⁷¹. A acção conjugada da ondulação do mar, principalmente em maré-alta, e dos ventos dominantes de Norte e NW, tinha o útil efeito de expulsar as areias da concha para as extremidades dela, limpando o seu fundo, constituindo esta permanente actividade da natureza o maior contributo para a conservação do porto de São Martinho. A esta operação natural se devia a formação gradual do cordão de dunas em volta da concha que atingia, em 1794 e em preia-mar, a altura de dez metros (Fig. 82). Definidas as causas do assoreamento do porto de São Martinho, por acção continental, e as razões da sua conservação, por acção marítima, Guilherme Stephens estabeleceu os princípios que informavam o projecto para o porto de São Martinho. Estes consistem no desvio da foz dos rios de Alfeizerão e da Tornada para um local exterior à concha, abrindo uma nova barra através de um canal, e numa operação maciça de desassoreamento da concha.

Stephens propõe, assim, a alteração do traçado das linhas fluviais no seu tramo final. Este tramo, onde corriam juntos e encanados todos os afluentes em traçado curvo até entrarem na concha próximo a Salir, inflectia agora para Poente, directo ao mar. A construção de uma foz artificial era, para Stephens, o único meio de libertar a concha da deposição das areias transportadas pelos rios. O canal rasgava a serra do Bouro por um ligeiro vale, denominado de Atalaia, e descrevia um percurso aberto em vala (Fig. 80). O corte na serra tinha a extensão de 704,00 m e a largura de 8,80 m, correspondente a um volume de movimentos de terras de 3.567.098 m³. Na sequência deste canal de abertura da nova foz, seria construído o canal de reunião dos rios de Alfeizerão e da Tornada e das valas envolventes, na extensão de 1375 m. A outra obra essencial, sem a qual o porto de pouco valeria, era o desassoreamento da concha. Consistia no transporte das areias ou em barcos para o mar ou em carros para os baldios, obra longa e dispendiosa. Outras obras e providências, embora não fazendo parte do projecto, eram contudo importantes e era urgente a sua realização. Uma obra que devia ser feita sem demora era o encanamento do rio Alfeizerão, na extensão de 3.146 m. Tratava-se, acima de tudo, de encaminhar as águas, limpando o leito do rio, e fixar as suas margens com obras de estacaria e terra, nomeadamente a margem direita do rio onde se tinha dado a quebrada em 1774.

Stephens orçamentou a obra do canal e abertura na nova barra em cerca de 42 contos de réis³⁷² e a obra de desassoreamento da concha em cerca de 130 contos³⁷³, propondo que

³⁷¹ Stephens situa o vale submarino da Nazaré, a que chama “o saco”, em São Martinho e segundo ele era esta depressão no fundo do oceano a responsável por não entrarem areias do mar para a concha.

³⁷² O custo da obra de abertura da nova barra é calculado em 36.801\$400 reis e o custo da obra do canal em 5.000\$000 reis, num total de 41.801\$400 reis; ver Guilherme Stephens, *Perfil e Medição da terra que será necessaria tirar do Valle da Atalaya, perto de Salir, para abrir a nova Foz que vai projectada da cor Amarela no Mappa desde a Letra A até B*, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11, fls. 75-76.

³⁷³ O custo da obra de desassoreamento é calculado em 129 222\$000 reis; ver Guilherme Stephens, *Calculo do que podera importar a condução das Areas para as Terras Baldios, que o Mar vai expulsando para os Combaros da*

estas obras fossem financiadas pelo Erário, por serem em directo benefício público do comércio e da navegação em geral. A obra do encanamento do rio de Alfeizerão deveria ser financiada pelo mosteiro de Alcobaça, por serem os administradores deste território³⁷⁴.



Fig. 81, Arquivo Militar, *Carta Corographica da Provincia da Extramadura*. Em que se mostra aproximadamente a posição e numero de Povoaçoens que comprehende o seu Governo Militar. Construida no Archivo Militar em 1808, por ordem do Ill.mo e Ex.mo Senhor D. Antonio Soares de Noronha General desta Provincia, 1808, Arquivo GEAEM/DIE, 1904-2-20-29.

Guilherme Stephens, a residir na Marinha Grande desde 1769, conhecedor da região e das suas potencialidades agrícolas (os campos de Alcobaça e de Leiria) e industriais (fabrico de vidro e cristal, de tecidos de algodão, de serração de madeira, de diversos tipos de resinas, de carvão de madeira), via no porto de São Martinho³⁷⁵ o acesso ao espaço marítimo de um vasto *hinterland*, que abrangia grande parte da província da Estremadura e parte da província da Beira, ligado entre si pela rede de estradas reais da Estremadura e por uma vasta rede de vias

Concha de Sam Martinho, auxiliando assim a natureza afim de haver bastante altura de Agua no Ancoradouro para as Embarçaçoens ficarem nadando no baixa mar, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11, fls. 77.

³⁷⁴ Stephens justifica esta proposta: “Esta obra tem 1430 braças de comprimento, e a despeza della não seria oneroza aos Reverendos Donatarios que recebendo os direitos publicos parece lhe pertencerem as obras publicas no seu territorio e no prezente cazo com mais razão por ter sido este terreno parte do antigo Porto, e ancoradouro dos Navios, e do qual actualmente estão recebendo só de dízimos, e quartos em dinheiro, e cevada para sima de seis mil cruzados [2.400\$000 reis] cada anno”, Guilherme Stephens propõe a alteração de alguns dos impostos cobrados pelo mosteiro de Alcobaça, segundo um sistema menos prejudicial às populações e ao cultivo dos campos. Principalmente, propõe a revisão do tributo dos quartos, um imposto geral que não atendia à diversidade da qualidade das terras. Propõe, ainda, a extinção de alguns tributos, pouco rentáveis para o mosteiro e muito vexatórios para os povos, como a Fogaça, Poia, Moendas, Lagares, Casaria e Portagem.

³⁷⁵ Guilherme Stephens, ao fazer o estudo da actividade piscatória desde o cabo Mondego ao cabo Carvoeiro, diz que esta costa tinha abundância e variedade de peixe, sendo frequentada pelos pescadores da Pederneira e Nazaré, mas também de Vieira, Buarcos e Figueira da Foz, e mesmo de lugares mais distantes como Ílhavo. Acrescentava que os homens de São Martinho e das povoações em torno seguiam a vida de mar, tanto na marinha mercante como na de guerra, considerando ser uma manifestação da antiga tradição marítima deste local.

terrestres (Fig. 81)³⁷⁶. Considerava a concha, limpa de areias, com dimensão capaz de recolher as maiores esquadras da marinha de guerra ou o maior comboio da marinha mercante, podendo entrar duas embarcações à vela em simultâneo. São Martinho, único porto de abrigo das tempestades desde o rio Mondego ao rio Tejo, posicionado ao centro desta extensão de costa, com um anteporto para acesso à barra, por sua vez envolvido por uma enseada, poderia constituir um local estratégico para a navegação portuguesa e internacional que cruzava o Atlântico. Guilherme Stephens não tinha formação em engenharia mas realizou um trabalho modelar, não apenas pelo método de projecto utilizado mas principalmente pela forma como colocou o problema do porto de São Martinho no todo nacional. Com o seu relatório, Stephens ampliava o significado desta infra-estrutura portuária do âmbito local para o regional e principalmente para o espaço nacional e atlântico. Esta mudança, introduzida por Guilherme Stephens, é um dos elementos importantes deste projecto e, em parte, explica a razão de ser retomado poucos anos depois³⁷⁷.

O nome de Jácome Ratton ficaria associado a este projecto pelo envolvimento que teve na iniciativa e por ter escrito uma informação, enquanto deputado da Junta do Comércio, onde partilhava o essencial da proposta de Guilherme Stephens³⁷⁸. Não se encontraram as *Reflexões* que escreveu, na altura, e que Reinaldo Oudinot consultou mas no seu livro *Recordações* deixou claro o interesse que prestou a este projecto³⁷⁹. O projecto para o porto de São Martinho, realizado por Guilherme Stephens com o apoio de Jácome Ratton, não chegaria a ser informado. A falta de consenso que o projecto deve ter gerado, principalmente a proposta de abertura de uma nova foz, o elevado custo das obras e o longo tempo de execução exigido,

³⁷⁶ Passava na vila de Alfeizerão, atravessando o rio por uma ponte, a estrada real de Alcobaça, que se dirigia para Lisboa pelas Caldas. A estrada, para Norte de Alcobaça, tomava duas direcções: por Pataias até à Marinha Grande e por Coz e Alpedriz até Leiria. A estrada de Alcobaça, para Sul, a partir das Caldas, tinha outra ligação para Lisboa, mais litoral, por Torres Vedras.

³⁷⁷ Sobre o projecto de Guilherme Stephens, ver uma análise mais aprofundada in MARTINS, Carlos Moura, “O projecto de Guilherme Stephens e as reflexões de Jacome Ratton, 1794”, in *Os projectos para o porto de São Martinho e campos de Alfeizerão, 1774-1800. As opções dos técnicos e dos políticos*, Coimbra, Idem, 2009, pp. 38-49.

³⁷⁸ Jácome Ratton (1736-1820), de naturalidade francesa, residia em Portugal desde os onze anos de idade. Teve uma intensa vida pública durante a segunda metade do século XVIII e primeiras décadas do século XIX. Para além da sua importante actividade comercial e industrial, foi nomeado deputado da Junta do Comércio (1788). Promoveu a actividade industrial e os trabalhos públicos. Cooperou no melhoramento da navegação fluvial e na abertura de portos, deixando memórias sobre estes temas. Na propriedade da Barroca de Alva, em Alcochete, pôs em prática as propostas de desenvolvimento da agricultura, com o arroteamento de terras, a construção e limpeza de valas, a drenagem dos pauis, a plantação de pinhais, a produção de vinho e a indústria do sal. Promoveu o encanamento do rio das Enguias, que considerava o início do canal de navegação a ligar o Tejo ao Sado.

³⁷⁹ Ratton considerava necessária, em sintonia com Stephens, a abertura de uma nova barra e o desassoreamento da concha. Propunha no entanto outra solução construtiva para a nova foz, subterrânea e não em trincheira a céu aberto. O túnel tinha a secção ogival e a largura de 8,80 m. Esta proposta de Ratton não vem referida nas *Recordações* mas será citada e retomada em 1857 por Tibério Augusto Blanc e em 1888 por Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de Eça; ver LOUREIRO, Adolfo, “Porto de S. Martinho”, in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 2, pp. 282-285.

provavelmente ditaram o seu abandono. A proposta de serem o Erário Régio e os donatários dos coutos de Alfeizerão e de São Martinho a financiarem a obra também poderá ter contribuído para este desfecho³⁸⁰. O caminho que seguiu a representação dos povos e o relatório de Guilherme Stephens dentro da administração central, através da Junta do Comércio e do Erário, quando as obras públicas estavam concentradas na secretaria de Estado do Reino, também pode ter sido um obstáculo à sua prossecução.

“A utilidade deste circunstanciado exame vem a ser a certeza que rezulta aos Maritimos, Commerciantes, e seguradores; de que não há algum perigo em passarem por esta Enseada, por maior que seja o Navio, e nas funestas occazioens em que as tempestades arrojamem, e meterem as Embarçaçoens dentro desta Enseada acharão em S. Martinho hum Porto seguro, e livre de obstaculos, e vem a ser por este motivo hum objecto da maior, e mais seria attenção, pela importancia dos generos, e fazendas annualmente perdidas por Naufragios nas Costas vizinhas, e ainda mais pelas muitas vidas tambem perdidas, as quaes não tem preço.”

Guilherme Stephens, 1794³⁸¹



Fig. 82, Guilherme Stephens, *Secção da Concha de S. Martinho*, Outubro de 1794, Arquivo AHM, DIV-4-1-16-11.

³⁸⁰ Sobre o modelo de financiamento da obra de desassoreamento do porto refere Ratton: “sempre se ganhava hum porto de muita utilidade publica, e interesse para o Estado, mormente não fazendo este mais do que adiantar as ditas somas, e have-las, com os seus competentes juros, de hum pequeno imposto sobre as embarçaçoens, tanto nacionaes, como estrangeiras, que entrassem e sahisses, até o total embolso do dito avanço: unico modo de emprehender grandes obras sem desfalque da Fazenda do Estado.”, RATTON, Jacome, “Projecto...”, *Idem*, pp. 120.

³⁸¹ Sobre o prémio dos seguros acrescentava ainda Guilherme Stephens: “A perfeição deste Porto, juntamente com o conhecimento das 18 Legoas da Costa será importante pela diminuição do risco da Navegação, e no premio dos seguros em todo o Commercio deste Reyno: esta diminuição do risco se pode calcular em hum outavo athe um quarto por cento a favor do Reyno em todo o seu Commercio do Norte, activo e passivo.”, Guilherme Stephens, [Memória sobre o porto de São Martinho], 29 de Novembro de 1794, *Idem*.

Da análise das propostas, conclui-se que existia um esforço para responder ao problema do assoreamento dos rios portugueses, em particular das suas barras. Um problema muito grave nesta época, pois a redução da profundidade dos leitos dos rios e das barras vinha a afectar progressivamente, pelo menos desde a idade média, a navegação marítima e fluvial. A degradação do funcionamento das barras afectava igualmente a actividade pesqueira e a produção de sal, nalguns casos de forma muito acentuada, sendo as marinhas da cidade de Aveiro o exemplo mais grave em Portugal³⁸².

As propostas são no sentido de se criarem portos de águas profundas, equipados com infra-estruturas apropriadas para receberem os grandes navios da marinha mercante e de guerra. Correspondia, no plano político, ao objectivo de os portos secundários, em concreto os das vilas de Viana, Esposende e Figueira da Foz, alcançarem o estatuto de portos comerciais recuperando o selo de alfândega, perdido em 1774. Constituíam uma operação de descentralização territorial, dando condições para um desenvolvimento regional mais concreto, após vinte anos de monopólio dos portos de Lisboa e do Porto do comércio de exportação e importação e depois de quase quarenta anos de acção, tendencialmente monopolista, exercida pela Companhia do Alto Douro nas três províncias do Norte. Os técnicos apresentaram propostas a que o poder político deu respostas diferentes mas onde a ideia de abertura do mercado externo estava muito presente, nomeadamente o acesso pleno ao mercado brasileiro e internacional pelos portos secundários. Seria sempre um passo lento, dependente da evolução das obras hidráulicas e da capacidade de crescimento da actividade económica das várias regiões.

Do conjunto de propostas realizadas só vai ter continuidade o projecto para o encanamento do Cávado. O projecto para o porto da Figueira da Foz, apesar de aprovado, foi adiado em função da prioridade dada à obra de encanamento do Mondego. Em Viana, talvez a obra mais pretendida pelo governo, a mais pedida pelo poder local e o projecto iniciado mais cedo, prevaleceu a vontade da câmara, cabeça de comarca, de não se realizar a obra. O projecto para São Martinho não chegou a ser informado, talvez devido à solução proposta, quer do ponto de vista técnico, pelos riscos de abertura de uma nova foz, quer do ponto de vista financeiro, cujo ónus competia ao Erário e aos donatários.

³⁸² Ver LOBO, Constantino Botelho de Lacerda, “Memoria sobre a historia das marinhas de Portugal”, *Memorias de Literatura Portuguesa*, Lisboa, Academia das Ciências, 1795, tomo 5, pp. 264-296. Idem, “Memoria sobre as marinhas de Portugal”, 1812, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, tomo 4, pp. 127-152. Idem, “Memoria sobre algumas observações feitas no ano de 1789 relativas ao estado da pescaria da província de Entre Douro e Minho”, 1812, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, tomo 4, pp. 289-313.

O processo de implementação dos projectos na província do Minho ficou marcado pelo debate que se gerou em torno dos projectos para os rios Cávado e Lima. A opção por financiar estas obras através do *real de água* exigiu esta consulta às câmaras. O debate público mostrou a diversidade e mesmo a imprevisibilidade dos interesses ao nível local, de que foi exemplo Viana, como a falta de unidade e, por vezes, a existência de tensão entre diferentes localidades num mesmo território, como sucedeu no vale do Lima. Esta consulta às populações tanto permitiu a aprovação das obras do Cávado como a rejeição das obras do Lima, decisões que não corresponderam nem à vontade dos políticos nem à dos técnicos pois estes procuravam a simultaneidade das operações. O poder central optou por aceitar a decisão das populações, renunciando ao uso de métodos despóticos.

A intervenção de Francisco António de Faria, actuando como representante do poder central ao nível provincial, escala a que se processavam os trabalhos a emprender, tinha como missão ultrapassar estes diferendos locais, fazendo prevalecer o interesse público e o sentido unitário das intervenções. A missão do juiz *demarcante* para a província do Minho é significativa pois revela a proximidade e paralelismo entre a intenção de modernizar a rede de vias de circulação e o objectivo de implementar a reforma administrativa do território³⁸³.

As limitações financeiras para pôr em pé estes projectos levaram à aprovação do aproveitamento da pedra das muralhas como matéria-prima disponível e em grande quantidade para as obras hidráulicas, reduzindo significativamente o custo das obras. O recurso à demolição das muralhas medievais dos centros urbanos, nomeadamente de Viana e Ponte de Lima e do forte de Esposende mas também de Guimarães e Aveiro, para obtenção de pedra para as obras públicas, foi uma política que teve início na cidade do Porto, no final da década de oitenta³⁸⁴, que se ampliou, a partir de 1793, com a realização de obras de fortificação³⁸⁵ e que agora se estendia às obras portuárias e ao encanamento de rios.

Da mesma forma, se ponderou o valor dos terrenos conquistados aos rios com as obras de encanamento, património com potencialidades agrícolas ou urbanas, cuja venda podia constituir uma operação suficientemente rentável para obter retorno ao investimento feito. As dificuldades de financiamento para as obras públicas eram notórias, principalmente quando o Erário não era uma fonte directa de financiamento e o governo não utilizava o crédito, uma hipótese colocada mas que esteve sempre arredada das opções políticas, talvez pela oposição do ministro da Fazenda, nem tão pouco recorria ao trabalho não remunerado, a *corveia*, modelo considerado indigno por muitos autores desta época e evitado por José de Seabra da Silva. O

³⁸³ Ver a negação desta ideia de complementaridade in SILVA, Ana Cristina Nogueira da, *O Modelo Espacial do Estado Moderno; reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.

³⁸⁴ Ver *Infra*, Cap. 5, “O porto do Douro e a cidade do Porto”.

³⁸⁵ Ver, de Luís Pinto de Sousa para David Calder, governador das Armas da província do Minho, *Aviso Régio*, 16 de Março de 1793, Arquivo AHM, FG-5, Livro 9, fls. 261v-262.

avanço das obras hidráulicas era, assim, cauteloso; seguramente que havia uma consciência da complexidade, elevado custo e longo tempo de execução das obras de água, de que o melhoramento da barra do Douro e o encanamento do Mondego eram evidentes exemplos.

A abertura das barras e a modernização dos portos teria sido um factor significativo no desenvolvimento da via marítima costeira, uma via que já tinha sido um importante eixo nas ligações Norte-Sul, principalmente até ao século XVII, pela intensa navegação de cabotagem (Fig. 69)³⁸⁶. A concretização dos trabalhos projectados teria representado um importante passo não só para o desenvolvimento das vias de circulação mas também para o desenvolvimento dos centros urbanos intermédios. Seria um factor essencial para ultrapassar a dependência que o comércio marítimo em várias cidades e vilas portuárias tinha às cidades de Lisboa e do Porto. A alteração deste quadro, que obrigava a ter portos com condições de serviço para a navegação marítima de longo curso, era uma ambição de centros urbanos e portuários como Viana, Aveiro e Figueira da Foz que procuravam voltar a aceder ao mercado externo, nomeadamente ao brasileiro e do Norte da Europa. É possível que este objectivo estivesse na razão destas iniciativas régias e constituísse um desígnio político dos governos desta época; o sentido progressivamente descentralizado das iniciativas, nomeadamente em projecto, e a simultaneidade das propostas para obras portuárias nos rios Lima, Cávado e Mondego e na concha de São Martinho, assim parece apontar.

³⁸⁶ Ver RIBEIRO, Orlando, *Introduções Geográficas à História de Portugal. Estudo crítico*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Coleção Estudos Portugueses, 1977.

Ciclo 4, 1796-1798

A política para os transportes e comunicações. A ampliação da rede de vias



Fig. 83. Isidoro Paulo Pereira, *Ligeira configuração da raia da província do Alentejo com as estradas, ribeiras, praças e povoações próximas, tanto da parte de Portugal, como as que se poderão saber, e avistar da parte de Espanha. Tirada para melhor percepção da descrição geográfica que se fez da dita Raia na revista feita nos mezes de Agosto e Setembro de 1796, [1796], Arquivo IGP, CA-195.*

Em 1795, as condições políticas alteraram-se subitamente para Portugal. Depois de o País ter participado no auxílio militar a Espanha, na guerra do Rossilhão, e antes do *Exército Auxiliar à Coroa de Espanha* regressar da Catalunha, Espanha mudou o rumo da sua política externa³⁸⁷; em Julho assinou a Paz de Basileia com a França (1795-07-22) e em Outubro declarou guerra a Inglaterra (1795-10-07). A pressão, por parte de Espanha, para que Portugal aderisse à nova aliança e à causa continental teve o primeiro impacto no início do ano de 1796, com encontros entre as duas famílias reais em Badajoz e Vila Viçosa. Pouco se sabe sobre este momento decisivo, ocorrido em Janeiro, entre o rei Carlos IV (1748-1819) e o príncipe D. João (1767-1826) mas tudo indica que representou um corte nas relações de amizade e mútuo auxílio entre ambas as nações. Passava-se de uma política de aproximação entre os dois países, iniciada assim que a rainha D. Maria I subiu ao poder, para uma política de afrontamento por parte da Espanha, precisamente após o auxílio militar que lhe foi concedido por Portugal. Segundo um parecer de D. Alexandre de Sousa Holstein (1751-1803), de 8 de Janeiro de 1796, o príncipe, na sua ida a esta “conferência”, devia evitar todo o tipo de discórdias sem se comprometer com coisa alguma³⁸⁸. O problema maior que se colocava agora, para D. Alexandre de Sousa Holstein, era negociar a paz com a França e conquistar de novo o estatuto de neutralidade, apesar de nunca ter sido declarada a guerra entre os dois países,

³⁸⁷ O exército português partiu da Catalunha a 20 de Outubro de 1795, chegando ao Tejo a 10 de Dezembro.

³⁸⁸ Ver “Parecer de D. Alexandre de Sousa Holstein”, 8 de Janeiro de 1796, in MALAFAIA, Eurico Brandão de Ataíde, *António de Araújo de Azevedo, Conde da Barca, Diplomata e Estadista, 1787-1817, Subsídios documentais sobre a época e a personalidade*, Braga, Arquivo Distrital de Braga, Universidade do Minho, 2004, pp. 113-116.

compatibilizando este estatuto com a posição da Grã-Bretanha, pois sem os portos portugueses dificilmente esta potência marítima poderia sustentar a guerra nos mares. O príncipe regressou a Lisboa, seguramente consciente que a partir desta altura a ameaça espanhola e francesa era uma realidade³⁸⁹. Pouco meses depois, foi criado o Conselho de Estado (1796-07-04), órgão de consulta onde estavam representados os ministros do governo e membros da nobreza³⁹⁰. A reconstituição do Conselho de Estado não se traduziu numa alteração do funcionamento do sistema político, continuando o governo e respectivas secretarias de Estado a serem os centros de decisão político-administrativa. A situação, porém, não era ainda de confronto militar e o governo manteve as políticas de fomento. No âmbito das obras públicas, procurou ampliar a rede de vias terrestres principais, aquela que tinha sido a prioridade inicial definida pelo governo, a que associou a conclusão da legislação para as estradas públicas e o lançamento das políticas para os transportes e comunicações.

Em 1796, encontrava-se em fase de conclusão a estrada Lisboa-Coimbra; o traçado projectado estava todo aberto no terreno e em grande parte construído (Fig. 84). Esta circunstância criou as condições para a finalização da legislação para as estradas e para a ampliação da rede de vias principais e permitiu lançar as bases das políticas para as comunicações e para os transportes. A 11 de Março de 1796, foi promulgado o alvará com as regras para a utilização e conservação das novas estradas³⁹¹. Os dois regulamentos que acompanham o alvará vinham definir as medidas, já enunciadas no alvará de 28 de Março de 1791 (§ 11, 12 e 20), para o estabelecimento de portagens, para a modernização dos carros de transporte e para a conservação das novas estradas, cujas linhas orientadoras seguiam de perto o modelo britânico. Estes instrumentos legais confirmavam a decisão de não recorrer ao tradicional e opressivo serviço gratuito e obrigatório das populações, estabelecendo um serviço

³⁸⁹ Ver José Belarmino Cré, *Oração Panegírica, Gratulatória, Ao PNS, Pela ocasião de se restituir felizmente à Corte*, 14 de Fevereiro de 1796, Arquivo FBNRJ, *Colecção Portugal*, I-32-29-068.

³⁹⁰ A criação do Conselho de Estado não foi ausente de críticas, principalmente quanto à sua composição, devido ao peso da aristocracia. José Monteiro da Rocha, vice-reitor da Universidade de Coimbra e pombalino convicto, a propósito da demissão de José de Seabra da Silva do governo, em 1799, disse as seguintes palavras: “Eu penso que em Seabra se não perdeu carreira nenhuma. Elle foi o que inculcou o conselho de estado; e com sentido de casar o filho, estava disposto a todas as medidas favoráveis á aristocracia, em cuja ordem se figurava a si mesmo. As facções, e partidos que a dividem tão longe estão de ser um mal, que antes as considero como um remedio especifico que lhe neutraliza a influencia. A grande arte está em trazel-as em equilibrio até chegar ocasião de se debilitarem a ponto de ser fácil uma medida que agora não é possível.”, José Monteiro da Rocha para D. Francisco de Lemos, reitor da Universidade de Coimbra, 24 de Junho de 1800, *O Instituto*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1889, vol. 36, pp. 511-512.

³⁹¹ Ver o “Alvará”, o “Regulamento para a Reforma dos Carros, e Estabelecimento das Barreiras nas Estradas novamente construídas” e o “Regulamento para a Conservação das novas Estradas”, 11 de Março de 1796, in SILVA, António Delgado da, *Colecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 262-267.

regular e profissionalizado para a pronta e contínua reparação das estradas e pontes suportado por um sistema de financiamento segundo o modelo do utilizador-pagador³⁹².



Fig. 84, *Trecho da Estrada Nacional Lisboa-Pôrto*, Pombal, s.d; consultado em 2013-12-15, disponível em prof2000.pt.

Uma das questões que a lei de 1796 abordava dizia respeito aos danos a que estavam expostas as propriedades que ficavam junto aos terrenos abertos pelas novas estradas. Sendo uma condição contrária ao desenvolvimento da agricultura, ao direito de propriedade e à segurança das populações, segundo José de Seabra da Silva, os proprietários estavam autorizados a encerrar os seus lotes, de acordo com as distâncias à via pré-definidas. Pela mesma razão, o superintendente Geral das Estradas devia “extinguir todos os Atravessadouros, e Serventias inúteis” ao longo das vias. A base legal para esta operação era o alvará de 9 de Julho de 1773, designadamente o seu artigo 12; esta lei, promulgada no período em que José de Seabra da Silva era adjunto do marquês de Pombal, tinha como objectivo o encerramento dos campos, eliminando todo o tipo de servidões, permitindo a conjugação de prédios rústicos e forçando à extinção de lotes encravados³⁹³. A lei pombalina retirava o acesso livre aos terrenos,

³⁹² Ver *Infra*, 4.7, “Da conservação das estradas à modernização dos meios de transporte; o exemplo britânico”.

³⁹³ O visconde de Vila Nova de Cerveira, aquando da promulgação da Lei de 17 de Julho de 1778, suspendeu interinamente algumas leis e alterou outras até à realização de um novo Código; entre elas, suspendeu a Lei de 9 de Julho de 1773, com a excepção dos artigos 11 e 12. Sobre esta importantíssima lei pombalina, pouco estudada e que se pode considerar a primeira lei do código legislativo português para o Ordenamento do Território, ver SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal. O Despotismo Iluminado (1750-1807)*, Verbo, 1982, vol. 6, pp. 208-209; SERRÃO, José Vicente, “A política agrária pombalina – alguns aspectos e problemas”, in COSTA, Fernando Marques da; Domingues, Francisco Contente; Monteiro, Nuno Gonçalo (org.), *Do Antigo Regime ao*

eliminando direitos tradicionais permitidos no sistema de campo aberto e, ao mesmo tempo, combatia o excesso de terrenos baldios transformando-os em terrenos agrícolas privados. Era uma medida que visava o desenvolvimento da agricultura e a redução da pobreza perpétua associada à agricultura de subsistência, tendo, simultaneamente, a intenção de rentabilizar a propriedade e o mercado fundiários³⁹⁴. A lei de 1796 vinha renovar o artigo 12 da lei de encerramento dos campos, de 1773, e ampliar o seu âmbito às estradas novamente abertas. As novas estradas obrigavam a regularizar os limites dos terrenos, tendo um efeito indutor no ordenamento do território, sendo este um dos objectivos da lei pombalina.

O *Regulamento para a Conservação das novas Estradas* mandava estabelecer “operarios effectivos” para a sua manutenção. O operário seria o “Guarda da Estrada” numa determinada extensão da via e tinha como funções manter a estrada livre para o uso público, garantir a limpeza das valetas e aquedutos de água, evitar atravessadouros de água por cima da via, trabalhar continuamente na conservação do abaulado do pavimento, de forma à camada de saibro se manter sempre lisa, e cuidar das alamedas de árvores que bordeavam a via pública (Fig. 84).

O *Regulamento para a Reforma dos Carros, e Estabelecimento das Barreiras nas Estradas novamente construídas* estabelecia portagens nestas vias, designadas de barreiras ou cancelas; os carros de transporte, tanto de viajantes como de mercadorias, pagariam uma pequena taxa, variável segundo o tipo de carro e o número e a espécie dos animais de tracção³⁹⁵. Junto a cada barreira existiria uma pequena casa para o cobrador. Nas cidades e vilas seriam colocadas barreiras à entrada e saída das localidades, contando somente uma das barreiras, sendo a taxa válida por 24 horas. O produto das portagens serviria para a pronta e contínua reparação da estrada, “sem que para isso intervenha serviço algum gratuito, de que possa resultar incommodo, e opressão aos Povos”. José de Seabra da Silva, nesta frase, deixava clara a intenção de não se poder recorrer à *corveia* na conservação das estradas reais ou nacionais, terminando, assim, com uma tradição medieval. Com esta decisão, o ministro do Reino dava um golpe profundo no recurso a este modelo de recrutamento de mão-de-obra operária para as

Liberalismo, 1750-1850, Lisboa, Vega, 1989, pp. 241-250; NONELL, Anni Günther, “Características gerais da legislação respeitante à alienação dos bens dos concelhos”, in *Porto, 1763/1852 – a construção da cidade entre despotismo e liberalismo*, Porto, FAUP publicações, 2002, pp. 478-482.

³⁹⁴ Esta política pombalina, relativa à propriedade e à abertura do mercado fundiário, tem raiz na política do parlamento britânico desenvolvida mais activamente a partir de meados do século XVIII e que ficou codificada em *The Enclosure Act 1773*, lei que, com muitas revisões e aditamentos ao longo do século XIX, ainda se mantém em vigor. *The Enclosure Act*, ao contrário da lei portuguesa para o encerramento dos campos, teve profundas consequências no tecido social britânico, envolvendo o êxodo de muitas populações rurais para as cidades.

³⁹⁵ Ver as taxas no “Regulamento para a Reforma dos Carros, e Estabelecimento das Barreiras nas Estradas novamente construídas”, 11 de Março de 1796, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 262-267.

obras públicas, concretizando uma reforma que, em França, depois de várias tentativas, precisou de uma revolução para se pôr em prática³⁹⁶.

Para a reforma dos carros de transporte, o regulamento propunha a isenção ou redução das taxas por dez anos aos modelos de carro que tivessem eixo fixo e não menos de 4 polegadas (11 cm) de largura no aro de ferro dos rodados e pregos embebidos. Os carros construídos com mais de 6 polegadas (16,5 cm) de largura dos rodados eram totalmente isentos, pelo mesmo período, sem limite das “forças vivas”, ou seja, independentemente da espécie e do número de animais de tracção. Os carros de transporte de mercadorias com as formas e dimensões dos novos modelos e “os seus competentes Bois” ficavam isentos durante dez anos de qualquer serviço compulsivo ou de serem penhorados por dívidas quaisquer que fossem³⁹⁷; esta medida dizia respeito não apenas às novas estradas mas a todo o território continental, justificando-se pelo facto de estes carros contribuírem para a solidez das estradas “novamente construídas” e, conjuntamente, evitarem a maior ruína das estradas antigas, uma isenção que, segundo José de Seabra da Silva, estava de acordo com o espírito das *Ordenações do Reino*. Esta renovação dos carros de transporte devia-se, por um lado, ao modelo dos rodados existentes danificarem com muita facilidade as estradas de saibro e, por outro, à tentativa de acompanhar a evolução que se estava a operar nos carros de transporte, principalmente nos países do Norte da Europa³⁹⁸.

Quatro meses depois da saída do Alvará, José de Seabra da Silva definiu os locais onde seriam estabelecidas barreiras³⁹⁹. O critério utilizado para a localização dos pontos de portagem – ponte de Alcoentre, ponte de Rio Maior, Carvalhos, Leiria, ponte de Pombal (Fig. 85) e Condeixa – foi o da distância proporcionada adequada à comodidade dos viajantes e do transporte (entre 17 e 28 km); estes pontos coincidiam com os locais onde se situavam os estaleiros da obra da estrada Lisboa-Coimbra e eram correspondentes aos lugares onde se tinham realizado os trabalhos mais longos e dispendiosos.

José de Seabra da Silva, com esta legislação e regulamentação, concluiu um corpo unitário e coerente de leis gerais para construção de uma rede de estradas nacional, pioneiro em Portugal, criando um precedente normativo para o futuro. Este corpo legislativo teve como acto fundamental a lei para as Obras Públicas, de 28 de Março de 1791, e como acto

³⁹⁶ Ver *Infra*, 4.6, “As instruções para a estrada Lisboa-Porto”.

³⁹⁷ No período pombalino (1770-12-05) foi promulgada uma isenção de penhora mas às seges, e respectivos animais de tracção, pertencentes a fidalgos, cavaleiros, desembargadores, e suas mulheres; ver THOMAZ, Manoel Fernandes, *Repertorio Geral, ou Indice Alfabético das Leis Extravagantes do Reino de Portugal, publicadas depois das Ordenações, compreendendo também algumas anteriores, que se achão em observância*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1815, vol. 1, pp. 118; ver, também, “Bestas” e “Carruagem” in SOUSA, Joaquim José Caetano Pereira e, *Esboço de hum dictionario juridico, theoretico, e practico, remissivo ás leis compiladas, e extravagantes*, Lisboa, Na Typographia Rollandiana, 1825, vol. 1.

³⁹⁸ Ver *Infra*, 4.7, “Da conservação das estradas à modernização dos meios de transporte; o exemplo britânico”.

³⁹⁹ Ver, de José de Seabra da Silva para José Diogo Mascarenhas Neto, *Aviso Régio*, 13 de Julho de 1796, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 22v.

precedente a lei para as Estradas e Caminhos do Alto Douro, de 13 de Dezembro de 1788. Se a lei de 1791 lançou as bases para a abertura das novas estradas, a lei de 1796 estabeleceu as regras para a sua utilização e conservação⁴⁰⁰. Com o encerramento da legislação para as estradas e com a abertura do primeiro grande eixo rodoviário contemporâneo (estrada Lisboa-Coimbra), criaram-se as condições para lançar as medidas para as comunicações e para os transportes.



Fig. 85, Ponte de Pombal, sobre o rio Arunca, projectada pelo engenheiro militar Joaquim de Oliveira e construída pela Superintendência das Estradas entre 1793 e 1795, s.d. [fotografia de meados do século XX].

A medida de introdução de portagens teve efeitos pouco tempo depois na cidade do Porto. A 13 de Setembro de 1796, José de Seabra da Silva aprovou a aplicação de um imposto para as obras de estradas, caminhos e ruas da cidade, aos carros que diariamente entravam no Porto e em Vila Nova de Gaia e nelas faziam transportes ou que levavam e traziam mercadorias⁴⁰¹. A decisão foi objecto de prévia consulta, realizada por Francisco de Almada, à

⁴⁰⁰ Maria Isabel Carneiro, no seu trabalho sobre os cantoneiros do Algarve, considera que as normas da legislação de 11 de Março de 1796 para a conservação e utilização das estradas viriam a ser praticamente idênticas às estabelecidas na legislação congénere ao longo do século XIX; ver CARNEIRO, Maria Isabel S., *As casas dos cantoneiros do Algarve: da conservação das estradas a património a conservar*, Lisboa, Universidade Aberta, Departamento de Ciências Sociais e de Gestão, dissertação de Mestrado em Estudos do Património, 2011.

⁴⁰¹ Os carros de transporte que andavam na cidade a carretos pagariam 60 réis por dia; os carros que conduziam para a cidade ou dela levavam mercadorias pagariam 30 réis por dia; os carros que vinham limpar a cidade de estrumes pagariam 20 réis por dia; ver, de José de Seabra da Silva para Francisco de Almada e Mendonça, *Aviso Régio*, 13 de Setembro de 1796, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 86-87. Neste aviso é referida a conta de Francisco de Almada, de 17 de Agosto de 1794, sobre a qual foi expedido o aviso, de 3 de Outubro do mesmo ano, para ouvir a câmara do Porto e se deliberar e arbitrar o que cada carro de transporte que vinha ao Porto ou a Vila Nova

câmara do Porto, que deliberou a 6 de Julho de 1796 os valores das taxas a serem implementados aos carros de transporte. Os “carreiros” passavam a pagar um imposto, ou uma taxa, mas ficavam livres de um trabalho coercivo, arbitrário e gratuito. Por sua vez, o trabalho de transporte de materiais das obras públicas passava a constituir uma actividade regular, paga como trabalho assalariado ou por empreitada. A intenção era dupla: por um lado, pretendia-se aliviar os lavradores e donos de carros de transporte, do termo da cidade, da obrigação de conduzir gratuitamente a pedra para as obras públicas e de extrair os entulhos das obras para fora da cidade; por outro lado, procurava-se obter uma receita regular para se aplicar na reparação e melhoramento das ruas e das vias de acesso à cidade do Porto. José de Seabra da Silva dava mais um passo no processo de eliminação da *corveia* e na criação de profissões estáveis e remuneradas; do mesmo modo, reforçava a intenção de criar um serviço de manutenção das estradas e ruas com verbas próprias e específicas, de acordo com o teor da lei de 11 de Março de 1796. O corregedor ficava, entretanto, interinamente encarregado de dirigir as obras de reparação e melhoramento das estradas, caminhos e ruas da cidade e de definir as prioridades nesta matéria; no que respeita às ruas do Porto, correspondia a uma transferência de competências da Junta das Obras Públicas para Francisco de Almada, medida que se incorporava numa política continuada de José de Seabra da Silva de redução dos poderes para as obras públicas do governo da cidade⁴⁰².



Fig. 86. Joaquim de Oliveira, Conrado Henrique Niemeyer, João Manuel da Silva, Inácio José Leão, Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante, *Mappa Topographico desde Rio Maior té Coimbra para servir ao deliniamento da Real Estrada na conformidade do Alvará de 28 de Março de 1791, e das instruções dadas pelo Ill^{mo}. Ex^{mo}. Snr. Joze de Seabra da Silva, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios do Reyno, ao Desembargador e Superintendente Geral das Estradas Joze Diogo Mascarenhas Neto. Levantado pelos Officiaes do Real Corpo de Engenheiros o Sargento-mor Joaquim de Oliveira, Henrique Niemeyer e o primeiro Tenente João Manuel. Borrão reduzido pelo Capitão Ignacio Joze Leão e o segundo Tenente Carlos Luís Ferreira Amarante. Quartel de Leyria, 16 de Abril de 1796, Arquivo IGP, CA-435 (“A Nova Estrada Real vai notada com duas linhas de Carmim, e a Estrada Real antiga vai notada também com duas linhas pretas asombradas d’Amarelo”).*

devia ter de imposição para daí se formar um subsídio que haja de se empregar nos reparos e melhoramentos das estradas, caminhos e ruas da mesma cidade.

⁴⁰² Ver a importante síntese, feita pelo ex-juiz de Fora da cidade, Vicente Cardoso da Costa (1765-1834), das medidas tomadas pelo poder central para a cidade do Porto durante a década de noventa do século XVIII, onde têm relevo as decisões sobre obras públicas: COSTA, Vicente José Ferreira Cardozo da, *Oração dirigida ao muito alto e muito poderoso Senhor D. João Príncipe Regente de Portugal, pelo Desembargador Vicente José Ferreira Cardoso da Costa, offerecendo-lhe a medalha, que a cidade do Porto mandou cunhar para memoria do dia, em que o mesmo Senhor se dignou de começar a reger estes Reinos no seu Real Nome*, Lisboa, Na Officina da Casa Litteraria do Arco do Cego, 1800.

Um mês após a promulgação do Alvará para a utilização e conservação das novas estradas, em Abril de 1796, os engenheiros da Superintendência apresentaram o projecto final do traçado concretizado entre Rio Maior e Coimbra, reunindo num único desenho o trabalho das duas equipas (Fig. 86). Na sequência da conclusão deste traçado serão delineados, pelos engenheiros da Superintendência Geral das Estradas, o projecto do traçado Coimbra-Porto, tendo como objectivo completar o eixo Norte-Sul, e o projecto do traçado Lisboa-Elvas, via de sentido Nascente-Poente e estruturante dos caminhos alentejanos. A prioridade seria dada à estrada de Aldeia Galega (actual Montijo) a Elvas, via essencial para as ligações de Lisboa aos territórios a Sul do rio Tejo. Pouco tempo depois, seria promovido outro eixo transversal, mas situado a Norte do rio Douro: a estrada Porto-Valongo-Ponte Ferreira, via de acesso, através de Penafiel e Amarante, a Trás-os-Montes e ao Alto Douro. A partir de Lisboa e do Porto, a rede de estradas ampliava-se, assim, com duas vias transversais em direcção ao interior do território, uma a Sul do Tejo e outra a Norte do Douro. Se a primeira obra foi atribuída à responsabilidade da Superintendência Geral das Estradas, a segunda foi atribuída ao dinâmico corregedor e provedor da comarca do Porto, Francisco de Almada e Mendonça. As ambições quanto a estas duas empreitadas eram, porém, muito distintas. A primeira (Lisboa-Elvas) correspondia a uma intervenção global, compreendendo a renovação integral de um itinerário, com uma concepção de traçado integralmente planeada e com métodos construtivos e perfil novos. A segunda (Porto-Ponte Ferreira) era uma intervenção parcial, de reparação e melhoramento de um percurso já existente, sem um projecto global prévio à sua execução.

Fica, no entanto, por compreender a opção de José de Seabra da Silva de dar precedência à estrada Lisboa-Elvas em detrimento da conclusão da estrada de Lisboa-Porto. Importa ter em consideração que a estrada real de Elvas era muito frequentada mas pouco habitada e pouco qualificada, nomeadamente quanto ao pavimento e aos locais de travessia de linhas de água. Pelo contrário, o antiquíssimo trajecto Coimbra-Porto, apesar de irregular, sinuoso e estreito, era uma via permanente, com pontes de pedra em todos os locais de atravassamento de rios e ribeiros, servindo muitos centros urbanos. Por outro lado, a estrada Coimbra-Porto não levantava o mesmo tipo de dificuldades e de obstáculos que levaram à primazia dada à realização do tramo Rio Maior-Coimbra. É provável que estivesse prevista a conclusão do eixo Norte-Sul mas este adiamento não deixou de ter consequências futuras, condicionando o sucesso da nova estrada Lisboa-Coimbra, pois só em 1805 seria retomado o projecto do tramo Coimbra-Porto. Mas a ideia fundamental que preside a esta opção é a da descentralização da rede de estradas. Depois de ter incidido predominantemente sobre a região Norte, com centro na cidade do Porto, a que se seguiu a região Centro, com relevo para a cidade de Coimbra, o programa de obras públicas avançava para Sul, para a província do Alentejo, onde a cidade de Évora adquiriria uma posição central.



Fig. 87. [Conrado Henrique Niemeyer?, Parte da planta da estrada projectada de Évora a Vila Viçosa, ca. 1796], Arquivo IGP, CA-463 (desenho inacabado, sem toponímia, desde Évora à ponte de Luçafece, sobre a ribeira do mesmo nome).

No mesmo dia em que promulgou o Alvará de 11 de Março de 1796, José de Seabra da Silva deu instruções a José Diogo Mascarenhas Neto, superintendente geral das Estradas, para iniciar a estrada de Lisboa a Elvas⁴⁰³. Este eixo, de sentido Nascente-Poente, surgia assim como a via mais importante da rede nacional depois do eixo Norte-Sul, formado pela estrada Lisboa-Porto. Representa uma alteração ao plano de Miguel Pereira Pinto Teixeira, de 1781, que considerava esta via, a terceira da rede nacional, depois da ligação de Lisboa a Faro (Fig. 208). José de Seabra da Silva justificava a importância da estrada da capital a Elvas, dentro do programa geral de “promover o melhoramento da Agricultura, e do Commercio”, pela necessidade de se estender a rede de estradas para as províncias do Sul e por ser a via estruturante do território alentejano. A estrada Lisboa-Elvas, no entanto, para além de organizar as vias a Sul do Tejo, era o itinerário principal de ligação de Lisboa a Madrid e à Europa por via terrestre. Era por esta via que se faziam as comunicações e os transportes que não circulavam por via marítima com o espaço europeu, por onde seguia o correio diplomático e por onde chegavam ou partiam os viajantes europeus. Era também uma via muito importante do ponto de vista militar pois ligava a capital a Elvas, a praça-forte mais importante na defesa da raia alentejana. De acordo com as instruções do ministro do Reino, José Diogo Mascarenhas Neto devia dar início ao projecto recorrendo aos engenheiros que estavam a trabalhar na Superintendência Geral das Estradas, devendo regular-se, para toda a operação, pelo Alvará para as Obras Públicas, de 28 de Março de 1791. Conrado Henrique Niemeyer foi encarregado de dirigir esta comissão tendo como colaboradores Manuel Joaquim Brandão de Sousa e Luís Manuel de Serpa Azevedo, seus camaradas no Real Corpo de Engenheiros⁴⁰⁴.

⁴⁰³ Ver, de José de Seabra da Silva para José Diogo Mascarenhas Neto, *Aviso Régio*, 11 de Março de 1796, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 18.

⁴⁰⁴ Ver a ordem do duque de Lafões (D. João Carlos de Bragança, 1719-1806), marechal general e comandante do Exército, de 14 de Março de 1796, com a nomeação dos engenheiros militares Manuel Joaquim Brandão de

O delineamento da estrada apoiava-se na estrutura de vias existente mas correspondia à elaboração de um novo traçado, com o mesmo tipo de perfil da estrada Lisboa-Coimbra, modernizando a antiquíssima estrada para Elvas. A via existente tinha início em Aldeia Galega (actual Montijo), passava em Senhora da Atalaia, Rilvas, Pegões e Vendas Novas até Montemor-o-Novo. Neste local de cruzamento de vias, estabelecia-se a bifurcação para Beja, até Faro, e para Évora, até Vila Viçosa. A via, a partir de Montemor-o-Novo até Elvas, continuava por Arraiolos, Venda do Duque e Estremoz. De Elvas, prosseguia em direcção a Badajoz, cruzando a fronteira no rio Caia. O traçado adoptado por Niemeyer e a sua equipa não foi por Estremoz mas sim por Évora e Vila Viçosa; a intervenção terminava com uma ponte sobre o rio Caia, extremo de um grande eixo viário no território e principal porta de entrada em Portugal, por via terrestre. A extensão da via era semelhante nos dois traçados, totalizando perto de 190 km desde Aldeia Galega até ao Caia (Fig. 173; Fig. 347). Não se encontraram elementos justificativos desta alteração ao roteiro tradicional, sendo, no entanto, provável que, nesta mudança, sejam factores significativos: Estremoz já não ser considerada uma praça militar importante; Évora ser sede de comarca e a principal e mais central cidade da extensa província do Alentejo; e, por fim, a estrada ter passagem em Vila Viçosa, onde se situava um dos palácios reais⁴⁰⁵. Também não se conhecem os desenhos finais do projecto que, segundo José Diogo Mascarenhas Neto, se concluiu em 1797, mas tão só esboços com o delineamento de partes da via (Fig. 87). De acordo com os poucos elementos existentes do levantamento topográfico do terreno de intervenção, o projecto teria sido dividido, em princípio, em vários tramos, um de Aldeia Galega a Montemor-o-Novo, outro desta vila a Évora, outro de Évora a Vila Viçosa e outro daqui a Elvas e ao rio Caia.

Em paralelo com esta via, José de Seabra da Silva implementou a reparação da estrada do Porto para Valongo, em direcção a Penafiel. A decisão foi objecto de um processo que decorreu ao longo de dois anos e teve início com uma representação da câmara e dos moradores da vila de Valongo, realizada em 1794. Desde 1786 que estava em construção a igreja de Valongo, para a qual foi implementado, por dez anos, a pedido das populações, o *real*

Sousa, capitão, e Luís Manuel da Serpa Azevedo, segundo tenente, Arquivo AHM, FG-5, Livro 1710, fls. 144v-145. Não se encontrou o documento de nomeação de Conrado Henrique Niemeyer, na altura sargento-mor.

⁴⁰⁵ Havia precedentes da preferência por este traçado. A 8 de Outubro de 1789, o conde de Valadares foi encarregado de concertar com toda a brevidade a estrada de Aldeia Galega, Évora, Vila Viçosa, Elvas e Caia, por causa da “passagem do Sereníssimo Senhor Infante D. Pedro Carlos”, vindo da Corte de Espanha. A urgência da obra apenas permitiu trabalhos de reparação tendo-se gasto mais de onze contos de réis, avultada verba que se explica pela grande extensão da estrada. Logo no ano seguinte foram feitas obras de consolidação; cf. VASCONCELOS, Luís, “O fomento das estradas no reinado de D. Maria I”, *Hispanismen omkring Sven Skydsgaard: Studier i spansk og portugisisk sprog, litteratur og kultur til Minde om Sven Skydsgaard*, Kobenhavn, Kobenhavns Universitet, Romansk Institut, redigeret af John Kuhlmann Madsen (coord. e ed. lit.), 1981, pp. 463-499.

de água sobre o vinho, o azeite e a carne (Fig. 88)⁴⁰⁶. A câmara de Valongo pretendia agora subvencionar as obras da igreja, não apenas com o *real de água* mas também com uma imposição sobre o pão, de que Valongo era o grande fornecedor para a cidade do Porto e seus arredores; com este suplemento à base de financiamento da obra, a câmara pretendia, ainda, reedificar a ponte da Carvalha e reparar a estrada de Penafiel, desde o Porto até Ponte Ferreira. José de Seabra da Silva dirigiu-se a Francisco de Almada e Mendonça, pedindo-lhe para realizar dois “exames” sobre esta representação: um primeiro, com vista a reduzir o custo da obra da igreja que já ia em 50.000 cruzados (20.000\$000); um segundo, após a conclusão do primeiro, de ouvir a câmara do Porto sobre o agravamento do custo do pão de trigo em cinco réis por *alqueire* (ca. 13,8 litros), por considerar que esta imposição recaía principalmente sobre os moradores da cidade⁴⁰⁷.

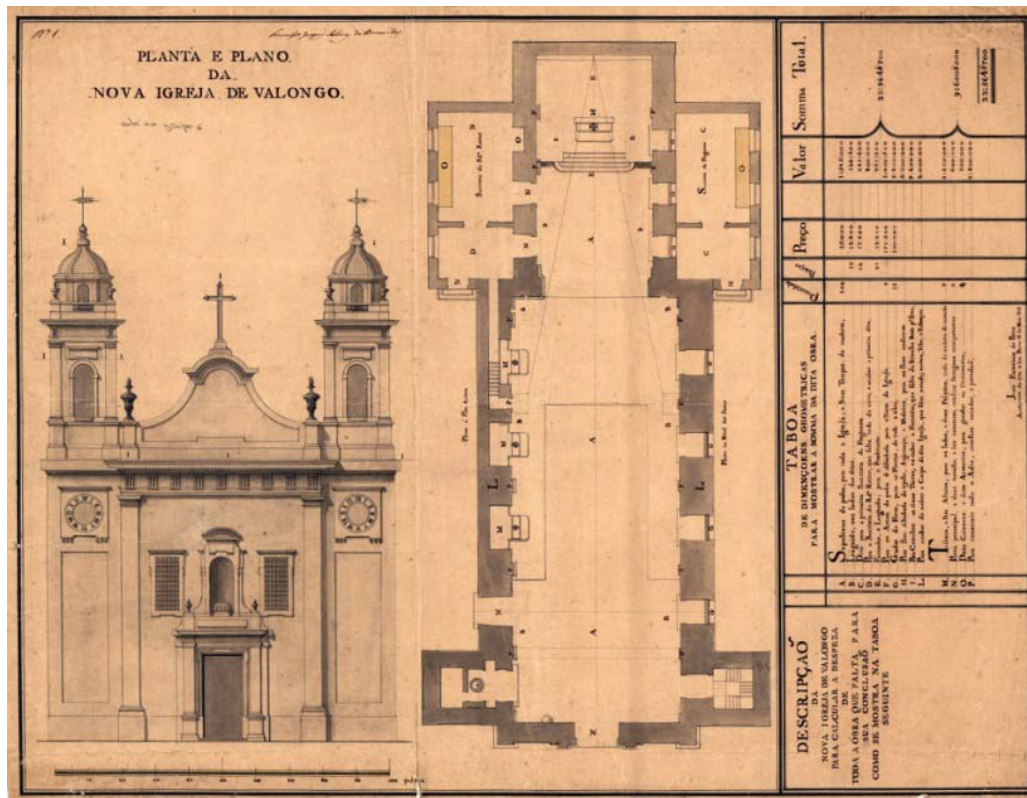


Fig. 88. José Francisco de Paiva, *Planta e Plano da Nova Igreja de Valongo*, Porto, 1811, Arquivo BPE, Arm 3-4, Est 3, Hem II, 17.

⁴⁰⁶ A imposição era de um real por cada quartilho de vinho e de azeite e por cada *arrátel* de carne; ver, da rainha D. Maria I para Francisco de Almada e Mendonça, *Provisão*, 10 de Abril de 1786, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 83-84. Sobre esta igreja, onde trabalharam os arquitectos da cidade do Porto, Teodoro de Sousa Maldonado, Damião Pereira de Azevedo, José Francisco de Paiva e Joaquim da Costa Lima Sampaio, ver AZEVEDO, Maria José Coelho de, *A Igreja Matriz de Valongo; Architectura (1794-1835)*, Porto, policopiado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999, 3 vols.

⁴⁰⁷ Ver, de José de Seabra da Silva para Francisco de Almada e Mendonça, *Aviso Régio*, 3 de Outubro de 1794, Arquivo AHMP, A-PUB-94, fls. 126-126v.

Francisco de Almada presidiu à vereação da câmara do Porto, de 30 de Dezembro de 1795, sessão onde apresentou o aviso de José de Seabra da Silva e ouviu os seus representantes sobre o aumento do custo do pão. Estiveram presentes, Vicente José Ferreira Cardoso da Costa (1765-1834), juiz de Fora da cidade, e os vereadores, com assistência do procurador⁴⁰⁸. Depois de ponderarem sobre a matéria, assentaram de comum acordo na conveniência desta imposição, pelo moderado aumento e pelo benefício público que resultava da melhoria da estrada para Penafiel, uma das mais movimentadas do País depois da estrada Lisboa-Porto. Ficou decidido que metade da imposição sobre o pão seria de imediato empregue na reedificação da ponte da Carvalha e na reparação da estrada e que a imposição se extinguiria assim que as obras da igreja e da estrada se concluíssem.



Fig. 89, LANDMANN, George, “Penafiel de Lousa from the East Entre Douro e Minho”, Baily sculp., in *Historical, military, and picturesque observations on Portugal, illustrated by seventy-five coloured plates, including authentic plans of the sieges and battles fought in the Peninsula during the late war*, London, printed for T. Cadell and W. Davies, 1818, vol. 2, pp. 259.

A 30 de Outubro de 1796, José de Seabra da Silva aprovava a representação da câmara de Valongo e o assento da câmara do Porto, criando-se as condições administrativas e financeiras para se iniciarem as obras. Estas obras envolveram principalmente a regularização do traçado, o melhoramento do pavimento (com a construção do abaulado) e a delimitação das margens com fossos para as águas correntes. A reparação da via envolveu ainda a ponte de Rio Tinto, no termo da cidade do Porto⁴⁰⁹. O melhoramento desta via era estratégico pois a

⁴⁰⁸ Ver, *Termo de Vereação*, 30 de Dezembro de 1795, Arquivo AHMP, A-PUB-94, fls. 125-126.

⁴⁰⁹ Ver, da administração de Francisco de Almada e Mendonça, *Registo de Ordens Régias respeito às Obras da Igreja de Vallongo, Ponte Ferreira, Santo Tirso e Villa do Conde*, 1786-1830, Arquivo ADP, K-22-1-38; *Livro de Registo das Folhas da Obra da Ponte de Rio Tinto na Estrada do Porto para Valongo cuja despesa se faz pela contribuição das Obras da Igreja de Valongo e Estrada do Porto, te Ponte Ferreira*, 1799-1802, Arquivo ADP, Arquivo ADP, K-21-1-49. Ver, ainda, a aprovação de contas relativas às obras da ponte de Vila do Conde, da ponte de Santo Tirso, da Casa Pia e Quartel das Partidas Volantes, da Igreja de Valongo, da ponte de rio Tinto, na estrada do Porto para Ponte Ferreira, e do Matadouro, às Fontainhas, mandando continuar estas obras até à sua conclusão com o mesmo zelo, actividade e prudência; de visconde de Balsemão para Francisco de Almada e Mendonça, *Aviso Régio*, 10 de Julho de 1802, Arquivo ADP, K-22-1-13, fls. 28v.

estrada prolongava-se para Penafiel (Fig. 89) e Amarante, ligando-se com as estradas que estavam a ser renovadas no Alto Douro, em particular com a estrada que, desde a Régua a Mesão Frio, se dirigia para Amarante. A renovação das saídas da cidade do Porto para o seu *hinterland* (as três províncias do Norte), obra em que se empenharam Francisco de Almada e Mendonça e, após a sua morte, Pedro de Melo Breiner, contribuíram para generalizar o melhoramento das principais estradas e pontes e para articular progressivamente, em rede, as vias do Entre Douro e Minho entre si e com as províncias de Trás-os-Montes e da Beira.



Fig. 90. Luís Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, Eusébio Dias Azedo, Pedro Folque, *Villa Velha [de Ródão]. Mapa topográfico das montanhas comprehendidas entre os rios Tejo, e Ocreza desde as Portas de Rodano até á fôz do Cabrão levantada pelos officiaes da Brigada do Real Corpo de Engenheiros, commandada pelo Brigadeiro Luis Candido Cordeiro Pinheiro Furtado, o Sargento Mór Euzebio Dias Azedo, e o Capitão Pedro Folque, Maio de 1797, Arquivo GEAEM/DIE, 3255-2A-28-40.*

Apesar dos avanços na consolidação de uma rede de vias de circulação, a partir de meados de 1796 novas ameaças afectaram as fronteiras. Um ano depois da assinatura da Paz de Basileia, seguiu-se, a 18 de Agosto de 1796, o Tratado de Santo Ildefonso, onde a Espanha se aliou ao Directório, firmando com a França uma aliança defensiva e ofensiva contra a Grã-Bretanha⁴¹⁰. Após o Tratado, as tropas espanholas foram deslocadas para a fronteira terrestre e

⁴¹⁰ A 27 de Outubro de 1795 deu-se a substituição da Convenção pelo Directório em França; sobre esta mudança e suas consequências na política francesa para com Portugal, ver AYMES, Jean-René, “Bases y evolución de la «Política Portuguesa» de la Revolución Francesa entre 1789 y 1797”, *Revista de História das Ideias*, Coimbra, Instituto de História e Teoria das Ideias, Universidade de Coimbra, 1988, vol. 10, pp. 167-200.

Portugal era ameaçado de invasão do seu território caso não entrasse na aliança e não fechasse os seus portos ao comércio britânico. Por sua vez, as movimentações das esquadras de guerra francesas, nomeadamente a de Brest, geraram o receio de uma possível ameaça da fronteira marítima. A pressão político-militar exigiu o aumento dos efectivos do Exército e da Marinha e a colocação das tropas em pé de guerra. As consequências destes acontecimentos fizeram-se sentir de imediato nas finanças do Estado e, pouco tempo depois, nas obras públicas, com a suspensão ou redução de alguns trabalhos. Em Setembro de 1796, José de Seabra da Silva mandou suspender qualquer obra nova no encanamento do Mondego e reduzir o volume dos trabalhos, restringindo-os aos indispensáveis e realizando-os com o pessoal operário estritamente necessário, para evitar que as obras não cessassem de todo⁴¹¹. Estêvão Cabral teve de interromper uma obra que estava em fase inicial de construção nesta altura: as portas de maré, situadas junto ao Moinho do Almoxarife, cuja função era a de regularizarem as águas do rio Pranto (ou vala de Lourical); tratava-se de uma obra pioneira em Portugal, muito dispendiosa devido à complexidade e dimensão desta estrutura hidráulica⁴¹². No final de Outubro, os engenheiros militares envolvidos no projecto para a estrada de Elvas foram chamados para tarefas de defesa das fronteiras⁴¹³. Ficava suspensa a estrada de Elvas, aquela que foi pensada como a segunda via mais importante da rede nacional de estradas. Devido a esta suspensão, José de Seabra da Silva não chegou a construir a legislação para a obra, não se conhecendo a operação financeira que estaria a ser pensada para suportar um empreendimento tão dispendioso. A breve tentativa de realizar a estrada Lisboa-Elvas espelha, de algum modo, a mudança que se operou no plano político; da construção de uma via que fomentava a ligação entre dois países, unidos por um tratado de amizade e mútuo auxílio, sucedeu-se a abertura de hostilidades e a interrupção dos trabalhos. A sua suspensão, contudo, não dependeu tanto da sua posição estratégica mas inseriu-se nas medidas de redução das obras públicas devido à situação militar e financeira. A iniciativa da estrada de Elvas é um bom exemplo da dificuldade em conciliar trabalhos civis e militares, mesmo em tempo de paz mas uma paz armada. A importância desta estrada no conjunto da rede principal de vias nacionais levaria, oito anos depois (1804), a uma segunda tentativa de realização, cujo traçado retomou o itinerário tradicional por Estremoz.

⁴¹¹ Ver, de José de Seabra da Silva para José de Magalhães Castelo Branco, *Aviso Régio*, 9 de Setembro de 1796, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 51.

⁴¹² Ver Estêvão Cabral, *A Sua Alteza Real, o Príncipe Regente Nosso Senhor, sobre o estado do Encanamento do Mondego no fim do anno de 1800*, Cazais do Campo, 7 de Dezembro de 1800, Arquivo FBNRJ, *Colecção Portugal* (proveniente da *Colecção José Bonifácio*), I-32, 33A, 015 (26 pp.).

⁴¹³ Ver, ordem do duque de Lafões, de 29 de Outubro de 1796, com a relação dos engenheiros militares nomeados para as diversas províncias do Reino, Arquivo AHM, FG-5, Livro 1710, fls. 247 e segs.; ver documentos de Manuel Joaquim Brandão de Sousa e de Conrado Henrique Niemeyer, Arquivo AHM, DIV-3-7-168.

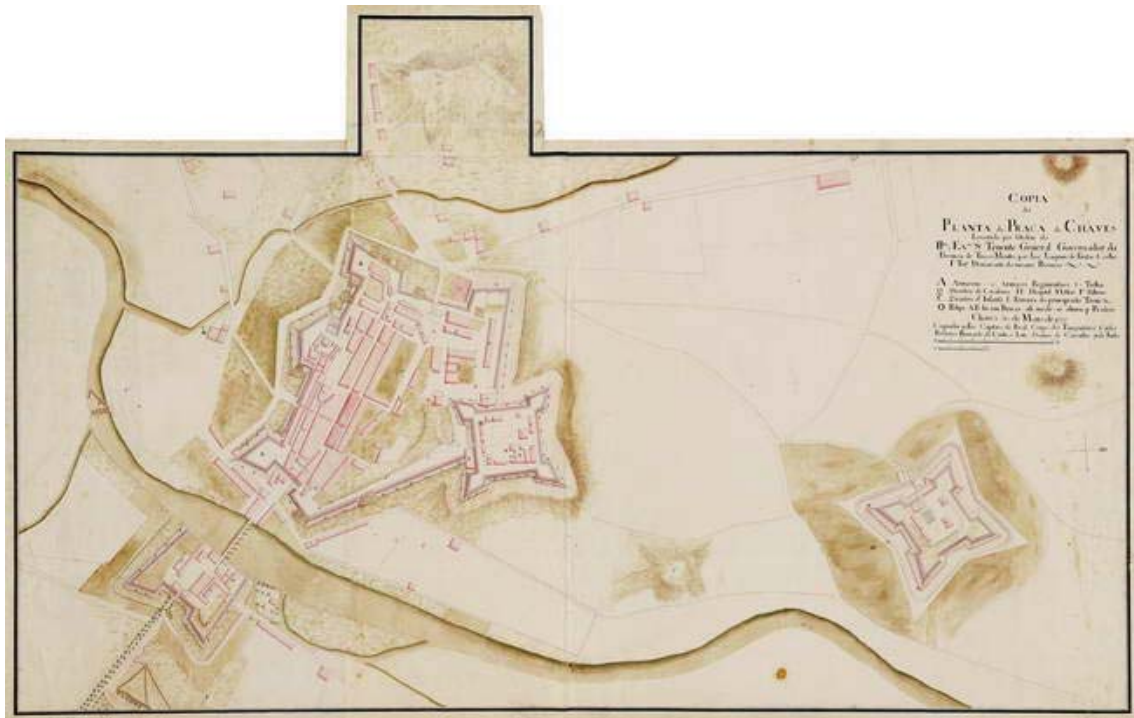


Fig. 91, José Joaquim de Freitas Coelho, Carlos Frederico Bernardo de Caula, Luís Gomes de Carvalho, *Cópia da Planta da Praça de Chaves levantada por ordem do Ill.mo e Ex.mo S.r Tenente General Governador da Provincia de Tras-os Montes por José Joaquim de Freitas Coelho, 1º Tenente Demarcante da mesma Provincia; copiada pelos Capitães do Real Corpo de Engenheiros Carlos Frederico Bernardo de Caula, e Luiz Gomes de Carvalho, 19 de Junho de 1797, Arquivo GEAEM/DIE, 1408-1-8-12.*

Ameaçadas as fronteiras, foi feito um esforço de natureza militar a partir de Agosto de 1796 e que se estendeu até finais do ano seguinte. Foram realizadas manobras do exército, nomeadamente nas províncias de Trás-os-Montes, Beira e Alentejo, e organizadas brigadas de engenheiros militares que se deslocaram para os locais das operações. Os trabalhos envolveram o reconhecimento cartográfico, tanto topográfico como hidrográfico, dos territórios fronteiriços e a realização de levantamentos e obras nas praças e fortificações de guerra, trabalhos que foram acompanhados de memórias sobre a defesa do território⁴¹⁴. Corresponde a um período de grande evolução da cartografia portuguesa, onde a experimentação em torno das técnicas e dos métodos de representação são constantes; a evolução é legível na capacidade de representação do território, seja de cordilheiras de montanhas, seja de aglomerados urbanos ou de estruturas fortificadas, seja de traçados de vias de circulação (Fig. 83; Fig. 90; Fig. 91). A chamada dos engenheiros para as tarefas militares não pôs em causa todos os trabalhos de obras públicas que estavam a decorrer. Um bom exemplo é o da barra do Douro, onde Reinaldo Oudinot se manteve sempre em funções pois, para além de estar a dirigir as obras hidráulicas, trabalhos que necessitavam de um contínuo acompanhamento, estava a realizar

⁴¹⁴ Ver algumas destas memórias in VICENTE, António Pedro, “Memórias políticas, geográficas e militares de Portugal, 1762-1796”, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1971, vol. 41.

obras de fortificação na barra desde 1790⁴¹⁵. Já o seu principal colaborador, Luís Gomes de Carvalho, foi chamado para se deslocar para Trás-os-Montes, numa comissão de serviço que se estendeu de Janeiro a Dezembro de 1797⁴¹⁶.



Fig. 92. [Manuel de Sousa Ramos, José Maria Ferreira da Fonseca], *Mappa Topografico da parte do Tejo da Villa de Abrantes em que está lançada a Ponte de Barcas, e dos terrenos proximos em que estão estabelecidos o Parque, suas oficinas, Quarteis Militares, Laboratorio, Armazens de Polvora, depozitos de petrechos, e munições de Boca, e Guerra levantado no Mez de Mayo de 1797 no qual vai notado um Sistema de Defença para a dita Ponte*, Maio de 1797, Arquivo IGP, CA-337.

Durante o ano de 1797 serão realizados exercícios de manobras do exército português no vale do Tejo, entre Abrantes e Vila Velha de Rodão. Uma das operações destes exercícios foi a montagem de pontes militares de barcas para auxiliar os movimentos dos exércitos. Seriam lançadas pontes de barcas em Abrantes e Vila Velha de Rodão, no rio Tejo, e em Constância, na foz do rio Zêzere. A ponte de Abrantes e todo o sistema defensivo em ambas as margens do Tejo foram concebidos por Manuel de Sousa Ramos, engenheiro militar que se formou com Guilherme Elsdén e com quem iniciou a sua actividade profissional (Fig. 92). Foram desenvolvidos nesta ponte, pensada para ser facilmente montada e desmontada, o

⁴¹⁵ Luís Gomes de Carvalho recebeu ordem de marcha para se deslocar em comissão de serviço para Trás-os-Montes a 18 de Outubro de 1796; a comissão decorreu de 13 de Janeiro de 1797 a 13 de Dezembro de 1797; ver Arquivo AHM, DIV-7-461.

⁴¹⁶ Ver *Infra*, 5.3, “Uma frente portuária e urbana desde a Ribeira do Porto até à Foz do Douro”.

modelo de engradamento entre barcas, seu afastamento e fixação, assim como os sistemas de acoplagem e de travamento das várias estruturas de madeira (barcas, estrado, pavimento e guardas) e os mecanismos do alçapão, de forma a serem manobrados apenas por duas pessoas (Fig. 93; Fig. 94). As barcas, em número de sessenta (quatro delas sobresselentes), foram construídas em 1796 no Arsenal da Marinha, onde era mestre João de Sousa Palher, a que se juntaram trinta batéis, para a ponte de Vila Velha de Rodão. O plano para a segurança e conservação da ponte envolveu o projecto de um armazém para depósito das barcas e dos batéis; organizado a partir de um muro, delimitador de um pátio e de um recinto *porticado*, coberto por quatro longos telhados, o armazém não se chegou a realizar (Fig. 95). As pontes foram desmontadas no final de 1797, assim que terminaram os movimentos dos exércitos e para evitar as cheias do rio Tejo, sendo de novo lançadas em Setembro de 1800, aquando da eminência de abertura de novas hostilidades por parte de Espanha.

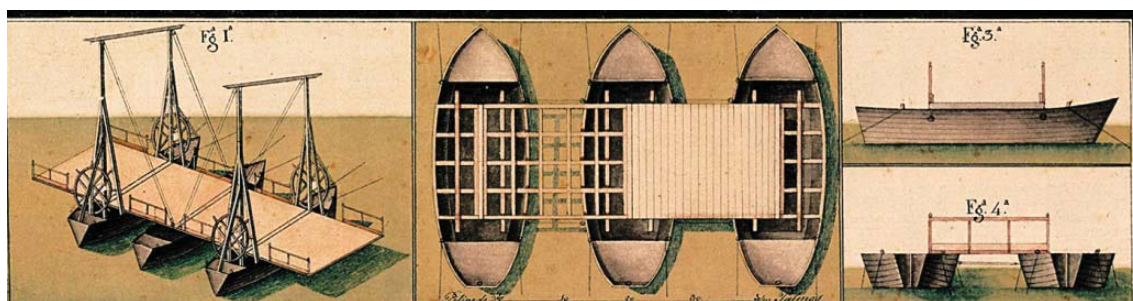


Fig. 93, [Manuel de Sousa Ramos, José Maria Ferreira da Fonseca], *Mappa Topografico da parte do Tejo da Villa de Abrantes em que está lançada a Ponte de Barcas, (...)*, 1797, Arquivo IGP, CA-337 (pormenor).

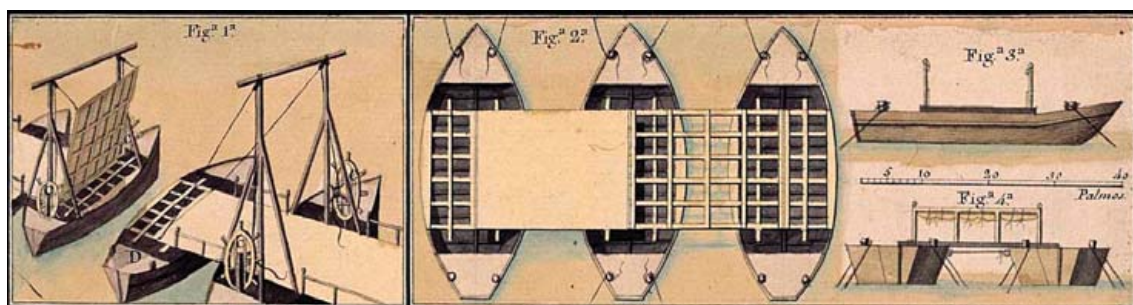


Fig. 94, Manuel de Sousa Ramos, José Maria Ferreira da Fonseca, *Mappa Topografico da parte do Tejo da Villa de Abrantes em que está lançada a Ponte de Barcas e dos terrenos próximos em que estão estabelecidos os Parques, suas Oficinas Quartéis Militares, e depositos de petrechos, e munições de boca e guerra: levantada no mês de Mayo de 1797 pelo Tenente Coronel Manuel de Sousa Ramos e seu ajudante, o Segundo Tenente Jose Maria Ferreira da Fonseca*, Arquivo IGP, CA-336 (pormenor).

É significativa a positiva reacção das populações a estas obras, exclusivamente militares. Em Vila Velha de Rodão, os trabalhos envolveram a montagem da ponte de barcas, tarefa executada em dois meses e meio, e a reparação dos caminhos de acesso no espaço de aproximadamente 50 km. As câmaras de Niza, Vila Velha de Rodão e Castelo Branco prestaram-se voluntariamente à concretização destes trabalhos, realizados sob a inspecção do tenente-general João de Ordaz e Queirós (1729-1804), nesta altura, inspector da arma de

Cavalaria (Fig. 90). A manutenção em exercício da ponte, uma vontade das câmaras apoiada por João de Ordaz e Queirós, tinha um duplo benefício: por um lado, facilitava as operações do exército, por não ser necessário montar e desmontar a ponte; por outro lado, garantia uma passagem pública para as povoações em lugar da barca de passagem, situada no mesmo local, e contribuía para a conservação da mesma ponte⁴¹⁷. Em Abrantes, passar-se-ia algo de próximo, embora não exactamente na mesma altura. Em 1799, o juiz de Fora de Abrantes solicitou o lançamento de forma permanente da ponte de barcas, pela “utilidade que rezultaria ao Porto daquella Villa, e seu Termo, como a todos os viajantes” que atravessavam o Tejo naquele local⁴¹⁸. A aprovação da proposta, por Luís Pinto de Sousa, veio lançar o que se pode considerar um programa novo: o da travessia dos rios, já não por pontes de pedra mas por pontes de barcas, civis e não exclusivamente militares, com o intuito de serem estruturas permanentes. Estes trabalhos em torno da montagem de pontes de barcas, apesar de não se ter concretizado a instalação efectiva das pontes, viriam a ser influentes mais tarde, quando se procuraram métodos mais económicos e mais rápidos para a construção de pontes.

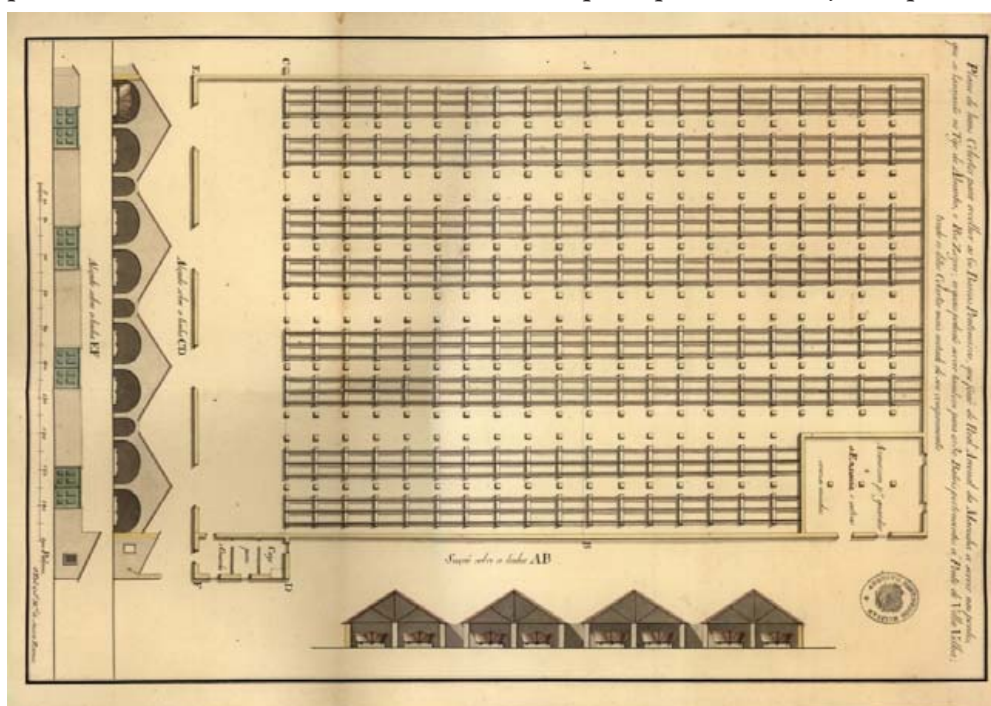


Fig. 95, Manuel de Sousa Ramos, *Plano de huns cobertos para recolher as 60 Barcas Ponteneiras, que forão do Real Arcenal da Marinha a servir nas pontes, que se lançarão no Tejo de Abrantes, e Rio Zezere; os quaes poderão servir tambem para os 30 Bateis pertencentes à Ponte de Vila Velha; tendo os ditos cobertos mais metade do seu comprimento. Manoel de Souza Ramos Tenente Coronel, s.d., [ca. 1797-1798], Arquivo AHM-DIV-4-1-9-3.*

⁴¹⁷ Ver SALEMA, Vasco da Costa, “O Tenente-General João de Ordaz e Queirós e as suas «Memórias»”, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1982, vol. 51, pp. 9-65.

⁴¹⁸ Ver de Manuel de Sousa Ramos, *Narração dos motivos, que ouverão para se formar o Plano, e calculo para o estabelecimento, e conservação da Ponte de Barcas no Porto da Vila de Abrantes no anno de 1799*, 17 de Março de 1802, Arquivo AHM, DIV-4-1-9-3; *Narração do que se passou com a arrecadação das Barcas ponteneiras, e seus pertences no fim dos movimentos de guerra, que ouverão em 1797*, 20 de Março de 1802, Idem.

No período de um ano que decorre entre meados de 1796 e finais de 1797 estabeleceram-se negociações entre a França e Portugal, com vista a estabelecer um tratado de paz, sendo representante, pelo lado português, o diplomata António de Araújo de Azevedo. Durante o processo negocial, a Grã-Bretanha enviou para Portugal uma esquadra com um exército auxiliar; as motivações para o auxílio eram a ameaça de invasão do território continental pela Espanha e a recusa do governo português em fechar os portos ao comércio britânico. Chegado ao porto de Lisboa, em Janeiro de 1797, comandado pelo general Charles Stuart (1753-1801)⁴¹⁹, o exército britânico, com cerca de 6.000 homens, era composto por quatro regimentos britânicos (cavalaria e infantaria), quatro regimentos de emigrados franceses ao serviço de Inglaterra, um batalhão de artilharia e, ainda, por doze oficiais engenheiros, sendo cerca de metade pertencentes ao *Corps of French Emigrant Engineers*⁴²⁰. As tropas ficaram aquarteladas nas fortalezas da barra do Tejo, tendo os engenheiros franceses procedido de imediato a levantamentos da costa e do rio Tejo, desde Peniche até Sacavém, trabalhos cartográficos que se estenderam por cinco anos⁴²¹. Este período correspondeu a um momento particular da produção cartográfica militar, onde se cruzaram engenheiros portugueses, ingleses e emigrados franceses.

Sensivelmente pela mesma altura da chegada do exército auxiliar, a esquadra britânica do Mediterrâneo, comandada pelo almirante John Jervis (1735-1823), saiu do porto de Lisboa em direcção à costa algarvia para tentar interceptar a armada espanhola no seu regresso a Cádiz. A batalha naval travou-se a 14 de Fevereiro de 1797 no cabo de São Vicente, saindo derrotada a esquadra espanhola (Fig. 96). Após a batalha, a esquadra britânica abrigou-se na baía de Lagos, no Algarve, com a ajuda da Esquadra do Estreito da marinha portuguesa que rebocou os navios britânicos danificados no combate. A Grã-Bretanha reforçava a sua posição de potência marítima mas a sua hegemonia dependia, em boa parte, do apoio logístico português para as suas movimentações no Atlântico e no Mediterrâneo, de que esta batalha foi exemplo e de que não estava disposta a abdicar.

⁴¹⁹ Sir Charles Stuart foi um prestigiado e polémico militar e político britânico; iniciou a sua carreira militar em 1768, tendo combatido na guerra da independência americana. O seu filho, Charles Stuart, barão Stuart de Rothesay (1779-1845), que fez parte deste exército auxiliar britânico a Portugal, seguiu a carreira política e foi o enviado extraordinário e ministro plenipotenciário de Inglaterra em Portugal, de 1810 a 1814.

⁴²⁰ Ver LANDMANN, George, *Historical, military, and picturesque observations on Portugal, illustrated by seventy-five coloured plates, including authentic plans of the sieges and battles fought in the Peninsula during the late war*, London, printed for T. Cadell and W. Davies, 1818, vol. 1, pp. 445; BREMNER, R. W., “Mapping in Portugal by French Royalists in the British Army”, *Twenty Fourth Annual Report and Review*, Lisboa, The British Historical Society of Portugal, 1997, pp. 115-133.

⁴²¹ Charles Stuart, que veio acompanhado, entre outros, por Nicholas Trant, partiria em 1798 com o exército auxiliar britânico para atacar Minorca, ficando governador da ilha de 1798 a 1800. Alguns destes corpos militares participaram em vários combates no Mediterrâneo, nomeadamente contra a expedição de Napoleão ao Egipto. Os regimentos franceses ao serviço do exército britânico manter-se-iam em Portugal até 1802; e os cerca de seis engenheiros franceses que permaneceram trabalharam principalmente nos levantamentos do rio Tejo; ver alguns desenhos parciais em Arquivos IGP e GEAEM/DIE.

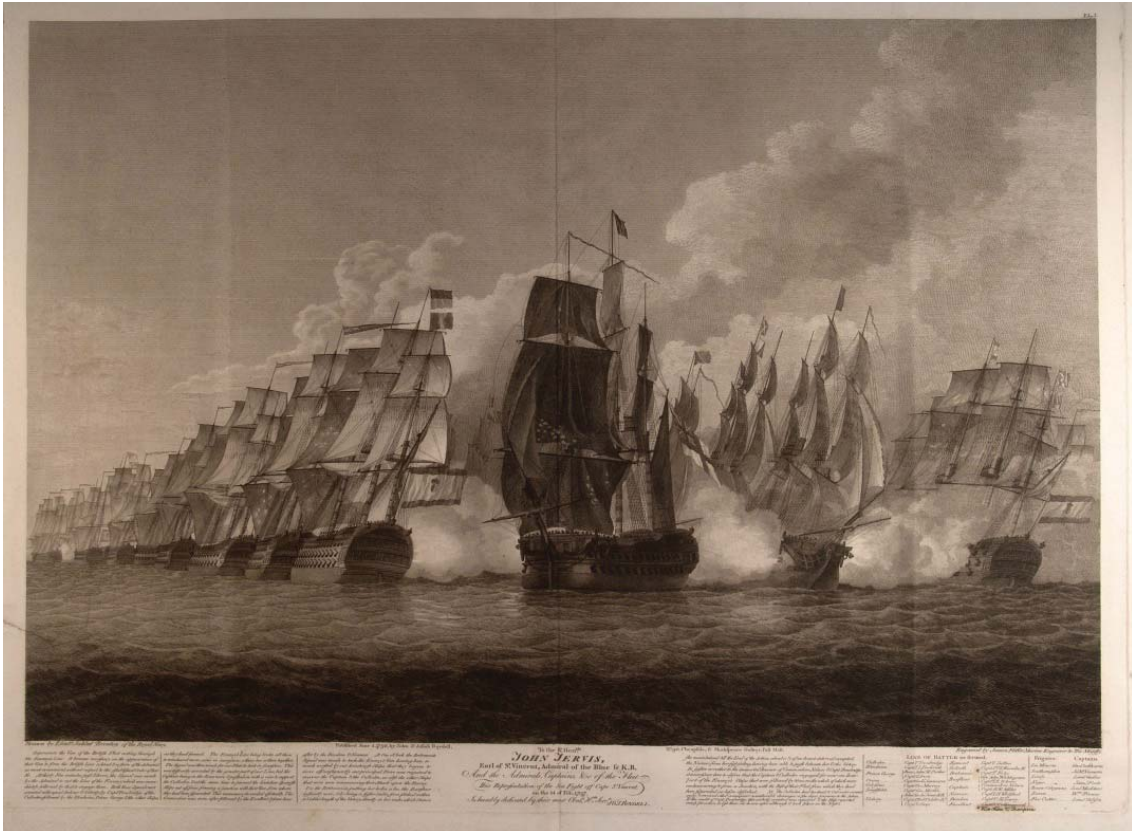


Fig. 96, BRENTON, Jahleel, *To the R.t Hon.ble John Jervis, (...) this representation of the Sea Fight off Cape S.t Vincent, on the 14 of Feb. 1797 his humbly dedicated by their most Obed.t H.ble Serv.ts J. & Boydell. Drawn by Lieut.t Jahleel Brenton, of the Royal Navy; Engraved by James Fittler Marine engraver to His Majesty; Published June 4. 1798, by John & Josiah Boydell, 1798, Arquivo BPMP, C-M&A, Pasta 20(31).*

As negociações para a paz entre a França e Portugal, depois de uma fase de tensão e ruptura (de Agosto a Novembro de 1796), avançaram e foi possível alcançar um acordo, obtido por António de Araújo de Azevedo a 10 de Agosto de 1797, às 11 horas da noite, depois de “huma negociação tão escabrosa da maneira a mais decoroza para a Coroa de Portugal”, como refere o seu secretário Francisco José Maria de Brito⁴²². Inglaterra, cujos interesses saíam lesados, em particular a limitação à franca utilização dos portos portugueses e ao apoio logístico fornecido por estes, não aceitou este acordo. A pressão inglesa de rompimento com Portugal manifestou-se não apenas por via diplomática; Luís Pinto de Sousa, em carta a Diogo de Carvalho e Sampaio (1750-1807), embaixador em Madrid, expressou a situação: “achando-se presentemente em Lisboa perto de oito mil homens de tropas inglesas alojados nas fortalezas da Barra, e a Esquadra de Lord S. Vicente [John Jervis] nestes mares, como poderia Sua Majestade romper com a Grã-Bretanha em semelhante situação, sem expor

⁴²² Ver cartas de Francisco José Maria de Brito para D. Frei Manuel do Cenáculo, de Paris, 11 de Agosto de 1797, e de Elvas, 7 de Setembro de 1797, in ALCOCHETE, Nuno Daupias d', *Humanismo e diplomacia: correspondência literária (1789-1804) de Francisco José Maria de Brito com Dom Frei Manuel do Cenáculo*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, 1976, 9, pp. 43-44.

a mesma Capital a todos os horrores de um bombardeamento inevitável, a um saqueio de todas as suas riquezas, e finalmente à Lei ignominiosa que lhe quiserem impor, para evitar a ruína dos seus vassallos”. O tratado dividiu o governo, entrando em sua defesa José de Seabra da Silva, por assegurar a paz e a neutralidade, sem cedências territoriais, e dele discordando profundamente D. Rodrigo de Sousa Coutinho, por ser contrário aos interesses da aliança com a Inglaterra. Em Outubro o tratado foi anulado, primeiro pelo governo português e depois pelo Directório que, entretanto, teve uma mudança interna e endureceu a sua posição e as exigências para com Portugal, inviabilizando quaisquer condições semelhantes às inscritas neste acordo de paz⁴²³. A presença do exército britânico em Portugal acabou por servir mais como força de pressão contra o que tinha sido uma procura persistente da diplomacia portuguesa, a obtenção da paz com a França, do que como genuíno auxílio à ameaça espanhola⁴²⁴.

Este período de crescente agitação política e militar no continente europeu e nos mares ficará marcado, de novo, pelas dificuldades financeiras do Erário, apesar de se manter o crescimento económico que vinha desde a década de oitenta. As medidas tomadas têm um carácter inovador, pois foram no sentido de envolver todas as corporações e instituições no apoio ao esforço de guerra e de não sobrecarregar as populações nem afectar a capacidade produtiva do País; pelo contrário, foi renovada a isenção do imposto da décima aos trabalhadores pagos a *jornal* (principalmente operários e agricultores), a chamada décima de maneiço, um imposto de 10% sobre o trabalho que, em princípio, não mais foi reestabelecido⁴²⁵. Em Outubro de 1796, saiu um pacote de medidas legislativas que impôs a abolição de muitos privilégios e isenções, atingindo directamente os rendimentos do clero e da nobreza. Foram suprimidas a isenção da décima aos eclesiásticos e a isenção da sisa aos eclesiásticos e às ordens militares. Passaram a contribuir com a décima as ordens militares e foram onerados com uma segunda décima, o chamado *quinto*, os donatários de bens da coroa⁴²⁶. Também a Universidade de Coimbra começou a pagar uma “renda” anual ao Estado para o esforço de

⁴²³ O golpe de Estado de 18 Fructidor, ano V (4 Setembro de 1797), que correspondeu a um reforço do poder executivo sobre o legislativo, levou à substituição do ministro das Relações Exteriores, François Barthélemy (1747-1830), com quem António de Araújo de Azevedo tinha negociado o acordo de paz, por Talleyrand (1754-1838); ver AYMES, Jean-René, “Bases y evolución de la «Política Portuguesa» de la Revolución Francesa entre 1789 y 1797”, *Revista de História das Ideias*, Coimbra, Idem, 1988, vol. 10, pp. 167-200.

⁴²⁴ Sobre as negociações para o tratado de paz, ver ALEXANDRE, Valentim, “Uma brecha no sistema: o Tratado de Paris de Araújo de Azevedo”, in *Os Sentidos do Império. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, Lisboa, Afrontamento, 1993, pp. 110-116; AYMES, Jean-René, “Bases y evolución de la «Política Portuguesa» de la Revolución Francesa entre 1789 y 1797”, Idem, 1988, vol. 10, pp. 191-200.

⁴²⁵ Ver Alvará de 4 de Abril de 1795, prorrogando por mais seis anos a isenção “da Décima de Maneiço dos que trabalham por jornal”, in SILVA, António Delgado da, *Idem*, 1828, pp. 211-212.

⁴²⁶ Ver os vários documentos legislativos, de 15 e 24 de Outubro de 1796, in SILVA, António Delgado da, *Idem*, 1828, pp. 301-305.

guerra a partir de 1797⁴²⁷. Seguiu-se, logo após estas medidas, o recurso a uma operação de crédito de grande escala, através de um empréstimo no valor de dez milhões de cruzados (4.000 contos de réis), dívida que seria suportada pelos novos impostos e que veio a ser ampliada pouco tempo depois⁴²⁸.

Esta política prosseguiu com a criação, em Março de 1797, de um novo imposto indirecto, o do papel selado⁴²⁹. Desde a reformulação dos impostos realizada pelo marquês de Pombal, no início da década de setenta, que não era instituído um novo imposto geral para todo o País. Este imposto foi concebido para o esforço de guerra, para além de contribuir para apoiar as políticas de fomento. A contribuição não era, assim, justificada como temporária mas antes como um novo imposto, considerado o mais suave para as populações. O destino desta cobrança serviria para o pagamento do Exército e da Marinha, em tempo de guerra e de defesa do Reino, mas também para *estradas* e *canais* e outros objectos de interesse público, podendo, no entanto, devido às circunstâncias do Erário, ser aplicado ao pagamento dos juros do empréstimo; podia ainda servir para outras operações financeiras, desde que em benefício da promoção da circulação interna. José de Seabra da Silva, o autor do *Regulamento do Intendente do Selo*, deixava a sua marca nesta lei, seguramente na procura de fundos para financiar as obras públicas, um dos maiores problemas com que se debatia a sua política de melhoramento das vias de circulação. Não terá sido por acaso que o Intendente nomeado para este novo “ramo público” foi José Diogo Mascarenhas Neto, o superintendente das Estradas, e que a lei foi mandada registar na secretaria de Estado dos Negócios do Reino, apesar da organização, administração e execução do imposto pertencer à repartição do Real Erário. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, quando ministro da Fazenda (1801-1803), ampliará o conteúdo do imposto de selo e estendê-lo-á ao Brasil, reforçando o seu significado de imposto permanente, vocacionado prioritariamente para solidificar o Erário e as operações de crédito público.

Domingos Vandelli (1735-1816) esteve politicamente muito activo nesta altura, enviando ao príncipe ou a membros do governo relatórios e pareceres sobre as medidas a tomar face à política externa e às necessidades financeiras do Estado⁴³⁰. Vandelli abandonou os

⁴²⁷ Ver vários documentos do ano de 1797, entre eles a consulta da Junta da Fazenda da Universidade de Coimbra, de 21 de Agosto de 1797, Arquivo AUC, IV-1E-14-3-27, fls. 153v-154v; ver, ainda, de 10 de Junho de 1809, Idem, fls. 159-160.

⁴²⁸ Sobre este primeiro empréstimo, emissões de apólices e de papel-moeda, ver COSTA, Fernando Jorge Soares, *Crise Financeira, Dívida Pública e Capitalistas (1796-1807)*, Lisboa, dissertação de mestrado em Sociologia e Economia Históricas, policopiado, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1992.

⁴²⁹ O imposto de selo já tinha existido entre 1660 e 1668. Reintroduzido em 1797, duraria apenas até 1804. Reposto em 1827 seria definitivamente extinto em 1986. Ver “Alvará com a Creação e Regulamento do Papel Sellado”, 10 de Março de 1797, in SILVA, António Delgado da, *Idem*, 1828, pp. 376-381.

⁴³⁰ Ver a recolha de textos de Domingos Vandelli, muitos de 1796, in VANDELLI, Domingos, *Aritmética Política, Economia e Finanças (1770-1804)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1994. Para a análise dos textos de Domingos

escritos orientados para as políticas de fomento e dedicou-se à produção de análises da situação política externa e interna, onde predominam os factores conjunturais. Num plano sobre finanças, redigido poucos meses depois da aliança entre Espanha e França, Domingos Vandelli, que tinha sido, no final dos anos oitenta, um dos principais defensores das políticas de investimento do Estado nas infra-estruturas viárias, sugeriu a suspensão temporária de todas as obras públicas, com excepção das indispensáveis⁴³¹. Sugeriu, ainda, a transferência dos cofres dos *sobejos das sisas* para o Erário; Vandelli, com esta proposta, punha em causa uma regra reforçada por José de Seabra da Silva: a de que os *sobejos das sisas* eram “propriedade dos povos” para as obras públicas e que não serviam para as despesas gerais do Estado. Foram, no entanto, propostas que vieram a ganhar terreno poucos anos depois, precisamente por iniciativa do Erário (1798-1799). Noutro relatório, Vandelli critica a forma como foi criado o imposto do papel selado que, aliás, tinha sugerido no plano anteriormente referido⁴³²; considerava que a lei e suas instruções desvirtuavam a natureza do imposto, pensado como temporário e dirigido ao esforço de guerra, mas que tinha orientações que lhe conferiam um sentido perpétuo, nomeadamente a construção de *estradas e canais*, um aspecto da lei que tinha “escandalizado fortemente o povo”; para Vandelli, estas palavras – *estradas e canais* – davam a entender que se tratava de “uma manobra para continuar as estradas, que já têm exaurido todos os cofres das províncias”, desconfiança que se ampliava quando o intendente do Selo também o era das Estradas. Este ataque às políticas de José de Seabra da Silva não deixa de ser uma confirmação de que os *sobejos das sisas* estavam exclusivamente alocados às obras públicas e que o melhoramento das estradas era uma política continuada e pensada no longo prazo e transversal a todo o País. A crítica de Domingos Vandelli estende-se à criação de novas instituições; entre os novos estabelecimentos que critica, estava a Biblioteca Pública (hoje Biblioteca Nacional), fundada a 29 de Fevereiro de 1796 por José de Seabra da Silva. A *Real Biblioteca Pública da Corte*, que teve como primeiro director António Ribeiro dos Santos, não foi encerrada e abriu ao público a 13 de Maio de 1797, mantendo-se em actividade desde há 217 anos a esta parte, com dotação financeira do Estado⁴³³.

Vandelli, ver CARDOSO, José Luís, “Os escritos económicos e financeiros de Domingos Vandelli”, *Ler História*, Lisboa, Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 1988, 13, pp. 31-51; JOBIM, Leopoldo Collor, “Domingos Vandelli e a Revolução Francesa”, *Revista de História das Ideias (Actas do Colóquio A Revolução Francesa e a Península Ibérica)*, Coimbra, Instituto de História e Teoria das Ideias, Universidade de Coimbra, 1988, vol. 10, pp. 249-264; ver ainda, de José Vicente Serrão, “Introdução”, in VANDELLI, Domingos, *Aritmética Política, Economia e Finanças (1770-1804)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1994, pp. XIII-XXXVI.

⁴³¹ Ver VANDELLI, Domingos, “Plano económico”, s.d. [Dezembro de 1796 ou princípios de 1797], in *Aritmética Política, Economia e Finanças (1770-1804)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1994, pp. 347-352.

⁴³² Ver VANDELLI, Domingos, “Memória sobre as apólices, e papel selado”, s.d. [1797], Idem, pp. 375-378.

⁴³³ Não se pode deixar de ver, nesta crítica à fundação da Biblioteca Nacional, o distanciamento de Domingos Vandelli, tal como de José Monteiro da Rocha, dois pombalinos convictos, relativamente a António Ribeiro dos

O maior opositor a esta perspectiva de retracção das políticas de fomento do Estado será D. Rodrigo de Sousa Coutinho (1755-1812) que entrou para o governo a 13 de Setembro de 1796. Partiu de Turim a 30 de Julho, pouco depois de Napoleão vencer a primeira etapa da campanha de Itália e ocupar o território Sudoeste do Piemonte. Veio para ocupar o lugar de ministro da Marinha, substituindo Luís Pinto de Sousa que exercia o cargo interinamente desde a morte de Martinho de Melo e Castro⁴³⁴. Pela primeira vez, o príncipe nomeava um ministro para integrar o segundo governo formado por sua mãe⁴³⁵. O governo, como todos os governos do antigo regime, desde a criação das secretarias de Estado por D. João V, funcionava de forma colegial, não existindo a figura de primeiro-ministro⁴³⁶. A única excepção a esta regra foi o consulado do marquês de Pombal, a quem o rei D. José I confiou toda a direcção dos negócios públicos⁴³⁷. D. Rodrigo de Sousa Coutinho desde o início da sua participação no governo procurou obter o mesmo estatuto conferido ao marquês de Pombal e ter uma posição preponderante em todas as decisões sobre políticas públicas. Este governo que, até aqui, tinha funcionado de forma conciliatória entre os seus ministros, apesar das diferenças de pensamento e das discordâncias, não mais teve paz interna⁴³⁸. A complexa política externa agudizou as divergências no seio do governo. Estas divergências não diziam propriamente respeito às políticas de fomento para o território. D. Rodrigo de Sousa Coutinho partilhava dos mesmos propósitos e defendeu estas políticas enquanto diplomata em Turim; ainda assim, logo que chegou ao governo, a conflitualidade manifestou-se em torno dos métodos e prazos a adoptar no processo de nacionalização dos correios.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho teve um papel particularmente activo nesta fase. Procedeu de imediato a uma reforma da secretaria de Estado da Marinha. A Carta de Lei,

Santos e a José de Seabra da Silva, dois antigos colaboradores do marquês de Pombal de quem se afastaram ideologicamente.

⁴³⁴ Luís Pinto de Sousa ocupou interinamente a pasta da Marinha desde Março de 1795 a Setembro de 1796, sendo criados nesta altura o conselho do Almirantado, o porto Franco no sítio da Junqueira e abolido o monopólio do comércio do sal no Brasil.

⁴³⁵ Ver *Infra*, Anexo 1, “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

⁴³⁶ Sobre a criação das secretarias de Estado por D. João V, ver MÊREA, Paulo, “Da minha gaveta. Os secretários de Estado do antigo regímen”, *Boletim da Faculdade de Direito*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1964, vol. 40, pp. 173-189.

⁴³⁷ Ver o texto de Vandelli, *Reflexões*, onde faz a defesa da figura de primeiro-ministro assim como da nomeação de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para o cargo de ministro da Fazenda; VANDELLI, Domingos, “Reflexões”, [6 de Setembro de 1796], *Aritmética Política, Economia e Finanças (1770-1804)*, Idem, 1994, pp. 303-304.

⁴³⁸ Sobre esta fase conflituosa do governo, de 1796 a 1799, fase em que D. Rodrigo de Sousa Coutinho pediu inúmeras vezes a demissão ao príncipe, diria José de Seabra da Silva: “Trepidando continuei sem respirar, tirando forças da fraqueza principalmente nos tres ultimos annos. Juro a v. ex.^a que no decurso d’estes annos, houve muitos e muitos dias que entendi que cada um d’elles era o ultimo do ministerio para mim; e muitos em que saí de casa para Queluz decidido a rogar a minha demissão a sua alteza. Mas, de que serve isto?”; ver carta confidencial de José de Seabra da Silva a João Vicente de Saldanha Juzarte Oliveira e Sousa, conde de Rio Maior (1746-1804), datada de 1802, in RESENDE, Marquez de, *Elogio Historico de José de Seabra da Silva, antigo ministro dos Negócios do Reino*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1861, pp. 57-60.

publicada a 26 de Outubro de 1796, teve como objectivo a criação de um centro comum de união das vertentes teórica e prática, militar e administrativa da Marinha⁴³⁹: foi dada uma nova forma ao Conselho do Almirantado; criada a Junta da Fazenda da Marinha; reordenadas a Real Fábrica da Cordoaria e a Inspeção dos Armazéns em Coina; criada a Inspeção e Direcção dos Pinhais Reais e um Corpo de Engenheiros Constructores. Nesta lei, o novo ministro da Marinha tomou medidas específicas para o território, nomeadamente para o seu conhecimento e transformação. O regimento incumbia o Conselho do Almirantado de actualizar o conhecimento das costas marítimas e dos centros portuários; mandava proceder aos trabalhos hidrográficos para que houvesse cartas das costas de Portugal e planos dos portos e barras, devendo ser tomado por modelo o *Atlas Marítimo de España*, de Vicente Tofiño⁴⁴⁰; cabia, ainda, ao Conselho propor em que portos do Reino se podiam fazer novas embarcações e onde se podiam fazer obras marítimas, como diques e molhes. D. Rodrigo de Sousa Coutinho manifestava nesta lei, campos de acção onde iria intervir: nos trabalhos cartográficos e nas obras públicas. Recorrendo a um empréstimo público, empreendeu a ampliação e instalação de vários estabelecimentos da Marinha, como a Cordoaria e o Hospital da Marinha⁴⁴¹; chamou Francisco António Ciera para proceder ao levantamento hidrográfico do porto de Lisboa, trabalho que realizaria em 1797 com os seus colaboradores nos trabalhos geodésicos, Carlos Frederico Bernardo de Caula (1766-1835) e Pedro Folque (1757?-1848)⁴⁴²; e, em 1798, deu autorização para o exame do porto de Portimão com vista à realização de um plano para o seu desassoreamento e melhoramento, um projecto que viria a ser apresentado pelo engenheiro militar Baltazar de Azevedo Coutinho (ca. 1766-?), entre 1800 e 1801.

Em 1798, D. Rodrigo de Sousa Coutinho fundou duas novas instituições: o Observatório Real da Marinha, um estabelecimento previsto desde a criação da Academia Real da Marinha (1779-08-05)⁴⁴³, e a Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica, uma

⁴³⁹ Ver “Lei dando nova forma ao Conselho do Almirantado, e creando huma Junta de Fazenda da Marinha, e novo Corpo de Engenheiros Constructores”, 26 de Outubro de 1796, SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1828, pp. 305-313.

⁴⁴⁰ O *Atlas Marítimo de España*, de Vicente Tofiño de San Miguel (ca 1732-1795), publicado em 1787 e 1789, tornar-se-ia uma das obras-primas da cartografia europeia desta época. A obra foi muito influente pelo modo como combinou operações terrestres e marítimas e pelos métodos de descrição extremamente práticos e concisos. Aquando da realização dos trabalhos hidrográficos na costa portuguesa, em 1786, não foram permitidas a Vicente Tofiño operações em terra nem tão pouco fazer o levantamento do porto de Lisboa, ficando a configuração da costa portuguesa mal representada. Francisco António Ciera realizaria esta tarefa entre 1797 e 1799 e os resultados dos trabalhos seriam transmitidos à Direcção Hidrográfica espanhola que os viria a publicar em 1809; ver *Infra*, 3.6, “O conhecimento e a transformação do território; projectos e métodos”.

⁴⁴¹ Sobre estes trabalhos, ver SILVA, Andrée Mansuy-Diniz, *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares: 1755-1812*, Paris, Idem, 2006, vol. 2, pp. 35-45.

⁴⁴² Este mapa perdeu-se; ver uma versão posterior deste mapa por Marino Miguel Franzini, Fig. 230.

⁴⁴³ O Observatório Real da Marinha foi criado por alvará de 18 de Março de 1798, ficando sob a Inspeção do Conselho do Almirantado na pessoa de Pedro de Mendonça de Moura; a sua direcção foi confiada ao capitão-de-

instituição, na sua concepção, não muito distante de uma associação para os trabalhos hidráulicos que tinha pensado e proposto em 1787, quando era embaixador em Turim⁴⁴⁴. Com o desenvolvimento dos trabalhos da Sociedade, o observatório astronómico ficou-lhe agregado, como uma sua extensão. Se a ideia de uma associação de quadros científicos e técnicos, ligados às questões hidráulicas, era uma ideia antiga de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, a constituição da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica enquadra-se num conjunto de institutos hidrográficos criados nesta altura na Europa: o *Bureau des Longitudes*⁴⁴⁵, criado em França em 1795; o *Admiralty Hydrographic Service*, criado em Inglaterra, no mesmo ano; e a *Dirección Hidrográfica* espanhola, criada em 1797⁴⁴⁶. Contudo, enquanto instituição científica, a Sociedade distingue-se profundamente destas instituições. Os seus propósitos ultrapassam o âmbito e a especialização das sociedades hidrográficas, muito envolvidas, no plano teórico, na resolução do problema das longitudes e, no plano da prática, na produção e publicação de roteiros náuticos e de cartografia hidrográfica mais rigorosa da que era utilizada pelas marinhas de guerra e mercantes europeias. Foi concebida, desde a origem, como uma sociedade científica multidisciplinar, dirigida não apenas para o espaço do Império mas também para o espaço do território continental. A sua diversidade de objectivos manifesta-se na sua estrutura organizativa, pensada como um instituto astronómico, hidrográfico, geográfico, militar e cadastral; como uma academia científica, com sessões públicas de apresentação de trabalhos e de discussão crítica, atribuindo prémios anuais; e como um organismo para prestar apoio ao governo. Tinha como primeira missão gravar e publicar cartografia hidrográfica.

fragata Manuel do Espírito Santo Limpo. Uma portaria de 14 de Novembro do mesmo ano estabelecia que se procederia à publicação anual das efemérides náuticas, para cujo cálculo foram posteriormente criados os lugares de astrónomo e de substituto; ver REIS, António Estácio dos, *O Observatório Real da Marinha*, Lisboa, Correios de Portugal, 2009.

⁴⁴⁴ Ver *Infra*, 2.3, “O plano de obras hidráulicas de D. Rodrigo de Sousa Coutinho”.

⁴⁴⁵ O *Bureau des Longitudes* foi fundado a 25 de Junho de 1795 por iniciativa do padre Henri Grégoire (1750-1831); era inicialmente constituído por dez cientistas (Joseph-Louis Lagrange, Pierre-Simon Laplace, Jérôme de Lalande, Jean-Baptiste Joseph Delambre, Pierre-François-André Méchain, Jean-Dominique Cassini, Louis-Antoine de Bougainville, Jean-Charles de Borda, Jean-Nicolas Buache et Noël-Simon Caroché). Tinha como objectivos resolver os problemas astronómicos ligados à determinação da longitude no mar, questão estratégica na época para a navegação, publicar as efemérides (la *Connaissance des Temps*), organizar expedições científicas nas áreas da geofísica e astronomia e constituir um conselho consultivo para problemas científicos; o Observatório de Paris ficou sob a tutela deste gabinete.

⁴⁴⁶ Ver LAMB, Úrsula, “Martin Fernandez de Navarrete clears de deck: The Spanish Hydrographic Office (1809-24)”, separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, Imprensa de Coimbra, 1980, vol. 28, pp. 29-45. Durante a década de noventa, por toda a Europa mas também nos Estados Unidos, realizaram-se mudanças e reformas nos estabelecimentos públicos, com a fundação de novas instituições científicas e escolas de ensino superior técnico e artístico. Em França, em 1794, foi criada a escola politécnica de Paris e no ano seguinte foram reorganizadas as várias academias francesas com a fundação do Instituto de França.

Na concepção desta nova instituição participaram António Jacinto de Chastenet de Puysegur (1752-1809)⁴⁴⁷, oficial emigrado da marinha francesa integrado na marinha portuguesa, e Luís André Dupuis (?-1807)⁴⁴⁸, engenheiro geógrafo e gravador, de origem francesa, contratado para professor de desenho e gravura na Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho e membro do Real Corpo de Engenheiros. Na fase inicial de construção do modelo de sociedade, um dos pontos de debate foi a constituição do gabinete de desenho e gravação de cartas, peça fulcral da nova instituição. Puysegur teria proposto uma sociedade agregada à secretaria de Estado da Marinha, orientada para a produção cartográfica, onde haveria um arquivo que era simultaneamente um estabelecimento para o desenho e gravação; este arquivo e gabinete de desenho seria composto por vários oficiais da marinha e do exército, presidido pelo marquês de Nisa (D. Domingos Xavier de Lima, 1765-1803), conceituado almirante da marinha portuguesa. Luís André Dupuis, que D. Rodrigo de Sousa Coutinho pretendia que dirigisse os trabalhos de desenho e gravação, contestou este modelo. Considerava que o responsável pelos trabalhos cartográficos deveria ser o director do gabinete de desenho e gravura e que deveria ser criado um “comité” de membros da Sociedade com conhecimentos na matéria – uns teóricos, outros teórico-práticos – para analisar e rever as cartas a serem gravadas. Considerava, ainda, que este estabelecimento devia ter um carácter militar ao serviço dos vários departamentos do Estado, à imagem do depósito de cartografia de França, onde se distinguisse em particular o que era serviço para a Marinha e para o Exército, pois de outra forma tratava-se de uma ingerência da Marinha nos assuntos da Engenharia e da Guerra. D. Rodrigo de Sousa Coutinho formulou uma nova proposta, onde todos os membros do governo estavam presentes e onde ficou consagrado o cargo de director dos trabalhos de desenho, gravura e impressão cartográfica. Luís André Dupuis, cuja aceitação do cargo implicava deixar o ensino de desenho, congratulou-se com o novo modelo mas não sem desabafar: “J’entrevois maintenant, par les dispositions de Votre Excellence que les choses

⁴⁴⁷ Antoine Hyacinthe de Chastenet, conde de Puysegur, oficial da marinha francesa, emigrou para Inglaterra (1791) integrou a marinha inglesa e depois a portuguesa. Das relações de trabalhos da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica constam três memórias de sua autoria. Regressou a França (1803), tendo-se interessado pelo magnetismo, tal como seus dois irmãos mais velhos, Armand Marie Jacques, marquês de Puysegur (1751-1825), e Jacques Maxime (1755-1848).

⁴⁴⁸ Encontrou-se muito pouca informação sobre a actividade de Luís André Dupuis. Pelo final dos anos setenta, foi geógrafo gravador do duque Charles de Lorraine (1712-1780), governador dos Países Baixos austríacos de 1744 até 1780. Foi posteriormente engenheiro e gravador no Hermitage, durante quatro anos, ao serviço da imperatriz Catarina II da Rússia (1729-1796). Veio do exército russo para Portugal em 1794, por intervenção de Luís Pinto de Sousa, para substituir António José Moreira (ca. 1751-ca. 1794) na cadeira de desenho da Academia de Fortificação. Participou em vários trabalhos de gravação pela Europa; ver por exemplo *Carte chorographique des Pays-Bas autrichiens dédiée à Leurs Majestés impériales et royales par le comte de Ferraris lieutenant-général de leurs armées: gravée par L.A. Dupuis géographe de S.A.R. le duc Charles Alexandre de Lorraine et de Bar en 1777*; ver ainda *Cartas da Europa de fins do século XVIII*, por L. Aubert; Ph. Macquet e Dubisson; gravadas por L. A. Dupuis e P. F. Tardieu, 1785 (da Biblioteca de António de Araújo de Azevedo), Arquivo FBNRJ, *Cartografia*, AT-018-02-002.

ont changé et que je ne pourrais évite d'être l'honnête victime sacrifiée, sans cependant que Votre Excellence y eut jamais pense si j'aderais a parcourir une carrière aussi épineuse"⁴⁴⁹.

A construção e reparação das infra-estruturas viárias tinham como propósito o desenvolvimento dos transportes e das comunicações. As primeiras medidas legislativas para estes sectores surgiram com o processo de conclusão da estrada Lisboa-Coimbra e após a legislação para a conservação e utilização das novas estradas. Ambos os sectores, transportes e comunicações, estavam a viver reformas e evoluções significativas nos Estados europeus. Os correios, que tinham estado confiados durante séculos aos privados, não se adaptaram à evolução social e económica, em cujo desenvolvimento, constituíam um instrumento vital. Eram também fundamentais nas comunicações da administração pública dos Estados, cada vez mais complexas e em processo de centralização das decisões, e nas comunicações dos exércitos, cada vez mais necessitados de coordenação e mobilidade. A incapacidade operacional deste modelo privado levou à nacionalização do serviço dos correios, ao longo do século XVIII. Em Portugal, esta medida, já referida como necessária por D. Luís da Cunha (1662-1749)⁴⁵⁰, cerca de 1747, e por Luís Ferrari Mordau, em 1782⁴⁵¹, chegou tardiamente e foi necessário construir um novo eixo Norte-Sul para se poder concretizar. Com a nova estrada, pelo Carregado até Coimbra, era possível organizar o serviço de correios de forma regular e permanente sem os condicionamentos da antiga e difícil estrada de Ansião que, na zona da Golegã, estava sujeita à interrupção, imprevisível e por vezes longa, provocada pelas cheias do Tejo.

O processo de decisão da nacionalização dos correios portugueses decorreu nos finais do ano de 1796, determinando-se a sua incorporação no Estado no início do ano seguinte⁴⁵². D. Rodrigo de Sousa Coutinho ficou encarregado da extinção do ofício de Correio-mor e de

⁴⁴⁹ Ver Luís André Dupuis para [D. Rodrigo de Sousa Coutinho], 17 de Maio de 1798, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 32, pasta 22. Sobre a Sociedade, ver *Infra*, 3.6, "A constituição efémera de um novo instituto técnico-científico: a Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica".

⁴⁵⁰ D. Luís da Cunha refere que os correios entre Lisboa e Porto demoravam quinze dias; ver CUNHA, D. Luís da, *Testamento Político ou carta escrita pelo grande D. Luiz da Cunha ao senhor rei D. José I antes do seu governo*, ca. 1747, Lisboa, Na Imprensa Regia, 1820, pp. 62-64.

⁴⁵¹ Ver MORDAU, Luís Ferrari, "O Despertador da Agricultura em Portugal", 1782, in AMZALAK, Moses Bensabat, *O «Despertador da agricultura de Portugal» e o seu autor o Intendente D. Luiz Ferrari Mordau*, Lisboa, edição de autor, 1951.

⁴⁵² D. Rodrigo de Sousa Coutinho e José de Seabra da Silva travariam um conflito a propósito deste processo cuja base de desentendimento foi os termos da nacionalização de bens da Coroa vinculados; ver cartas trocadas entre ambos os ministros e de D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao príncipe D. João, de Janeiro de 1797, in Arquivo ANRJ, *Negócios de Portugal*, Caixa 716, pac. 2. Sobre a polémica em torno da nacionalização do ofício de correio-mor e sobre a criação dos correios marítimos, ver SILVA, André Mansuy-Diniz, *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares: 1755-1812, L'homme d'État, 1796-1812*, Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian, Fundação Calouste Gulbenkian, 2006, vol. 2, pp. 24-33.

negociar a indenização (1797-01-18)⁴⁵³. As razões invocadas no decreto apontavam a necessidade de tornar mais expeditas e intensas as comunicações internas e dos espaços ultramarinos, de facilitar as relações comerciais e de proteger os interesses financeiros do Estado. Em carta ao príncipe, D. Rodrigo de Sousa Coutinho sintetizou o plano a que devia obedecer a nova repartição do Estado: um pronto e seguro correio das cartas do Reino; um correio diário da correspondência de Lisboa, a exemplo de Londres e Paris; e correios regulares para todos os portos do Brasil e outras colônias⁴⁵⁴.

A repartição do Correio Geral ficou sob inspecção da secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, sendo nomeado José Diogo Mascarenhas Neto para superintendente das Postas e Correios (1797-03-16)⁴⁵⁵. Iniciou-se o processo de construção desta nova repartição pública, cuja regulamentação foi progressivamente melhorada até ao ano de 1805, altura em que António de Araújo de Azevedo fixou o regimento geral para os Correios que estaria em vigência até aos anos quarenta do século XIX. Foram criadas três administrações separadas, a dos seguros, a das cartas do Reino e a das cartas do ultramar e estrangeiros. Nesta profunda reestruturação dos serviços postais, foram fixadas tabelas para o preço da correspondência, segundo vários escalões de acordo com o seu peso, assim como o seu transporte foi objecto de horários fixos de distribuição; veio a ser introduzido outro factor de escalonamento do preço da correspondência, o de uma taxa proporcional à distância. A administração do Correio Geral não seguiu a proposta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, embora todos os pontos referidos no seu plano fossem importantes e postos em prática. A prioridade foi dada ao estabelecimento da ligação Lisboa-Porto, tendo sido criado um serviço trissemanal, em cinco dias, e um serviço extraordinário bissemanal, em três dias, entre as duas cidades; correspondeu a uma mudança muito significativa, com uma redução drástica do tempo de expedição da correspondência, sendo imediato e crescente o sucesso do correio extraordinário Lisboa-Porto, tornando-se numa das fontes mais lucrativas do Correio Geral. A este passo inicial, seguiu-se a difusão sucessiva da nova rede pública às seis províncias do Reino, englobando todas as cidades e vilas principais (com juiz de fora) e as praças de armas, com dois correios semanais, sendo generalizado o modelo do correio extraordinário.

⁴⁵³ Ver Decreto que ordena a D. Rodrigo de Sousa Coutinho a nacionalização dos correios e a extinção do ofício de correio-mor, 18 de Janeiro de 1797, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Idem, 1828, pp. 366-367.

⁴⁵⁴ Ver carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para o príncipe D. João, 31 de Janeiro de 1797, in Arquivo ANRJ, *Negócios de Portugal*, Caixa 716, pac. 2.

⁴⁵⁵ Ver Alvará declarando abolido o ofício de Correio Mor e providenciando interinamente a administração daquele expediente, debaixo da inspecção do ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, 16 de Março de 1797, in SILVA, António Delgado da, *Idem*, 1828, pp. 386-387.



Fig. 97, Alberto Carlos de Meneses, Ajudante da Superintendência das Estradas, *Mappa de Portugal*, [ca. 1799], Arquivo SGL, Cartoteca, 1-G-58, fls. 2 (— “Carreira da Posta”; — “Carreira de Estafeta”; “Devizão de Comarcas”; ● “Cabeça de Comarca e Correio Mór”; ● Correio Central; sublinhado nosso).

Na distribuição da correspondência manteve-se uma dupla rede que já vinha do ofício de Correio-Mor: uma rede principal, a *carreira da posta*, assegurada pelo Correio Geral, e uma rede secundária, a *carreira de estafeta*, assegurada pelas câmaras, que mantinham a responsabilidade de redistribuir o correio pelas restantes terras⁴⁵⁶. A dupla rede foi objecto de

⁴⁵⁶ Ana Cristina Nogueira da Silva, no seu trabalho sobre a reforma administrativa do território, de 1790-1792, não toma em consideração as transformações ao nível das comunicações, tal como não considera o novo mapa de

sucessivas alterações, em particular a rede secundária, mas os eixos principais que se mantiveram estáveis foram cinco, dois no sentido Norte-Sul e três em direcção ao interior: Lisboa – Coimbra – Porto; Lisboa – Abrantes – Castelo Branco; Lisboa – Montemor-o-Novo – Estremoz – Elvas; Montemor-o-Novo – Évora – Beja – Faro; Coimbra – Viseu – Almeida. Posteriormente deu-se início à numeração das habitações e à indicação dos nomes das ruas de Lisboa, tarefa para a qual foi chamado Joaquim de Oliveira, engenheiro militar que já tinha trabalhado com Mascarenhas Neto na estrada Porto-Guimarães e na estrada Lisboa-Porto; seguiu-se o estabelecimento da pequena posta em Lisboa⁴⁵⁷. Para a criação dos correios marítimos, a Marinha iniciou de imediato a construção de dois bergantins nos estaleiros navais da Baía, no Brasil, para paquetes dos correios marítimos, sendo o primeiro lançado ao mar a 5 de Dezembro de 1797⁴⁵⁸. No ano seguinte, por intervenção de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, foram criados os correios marítimos regulares com os distantes espaços do Império, onde tiveram particular importância as ligações com o Brasil⁴⁵⁹.

Para a política dos transportes, para além da regulamentação para a reforma dos carros de transporte, será implementado, também em 1798, o primeiro serviço de transporte público de passageiros, montado em Portugal. As condições para o estabelecimento da *Diligência* estavam criadas depois da abertura da estrada Lisboa-Coimbra e da promulgação da legislação para a conservação e utilização das novas estradas, em 1796; da incorporação no Estado dos serviços do Correio, em 1797; e de ter passado a ameaça das fronteiras pela Espanha e França. José de Seabra da Silva incumbiu José Diogo Mascarenhas Neto de estabelecer este novo serviço pela repartição das Estradas, entre a capital e Coimbra, trajecto com a extensão de 200 km⁴⁶⁰. Encarregou-o, ainda, de reparar a estrada de Lisboa a Rio Maior para que as carruagens

Portugal e as políticas para as vias de circulação e para os transportes; ver SILVA, Ana Cristina Nogueira da, *O Modelo Espacial do Estado Moderno; reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.

⁴⁵⁷ A cidade de Lisboa foi então organizada em 17 distritos. Ver, de José Diogo Mascarenhas Neto, ofício seguramente para Luís Pinto de Sousa, 30 de Novembro de 1799; de Luís Pinto de Sousa para José Diogo Mascarenhas Neto, *Aviso Régio*, 12 de Fevereiro de 1800; e, de José Diogo Mascarenhas Neto, “Regulamento para o estabelecimento da pequena posta em Lisboa”, 7 de Maio de 1800, in FERREIRA, Godofredo, *Documentos dos séculos XII a XIX relativos a correios*, Lisboa, Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008, vol. 3, pp. 63-65; 78-85. Ver, ainda, BALBI, Adrien, *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et d’Algarve, comparé aux autres États de l’Europe*, 1822, edição fac-similada, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 2004, tomo 2, pp. lxxxj.

⁴⁵⁸ Os dois paquetes foram mandados construir através de desenhos enviados de Lisboa; ver Provisão do Conselho do Almirantado, 24 de Março de 1797, e resposta do governador e capitão-general da Baía, D. Fernando José de Portugal, 4 de Julho de 1797, in FERREIRA, Godofredo, *Idem*, 2008, vol. 3, pp. 10-11.

⁴⁵⁹ Ver “Alvará de D. Maria I mandando estabelecer uma comunicação regular com o Brasil e ilhas dos Açores e da Madeira para a troca de correspondência por meio de paquetes correios marítimos”, 20 de Janeiro de 1798, in FERREIRA, Godofredo, *Idem*, 2008, vol. 3, pp. 11-14.

⁴⁶⁰ Ver, de José de Seabra da Silva para José Diogo Mascarenhas Neto, *Aviso Régio*, 26 de Junho de 1798, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 23.

da diligência pudessem transitar sem obstáculos; o ministro do Reino procedeu, para tal, a uma transferência de verbas do cofre da barra de Aveiro, medida que revela, por um lado, a constante reparação que a estrada desde o Carregado a Rio Maior exigia e, por outro lado, a dificuldade em conseguir fundos financeiros para garantir o pleno funcionamento das infra-estruturas de suporte dos transportes e comunicações⁴⁶¹. Deve-se, seguramente, à articulação necessária entre estes serviços e respectivas infra-estruturas, a associação, na pessoa de José Diogo Mascarenhas Neto, das repartições das estradas, correios e diligências.

A 6 de Setembro de 1798, foram reguladas as diligências entre Lisboa e Coimbra e os correios entre Lisboa e Porto, por instruções de Luís Pinto de Sousa⁴⁶². O corpo normativo estabelecia um serviço regular de transporte de passageiros e do correio, três vezes por semana, com pontos de partida simultâneos em Lisboa e em Coimbra. O ponto de encontro entre as duas carreiras situava-se nos Carvalhos, sensivelmente a meio do percurso (perto de Pedreiras, entre Rio Maior e Leiria), local onde se construiu, pela superintendência, uma estalagem para a ceia e dormida dos passageiros. No dia seguinte a viagem era retomada, numa duração total de quarenta horas de viagem. Ao longo do percurso existiam “Estações de Muda”, onde se procedia à troca de cavalos, cujos locais, embora se desconheçam, terão sido coincidentes com a posição das barreiras e dos estaleiros existentes ao longo da estrada; estas “Postas” eram situadas em centros urbanos, constituindo lugares intermédios de viagem. Com a diligência seguia a mala do correio. O correio extraordinário Lisboa-Porto foi assim ampliado para três dias semanais, “para maior comodidade do Commercio, e dos Povos”, medida decorrente da grande procura que este serviço já tinha, seguindo o correio autonomamente entre Coimbra e Porto.

Toda esta estrutura teve de ser montada de raiz, envolvendo a importação de Inglaterra das carruagens, que apenas comportavam quatro passageiros, toda a equipagem e cavalos de tiro⁴⁶³. Exigiu um conjunto de funcionários que asseguravam o funcionamento do serviço, desde um administrador em Lisboa e um Comissário em Coimbra, fiel para pesagem das bagagens dos passageiros e para zelar pela mala do correio, cocheiros, sotas (segundo-cocheiro) e “moços de estrebaria”. A diligência tinha prioridade sobre todos os transeuntes nas

⁴⁶¹ Ver, de José de Seabra da Silva para José Diogo Mascarenhas Neto, *Aviso Régio*, 10 de Agosto de 1798, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 23.

⁴⁶² As viagens eram às terças, quintas e sábados; as diligências partiam às cinco horas da manhã e chegavam ambas aos Carvalhos às nove horas da noite; para além das paragens para mudanças de cavalos, havia uma paragem para jantar, a meio da viagem: na Castanheira, na direcção Coimbra, e em Pombal, na direcção Lisboa; ver, de Luís Pinto de Sousa, “Instrução para o estabelecimento das Diligencias entre Lisboa, e Coimbra”, 6 de Setembro de 1798, in SILVA, António Delgado da, *Idem*, 1828, pp. 501-508.

⁴⁶³ O cavalo de tiro é um tipo de cavalo possante e robusto que a Holanda e a Inglaterra desenvolveram, nomeadamente para a navegação à sirga e para o transporte terrestre, substituindo, pela sua lentidão, o gado bovino.

estradas, pontes, povoações, e em particular na barca de Sacavém, ponto crítico da viagem, pois não se tinha conseguido construir a ponte projectada em 1792.

A estalagem dos Carvalhos, a única que a superintendência construiu, foi previamente objecto da realização de um projecto com a apresentação de duas soluções, uma com um piso e outra com dois (Fig. 98; Fig. 99). Ambas as soluções são organizadas a partir de dois elementos: um edifício virado para a estrada, contendo todos os programas para a recepção e estadia dos hóspedes, e um pátio de serviço envolvido por cavalariças (cobertas por palheiros) e por um alpendre para a permanência dos animais de transporte e para as carruagens. O acesso à estalagem e a ligação ao pátio são feitos por uma passagem pelo corpo principal, espaço de “logea” com um carácter semipúblico. Foi adoptado o projecto de um piso único, solução seguramente mais económica e mais de acordo com a austeridade geral do edifício, cujo despojamento de linguagem, ausente de qualquer elemento representativo do novo serviço prestado pelo Estado, espelha o seu carácter meramente funcional⁴⁶⁴.

A primeira viagem ocorreu a 17 de Setembro de 1797; a diligência, no entanto, ao contrário do serviço dos correios, não teve o sucesso esperado pois foi pouco significativa a afluência de público. O prejuízo acumulado entre 1800 e 1803 atingiu o valor de mais de 71 contos de réis, comprometendo a exploração do serviço. Face a este problema e à inflação geral, em 1800 Luís Pinto de Sousa mandou aumentar o custo dos bilhetes e arrendar os lugares de Posta e a estalagem dos Carvalhos, numa tentativa de minimizar os prejuízos, mas sem resultados práticos⁴⁶⁵.

Jácome Ratton, conhecedor atento das políticas de fomento pois era deputado da Junta de Comércio, fez uma crítica severa às opções de José de Seabra da Silva quanto a este novo serviço público. Criticou a opção de não se ter estabelecido, logo de raiz, a carreira entre Lisboa e Porto, cujas relações económicas eram tão fortes que nunca faltariam passageiros; criticou as carruagens escolhidas, considerando-as más por serem demasiado pesadas e por levarem apenas quatro passageiros; criticou os locais para as postas e estações de mudança dos cavalos durante as viagens, demasiado distantes entre si, esgotando os animais; criticou ainda a opção de não terem cedido este serviço a particulares que, pelo seu interesse, cuidariam melhor

⁴⁶⁴ Nas Instruções são regulamentados todos os procedimentos internos para o funcionamento da estalagem, enquanto serviço do Estado; entre eles, incluiu as refeições a serem servidas aos viajantes, sendo a sala de jantar constituída por uma mesa redonda onde se sentavam os hóspedes. James Murphy (1760-1814), na sua viagem a Portugal, realizada em 1789, ao dirigir-se do Porto para a Batalha, pernoitou na estalagem dos Carvalhos, situada a 17 km do Porto, e comentou quanto lhe era estranho, como britânico, o hábito português de não existir nenhuma hierarquia social nestes espaços de estalagem, podendo sentar-se à mesa de refeições, lado a lado, pessoas da mais alta dignidade e pessoas de baixa condição em animada conversa; ver MURPHY, James *Travels in Portugal, through the provinces of entre Douro e Minho, Beira, Estremadura, and Alem-Tejo, in the years 1789 and 1790: consisting in observations on the manners, customs, trade, public buildings, arts, antiques, etc., of the kingdom by James Murphy, Architect*, London, Printed for A. Strahan and T. Cadell Jun. and W. Davies, 1795, pp. 19-20.

⁴⁶⁵ Sobre as várias etapas dos serviços da diligência e seu funcionamento, ver MOURA, Fernando, “A Mala-Posta em Portugal”, *Códice*, série 2, Lisboa, Fundação Portuguesa das Comunicações, 2004, ano 7, 1, pp. 4-25.

dele, defendendo uma prática liberalizadora que virá a ser implementada mais tarde com as políticas do ministro Costa Cabral⁴⁶⁶.

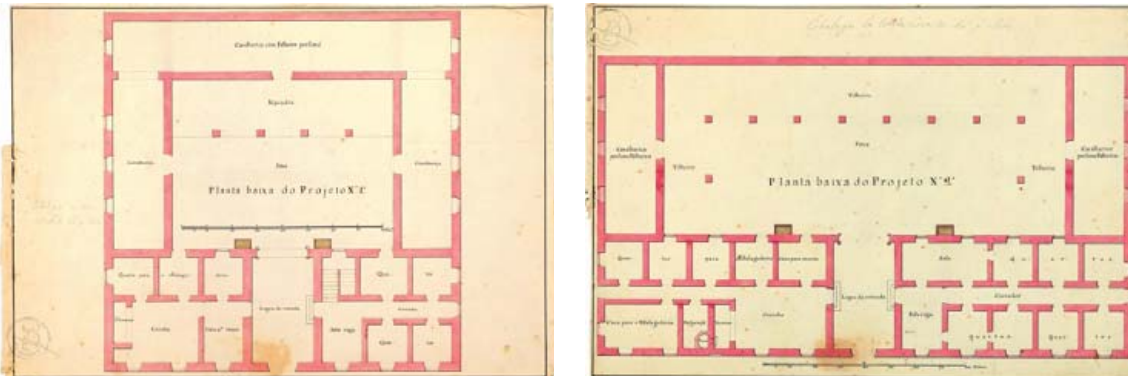


Fig. 98. Superintendência das Estradas, *Planta baixa do Projeto N.º 1.º*, [ca. 1796], Arquivo IGP, CA-491; *Planta baixa do Projeto N.º 2.º*, [ca. 1796], Arquivo IGP, CA-492 (a solução adoptada foi a N.º 2; em princípio, depois de décadas de ruína, a estalagem dos Carvalhos já não existe).

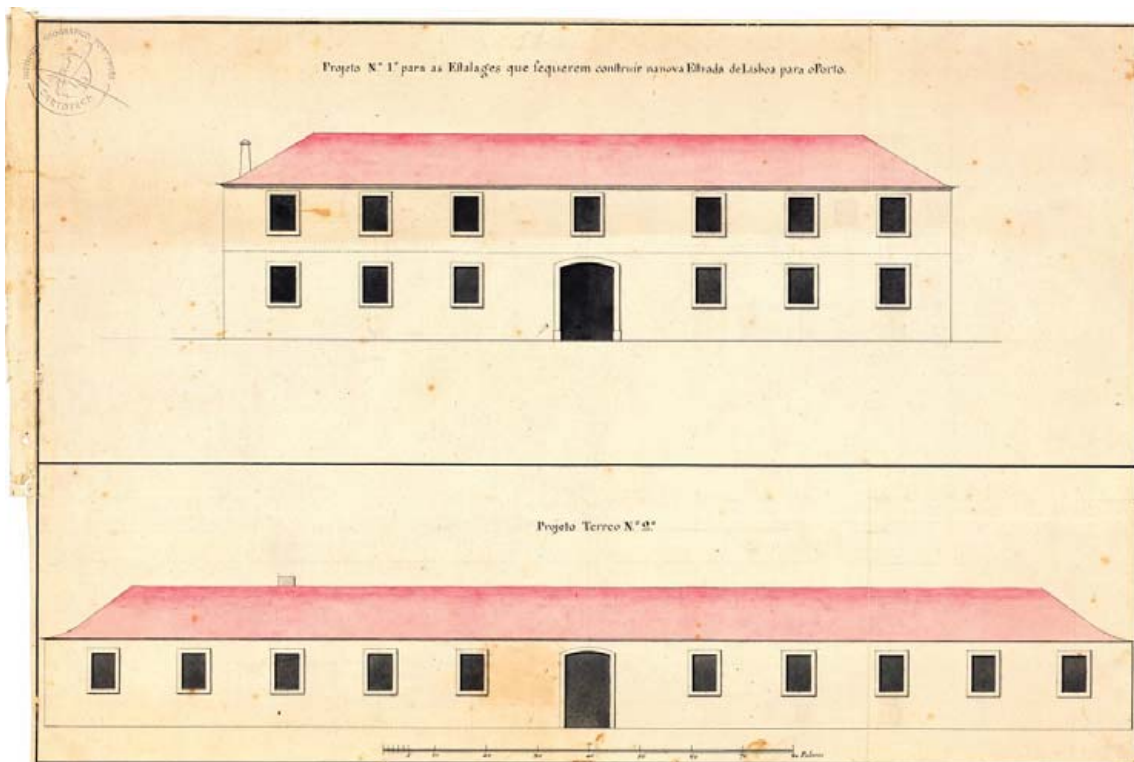


Fig. 99. Superintendência das Estradas, *Projeto N.º 1.º para as Estalages que se querem construir na nova Estrada de Lisboa para o Porto*; *Planta baixa do Projeto N.º 2.º*, [ca. 1796], Arquivo IGP, CA-490.

É provável que nas escolhas de José de Seabra da Silva e de Luís Pinto de Sousa existisse a convicção de que era necessário avançar para a implementação da carreira de transporte no tramo da estrada nova, talvez contando com o sucesso e crescimento deste serviço para posteriormente prolonga-lo até ao Porto, assim que houvesse condições de modernizar a

⁴⁶⁶ Ver RATTON, Jacome, *Recordações de Jacome Ratton, sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de Maio de 1747 a Setembro de 1810*, 1813, Lisboa, Fenda Edições, 1992, pp. 251-252.

estrada de Coimbra ao Porto; tratando-se já de uma grande extensão de via, a carreira entre Lisboa e Coimbra constituiria um primeiro passo para a sua implementação mais alargada mas a falta de actividade económica entre Lisboa e Coimbra foi fatal, não assegurando a viabilidade deste projecto.

Havia, no entanto, a consciência da necessidade de se fixarem populações ao longo da via para esta poder vir a ter êxito, não bastando o facto de ligar centros urbanos importantes mas que eram distantes entre si. Após o empreendimento da diligência, José de Seabra da Silva, num aviso dirigido a José Diogo Mascarenhas Neto, abordou a questão do povoamento da nova estrada Lisboa-Coimbra e do fomento da agricultura nos terrenos envolventes⁴⁶⁷. Mandava conferir, nas vizinhanças da nova estrada, os terrenos baldios e incultos, tanto públicos como particulares, capazes de se transformarem em campos agrícolas; e de ver as possibilidades de se estabelecerem prados artificiais e acomodações próprias para abegoarias⁴⁶⁸, de forma a incentivar o povoamento da estrada e fomentar as actividades ligadas aos transportes, como era recomendado no Alvará de 28 de Março de 1791. O ministro do Reino propunha a Mascarenhas Neto a organização de um plano, onde se combinassem a utilidade dos povos e o desenvolvimento da agricultura. A estrada era encarada como um possível factor de fixação de populações e como um elemento indutor de urbanidade, tendo por suporte económico a actividade agrícola e os transportes⁴⁶⁹.

Alberto Carlos de Meneses (1761-183?), que era adjunto e por sua vez substituto de José Diogo Mascarenhas Neto, tanto na superintendência das Estradas como na dos Correios, apresentou um plano geral para a rede de correios, por volta de 1799. Formado em Leis e em Matemática na Universidade de Coimbra, Alberto Carlos de Meneses associou o projecto da rede de correios à proposta de uma nova divisão administrativa das comarcas, como partes integrantes de um pensamento global e unitário para o território continental português. O plano é ainda mais vasto e inclui as vias de circulação, designadamente o número de rios possíveis de serem navegáveis e de portos marítimos a serem considerados. O plano é constituído por sete mapas e por um dicionário geográfico. O primeiro mapa é um diagrama com uma relação das comarcas, com o número de vilas e distâncias à capital e aos bispados e com um “Mapa do Roteiro” que representa o giro do correio pelas províncias e a estrutura

⁴⁶⁷ Ver, de José de Seabra da Silva para José Diogo Mascarenhas Neto, *Aviso Régio*, 24 de Setembro de 1798, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 23-23v.

⁴⁶⁸ Abegoaria era um edifício onde se recolhiam os utensílios agrícolas, os animais de trabalho e as forragens para seu consumo, assim como era um local onde se reparavam carros de transporte; o abegão tratava da abegoaria e do concerto dos carros, tendo ofício em parte de agricultor em parte de carpinteiro e ferreiro.

⁴⁶⁹ José Diogo Mascarenhas Neto não deve ter chegado a realizar este plano, tendo em conta que o ministro do Reino foi demitido no ano seguinte, a que se seguiu a suspensão da Superintendência das Estradas. Escreveu e publicou, anos mais tarde, um trabalho didáctico sobre agricultura; ver NETO, José Diogo Mascarenhas, “Cathecismo de Agricultura”, *Annaes das Sciencias, das Artes, e das Letras*, Paris, A. Bobée, 1819, tomo 6, parte 1, pp. 3-28.

organizativa das comarcas e dos correios mores; o espírito de sistema expresso por este diagrama, instrumento de comunicação ainda embrionário na Europa, é significativo no Mapa do Roteiro, pela clareza e rapidez da comunicação visual da informação (Fig. 100). O segundo mapa, o Mapa de Portugal, assinala a rede hidrográfica, as cabeças de comarca e as vilas com magistratura; sobre esta informação, assinala a rede de correios e a nova divisão administrativa; é nas notas laterais a este mapa que se tem a compreensão das várias propostas presentes no plano, para além da divisão das comarcas e da rede de correios (Fig. 97). Os restantes cinco mapas dizem respeito às seis províncias do Reino, estando associados num dos mapas o Minho e Trás-os-Montes; nestes mapas parciais são desenvolvidos os dados constantes do Mapa de Portugal. O dicionário geográfico acompanhava os sete mapas e estava organizado como um guia ou roteiro, onde era fácil de encontrar a província, comarca ou correio de qualquer vila e a sua distância à capital e à sede de comarca⁴⁷⁰.

No plano de Alberto Carlos de Meneses, a rede de distribuição do correio tem uma hierarquia que é dada pelos territórios das províncias e das comarcas. É nesse sentido que propõe a criação de um superintendente por província e de um correio-mor por comarca. O roteiro proposto para a rede de correios tinha Lisboa como centro, de onde eram expedidas as cartas, separadas por comarcas, para as respectivas províncias; em cada província existia um correio central que fazia a distribuição para as outras comarcas; e a partir de cada comarca era feita a distribuição para o território comarcão⁴⁷¹. É com o intuito de tornar o serviço de correios mais eficaz e mais económico que Alberto Carlos de Meneses propõe o reordenamento dos limites das comarcas como unidades administrativas unas e uniformes, ausentes de territórios encravados. A proposta em desenho para o dimensionamento das comarcas é orientada por três critérios que procurou equilibrar de acordo com a diversidade regional: o número de população, a dimensão do território e a centralidade da cabeça de comarca, relativamente ao seu espaço. Para a definição dos limites das comarcas foram, ainda, considerados os grandes relevos e, principalmente, as linhas hidrográficas assim como os antecedentes históricos das divisões administrativas já existentes. Devido a este conjunto de factores, Alberto Carlos de Meneses propõe a redução do número de comarcas de 44 para 35 (mais Lisboa e seu termo). Com esta proposta, Alberto Carlos de Meneses apresentava uma

⁴⁷⁰ Não se encontrou o dicionário geográfico que acompanhava o “Atlas de Portugal e Províncias”, designação pela qual está classificado este belo e importante documento. Alberto Carlos de Meneses entregou os sete mapas, com o dicionário geográfico, ao presidente do Desembargo do Paço, Luís de Vasconcelos e Sousa (1742-1809), para exame e revisão. Os sete mapas foram vendidos em leilão em 1878 mas no respectivo catálogo já não constava o documento escrito; ver *Catalogo dos Preciosos Manuscriptos da Bibliotheca da Casa dos Marquezes de Castello Melhor*, Lisboa, Typographia Universal de Thomaz Quintino Antunes, 1878, pp. 27, lote 151.

⁴⁷¹ Os lugares elegidos por província para centros distribuidores do correio eram, no Entre Douro e Minho, Porto e Braga; em Trás-os-Montes, Vila Real; na Beira, Coimbra e Viseu; na Estremadura, Vila Franca de Xira e Abrantes; no Alentejo, Montemor-o-Novo; e, no Algarve, Faro.

proposta global para o ordenamento do território que os magistrados e engenheiros, nomeados para a nova demarcação das comarcas, não chegaram a realizar.

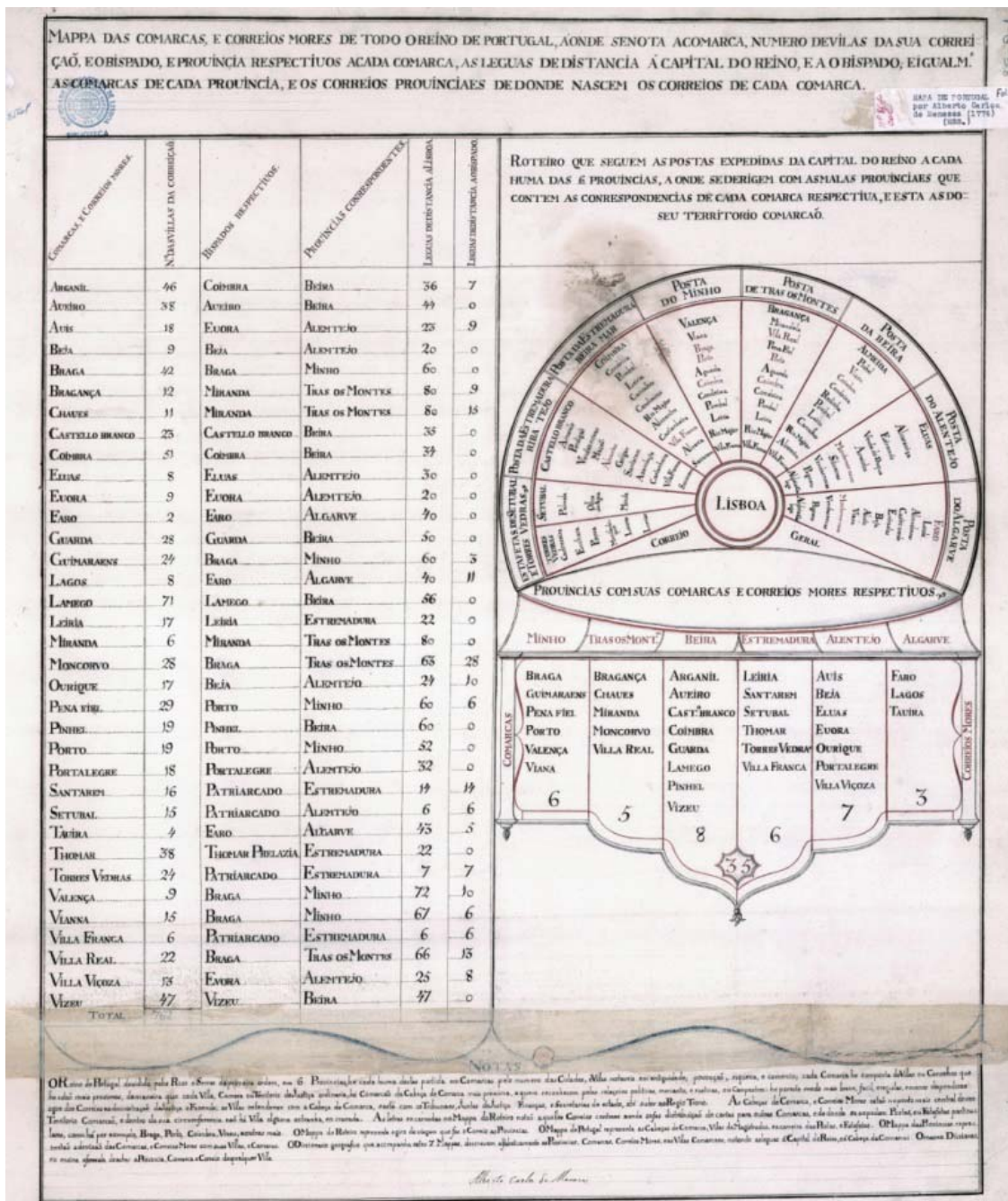


Fig. 100, Alberto Carlos de Meneses, Ajudante da Superintendência das Estradas, *Mappa das comarcas, e correios mores de todo o Reino de Portugal, aonde se nota a comarca, numero de vilas da sua correição, e o bispado, e provincia respectivos a cada comarca, as leguas de distancia a capital do Reino, e ao bispado; e igualmente as comarcas de cada provincia, e os correios provinciaes de onde nascem os correios de cada comarca*, [ca. 1799], Arquivo SGL, Cartoteca, 1-G-58, fls. 1.

Não pode deixar de se associar a rede proposta para os correios com a rede de estradas que a superintendência estaria a prever, ideia reforçada pelo facto de serem referidos, no *Mapa*

de Portugal, os rios navegáveis e os portos de mar. A rede de correios proposta não é muito diferente da que veio a ser adoptada pelo Correio Geral, descrita anteriormente. Nos dois eixos Norte-Sul, Alberto Carlos de Meneses acrescenta o prolongamento da via Lisboa-Porto para Braga, Viana e Valença; e aos três eixos para o interior do território, acrescenta um quarto, a partir do Porto, em direcção a Penafiel, Vila Real, Mirandela e Bragança. O plano de Alberto Carlos de Meneses explica em síntese o que eram as intenções da Superintendência das Estradas para a construção da rede de vias de circulação e para os novos estabelecimentos dos correios e das diligências no conjunto do território continental. O plano revela uma forma distinta de conceber um conjunto de reformas e de propostas articuladas entre si, dada pela utilização do desenho como o instrumento essencial de concepção e de comunicação⁴⁷².

Deste ciclo ficam aspectos importantes mas contraditórios. Por um lado, o desenvolvimento das políticas para os transportes e comunicações, com uma reforma estruturante para o futuro, o serviço de correios de Portugal; a aceleração e crescimento das comunicações aproximaram e ligaram as populações, contribuindo de forma continuada para uma maior circulação de bens e de ideias. Por outro lado, a tentativa de ampliação da rede de vias terrestres não teve as mesmas consequências para futuro; a não realização das estradas Lisboa-Elvas e Coimbra-Porto afectou significativamente a construção de uma rede de vias, de que estas eram eixos estruturantes; ficou, no entanto, concluído o corpo legislativo para as estradas, um dos exercícios fundamentais para as obras públicas de José de Seabra da Silva. A escassa execução do programa de obras públicas teve como consequência a menor capacidade de induzir a uma transformação efectiva na sociedade. A ameaça de guerra que se instalou um pouco por toda a Europa gerou uma situação de instabilidade que, no caso português, obrigou a desviar muitos dos engenheiros para os trabalhos militares e a reduzir a concentração de recursos e de esforços nas obras públicas. O peso da despesa com o Exército e a Marinha teve efeitos decisivos no ritmo dos trabalhos já em andamento e limitou muita da capacidade do

⁴⁷² Alberto Carlos de Meneses viria a desenvolver a proposta de divisão das comarcas, após a revolução de 1820, enquanto deputado da Junta dos Forais. Publicou os seus estudos em 1825 considerando que, para a Reforma dos Forais, era necessário uma nova distribuição das comarcas e outro arredondamento do território civil português. Nesta nova proposta de divisão territorial, que considera essencial para melhor administração da justiça e da fazenda, reduz o número de comarcas para 25. Para a operação de divisão, considerada mais complexa que mera divisão geométrica e aritmética, tem em ponderação, não tanto a população e o território, mas a capacidade económica das diferentes terras, apoiando-se no valor do encabeçamento das sisas e na divisão dos almoxarifados. Fundamenta as suas opções nas bases das leis de José de Seabra da Silva, de 1790 e 1792; ver MENEZES, Alberto Carlos de, *Plano de reforma de foraes, e direitos bannaes, fundado em hum novo systema enphyteuco nos bens da coroa, de corporações, e de outros senhorios singulares, dividido em nove partes com hum novo arredondamento de comarcas para os foraes do patrimonio da coroa*, Lisboa, Impressão Regia, 1825. Ver, ainda, as suas propostas de 1819, para a mesma reforma, onde organiza a divisão territorial em 24 comarcas, sugerindo a criação de um ministro agrário por província, in MENEZES, Alberto Carlos de, “Estadística da agricultura ao norte e sul do Tejo”, 12 de Fevereiro de 1819, *Archivo Rural, Jornal de Agricultura, Artes e Sciencias Correlativas*, Lisboa, Typographia da Sociedade Typographica Franco-Portugueza, 1860, vol. 3, pp. 13-18; 36-41; 66-72; 119-123; 150-154; 177-182; 205-211; 239-246; 260-263.

governo em alargar a frente de obras, não voltando a repetir-se as condições de paz existentes anteriormente. Sintomático desta nova condição, é a estrada de Elvas, a última obra pública lançada por José de Seabra da Silva. As pressões externas e as tensões internas não impediram mas debilitaram a continuação das políticas de obras públicas que prosseguiram com menos prioridade e menos intensidade. Se as pressões externas foram afectando, por vezes de forma decisiva, as políticas públicas, as tensões internas não deixaram de condicionar o seu processo de implementação, nomeadamente no plano da coordenação dos programas de fomento de que o serviço de Correios foi exemplo, problema que não se resolveu com a criação da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica.

“E assim como os rios tornados navegaveis contribuem para o esplendor, e opulencia das Provincias, e Cidades, que regão, facilitando assim a comunicação de humas a outras Povoações, e o transporte dos generos, producções, e mercadorias, da mesma maneira a construcção das estradas públicas contribue para o mesmo fim, e dá igualmente a conhecer o estado de Policia, em que se achão os póvos, e não é hum dos menores monumentos da grandeza dos Romanos os vestígios, que ainda se encontrão daquellas estradas, que desde as praças da Capital se dirigião a todos os limites do Império. Quiz Sua Majestade também distinguir o seu Reinado com estas demonstrações da grandeza de seu animo Real; nomeou para Inspector desta grande obra a José Diogo Mascarenhas Neto, e se começou logo com actividade, facilitando-se ao presente a estrada, que de Lisboa conduz até Coimbra; abandonou-se a antiga, que pela inundaçã do Campo da Golegã se fazia muitas vezes impraticavel, e para maior commodo dos viandantes se instituiu hum coche de Posta, que em certos, e determinados dias parte de Lisboa, e de Coimbra; continúa-se a mesma estrada, que em breve chegará ao Porto.”

*História de Portugal composta em inglez por huma Sociedade de Litteratos, 1802*⁴⁷³.

⁴⁷³ *História de Portugal composta em inglez por huma Sociedade de Litteratos, traslada em vulgar com as addições da versão franceza, e notas do tradutor portuguez, Antonio de Moraes Silva, 1802, Lisboa, Na Impresão Regia, 3.^a edição, emendada, e acrescentada de muitos factos interessantes, extraídos dos Historiadores da Nação até ao anno de 1800, com algumas novas notas pelo mesmo traductor, 1828, tomo 4, pp. 111-112.*

Ciclo 5, 1799-1800

A crise financeira e a interrupção das obras públicas

“No 1.º artigo indicam-se economias ainda não praticadas, e cuja extensão merece pouca confiança do público, porque não assentam sobre contas exactas que mostrem a solidez das economias, e que deixem verdadeiramente conhecer a extensão do mal, e a grandeza do remédio; prometem-se outras economias que longe de o serem, seriam antes erros políticos e mui perigosos, qual a suspensão imediata das obras públicas.”

D. Rodrigo de Sousa Coutinho, 22 de Abril de 1799⁴⁷⁴

O ritmo de realização de projectos e de lançamento de novas obras vinha a diminuir desde o ciclo anterior, confirmando-se a redução dos trabalhos neste novo ciclo. Perante a diversidade de frentes já abertas, pode admitir-se que estivesse a ser dada prioridade à continuação e conclusão das obras em curso. A guerra na Europa e os receios dela poder chegar a Portugal, algum abrandamento do comércio externo, provocado pela guerra e pelo corso, as dificuldades criadas pela seca e mau ano agrícola de 1798⁴⁷⁵, constituíram possíveis razões para o abrandamento das políticas para as obras públicas.

Desde o ano de 1798 que havia sinais de uma grave crise das finanças do Estado. As grandes despesas necessárias para sustentar o aumento do Exército e da Marinha e manter o Reino em pé de guerra por terra e por mar, motivadas pelo conflito militar travado quer no continente europeu, quer nos mares, condicionavam as políticas de fomento para o território⁴⁷⁶. Em Julho e Dezembro de 1798, Joaquim José de Sousa, tesoureiro-mor do Erário, apresentou duas memórias sobre projectos de reforma fiscal onde sustentava que, para se manter e ainda ampliar o Exército e a Marinha, era necessário, como uma das primeiras medidas, aumentar durante cinco anos o imposto da sisa em 5%, por ser pouco oneroso para as populações; associava a este acréscimo a cativação dos *sobejos das sisas* para as despesas do Erário, pelo mesmo período de tempo, considerando que, apesar destes *sobejos* estarem a ser

⁴⁷⁴ In COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, “Parecer sobre projectos de Alvarás lidos no Conselho de Estado, o 1.º sobre novas imposições, o 2.º sobre princípios económicos a favor da agricultura”, 22 de Abril de 1799, in *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1993, tomo 2, pp. 143-148.

⁴⁷⁵ Ver a descrição, datada de Agosto 1798, sobre a seca, falta de moagens e por isso pouco pão e caríssimo, assim como muitos incêndios, in *Boletim enviado regularmente do Porto a Lisboa a Salter de Mendonça, que foi depois secretario da regência...*, 6 de Agosto de 1796, Arquivo BPMP, FA, Ms. 62, fls. 15.

⁴⁷⁶ Entre inúmeras medidas de carácter militar, ver a ordem do duque de Lafões (D. João Carlos de Bragança, 1719-1806), marechal general e comandante do Exército, de 29 de Outubro de 1799, com a relação dos engenheiros militares nomeados para as diversas províncias do Reino, Arquivo AHM, FG-5, Livro 1710, fls. 247.

utilizados para as obras públicas, eram no contexto de guerra mais urgentes para as despesas militares⁴⁷⁷.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho opôs-se a esta proposta, defendendo que a natureza do imposto da sisa não suportava um aumento de 5%, pois já era muito pesado, e que os *sobejos das sisas* não deviam ter outra aplicação senão a da lei, principalmente nos períodos em que as populações iam pagar novas imposições (impostos temporários). Propunha, em alternativa, entre outras medidas, a aplicação de um imposto sobre o vinho e a aguardente vendidos ao consumidor nas tabernas e lojas de bebidas, cujo consumo era “mais nocivo que útil” e não era um produto de primeira necessidade⁴⁷⁸; este imposto, normalmente designado de *real de água* e que também andava consignado para obras públicas, segundo o ministro da Marinha era menos injusto pois recaía sobre toda a população e representaria uma verba nada indiferente.

Após as propostas do tesoureiro-mor, foram debatidos em Conselho de Estado, nos primeiros meses de 1799, dois projectos de reforma para o restabelecimento do crédito público, o dos impostos e o da agricultura⁴⁷⁹. O primeiro projecto, apresentado pela secretaria de Estado da Fazenda, seguia de perto as medidas preconizadas pelo tesoureiro-mor e, para além de criar novos impostos, propunha a imediata suspensão de todas as obras públicas. Sousa Coutinho conhecia o estado das finanças e as medidas propostas tendo escrito textos críticos sobre ambos os projectos de alvarás. Mostrou a sua discordância sobre a possibilidade desta

⁴⁷⁷ Ver Joaquim José de Sousa, “Memórias do Tesoureiro-Mor sobre projectos de reforma fiscal e lançamento de novos impostos”, 3 de Julho e 10 de Dezembro de 1798, in *Política, administração, economia e finanças públicas portuguesas (1750-1820)*, Braga, estudos introdutórios de José Viriato Capela, Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, 1993, pp. 241-248.

⁴⁷⁸ Propunha um imposto de um vintém (20 réis) por canada (1,4 l) de vinho e de dois vinténs (40 réis) por canada de aguardente; ver D. Rodrigo de Sousa Coutinho, “Comentários às memórias do Tesoureiro-Mor”, ca. 1798-1799, in *Política, administração, economia e finanças públicas portuguesas (1750-1820)*, Braga, Idem, 1993, pp. 249-256.

⁴⁷⁹ Sobre o alvará para a agricultura diz o *Assento*, realizado na secretaria do Reino por José de Seabra da Silva com a presença de Luís Pinto de Sousa: “Se nas circunstancias presentes seria, ou não conveniente ao Real Serviço, e à Utilidade Publica, para ocorrer à falta do dinheiro indispensavel nas urgencias actuaes, e beneficiar a Agricultura, que se acha tam atrazada, conceder aos Emphiteutas, e mais Proprietarios a livre faculdade de remir, não só todos os Encargos Pios com que se acham gravados os seus Predios, mas tambem os Foros com os mais Direitos Dominicaes, os Censos, Quartos, Oitavos, e outras quaisquer Raçoens, e Pensoens, que delles pagam às Igrejas, Ordens, e Mosteiros, e mais Corporaçoes de Mão Morta (...)”, Secretaria de Estado do Reino, *Projecto de Alvará*, 28 de Março de 1799, aprovado com notas por João António Salter de Mendonça, Francisco Feliciano Velho da Costa Mesquita Castelo-Branco, João Xavier Teles de Sousa, José Joaquim Vieira Godinho, Sebastião Xavier de Vasconcelos Coutinho, Miguel Carlos Caldeira de Pina Castelo-Branco, José Manuel Pinto de Sousa, Francisco de Azevedo Coutinho e António Ribeiro dos Santos, Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 477. Seguiu-se a este projecto de Alvará, a que D. Rodrigo de Sousa Coutinho deu o seu apoio, um intenso debate com a apresentação de várias propostas de reforma por juristas, desde Francisco de Abreu Pereira de Menezes a Vicente José Ferreira Cardoso da Costa. O marquês de Ponte de Lima formou uma comissão para dar continuidade ao projecto mas os trabalhos ficaram sem efeito. Não se encontrou nenhum estudo sobre esta importante proposta de reforma dos direitos senhoriais nas estruturas do antigo regime, promovida por José de Seabra da Silva.

suspensão, considerando-a um erro político que tinha como resultado paralisar o País. A medida suspensiva, a acontecer, tinha consequências principalmente nas diversas obras públicas que decorriam por todo o território continental, desde a construção de abastecimento de água e de fontes públicas e do calcetamento de ruas de vilas e cidades às grandes infra-estruturas. O principal responsável por estes trabalhos era o ministro e secretário de Estado do Reino, José de Seabra da Silva, talvez o único membro do governo que eventualmente poderia impedir esta medida suspensiva ou, pelo menos, diminuir os seus efeitos. Neste caso específico, D. Rodrigo de Sousa Coutinho e José de Seabra da Silva deviam partilhar pontos de vista próximos, senão mesmo comuns.

A meio do ano, José de Seabra da Silva foi demitido do governo em consequência da oficialização da Regência do príncipe⁴⁸⁰. Seabra da Silva levantou objecções a esta formalização da regência, em Conselho de Estado, considerando que, de acordo com as leis do Reino, a declaração obrigava a recorrer a Cortes. A atitude de Seabra da Silva teria sido entendida como um desafio à autoridade régia; foi demitido a 5 de Agosto, partindo para o exílio. O pensamento de Seabra da Silva tinha evoluído desde os tempos da colaboração com o marquês de Pombal. Haviam decorrido vinte e cinco anos. A mudança no seu pensamento ter-se-á consolidado com os trabalhos de revisão e exame do *Novo Código* (1789). Pascoal José de Melo (1738-1798), o autor do *Novo Código*, defendia os princípios pombalinos do absolutismo régio; de modo contrário, António Ribeiro dos Santos (1745-1818) considerava que o Código devia “confirmar os antigos direitos e privilégios” do Povo. Avançaram, nesta comissão, as ideias de Cortes manifestadas por José de Seabra da Silva em Conselho de Estado, político que pertenceu à junta de reforma do Código desde 1784 e cujo trabalho, como ministro, foi acompanhado de perto por António Ribeiro dos Santos⁴⁸¹. Saía de cena o político que tinha procurado dar um novo sentido ao papel do Estado na sociedade e que tinha transformado as políticas públicas durante a década de noventa, políticas que deixariam um longo rasto durante o século XIX⁴⁸².

⁴⁸⁰ O príncipe D. João (1767-1826) começou a reger em nome de sua mãe, a rainha D. Maria I, a partir de 10 de Fevereiro de 1792. Declarou-se oficialmente a regência a 15 de Julho de 1799, passando D. João a utilizar o título de príncipe regente e a reger em seu próprio nome.

⁴⁸¹ Sobre os trabalhos de revisão e exame do *Novo Código*, ver RAMOS, Luís A. de Oliveira, “Situações propostas de mudança em Portugal no final do antigo regime”, *Bracara Augusta*, Braga, Câmara Municipal, 1980, vol. 34, tomo 2, 78, pp. 673-692; PEREIRA, José Esteves, *O Pensamento Político em Portugal no século XVIII. António Ribeiro dos Santos*, 1983, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2005, principalmente pp. 251-267. Sobre a proximidade entre António Ribeiro dos Santos, o ideólogo, e José de Seabra da Silva, o político, ver SILBERT, Albert, “Révolution française et tradition nationale: le cas portugais”, separata de *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Instituto de História Económica e Social, 1987, tomo 23, pp. 31-52. Ver, ainda, DIAS, Luís Fernando de Carvalho, “Algumas cartas do Doutor António Ribeiro dos Santos aos seus contemporâneos”, *Revista Portuguesa de História*, Idem, 1975, tomo 14, pp. 413-519.

⁴⁸² Não existe qualquer estudo sobre José de Seabra da Silva, enquanto ministro do Reino, uma lacuna incompreensível que dificulta a leitura deste período político. As obras públicas eram apenas um dos muitos

O marquês de Ponte de Lima, presidente do Erário, foi nomeado para substituir interinamente o ministro deposto, regressando assim, uma década depois, à pasta do Reino. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, por sua vez, continuou o combate contra as propostas da secretaria de Estado da Fazenda. Em Outubro de 1799, numa representação ao príncipe regente, Sousa Coutinho manifestou a necessidade de assegurar recursos para as despesas militares do Exército e da Marinha mas também para “beneficiar o Reino e domínios ultramarinos com as grandes obras pelas quais clamam a agricultura, artes, industria e commercio, quais os canais de navegação e rega; o trabalho das minas de carvão e ferro; a erecção de máquinas movidas ou por água ou por vento ou pelos vapores a benefício das artes”⁴⁸³. O ponto de vista de Sousa Coutinho, de ser possível restabelecer o crédito público, incorporando todas as frentes de despesa civil e militar, devia ser difícil de sustentar nas circunstâncias políticas do momento, dificuldade reforçada pelo poder que, entretanto, o marquês de Ponte de Lima tinha adquirido no seio do governo. No seu parecer sobre os projectos para os impostos e para a agricultura, Sousa Coutinho considerava insuficientes as medidas propostas para restabelecer o crédito público. O problema de fundo, para o ministro da Marinha, era a necessidade de reformar a repartição da Fazenda. Era preciso dar uma base nova à administração e arrecadação dos impostos. Sem essa reforma, o Estado não tinha capacidade para promover projectos de fomento nem condições para assegurar as despesas extraordinárias, como era o caso.

No final do ano de 1799, depois dos debates em conselho de Estado sobre os projectos de reforma das finanças e da agricultura e depois da oficialização da regência de D. João, foi criada, por proposta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, a Junta Provisional do Real Erário, tendo como objectivo proceder a uma reorganização da Fazenda⁴⁸⁴. Um mês depois da sua criação, a 9 de Dezembro, por consulta desta nova instituição, estava pronto o decreto que mandava suspender todas as obras públicas e todas as despesas por conta da Fazenda nas diferentes repartições⁴⁸⁵. Esta suspensão geral teria execução, a partir de Janeiro de 1800, em todo o País, abrangendo as quatro secretarias de Estado, corregedores, superintendentes, juntas, e outros. O alcance da lei ultrapassava o âmbito das obras públicas e abrangia inúmeras frentes de intervenção das várias secretarias de Estado, como por exemplo a Expedição da

pelouros da responsabilidade da secretaria de Estado do Reino. José de Seabra da Silva actuou em todas as áreas da sua responsabilidade.

⁴⁸³ COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, “Representação ao Príncipe regente sobre o meio de restabelecer o crédito público e de segurar recursos para as grandes despesas”, 29 de Outubro de 1799, in *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1993, tomo 2, pp. 149-153.

⁴⁸⁴ Ver o decreto de criação da Junta Provisional, de 6 de Novembro de 1799, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1828, pp. 592-593.

⁴⁸⁵ Ver, do príncipe regente D. João, *Decreto*, 9 de Dezembro de 1799, Arquivo AHM, DIV-1-11-18-2.

Carta Geográfica do Reino, dirigida por Francisco António Ciera. Sobre a possibilidade de suspensão dos trabalhos geodésicos, dirá Sousa Coutinho, em carta dirigida ao príncipe:

“Esta-se copiando em limpo a descrição da Costa do Reino determinada com pontos de Triangulos estabelecidos, e observados por Ciera na bella e exacta Carta do Reino de que estava encarregado, e que dizem vai agora a ser interrupta por Consulta da Junta [Provisional do Real Erário] e Vossa Alteza Real se dignará ver este trabalho exactíssimo, e se dignará impedir que se suspenda hum trabalho que para o futuro ha de ser a primeira baze de hum Cadastro sobre o qual se poderá lançar o Imposto Territorial de maneira que seja muito productivo em lugar da mesquinha Decima, que em Lisboa se não cobra”⁴⁸⁶.

A promulgação do decreto ficou temporariamente adiada. D. Rodrigo de Sousa Coutinho continuou o combate contra as medidas que se preconizavam para fazer frente à crise financeira, de que discordava profundamente. A sua luta foi em vão. A 11 de Janeiro de 1800 o decreto foi promulgado⁴⁸⁷. O decreto vinha acompanhado de um aviso que continha uma instrução para os vários ministros sobre a necessidade de fazerem um ponto de situação e avaliarem o estado das obras que decorriam nas suas respectivas secretarias, devendo dar continuidade àquelas cuja interrupção causasse graves prejuízos. Havia, assim, um recuo relativamente à decisão radical, contida no decreto de suspensão de todos os trabalhos. Estava subjacente a possibilidade das diferentes repartições definirem prioridades, seleccionando os trabalhos a prosseguir ou a suspender⁴⁸⁸. Tratava-se de uma prática corrente, quando se tratava de interromper obras públicas; era uma avaliação onde pesavam o tipo de programa em causa, com particular cuidado para as obras hidráulicas, e a fase em que se encontrava cada uma das obras. A crise financeira levava à suspensão de grande parte das obras públicas no território continental. Os trabalhos geodésicos, que estiveram para ser englobados na suspensão geral, continuaram, no entanto, em actividade.

Neste ciclo político, as obras públicas promovidas pelo Estado central, apesar de não terem o mesmo sentido unitário e a mesma intensidade dos ciclos anteriores, continuaram a ser apoiadas. Um dado novo mas não propriamente original, tendo já acontecido com

⁴⁸⁶ Carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho dirigida ao príncipe regente D. João, 24 de Dezembro de 1799, Arquivo ANRJ, *Negócios de Portugal*, Cx. 691, pac. 1. Sousa Coutinho nesta carta, fruto das medidas que se preconizavam para obstar à crise, de que discordava profundamente, pede a sua demissão do governo.

⁴⁸⁷ Segundo Manuel José Maria da Costa e Sá (1791-1843), o decreto de 9 de Dezembro de 1799, acompanhado de um aviso régio datado de 13 de Dezembro, baixou às diversas repartições a 11 de Janeiro de 1800; ver Manuel José Maria da Costa e Sá para D. Miguel Pereira Forjaz, *Informação ou Memoria do que se tem determinado a respeito da barra e porto de S. Martinho, tanto agora, como antecedentemente*, 9 de Julho de 1820, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 30, pasta 22.

⁴⁸⁸ Ver do marquês de Ponte de Lima para Luís Pinto de Sousa, *Aviso Régio*, 13 de Dezembro de 1799, Arquivo AHM, DIV-1-11-18-2.

Martinho de Melo e Castro, foi a promoção de obras portuárias pelo ministro da Marinha; um procedimento que se veio a repetir quando D. Rodrigo de Sousa Coutinho transitou para a Fazenda. José de Seabra da Silva encerrou a sua actuação para as obras públicas com a aprovação de um aditamento à obra de encanamento do Cávado. D. Rodrigo de Sousa Coutinho iniciou-se com a promoção de um projecto para o porto de São Martinho.



Fig. 101, Custódio José Gomes de Vilas Boas, *Planta do Projecto, e estado presente das Obras de Encanamento do Rio Cávado, com a sonda da costa, e rumos, ou marcas que se devem seguir para entrar na Barra de Esposende, e na Anceada dos Cavallos de Fão; no anno de 1800, por Custodio Jozé Gomes de Villasboas, Capitão Engenheiro, e Director das mesmas obras*, 1800, Arquivo BPMP, C-M&A, 18(3); (pormenor; — linha dos molhes que delimitavam as docas; **1** – Esposende e cais novo **2** – Fão; **3** – Docas; **4** – Porta de maré; sublinhado nosso).

José de Seabra da Silva, em Abril de 1799, aprovou um aditamento à obra de encanamento do rio Cávado⁴⁸⁹. As instruções compreendiam esclarecimentos e acrescentamentos, de teor administrativo e financeiro, aos artigos do Regulamento aprovado em 1795 e um adicionamento ao projecto, de conteúdo técnico. As instruções deixavam claro que “nos diversos Ramos deste Objecto Público” nenhuma autoridade se podia intrometer

⁴⁸⁹ Ver, de José de Seabra da Silva, “Instrucção para o Superintendente e Engenheiro Director do Rio Cávado”, 27 de Abril de 1799, in SILVA, António Delgado da, *Idem*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1828, pp. 547-549. Ver transcrição do documento in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, Esposende, edição de autor, 1957, pp. 29-31.

entre o superintendente da obra e a secretaria de Estado do Reino e que, nas arrematações, arrecadações e cobrança da consignação para a obra, a superintendência devia evitar os conluíus e monopólios, assim como devia evitar atrasos nos pagamentos, de forma a garantir a regularidade dos trabalhos. Do mesmo modo, o director das obras devia regular a gestão económica e a quantidade de trabalhos, determinando o número de operários segundo o tipo de serviço, a época do ano e os meios existentes, combinando o progresso das obras com a actividade agrícola. Não era permitida a construção de novas azenhas que não estivessem em conformidade com o plano de encanamento aprovado por dificultarem a navegação e aumentarem o depósito de areias sendo, por isso, contrárias ao esforço de desassoreamento do rio. Pelas mesmas razões, eram proibidas as *estacadadas* para a pesca da lampreia sem o director das obras examinar o seu sítio e direcção, propondo como modelo preferencial o método de pesca utilizado no rio Minho. Um conjunto de terras, na sua maioria coutos, eram incluídas na contribuição para a obra por se situarem na bacia do Cávado, encravadas entre terras contribuintes, e beneficiarem das vantagens da obra⁴⁹⁰. Eram criados dois novos cargos na Superintendência: o cargo de oficial de justiça para o governo económico, sem direito a custas judiciais, prática que não convinha aos “estabelecimentos económicos”; e o cargo de escriturário, para apoiar na parte burocrática da superintendência e, igualmente, para auxiliar Custódio José Gomes de Vilas Boas nas várias comissões de serviço de que estava encarregado na província do Minho. As inúmeras competências e a capacidade de trabalho de Custódio José Gomes de Vilas Boas levavam a que o Estado recorresse frequentemente aos seus serviços para a província do Minho, designadamente para comissões de natureza militar, para além dos trabalhos de levantamento e demarcação desta província, de que era responsável.

O aditamento ao projecto de encanamento do rio Cávado, apresentado por Custódio José Gomes de Vilas Boas e aprovado por José de Seabra da Silva, decorria da experiência e progresso da obra, depois de mais de três anos de trabalhos, e dizia respeito à primeira fase dos trabalhos. Esta primeira fase compreendia o desassoreamento da barra e o encanamento do rio na zona de estuário; eram trabalhos de natureza marítima e portuária, estendendo-se as obras pelos primeiros 8 km do rio Cávado. Os trabalhos da segunda fase, pelo contrário, eram de natureza fluvial e estavam associados à navegabilidade interior. Apesar de já estar construída parte do molhe da barra, o lento processo de desassoreamento do rio junto à foz, principalmente devido à acção marítima, à pouca corrente de vazante no Verão e aos ventos de Noroeste, levou Custódio José Gomes de Vilas Boas a propor a construção de duas grandes docas de marés: uma, a jusante da vila de Esposende, na margem direita do Cávado, com 1110 m de extensão, e outra, a montante da vila de Fão, na margem esquerda, com 1320 m de extensão (Fig. 101). Estas docas “de varrer” eram auxiliadas por “portas oscilatórias ou de

⁴⁹⁰ As terras incluídas eram: os coutos de Cambeses, Arentim, Vimieiro, Azevedo, Cervães, Vilar de Areias (ou Vilar de Frades) e Capareiros, a vila de Rates e os concelhos de São João de Rei e Ribeira de Sôas.

balança” (comportas), segundo modelos desenvolvidos pelo próprio autor. Tinham como função, para além de encanar o rio através de extensos molhes rectilíneos, represar as águas de maré na preamar e lançá-las na vazante, contribuindo com uma “força artificial” para aprofundar e fixar o leito do rio no seu tramo final e o canal de navegação da barra; esta acção era exercida duas vezes ao dia, sendo um método utilizado em obras portuárias na Europa⁴⁹¹. Estas docas eram, ainda, pensadas como abrigos, guarnecidos com cais, para as embarcações de pesca em Fão e para as embarcações de comércio em Esposende (onde se situava a Alfândega). Tinham, ainda, o objectivo de ligar as várias obras já realizadas, dando unidade e “correlação” aos trabalhos. Foi uma obra iniciada de imediato, pois Custódio José Gomes de Vilas Boas só podia avançar para a obra fluvial depois de solidificar a obra marítima⁴⁹².

Este aditamento teria sido mal recebido pelas populações oneradas, cujo número cresceu com esta decisão. Esta insatisfação, provavelmente, foi gerada pelo testemunho dos sinais de continuação dos trabalhos exclusivamente junto à foz ou, ainda, pela verificação do reforço do aparelho administrativo e burocrático da obra e dos poderes, tanto do superintendente, como do engenheiro director⁴⁹³. Porém, os condicionamentos relativos à construção de azenhas e respectivos açudes e levadas e à montagem de *pesqueiras* e *estacadas* no rio Cávado desde a foz até à ponte do Prado (limite da intervenção), quando a navegação pouco avançava para montante de Barcelos, terá sido um motivo de surda contestação. A ocupação das áreas não navegáveis para aproveitamento da energia hidráulica nas actividades manufactureiras era intensa em todo o Minho e muito activa no rio Cávado (Fig. 102).

⁴⁹¹ Vilas Boas desenvolveu projectos para as comportas das docas e para as eclusas dos açudes ao longo do Cávado com soluções próprias e muito simples, de que fez modelos e realizou ensaios; as portas oscilatórias funcionavam por um sistema de eixo horizontal e abriam e fechavam automaticamente com o movimento ascendente ou descendente das águas, manobra realizada apenas com o peso da água sem ser necessária a força de braço. Pedro de Melo Breiner, o governador da Relação do Porto, assistiu a ensaios dos modelos quando visitou a obra; ver VILAS BOAS, Custódio José Gomes de, “Resposta dada pelo capitão-engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas, director da obra do encanamento do rio Cávado aos 18 quesitos apresentados pelo Governador da Justiça do Porto [Pedro de Melo Breiner]”, 15 de Novembro de 1802, in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805*, Idem, 1994, pp.48-78.

⁴⁹² Das memórias de Vilas Boas sobre questões hidráulicas apenas se conhece a *Memoria sobre o modo mais vantajoso de remediar os inconvenientes das Prezas d'agoa para regar os Campos, fazer os Rios navegaveis, prevenir o seu areamento, profundar os Portos de Mar, e outros uzos*, s.d., Arquivo ACL, Série Azul, Ms. 351 (7), fls. 166-171; Arquivo FBNRJ, *Coleção Portugal*, I-15-4-21-10. Vilas Boas leu, com apenas 22 anos de idade, em sessão pública da Academia das Ciências de 17 de Janeiro de 1793, uma “Memoria sobre máquinas hydraulicas”; ver *Gazeta de Lisboa*, 2º suplemento, n.º 4, 26 de Janeiro de 1793.

⁴⁹³ Para além destas instruções, por um aviso da mesma data, José de Seabra da Silva conferiu um ordenado a Pedro de Gouveia Mendanha Faria e Gaio, superintendente da obra, e aumentou, para idêntico valor, o ordenado de Custódio José Gomes de Vilas Boas, devendo ser contabilizados desde o início efectivo das obras; conferiu também um ordenado ao depositário da contribuição, Carlos Luís de Sousa, oficial nomeado pela câmara de Barcelos e que cumpria a função gratuitamente, tal como o superintendente; ver, de José de Seabra da Silva para Pedro de Gouveia Mendanha Faria Gaio, superintendente do encanamento do Cávado, *Avisos Régios*, 27 de Abril e 8 de Maio de 1799, in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas...*, Idem, 1994, pp.40-41.

António Mateus Freire de Andrade (ca. 1747-1820), que, em Junho de 1808, veio a representar a nobreza na Junta Provisional do Supremo Governo do Porto, foi bem mais longe na crítica à obra de encanamento do Cávado, considerando que, sem explícita fundamentação, foi por corrupção que tal aditamento foi feito⁴⁹⁴.

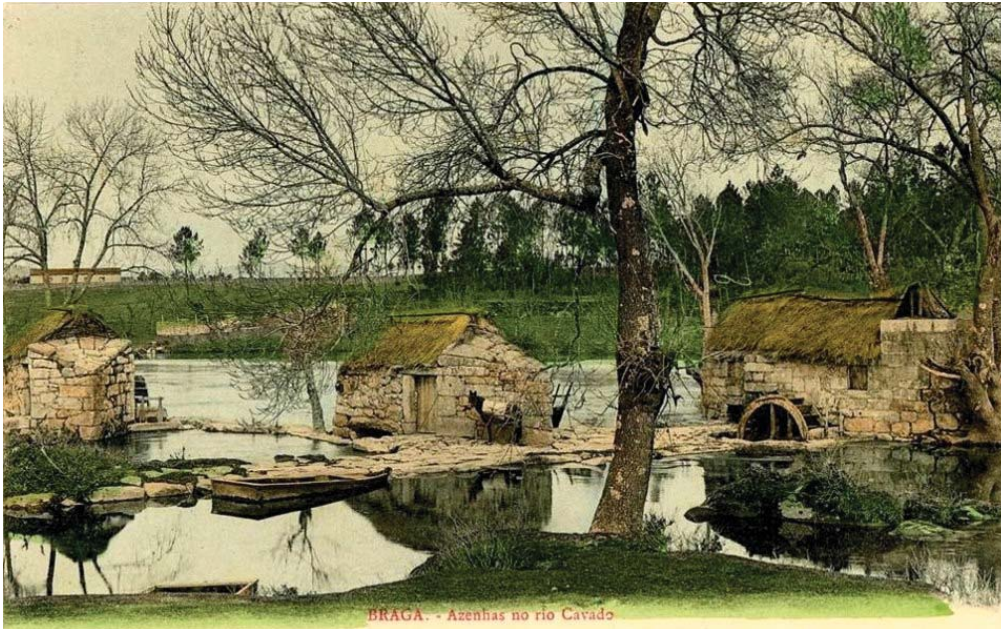


Fig. 102, *Azenhas no rio Cávado*, Braga, s.d. (colecção particular).

Na mesma altura, José de Seabra da Silva aprovou um requerimento de António de Araújo Pereira Pinto de Azevedo e de outras pessoas, onde se pedia para realizar o encanamento do regato da Freixa (actual rio Estorãos), afluente do rio Lima⁴⁹⁵. Percorrendo uma zona baixa e húmida, o tortuoso rio Estorãos abastece as lagoas de Bertíandos e de São Pedro de Arcos, situadas na margem direita do vale do rio Lima. A intenção dos proprietários vizinhos às lagoas era a de drenarem a zona pantanosa, de forma a transformar os terrenos em áreas de cultivo e a melhorar a saúde das populações vizinhas. José de Seabra da Silva na aprovação elogiou a iniciativa dos promotores, por se combinarem a “utilidade particular com o bem da Agricultura, e com a saúde dos Povos”. Custódio José Gomes de Vilas Boas ficou encarregado de formar o projecto e de organizar os serviços necessários para a execução das obras; as despesas exigidas para a realização dos trabalhos seriam feitas unicamente pelos proprietários requerentes e confinantes. José de Seabra da Silva, ao dirigir-se ao superintendente da obra do Cávado, associou ao documento de aprovação da proposta um conjunto de artigos para a concretização do empreendimento, nomeadamente sobre a

⁴⁹⁴ Ver CAMPO BELO, Conde de, “Os Franceses no Porto em 1809: testemunho de António Mateus Freire de Andrade”, *Documentos e Memórias para a História do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto, Gabinete de História da Cidade, 1945, 13.

⁴⁹⁵ Ver de José de Seabra da Silva para o superintendente do encanamento do Cávado, 27 de Abril de 1799, Arquivo AHMOP, MR 19, fls. 1v-2v.

delimitação da área de intervenção e sobre o método de avaliação dos terrenos, devendo os interessados e confinantes pagar as terras conquistadas⁴⁹⁶. António de Araújo de Azevedo, diplomata, futuro ministro e um dos interessados na obra, em carta para o seu amigo e antigo secretário Francisco José Maria de Brito, deixou uma breve reflexão a propósito desta iniciativa que tentará pôr em prática mais tarde: “Gostei muito de ver o Decreto para o encanamento do Rio de Esturões, o que produzirá para o futuro o encanamento do Lima”⁴⁹⁷.

QUADRO, E NOMERAÇÃO GERAL.																									
Das diversas Jurisdições, Dignidades Parochiaes, Habitantes, Conventos, Frades, Freguezias, Freiras e Recolhidas da Provincia d'Entre DOURO E MINHO no Anno de 1798.																									
COMARCAS	N.º das diversas Jurisdições.						N.º das Freguezias e Dignidades Parochiaes					N.º dos Fogos e Habitantes devididos em Classes					N.º dos Con.ºs, Frades, Freiras e Recolhidas.								
	Cidade	Village sem Vila	Village sem Vila	Curtas	Hortas	Julgadas	Freg.º	Thoroad	Abbad	Reitor	Urgario	Curtado	Fogos	Homens	Mulheres	Reservas	Rançarias	Almas	Clerigos	Con.ºs	Frades	Freiras	Recolhidas		
Comarca de VALENÇA		2	1				48	1	17	0	12	2	7438	2249	12346	3476	3835	28406	212	3	48	1	31		
Comarca de VIANNA		6	12	14			274	2	147	26	87	18	31421	82874	42071	17322	17334	123600	1122	16	221	5	198	1	21
Comarca de BARCELLOS		4	6	2	2	2	256	2	102	20	100	22	27418	22126	22224	14743	14565	102278	780	2	123	3	25	1	34
Comarca de BRAGA		1		13			75	2	12	7	42	5	11267	13716	18813	3776	6467	46274	426	2	167	6	216	4	127
Comarca de GUIMARAES		2	10	11	2		244	4	87	22	25	35	42224	40870	51251	16624	16709	125484	1056	11	222	4	146		
Comarca de PENAFIEL		1		7	4	2	103		41	14	21	27	13272	12125	16473	2636	7724	47048	286	5	86	1	30		
Comarca do PORTO		1	1	2	16	2	182	2	87	26	28	38	48001	50822	54220	30238	28015	163002	1028	21	436	5	221	3	28
TOTAL DAS COMARCAS	7	2	16	47	20	10	1152	12	300	126	322	151	178512	23621	241500	27702	21122	222012	3122	52	1124	23	227	2	277

Fig. 103, Custódio José Gomes de Vilas Boas, Inácio José Leão, “Quadro, e Nomeação Geral das diversas Jurisdições, Dignidades Parochiaes, Habitantes, Conventos, Frades, Freguezias, Freiras e Recolhidas da Provincia d’Entre Douro e Minho no Anno de 1798”, in *Mappa da provincia entre Douro e Minho com o quadro da sua população dividida em classes, e outras particularidades economico-politicas: (...)*, 1798-1804, Arquivo IGP, CA-61 (pormenor).

“Sempre foi de muita importancia, para os soberanos, e para o Estado, o conhecimento particular de cada hum dos territorios do seu dominio, para o bom regimen, e felicidade dos povos, na administração da justiça; para se calcularem as forças militares, e fazer ajustadas combinações sobre o movimento dos exercitos em tempo de guerra; e para discutir os meios de adiantar a cultura geral, a industria, e o commercio, porque mal se governa o paiz que se não conhece.”

Custódio José Gomes de Vilas Boas, 1800⁴⁹⁸

⁴⁹⁶ Hoje, as lagoas de Bertandões e de São Pedro de Arcos estão classificadas como paisagem protegida, fazendo parte da Reserva Ecológica Nacional, incluída na Rede Natura 2000. A reserva tem cerca de 350 hectares.

⁴⁹⁷ Na altura do envio da carta, António de Araújo de Azevedo estava a viajar pela Alemanha com Silvestre Pinheiro Ferreira (1769-1846), enquanto Francisco José Maria de Brito tinha regressado à secretaria de Estado do Reino, onde era funcionário; ver carta de António de Araújo de Azevedo, 5 de Julho de 1799, in PINTASSILGO, Joaquim António de Sousa, *Diplomacia política e economia na transição do século XVIII para o século XIX. O pensamento e a acção de António de Araújo de Azevedo (Conde da Barca)*, Lisboa, dissertação de mestrado em História Cultural e Política, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, policopiado, 1987, pp. 284.

⁴⁹⁸ VILAS BOAS, Custódio José Gomes de, “Descripção Topographica das Comarcas Fronteiras da Provincia do Minho, Offerecida à Real Sociedade Marítima de Lisboa por Custodio Jozé Gomes de Villasboas, capitão do Real Corpo de Engenheiros e membro da mesma Real Sociedade, em 1800”, transcrita e publicada por SOUSA,

José de Seabra da Silva, na mesma data da aprovação do aditamento à obra de encanamento do rio Cávado e da autorização para se proceder ao encanamento do rio Estorãos, aprovou o plano de *Descrição Geográfica e Económica da Província do Minho*, da autoria de Custódio José Gomes de Vilas Boas, documento que foi publicado na época⁴⁹⁹. A proposta inseria-se nos trabalhos de demarcação das comarcas, de que ele era o director para a província do Minho, em conjunto com o magistrado Francisco António de Faria. Desde 1793, altura em que foi nomeado, Custódio José Gomes de Vilas Boas desenvolveu os trabalhos de levantamento topográfico e de cadastro do Minho. Realizou estes trabalhos a partir da observação directa e da recolha de inquéritos e de mapas. Fê-lo de forma continuada, percorrendo a província do Minho e actualizando sucessivamente a informação, ao longo de dezoito anos até ao momento da sua trágica morte. São expressão deste método os vários mapas que realizou da província, onde se encontra registada informação que vai de 1794 a 1806 (Fig. 104; Fig. 207)⁵⁰⁰.

Entre os magistrados e engenheiros nomeados para a reforma administrativa das comarcas, Custódio José Gomes de Vilas Boas foi o técnico que levou mais longe a tarefa de conhecimento do território, pelo modelo de actuação e pela profundidade e qualidade do trabalho produzido; foi o único dos comissários nomeados que se manteve em funções para lá de 1799. Pela sua capacidade de trabalho, espírito de investigação e domínio dos instrumentos e métodos de trabalho, Custódio José Gomes de Vilas Boas associou os trabalhos de reconhecimento físico do território, com vista à produção de um mapa geográfico da província, da responsabilidade dos engenheiros *demarcantes*, aos trabalhos de descrição e análise geográfica, económica e social, da responsabilidade dos magistrados *demarcantes*. Esta junção deu um sentido unitário e um carácter sistemático ao seu trabalho, dirigido não apenas para o reordenamento administrativo do território mas também para a análise das infra-estruturas de circulação ou para a organização do exército e defesa do território em tempo de paz e de guerra.

Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes, *Alto Minho, população e economia nos finais de setecentos*, Lisboa, Editorial Presença, 1997, pp. 102-162.

⁴⁹⁹ Ver publicação do “Plano para a Descrição Geográfica e Económica da Província do Minho”, 27 de Abril de 1799, in CRUZ, António, *Geografia e economia da província do Minho nos fins do século XVIII. Plano de descrição e subsídios de Custódio José Gomes de Vilas-Boas*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Centro de Estudos Humanísticos, 1970, pp. 101-128.

⁵⁰⁰ Sobre o mapa da província do Minho, de Custódio José Gomes de Vilas Boas, ver MOREIRA, Luís Miguel, *O Entre Douro e Minho em finais do século XVIII: Cartografia, Geografia e História das Populações*, Guimarães, dissertação de mestrado em História das Populações, policopiado, Universidade do Minho, Instituto das Ciências Sociais da Universidade do Minho, 2004.

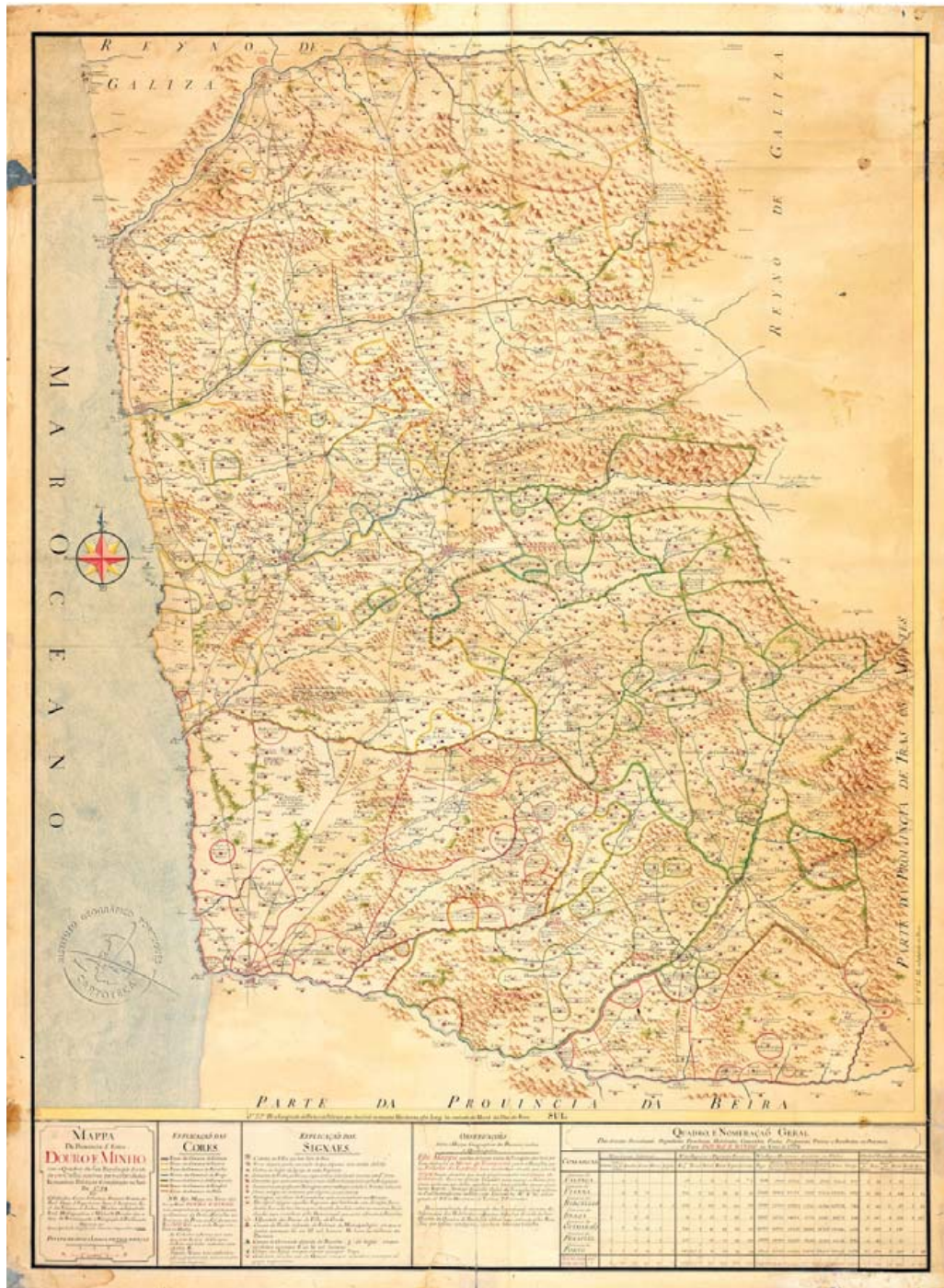


Fig. 104. Custódio José Gomes de Vilas Boas, Inácio José Leão, *Mappa da provincia entre Douro e Minho com o quadro da sua população dividida em classes, e outras particularidades economico-politicas: completado no anno de 1798. Desenhado por Ignácio Joze Leão, Sargento Mór do mesmo Corpo, no Ano de 1804, [1798-1804], Arquivo IGP, CA-61.*

Em 1798, Custódio José Gomes de Vilas Boas fez uma actualização do Mapa e do Cadastro do Minho realizados entre 1794 e 1795 (Fig. 104; Fig. 103)⁵⁰¹. Apresentou no

⁵⁰¹ Ver transcrição e publicação do “Cadastro da Provincia do Minho”, in CRUZ, António, *Geografia e economia da provincia do Minho nos fins do século XVIII...*, Porto, Idem, 1970, pp. 129 e segs.

mesmo ano, na Sociedade Marítima, Militar e Geográfica, uma descrição das comarcas fronteiras do Minho. O plano aprovado em 1799 para a descrição geográfica e económica do Minho veio na sequência dos trabalhos realizados em 1798. O Plano procurava avançar para uma nova fase, ainda dentro do processo de conhecimento demográfico, económico e social do Minho e, talvez, prévio à realização de uma proposta de reordenamento administrativo do Reino. O plano tinha como objectivo realizar um inquérito, cujo programa envolvia a recolha de dados sobre geografia, povoação, agricultura, manufacturas, comércio, pescas, plantas para efeitos medicinais e para adubos, minas, educação e saúde públicas, pesos e medidas e direitos e rendas régias.

O modelo de inquérito não era propriamente novo; inseria-se numa série de inquéritos, realizados ou propostos, principalmente, durante as décadas de oitenta e noventa, que visavam colocar um maior rigor na recolha de dados e ultrapassar as meras estimativas feitas por arredondamento. O modelo de questionário tinha raízes nas propostas pioneiras de José António de Sá (17??-1819)⁵⁰²; porém, a sistematização de um modelo de recolha de dados só aconteceu com os trabalhos de Tomás António de Vila Nova Portugal (1755-1839) e de Joaquim Pedro Gomes de Oliveira (1762-1833) para a comarca de Setúbal, memórias publicadas pela Academia das Ciências em 1791 e que se tornariam no modelo adoptado pela Academia para o concurso anual de descrição de uma comarca⁵⁰³. Seguiram-se muitos inquéritos de concelhos e de comarcas, na sua maioria promovidos por magistrados territoriais⁵⁰⁴. O inquérito organizado pela secretaria de Estado do Reino, ou eventualmente pelo Desembargo do Paço, dirigido a Francisco António de Faria, enquanto comissário incumbido da nova demarcação das Comarcas, com o objectivo de recolher um vasto conjunto de informações pelos ministros territoriais, câmaras, e párocos na província do Minho foi seguramente outro questionário útil para a compilação elaborada por Vilas Boas⁵⁰⁵. Os

⁵⁰² Ver SÁ, José António de, *Compendio de Observações, que formão o plano da Viagem Política, e Filosófica, que se deve fazer dentro da Patria. Dedicado a Sua Alteza Real o Sereníssimo Príncipe do Brasil. Pelo Doutor [...] Oppositor às Cadeiras de leis da Universidade de Coimbra, e Correspondente da Academia das Sciencias de Lisboa*, Lisboa, Na Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1783. Sobre este trabalho ver a análise de CRUZ, António, *Geografia e economia da província do Minho nos fins do século XVIII...*, Porto, Idem, 1970, pp. 41-52. Embora de uma forma menos sistemática, importa ainda referir as propostas para um cadastro feitas no ano anterior por MORDAU, Luís Ferrari, “O Despertador da Agricultura em Portugal”, 1782, in AMZALAK, Moses Bensabat, *O «Despertador da agricultura de Portugal» e o seu autor o Intendente D. Luiz Ferrari Mordau*, Lisboa, edição de autor, 1951.

⁵⁰³ Ver *Infra*, 2.2, “O envolvimento da Academia das Ciências na construção das políticas de fomento; da antecipação à colaboração”.

⁵⁰⁴ Ver uma síntese de alguns destes inquéritos, in SOUSA, Fernando de, “A população portuguesa em finais do século XVIII”, *Revista População e Sociedade*, Porto, Centro de Estudos da População e Família (CEPFAM), 1995, 1, pp. 41-55.

⁵⁰⁵ Ver, para o “Desembargador Inspector da Regulação das Comarcas e outras Deligencias na Provincia do Minho, Francisco Antonio de Faria”, *Artigos para execução das Leys de 19 de Julho de 1790, e Alvará de 7 de Janeiro de 1792*, 28 de Agosto de 1793, Arquivo BGUC, Ms. 705, fls. 326-339.

trabalhos destes comissários também poderão ter sido importantes auxílios ao modelo aprovado por José de Seabra da Silva, nomeadamente o relatório apresentado em 1796 por Columbano Pinto Ribeiro de Castro (1749-1804) para a província de Trás-os-Montes, o mais desenvolvido e profundo dos trabalhos que se conhecem, produzidos pelos *demarcantes*, para as seis províncias do Reino⁵⁰⁶. O modelo de Custódio José Gomes de Vilas Boas incorpora a informação produzida anteriormente e vai mais longe na caracterização dos assuntos e na seriação dos temas, colocando um maior rigor na enumeração dos dados quantitativos e qualitativos. A procura de elementos rigorosos e actualizados tinham um sentido programático e metodológico, ao permitir a elaboração de planos calculados tendo em vista o desenvolvimento económico e uma administração mais eficiente.

Não se conhecem as respostas ao questionário, se as houve ou não, mas existe o esboço de uma resposta, embora anónima, incompleta e sem referência a um lugar específico⁵⁰⁷. O autor faz uma série de observações a este questionário, onde é nítida a hostilidade, e encara-o como um exercício de curiosidades. Como resposta a algumas das perguntas relativas ao território e à descrição das cidades e vilas remete “todas estas miudezas, e outras” para publicações como a *Corografia Portuguesa*, de António Carvalho da Costa (1650-1715), obra publicada entre 1706 e 1712, ou para a *Monarquia Lusitana*, de Bernardo de Brito (1569-1617), obra publicada entre 1597 e 1609. O autor da resposta via a realidade de uma forma imóvel, sugerindo trabalhos corográficos com um ou dois séculos. Custódio José Gomes de Vilas Boas não só não via imobilismo, como queria conhecer os factores evolutivos, quer fossem progressivos ou regressivos, assim como queria compreender as razões das mudanças ocorridas nos últimos anos.

É possível que o plano de Vilas Boas fosse encarado como um modelo a utilizar não apenas na província do Minho mas também nas outras províncias. A aprovação do aditamento à obra de encanamento do rio Cávado, a autorização de se proceder ao encanamento do rio Estorãos e a aprovação do plano de descrição geográfica e económica da província do Minho foram, provavelmente, das últimas medidas, relativas às políticas de fomento, tomadas por José de Seabra da Silva.

⁵⁰⁶ Ver CASTRO, Columbano Pinto Ribeiro, “Descrição da Província de Trás-os-Montes, suas comarcas e população, feita no ano de 1796”, in MENDES, José Maria Amado, *Trás-os-Montes nos fins do século XVIII segundo um manuscrito de 1796*, Coimbra, Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de História da Sociedade e da Cultura da Universidade de Coimbra, 1981.

⁵⁰⁷ Segundo António Cruz, a resposta poderia ter sido redigida por Manuel Pamplona Carneiro Rangel (1774-1849), militar de carreira; ver CRUZ, António, *Geografia e economia da província do Minho nos fins do século XVIII...*, Porto, Idem, 1970, pp. 67-80.



Fig. 105. [Reinaldo Oudinot e José Auffdiener], *Planta da Concha de S. Martinho aonde se vê as mudanças succedidas desde o anno de 1794, e hum novo Projecto*, Outubro de 1799, Arquivo FBNRJ, *Cartografia*, ARC-009-13-008.

Cinco anos depois da efémera tentativa de Guilherme Stephens e de Jácome Ratton, o projecto do porto de São Martinho foi retomado por iniciativa de D. Rodrigo de Sousa Coutinho (1799). O impulso para esta iniciativa foi dado por uma *Representação* da câmara de São Martinho, sobre a necessidade urgente de desassorear o porto⁵⁰⁸. O problema do porto de São Martinho transferia-se da secretaria de Estado da Fazenda, por onde tinha decorrido anteriormente, para a secretaria de Estado da Marinha. A Marinha tinha interesses directos neste porto, quer para prestar apoio ao trânsito marítimo na costa portuguesa, quer para o transporte das madeiras e produtos das fábricas de resinas (alcatrão, pez, breu e aguarrás) do pinhal de Leiria para o seu Arsenal, junto à praça do Comércio, onde se situavam os estaleiros navais, grande centro consumidor destas matérias-primas.

O projecto para o porto de São Martinho constituía a primeira obra pública de uma infra-estrutura de escala territorial que D. Rodrigo de Sousa Coutinho empreendia. Embora, no ano anterior (1798), o ministro da Marinha tivesse aprovado a realização de estudos e

⁵⁰⁸ Manuel José Maria da Costa e Sá (1791-1843) fez uma recolha exaustiva de documentação sobre o porto de São Martinho para D. Miguel Pereira Forjaz e não encontrou esta representação. Outros pareceres, quer de corregedores quer de engenheiros, também não constam do processo. No final do seu relatório refere: “P.S. A falta do Registo que foi para o Rio de Janeiro tornou este objecto muito trabalhoso.”, Manuel José Maria da Costa e Sá para D. Miguel Pereira Forjaz, *Informação ou Memoria do que se tem determinado a respeito da barra e porto de S. Martinho, tanto agora, como antecedentemente*, 9 de Julho de 1820, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 30, pasta 22.

sondagens para o porto de Portimão, o projecto só se concretizou em 1801. O tema das obras públicas esteve muito presente no percurso político de D. Rodrigo de Sousa Coutinho e teve a principal concretização teórica no plano para o empreendimento de obras hidráulicas em Portugal, escrito quando era embaixador de Portugal no reino da Sardenha, em 1787. A promoção da obra do porto de São Martinho vinha ao encontro deste programa político, elaborado mais de vinte anos antes⁵⁰⁹.

O programa de projecto organizado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, depois de várias consultas e pareceres, continha três frentes distintas de intervenção: a primeira obra a realizar seria o encanamento dos rios e valas dos campos de Alfeizerão, seguindo-se o desassoreamento do porto com máquinas e barcos apropriados e, por fim, a construção de um cais, do lado de São Martinho, obra a executar depois de confirmados os resultados das obras anteriores.

O ministro da Marinha escolheu para superintendente da obra João José de Faria Mascarenhas e Melo, corregedor de Leiria, e para a sua direcção técnica o engenheiro José Auffdiener. Segundo as instruções iniciais do ministro, as obras seriam suportadas por um conjunto de contribuições, a criar por um tempo de trinta anos. A drenagem dos campos de Alfeizerão devia ser integralmente financiada pelos padres Bernardos, do mosteiro de Alcobaça e donatários dos coutos de São Martinho e de Alfeizerão, com uma participação imediata de três contos de réis (3.000\$000) para dar início aos trabalhos, medida justificada pelo facto de serem estes os maiores beneficiários das obras. As outras obras deviam ser financiadas por diversas imposições a estabelecer: o imposto do *real de água*, no valor de dois réis por quartilho de vinho, a pagar pelas populações dos lugares vizinhos à obra; o imposto anual de um conto de réis (1.000\$000), a pagar pelo mosteiro de Alcobaça; o imposto anual de 200\$000 réis, sobre a fábrica de vidros da Marinha Grande; o imposto anual de 100\$000 réis, sobre a fábrica de algodões de Alcobaça; os rendimentos da Alfândega e da vila de São Martinho, aplicados e hipotecados pelo espaço de trinta anos; o imposto de 1000 barris de alcatrão, sobre o pinhal da Universidade de Coimbra⁵¹⁰; e parte da renda do pinhal de Leiria, no valor de onze contos de réis (11.000\$000), destinada para a obra pelo príncipe regente D. João. Estes fundos deviam entrar anualmente no cofre da obra e, caso não fossem suficientes, recorrer-se-ia a um empréstimo, com juros a 5%, a pagar até trinta anos. A junta da Fazenda da Marinha também participava, devendo contribuir para o estaleiro das obras com as madeiras do pinhal de Leiria,

⁵⁰⁹ Ver *Infra*, 2.3, “O plano de obras hidráulicas de D. Rodrigo de Sousa Coutinho”.

⁵¹⁰ A Universidade era obrigada, para o efeito, a construir os fornos, devendo utilizar como modelo os fornos das fábricas de resinas do pinhal de Leiria; era também obrigada a produzir o alcatrão para ser vendido na Figueira ou em Lisboa. A Junta da Fazenda da Universidade devia entregar à Superintendência ou o produto ou o seu valor para ser aplicado a favor da obra do porto de São Martinho.

um mestre para a construção de barcas e de máquinas, e ainda com os avanços das despesas correntes⁵¹¹.

Para definir quais as terras que seriam oneradas com o *real de água*, D. Rodrigo de Sousa Coutinho pediu aos corregedores e juizes de fora das comarcas da região para consultarem as respectivas câmaras sobre a possibilidade de participarem com uma contribuição para a despesa da obra, sendo esta o menos onerosa possível para as populações⁵¹². Esta preocupação constante de todos os governantes devia-se ao facto de as populações estarem sobrecarregadas de impostos. O problema agravava-se na região da Beira e da Estremadura, onde as contribuições eram superiores às do restante País, sendo acrescidas, no caso da comarca de Alcobaça, pelos direitos senhoriais dos donatários⁵¹³.

As operações preparatórias para a elaboração do projecto começaram com a organização de uma visita ao local por um corpo expedicionário de cientistas e de técnicos, cuja organização foi realizada no âmbito na Sociedade Marítima, Militar e Geográfica. Participavam nesta expedição os três membros permanentes da Expedição da Carta do Reino, Francisco António Ciera, Pedro Folque e Carlos Frederico Bernardo de Caula e dois técnicos com experiência em obras públicas, Reinaldo Oudinot e José Auffdiener⁵¹⁴. O envolvimento da Sociedade ficou também assinalado com a apresentação, na sessão de 18 de Julho de 1799, por José Auffdiener, de uma *Memoria sobre o Porto de S. Martinho*; momento ainda precoce do processo, anterior à expedição a São Martinho e anterior à realização do projecto.

O projecto para o porto de São Martinho veio a ser elaborado não pelo corpo expedicionário a São Martinho mas por uma equipa mais pequena e mais especializada constituída por Reinaldo Oudinot e José Auffdiener. Decorreu num período muito curto, e deve ser considerado mais apropriadamente um anteprojecto, constituído por um desenho e uma memória justificativa, contendo as ideias fundamentais, os dados quantitativos e os métodos a adoptar na futura intervenção; elementos determinantes para a conclusão da legislação régia e para se poder iniciar a organização do estaleiro e as primeiras obras que se pretendia começarem antes do período de chuvas. Os dois engenheiros procederam a medições

⁵¹¹ Ver as *Instruções* iniciais de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para o oficial da secretaria de Estado da Marinha, João Filipe da Fonseca, datadas de 18 de Junho de 1799, com o conteúdo dos documentos régios a minutar, in Manuel José Maria da Costa e Sá, *Documentos pertencentes à Informação ou Memoria do que se tem determinado a respeito do Porto de S. Martinho*, 1820, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 30, pasta 8.

⁵¹² Ver os avisos de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para os corregedores das comarcas de Leiria e de Alcobaça e para o juiz de fora de Óbidos e das Caldas, datados de 19 de Junho de 1799, in Manuel José Maria da Costa e Sá, *Documentos...*, 1820, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 30, docs. 2 e 3.

⁵¹³ Ver MONTEIRO, Nuno Gonçalo Freitas, *O crepúsculo dos grandes: a casa e o património da aristocracia em Portugal: 1750-1832*, 1998, Lisboa, 2.ª edição, revista, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2003, pp. 278-297; MONTEIRO, Nuno Gonçalo Freitas, “A comarca de Alcobaça nos finais do Antigo Regime”, 1985, in *Elites e poder: entre o Antigo Regime e o Liberalismo*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2003, pp. 253-262.

⁵¹⁴ Sobre esta expedição, ver *Infra*, 3.6, “O conhecimento e a transformação do território; projectos e métodos”.

na concha e na barra, na preamar e baixa-mar das marés vivas do Equinócio de Outono. Estabeleceram comparações com as sondas realizadas por Guilherme Stephens, constatando que, em cinco anos, o assoreamento tinha progredido ligeiramente. Desenharam um novo levantamento do porto e da área envolvente actualizando e completando a informação fornecida por Guilherme Stephens nos seus desenhos, por sua vez concebidos sobre os desenhos de Guilherme Elsdén (Fig. 105). Na memória justificativa do projecto, escrita por Reinaldo Oudinot em co-autoria com José Auffdiener e dirigida ao príncipe regente D. João, é elogiado o trabalho rigoroso e muito informado realizado por Guilherme Stephens⁵¹⁵. Reinaldo Oudinot concorda com a interpretação do processo de assoreamento, desempenhado pela acção dos rios e pelo lançamento dos lastros dos navios, mas discorda da interpretação da acção marítima na concha. É este elemento decisivo na ideia de projecto que o leva a discordar da solução de abertura de uma nova foz, proposta por Guilherme Stephens. As “causas gerais” do assoreamento do porto, segundo Reinaldo Oudinot, deviam-se a dois factores: à acção continental, provocada pelos depósitos de areias transportadas pelos rios de Alfeizerão e de Tornada; e à acção marítima que acumulava areias na concha, impelidas pela corrente oceânica, na sua deriva de Norte para Sul ao longo da costa, e pelos ventos de Norte e Noroeste. Reinaldo Oudinot considerava, ao contrário de Guilherme Stephens, que nas grandes cheias, a corrente dos rios arrastava grande quantidade de areias para o mar, mesmo aquelas que o mar aí tinha depositado⁵¹⁶. A bacia marítima, para Reinaldo Oudinot, não era um lugar tão estanque, como defendeu Guilherme Stephens, mas antes um lugar de passagem e de transbordo dos inertes, num e noutro sentido, num complexo movimento orgânico. As obras a emprender deviam fomentar a acção natural de desassoreamento provocada pelos rios e pelo mar e deviam diminuir as acções de assoreamento que ambos causavam. Tratava-se de dirigir a saída das águas fluviais para fora da barra e de desassorear artificialmente a concha, esperando, com estas duas operações, um processo mais lento de assoreamento e uma duração longa do espaço portuário.

As várias medidas propostas na memória para o restabelecimento do porto constituem no seu conjunto um plano global de ordenamento do porto e vila de São Martinho e dos

⁵¹⁵ Ver Reinaldo Oudinot e José Auffdiener, [Memória sobre o porto de São Martinho, Outubro de 1799], Arquivo ANRJ, *Negócios de Portugal*, Cx. 1602, pac. 1, doc. 17; parcialmente transcrita por CASTELO-BRANCO, Fernando, “Os portos da enseada de S. Martinho e o seu tráfego através dos tempos”, *Anais da Academia Portuguesa da História*, 2.ª série, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1975, vol. 23, tomo 1, pp. 272-274. Sobre o destino desta memória, ver ofício de Matias José Dias Azedo, tenente general, comandante do Real Corpo de Engenheiros para D. Miguel Pereira Forjaz, 22 de Dezembro de 1813, in CAIXARIA, Eduardo, *O Real Arquivo Militar. Cronologia Histórica e Documental, 1802-1821*, Lisboa, Idem, [2006], pp. 283, doc. 38.

⁵¹⁶ Sobre a proposta de Guilherme Stephens de abertura de uma nova foz, diz Reinaldo Oudinot: “Enfim as areas que o Mar lança com profusão na praia logo obstruiriam a nova Foz proposta quando houvesse a resolução de emprender essa obra e a constancia de a completar.”, Reinaldo Oudinot e José Auffdiener, [Memória sobre o porto de São Martinho, Outubro de 1799], Idem.

campos de Alfeizerão. A memória propõe, para além do programa inicial definido por Sousa Coutinho, a construção de um pequeno centro urbano associado ao cais de ancoradouro. Era, para isso, reordenado o lugar de São Martinho e por consequência o espaço da concha. Das medidas propostas, as mais urgentes eram: tapar solidamente com um dique a quebrada provocada no rio de Alfeizerão pelo aluvião de 1774⁵¹⁷; pôr em prática o encanamento do rio Alfeizerão, desde a vila até à concha, fixando a sua foz em Salir; e alargar e desassorear todas as valas e canais que em outro tempo conduziam as águas dos campos para o rio de Alfeizerão. A importância destas obras tinha por base a necessidade de fazer convergir e concentrar a força das águas num único ponto, formando, junto à foz, uma corrente suficientemente forte para se contrapor à acção do mar e, assim, expulsar as areias para fora da barra. O desassoreamento da concha era considerada uma medida essencial para que São Martinho pudesse vir a servir como estabelecimento portuário, sendo as areias aí acumuladas retiradas “com Máquinas próprias e já conhecidas para esse uso”, conduzindo os materiais para o mar⁵¹⁸. Eram propostas várias medidas para a florestação do território em torno da concha, designadamente para o terreno baldio por detrás do primeiro cordão dunar e para os vértices e declives dos montes ao longo da faixa litoral; tinham como objectivo reduzir o caudal de areias que eram lançadas na concha e arrastadas pelos ventos para os campos em redor. Para o futuro estabelecimento portuário era proposto um novo núcleo urbano para a vila de São Martinho, à cota baixa, constituído por vários quarteirões, assentes sobre um terraplano, segundo uma malha ortogonal regulada pela direcção NE-SW da linha da costa (Fig. 106). A plataforma criada avançava sobre o espaço da concha até à linha da baixa-mar formando o cais de serviço⁵¹⁹. O espaço central não era uma praça, como na proposta que Reinaldo Oudinot desenhou para a foz do Douro, mas sim uma *caldeira* (doca) para ancoradouro das embarcações.

O projecto de Reinaldo Oudinot e de José Auffdiener para o porto de São Martinho reúne, num só plano, o essencial das propostas de Guilherme Elsdén, de 1775, e de Guilherme Stephens, de 1794. É um projecto que contempla o ordenamento das linhas de água nos campos de Alfeizerão, proposto por Elsdén, e o desassoreamento da concha, proposto por Stephens. E amplia estes dados programáticos com a proposta de transformação da baía marítima num espaço ordenado por um cais artificial, apoiado por um núcleo urbano a construir segundo um traçado e uma escala novos. A intenção foi a de associar a toda a intervenção, nos campos de Alfeizerão e concha de São Martinho, a construção de um

⁵¹⁷ A obra do dique é calculada em 717 braças cúbicas de movimento de terras a 800 reis por braça; ver Reinaldo Oudinot e José Auffdiener, [Memória sobre o porto de São Martinho, Outubro de 1799], Idem.

⁵¹⁸ Oudinot calcula o custo da operação de desassoreamento em 120.000\$000 reis, incluindo o transporte dos materiais para fora do porto, serviço de duas máquinas, administração e concerto das barcas. Estabelece ainda uma estimativa do tempo necessário para o desassoreamento da concha, entre dez a quinze anos; ver Reinaldo Oudinot e José Auffdiener, [Memória sobre o porto de São Martinho, Outubro de 1799], Idem.

⁵¹⁹ O cais proposto tinha a extensão de 286 metros e o seu custo era calculado em 20.000\$000; ver Reinaldo Oudinot e José Auffdiener, [Memória sobre o porto de São Martinho, Outubro de 1799], Idem.

pequeno centro portuário e urbano. Uma intenção ambiciosa que, como no projecto de Reinaldo Oudinot para a foz do Douro (1792), não se materializaria⁵²⁰.

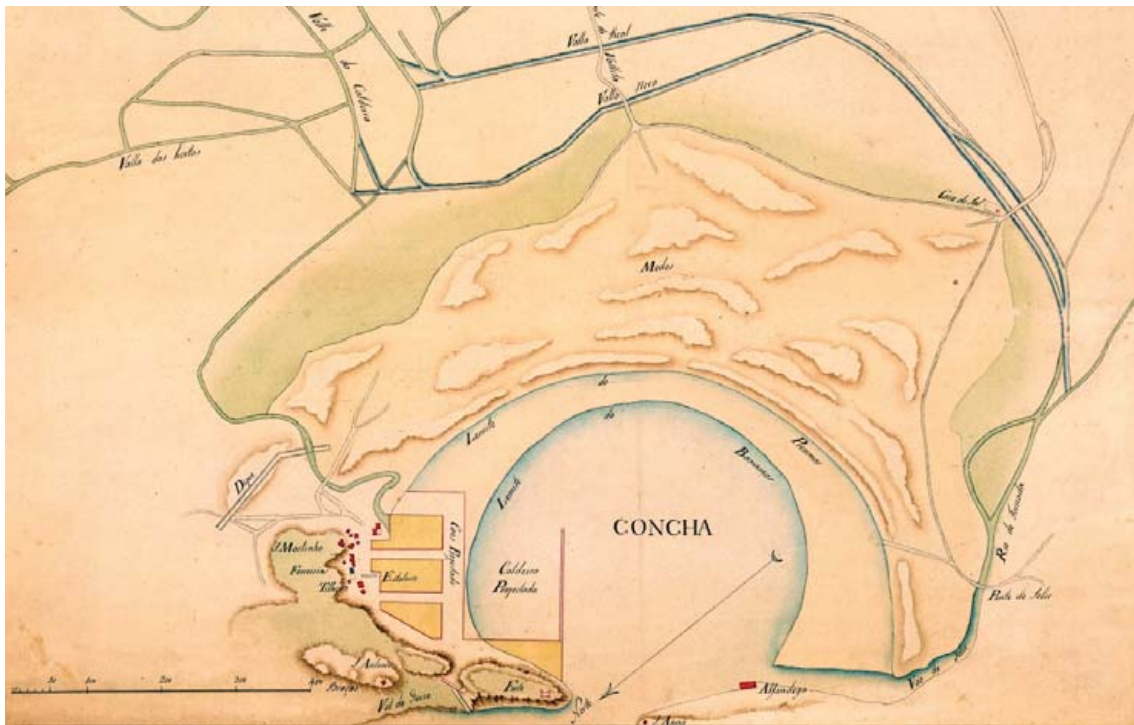


Fig. 106. [José Auffdiener], *Planta das obras de S. Martinho*, [20 de Dezembro de 1799], Arquivo IGP, CA-118 (pormenor).

A partir do meio do mês de Outubro, ainda sem a legislação aprovada mas com autorização do príncipe⁵²¹, D. Rodrigo de Sousa Coutinho deu instruções para se iniciarem os trabalhos em São Martinho⁵²². No final do ano, José Auffdiener escreveu um relatório dirigido ao príncipe, acompanhado de um desenho, sobre as obras realizadas desde meados de

⁵²⁰ Ver *Infra*, 5.3, “Uma frente portuária e urbana desde a Ribeira do Porto até à Foz do Douro”.

⁵²¹ D. Rodrigo de Sousa Coutinho, a 18 de Outubro, dirigindo-se ao ministro da Fazenda e com autorização do príncipe regente D. João, mandava entregar ao corregedor de Leiria, por antecipação, 3 contos de reis para dar início aos trabalhos; ver de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para o marquês de Ponte de Lima, *Aviso Régio*, 18 de Outubro de 1799, in Manuel José Maria da Costa e Sá, *Documentos...*, 1820, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 30, doc. 17.

⁵²² A 15 de Outubro de 1799, escreveu a António José de Oliveira, da Junta da Fazenda da Marinha, para se proceder ao corte de madeira no pinhal de Leiria, necessária “para a construção da Barcaça que ha-de conter a Maquina para limpar o porto de S. Martinho, assim como das Barcas subsidiarias, que alli devem existir para o mesmo fim”. Quatro dias depois, dirigiu-se a Januário António Lopes da Silva, Intendente da Marinha, para sem a menor demora fazer partir para São Martinho o mestre do Arsenal da Marinha que devia ir construir a barca de limpar portos, desenhada pelo construtor João de Sousa Palher, e todas as barcas e máquinas pedidas por José Auffdiener. No dia 26, deu instruções ao superintendente da obra, o corregedor da comarca de Leiria, para, em conjunto com José Auffdiener, dar início “à obra projectada pelos engenheiros Audinot, e Auffdiener para o restabelecimento do Porto, e Concha de S. Martinho”; ver os *Avisos Régios*, in Manuel José Maria da Costa e Sá, *Documentos...*, 1820, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 30, doc. 16, doc. 18 e doc. 27.

Novembro (Fig. 106)⁵²³. A principal preocupação de José Auffdiener tinha sido a de canalizar as águas das cheias de Inverno para a foz em Salir e impedir que estas desaguassem junto à vila de São Martinho. Auffdiener concentrou-se em drenar os terrenos baixos e pantanosos, entre Alfeizerão e São Martinho, limpando a vala Real em toda a sua extensão; construiu uma vala nova, entre as dunas e a vala Real, conseguindo, assim, drenar os campos às cotas mais baixas e criar uma segunda linha de recepção dos caudais de cheia dos rios. Os diversos ramais subsequentes foram desassoreados num total de 4100 metros de valas reparadas ou construídas. As duas primeiras cheias do Inverno, ocorridas a 2 e 15 de Dezembro, encheram a vala Real e correram por ela até à concha pela foz de Salir sem afectar São Martinho. José Auffdiener iniciou ainda a plantação de pinhal no segundo cordão dunar, queixando-se no entanto que foi logo arruinada pelo gado pertencente aos habitantes de Salir⁵²⁴. Deu também início à construção da máquina para extrair as areias da concha, “semelhante á do Porto de Toulon”.

A participação das populações da região da Estremadura desde Alcobaça até Óbidos era uma questão fulcral para o financiamento da obra, estando em causa a implementação do *real de água*. Era uma matéria em que, tradicionalmente, as câmaras das vilas e cidades tinham a última palavra e onde a imposição despótica de tal medida, pelo poder central, não era prática comum; como contraponto a esta autolimitação do poder central restava a capacidade de persuadir e convencer as câmaras da bondade das medidas que se procuravam implementar. Esta questão da consulta às populações foi abordada por José Auffdiener na sessão de 27 de Junho da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica. Foi a pedido de D. Rodrigo de Sousa Coutinho que José Auffdiener apresentou o projecto que tinha realizado em 1794 para o porto de Viana e encanamento do rio Lima⁵²⁵. Este projecto constituiu uma iniciativa fracassada precisamente pela rejeição da câmara de Viana em que se onerasse as populações do concelho com o *real de água*. José Auffdiener contestou a necessidade e justeza de uma

⁵²³ Ver AUFFDIENER, José, “Memoria sobre as obras do Porto de São Martinho”, São Martinho, 20 de Dezembro de 1799, *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa – 9*, Paris, Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, 1971, vol. 1 (1799-1802), pp. 148-150. O manuscrito, ou a transcrição, tem muitos erros, tornando por vezes difícil a compreensão do texto.

⁵²⁴ Diz Auffdiener a este propósito: “Os Pinhaes novos devem ser guardados, e até eles terem seis annos ou sete annos não se deve permitir ao gado de andar n’elles.” Auffdiener diferencia os três cordões dunares, considerando que deviam ser semeados de pinhal a segunda e terceira dunas e deixados descobertos a primeira duna e os pequenos vales entre elas. Acrescentava ainda: “E pois que os Medos semeados de Pinhaes hão de ser Predios da Coroa, e que os direitos que se tirão do peixe da Concha pertencem tambem á Coroa, parecem igualmente que as Cazas construidas sobre o mar que paga tributos Reaes, devem de mesmos pagar só tributos Reaes, e não aos Donatarios da Villa de S. Martinho.”; ver AUFFDIENER, José, “Memoria sobre as obras do Porto de São Martinho”, 20 de Dezembro de 1799, *Idem*, pp. 150.

⁵²⁵ Ver AUFFDIENER, José, “Memória sobre o projecto do encanamento do Rio Lima; acompanhada dos papéis concernentes, e da Planta”, [Apresentada na Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica a 27 de Junho de 1799], *Cadernos Vianenses*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, Novembro de 1983, vol. 7, pp. 62-66.

consulta aos povos a partir deste exemplo de Viana: “Esta comissão exigia ter um profundo conhecimento dos homens, conciliar os vários interesses, dispor os espiritos, grangear as vontades, e não deixar ver senão o amor do bem público.” Acrescentava mais à frente: “Consultar huma Camera de provincia he ouvir quatro sujeitos sempre escolhidos n’huma roda composta das mesmas pessoas, e que sempre haverá de opor hum constante espírito de corpo a combater; a nobreza, nos seus votos, seguirá as suas paixões particulares; o povo cego sobre os verdadeiros interesses, em matéria de contribuição, responderá sempre *não* por pouco que se lhe pede”. José Auffdiener concluía a sua memória com a apologia de métodos despóticos e com uma crítica indirecta ao ministro do Reino, José de Seabra da Silva, por ter consultado as povoações do vale do Lima:

“Sua Magestade estabelecendo huma contribuição, da sua legitima authoridade, será imediatamente obedecida; de outro modo não se experimentará senão inconsequencias, repugnancia, e dezobediencia, assim que se tem visto em Vianna, prova da benignidade e da Clemencia Real, mas perigozo exemplo que nunca mais deve ser imitado”⁵²⁶.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho seguramente ouviu ou teve conhecimento destas palavras de José Auffdiener mas já tinha seguido outro caminho. Procedeu e procederá do mesmo modo que José de Seabra da Silva, imitando portanto o “perigozo exemplo”. Os magistrados territoriais tinham ficado de ouvir as populações e o resultado das consultas não correram como D. Rodrigo de Sousa Coutinho esperava. O corregedor de Alcobça, Cláudio José Pereira da Costa, consultou as treze vilas da comarca e, com a excepção da vila de São Martinho, responsável pela *Representação* que deu origem a todo o processo, a resposta das câmaras foi unânime: estavam contra a criação de um novo tributo sobre as populações. O corregedor de Alcobça esclareceu D. Rodrigo de Sousa Coutinho que, para além dos povos estarem sobrecarregados de tributos, seis anos antes (1793-08-12), já tinha sido criado o imposto do *real de água* sobre a carne e o vinho para o concerto de pontes, calçadas e outras obras públicas de que havia a maior necessidade e que ainda não se tinha completado a reparação das estradas, obra essencial para a comunicação entre as várias vilas da comarca⁵²⁷. Cláudio José Pereira da Costa propunha como alternativa que as praças de comércio de Lisboa, Porto, Setúbal, Viana e Figueira, e a navegação da costa desde Caminha a Setúbal,

⁵²⁶ AUFFDIENER, José, *Idem*, vol. 7, pp. 63.

⁵²⁷ Diz o corregedor de Alcobça: “Quanto porem, a respeito de contribuirem os povos desta comarca, devo dizer, que esta porsão de vassalos, tem como patrimonio vinculado pela serie dos seus antepassados, a pobreza, e a mizeria, de que se não podem izentar; pela razão de que sendo colonos do Mosteiro de S. Bernardo desta villa, pagão dos frutos que colhem a 4.^a parte, outros a 5.^a, outros a 8.^a parte, e alem disto o dizimo, foros, laudemios, juros, e assim mais, decima, siza, e real d’agoa antigamente imposto sobre a carne, e vinho, e o subsidio literario (sem haver em toda esta Comarca o beneficio de uma Escola Regia das primeiras letras,...”; Cláudio José Pereira da Costa para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, *Informação...*, 6 de Setembro de 1799, in Manuel José Maria da Costa e Sá, *Documentos...*, 1820, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 30, doc. 11.

concorressem para a despesa da obra, pelo benefício que retiravam as embarcações do porto de São Martinho, enquanto abrigo das tempestades e dos corsários. A resposta do corregedor constituía um revés no processo, pois tratava-se da comarca de Alcobaça, aquela que confinava directamente com o local de intervenção. D. Rodrigo de Sousa Coutinho escreveu ao corregedor pedindo para voltar a ouvir as populações, frisando que o imposto era muito modesto e que o mosteiro de Alcobaça também seria onerado⁵²⁸.

Reinaldo Oudinot na memória do projecto deu o seu parecer sobre este problema das contribuições para a obra. Abordou de forma diferenciada a obra marítima e portuária, a obra dos campos de Alfeizerão e a obra de reparação da quebrada do rio Alfeizerão. Considerava a obra marítima e portuária o problema financeiro mais difícil de resolver, pois era para esta obra que as populações iriam contribuir; discordava da solução, dizendo que a empreitada devia ser feita à custa do “Estado em Geral que todo participa na utilidade”, ou seja, devia ser o Erário público a suportar a despesa e não as populações. De modo a colectar aqueles que mais directamente se aproveitassem da infra-estrutura portuária, propunha a criação de dois novos impostos: um proporcional ao valor, outro proporcional ao peso das mercadorias transaccionadas no porto. Para se pôr em prática a obra, propunha que o Estado realizasse um empréstimo, sendo o produto dos impostos cobrados aplicado a pagar o juro e a dívida. Quanto à obra dos campos de Alfeizerão considerava que devia ser paga pelos donatários, o mosteiro de Alcobaça, por ser o principal beneficiado; os *enfiteutas* também deviam contribuir para a despesa mas apenas nas obras realizadas nas testadas dos seus terrenos, modelo praticado nos campos de Leiria (terras administradas pela Casa do Infantado). A obra de reparação da quebrada do rio Alfeizerão devia ser realizada integralmente à custa dos donatários, pois “quem prejudica deve reparar o damno, e muito mais quando recebe a conveniência”⁵²⁹.

Reinaldo Oudinot considerava que muitos dos problemas existentes com as linhas de água, nas terras de Alfeizerão e de São Martinho, e que prejudicavam tanto os campos agrícolas como o porto de mar, se deviam à má administração dos territórios e ao sistema opressivo sobre as populações praticado pelos donatários das terras de Alcobaça. Diz a este propósito:

“E como dos mesmos Dizimos se deve tambem extrahir os socorros para os Pobres, parece que ao menos seria conveniente, ainda aos proprios Donatarios, que suprimissem varios pequenos tributos que não deixam de ser opressivos

⁵²⁸ Manuel José Maria da Costa e Sá não encontrou documentos relativos a esta comissão; ver de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para Cláudio José Pereira da Costa, *Aviso Régio*, 30 de Setembro de 1799, in Manuel José Maria da Costa e Sá, *Documentos...*, 1820, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 30, doc. 12.

⁵²⁹ Diz, ainda, Reinaldo Oudinot sobre os Reverendos Religiosos Donatários: “Elles são senhores dos campos e rios cujas agoas prejudicam a Concha que he da Coroa: e ha tantos seculos que elles recebem a utilidade das terras, ainda daquellas que se tem formado á custa da capacidade do Porto de S. Martinho, desde Alfeizerão ate a mesma Concha”; Reinaldo Oudinot e José Auffdiener, [Memória sobre o porto de São Martinho, Outubro de 1799], Idem.

pela sua multiplicidade e pelos alimentos que fornecem à chicana; tais são a Fogaça, Poia, Moendas, Lagares, Cazaria e Portagem. Quanto mais ricos, ou para melhor dizer, quanto menos pobres serão seus colonos, menor necessidade haverá de socorrer estes, e maior porção ficará dos Dizimos na disposição dos Reverendos Religiosos Donatarios para se applicar a melhorar e ampliar a Agricultura, e fazer estabelecimentos uteis a elles mesmos e ao Estado. O número dos individuos que compoem a communitade he constante, e o necessario para os Religiozos pouco varia de preço: os produtos da Agricultura e seus preços tem augmentado muito consideravelmente, logo ha superfluo, e este deve voltar para os Povos que suportão todo o trabalho, as despezas, e os riscos. O Evangelho e a Justiça sempre estão de acordo”⁵³⁰.

William Beckford (1760-1844) olhou para este problema de forma totalmente distinta. Na sua visita a esta região, realizada em 1794, imbuído do espírito romântico, contemplou com profunda e genuína admiração o mundo *gótico* que circundava os mosteiros da Batalha e de Alcobaça e contestou o princípio de utilidade geral defendido pelos engenheiros:

“A renda deste Real Mosteiro [de Alcobaça], na altura da minha excursão, excedia consideravelmente as vinte e quatro mil libras, e esta riqueza permitia aos monges exercerem uma caridade vasta e útil”.

E terminava, embora escrevendo em 1835, após a revolução liberal:

“Quão desumana e decadente mudança foi perpetrada, em suma, por um bem organizado sistema de espoliação, disfarçado com a roupagem respeitável do progresso filosófico e da utilidade geral”⁵³¹.

O problema da contribuição das populações para a obra portuária em São Martinho espelhava um problema mais geral e mais profundo, onde se confrontavam dois modelos de sociedade: um, “feudal”, que viria a ser admirado de forma idílica mas conservadora pela cultura romântica; e outro, “reformador”, eliminando as permanências dos direitos senhoriais nas estruturas da sociedade do antigo regime. A lei das Donatarias (1790-07-19)⁵³² foi o maior exemplo desta intervenção reformadora, de que o projecto de lei para a Agricultura (1799-03-28) era um prolongamento⁵³³.

⁵³⁰ Ver Reinaldo Oudinot e José Auffdiener, [Memória sobre o porto de São Martinho, Outubro de 1799], Idem.

⁵³¹ Ver BECKFORD, William, *Alcobaça e Batalha, recordações de viagem*, 1835, Lisboa, Vega, 1997, pp. 98, nota 8.

⁵³² Sobre o debate ideológico em torno dos direitos senhoriais que se inicia no final do século XVIII e se prolonga até à segunda metade do século XIX, ver SILBERT, Albert, “O feudalismo português e a sua abolição”, 1968, in *Do Portugal do Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*, Lisboa, Livros Horizonte, 1972, pp. 79-101.

⁵³³ António Ribeiro dos Santos (1745-1818) designa o projecto de Alvará para a Agricultura de “projecto de facultar aos emphiteutas a remissão dos foros e pensões devidas aos corpos de mão morta”; Vicente José Ferreira Cardoso da Costa (1765-1834) designa-o de “projecto dos resgates dos direitos enfitêuticos e censuais dos corpos de mão-morta”; Francisco de Abreu Pereira de Meneses (1765-18?) designa-o de “projecto de remissão dos

Após quatro meses de consultas, pareceres e projecto, a 22 de Outubro de 1799 finalizava-se a legislação para a obra de São Martinho mantendo-se todas as contribuições previstas inicialmente. A questão mais melindrosa, ainda vaga nas instruções, era a das populações que contribuíam para a obra portuária, já que a obra dos campos onerava, na sua totalidade, sobre os monges de Alcobaça. Para o imposto do *real de água*, a observar pelo espaço de trinta anos, participavam, segundo o alvará, a comarca de Alcobaça, as vilas de Óbidos e das Caldas da comarca de Alenquer, a cidade de Leiria e a vila de Alpedriz. A legislação subiu ao *Soberano* para promulgação e de lá não baixou.

A promulgação da legislação para São Martinho estava dependente da Junta Provisional do Real Erário e da possibilidade da entrada em vigor do decreto de suspensão de todas as obras públicas. A decisão sobre o decreto ainda não tinha sido tomada quando D. Rodrigo de Sousa Coutinho discursou na Sociedade Marítima, Militar e Geográfica, a 7 de Janeiro de 1800. Com a presença do príncipe, o momento devia ser oportuno para, perante os sócios, exercer pressão contra esta medida. No fim do discurso, depois de elogiar a criação da nova Junta do Erário, D. Rodrigo de Sousa Coutinho abordou a questão do porto de São Martinho:

“Esquecia-me tocar sobre a grande providência dada a favor de um porto do Reino que a natureza criou de um modo e forma tão singular, que excita surpresa só o vê-lo delineado sobre o papel; que a navegação reclama como necessário e útil; e que Sua Alteza Real acaba de conservar no momento, em que a natureza ávida do dom feito, e ressentida da falta de reconhecimento, ia para sempre destruir o que tanto singularmente havia edificado. Felizmente os primeiros bem entendidos trabalhos ordenados por Sua Alteza Real acabam de ter o feliz efeito de suspender a ruína iminente do porto de S. Martinho; e é bem de esperar que os convenientes meios que Sua Alteza Real mandará aplicar para tão importante objecto realizem uma tão grande obra em que o seu augusto nome ficará perpetuado à mais remota posteridade”⁵³⁴.

Cinco dias depois deste discurso, D. Rodrigo de Sousa Coutinho recebia o decreto para a interrupção dos trabalhos. O ministro da Marinha continuou a lutar contra esta medida; conseguiu autorização verbal do príncipe regente para prosseguir interinamente as obras do Arsenal e da Cordoaria e mandou suspender os trabalhos em São Martinho⁵³⁵. Para todos os efeitos este procedimento envolve uma escolha, a de garantir a continuidade de outros

encargos emphyteuticos, e consuários percebidos pelos corpos de mão-morta”.

⁵³⁴ Ver COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, “Discurso II”, 7 de Janeiro de 1800, in *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1993, tomo 2, pp. 192.

⁵³⁵ Ver COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, “Representação ao príncipe regente sobre o decreto de suspensão das obras, e sobre a conta geral da despesa da repartição da Marinha”, 21 de Janeiro de 1800, Idem, 1993, tomo 2, pp. 14-21.

trabalhos da secretaria de Estado da Marinha, nomeadamente as obras do Hospital e da Cordoaria que já vinham de há dois anos e os trabalhos das fábricas do Arsenal que eram estratégicos para a Marinha. A obra do porto de São Martinho continha um programa que ultrapassava os interesses directos da repartição da Marinha e enquadrava-se nas políticas dos governos de D. Maria I e de D. João para o desenvolvimento das infra-estruturas do País. Era ainda uma obra prevista para um longo prazo, podendo sempre ser retomada mais tarde. Um ano depois, D. Rodrigo de Sousa Coutinho deixou a pasta da Marinha e transitou para a da Fazenda⁵³⁶. Durante o período em que foi presidente do Erário (1801-1803), a base de todas as dificuldades para implementar os seus programas, não retomou a obra do porto de São Martinho⁵³⁷.

A razão mais imediata para o fracasso do projecto do porto de São Martinho foi a crise das finanças públicas. No entanto, a oposição de algumas câmaras da região face aos impostos previstos poderá ter tido significado e este facto ter-se reflectido na decisão do príncipe. Poderia ter-se verificado, ainda, a resistência das instituições abrangidas, nomeadamente do mosteiro de Alcobaça, uma instituição poderosa, avessa à mudança e a mais comprometida das corporações envolvidas na realização do projecto. Os engenheiros militares, representantes no terreno do poder central, contestaram não o trabalho dos agricultores, como fez o marquês de Pombal na provisão para os campos de Alfeizerão e, mais tarde, Marino Miguel Franzini no seu *Roteiro*, mas o modelo de administração dos territórios de Alcobaça pelos donatários, considerando-o um entrave ao desenvolvimento da região. Fica ainda a impressão que, estando a decorrer outro tipo de obras na região de Alcobaça, como a reparação de estradas e pontes, ou o abastecimento de água às populações, se dava prioridade à continuação e conclusão destes trabalhos⁵³⁸.

⁵³⁶ Com a excepção do projecto para São Martinho, Sousa Coutinho conseguiu dar continuidade aos trabalhos da Marinha; ver COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, “Carta dirigida por D. Rodrigo de Souza Coutinho ao visconde de Anadia quando lhe entregou a secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios do Ultramar, com todas as mais repartições que lhe estão anexas”, 14 de Junho de 1801, Idem, 1993, tomo 2, pp. 22-25.

⁵³⁷ Andrée Mansuy-Diniz Silva, no seu trabalho sobre D. Rodrigo de Sousa Coutinho, considera que o decreto de suspensão das obras públicas se dirigiu expressamente à secretaria de Estado da Marinha tendo como intenção interromper os seus trabalhos. O ministro Sousa Coutinho é suficientemente claro na crítica a esta “suspensão geral”, ao referir-se também às outras secretarias de Estado, Intendentes, etc., todos dependentes da nova Junta Provisional do Erário. O decreto é uma lei para as obras públicas do Reino e não contém nenhuma referência à Marinha, mas sim a “todas as Repartições”. As consequências maiores não foram na Marinha; várias obras públicas a decorrer na secretaria de Estado do Reino ficaram suspensas. Para Andrée Mansuy-Diniz Silva este decreto espelha a intriga contra D. Rodrigo de Sousa Coutinho produzida pelos seus inimigos; um modo muito particular de interpretar os acontecimentos mas que, neste caso, está desfasado da realidade. Ver SILVA, Andrée Mansuy-Diniz, “Des intrigues de la Cour au décret de suspension des travaux publics de la Marine”, in *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares: 1755-1812, L'homme d'État, 1796-1812*, Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian, Fundação Calouste Gulbenkian, 2006, vol. 2, pp. 57-61.

⁵³⁸ Sobre o projecto de Reinaldo Oudinot e de José Auffdiener, ver uma análise mais aprofundada in MARTINS, Carlos Moura, “O projecto de Reinaldo Oudinot e de José Auffdiener, 1799-1800”, in *Os projectos para o porto de*

Da sequência de projectos para os campos de Alfeizerão e porto de São Martinho, desde o projecto de Guilherme Elsdén (1774-1779), ao de Guilherme Stephens (1794) até ao de Reinaldo Oudinot e José Auffdiener (1799-1800), observa-se que, a cada nova proposta, os pressupostos programáticos e financeiros vão-se modificando e aclarando. Os objectivos do programa evoluem de uma intervenção de drenagem dos campos de Alfeizerão para uma operação de conservação e modernização do porto de São Martinho. Os modelos de financiamento alteram-se igualmente e se na primeira proposta são abrangidos os agricultores que confinam directamente com as obras, na última, são abrangidas as populações de um território que se expande de Alcobaça a Óbidos. Correspondem a alterações adquiridas projecto a projecto, em que a infra-estrutura portuária foi ganhando maior importância; e se foi estabelecendo que as vantagens que poderiam advir de uma obra desta natureza tinham incidência numa região mais vasta e não, apenas, no lugar imediato. D. Rodrigo de Sousa Coutinho apoiava-se num modelo para suporte de uma obra pública implementado por José de Seabra da Silva e alargava a base de financiamento das populações às instituições.

Reinaldo Oudinot, enquanto técnico ao serviço do Estado, foi de novo requisitado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, logo após a elaboração do projecto para o porto de São Martinho. O ponto de partida foi um pedido do ministro ao corregedor de Leiria, João José de Faria Mascarenhas e Melo, para ouvir Reinaldo Oudinot, antes de este regressar à cidade do Porto, sobre os lugares onde se deviam estabelecer plantações de pinhais e sobre o método a adoptar para a selecção de sementes e criação de viveiros de árvores⁵³⁹. A implementação de uma política florestal por parte do Estado constituía uma das preocupações do ministro da Marinha; os recursos florestais eram escassos e essenciais para os estaleiros navais; contudo, o maior problema na altura talvez não fosse este mas sim a carência e o elevado custo dos combustíveis para o consumo interno e para as actividades industriais. Mas os engenheiros militares defendiam a necessidade de políticas florestais concretas e apontavam de há muito a desertificação crescente das áreas costeiras, com perda de grandes áreas agrícolas, os muitos *maninhos* e baldios, a desflorestação de muitas áreas do território continental, as queimadas praticadas nos montes e o arroteamento de terras para a agricultura nas encostas dos rios e ribeiros como causas do assoreamento dos rios e das suas barras⁵⁴⁰.

São Martinho e campos de Alfeizerão, 1774-1800. As opções dos técnicos e dos políticos, Coimbra, Idem, 2009, pp. 50-101.

⁵³⁹ Ver D. Rodrigo de Sousa Coutinho para o corregedor da comarca de Leiria, *Aviso Régio*, Maфра, 28 de Outubro de 1799, in Manuel José Maria da Costa e Sá, *Documentos...*, 1820, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 30, doc. 33.

⁵⁴⁰ Ver análise do relatório do engenheiro militar Isidoro Paulo Pereira, de 6 de Dezembro de 1788, onde este aborda o problema da desflorestação das encostas dos vales fluviais e do assoreamento costeiro, in MARTINS, Carlos Moura, *Os projectos para o porto de São Martinho e campos de Alfeizerão, 1774-1800. As opções dos técnicos e dos políticos*, Coimbra, Idem, 2009, pp. 29-31. Ver também a carta do engenheiro militar Reinaldo Oudinot ao ministro do Reino, José de Seabra da Silva, de 26 de Janeiro de 1791, onde trata o problema do assoreamento das barras dos rios e refere a necessidade do plantio de pinhal na costa marítima, Arquivo AHM, DIV-4-1-3-11. Esta

A 23 de Novembro de 1799, Reinaldo Oudinot enviou a D. Rodrigo de Sousa Coutinho um primeiro projecto, ainda preliminar, para as sementeiras e plantações⁵⁴¹. O projecto constitui o esboço de um plano geral de florestação para o País que Oudinot estava a escrever. Oudinot propõe uma campanha de florestação cujo programa principal era o da conservação dos portos de mar e da navegação dos rios. As acções a promover deviam retardar o livre e contínuo movimento das areias ao longo da costa ocidental portuguesa, de forma a reduzir a quantidade de sedimentos arrastados pelo vento para o interior do território, e diminuir as areias que os rios transportavam do interior para o mar. Esta campanha devia ter início pela sementeira de pinhal nos areais da costa, a partir da linha da preamar e do lado Sul das linhas hidrográficas, seguindo sucessivamente para os terrenos arenosos do interior. A florestação devia continuar, de Poente para Nascente, “sem atender a outras considerações, nem interesses de Particulares”, pelos vales dos cursos fluviais, encanando o álveo dos rios e ribeiros, guarnecendo as suas margens com arbustos e espécies de árvores apropriadas e criando caminhos de sirga. Oudinot considerava esta providência essencial para o progressivo desassoreamento dos leitos dos rios, para a diminuição dos bancos de areia nas barras, assim como para benefício da agricultura e para suprir a falta de lenhas e de madeiras. Nas margens dos rios e canais navegáveis devia-se construir um caminho de sirga para apoio às embarcações (entre 24 e 40 palmos de largura = 5,3 a 8,8 m), plantando-se uma ou duas ordens de árvores, pelo seu lado interior. As estradas públicas, depois de traçadas ou rectificadas, deviam ser guarnecidas de uma ou duas ordens de árvores de cada lado, constituindo eixos de florestação no interior do território. Os montes mais elevados deviam ser semeados e plantados com árvores próprias ao clima, à qualidade dos terrenos e às conveniências das populações, do comércio e da marinha. Considerava necessário que as câmaras, corregedores e outros ministros territoriais, incluindo particulares, trabalhassem colectivamente “debaixo de hum só plano, e para hum resultado comum, e geral”, pagando cada um a sua cota parte da despesa. Propunha, para o estabelecimento de viveiros de árvores, parte essencial do plano, ocupar uma parte (1/10 ou 1/20) das cercas dos mosteiros; segundo Reinaldo Oudinot seria uma utilidade

preocupação com as políticas florestais também esteve presente nas sessões da Academia das Ciências, tendo sido publicados vários trabalhos, principalmente das décadas de oitenta e noventa do século XVIII, nas *Memórias Económicas* da Academia.

⁵⁴¹ Ver Reinaldo Oudinot, [Memória sobre as sementeiras de matas e o estabelecimento de viveiros para as plantações de árvores], Leiria, 23 de Novembro de 1799, Arquivo ANRJ, *Negócios de Portugal*, Cx. 691, pac. 1. Ver, ainda, carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao príncipe regente D. João, de 2 de Dezembro de 1799, onde Sousa Coutinho refere uma carta muito interessante que lhe enviou o engenheiro “Audinot”, sobre o muito importante objecto de semear e promover a cultura de pinhais e matas, carta que remeteu à Junta da Fazenda e ao corregedor do Porto, Francisco de Almada e Mendonça, Arquivo ANRJ, *Negócios de Portugal*, Cx. 691, pac. 1. Ver também SILVA, André Mansuy-Diniz, “Les pinèdes et forêts royales”, in *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares: 1755-1812*, Idem, vol. 2, pp. 43-44.

para os religiosos, “para o benefício dos Povos que os sustentão e da Coroa que os protege”⁵⁴². O plano geral para a implementação de uma política florestal por parte do Estado foi apresentado por Reinaldo Oudinot no ano seguinte. O relatório, designado de *Memoria sobre as Matas, suas utilidades, e sua restauração neste Reino, e sobre as Plantações*, seria remetido à Sociedade Marítima, Militar e Geográfica e registado na sessão de 16 de Outubro de 1800⁵⁴³. Estas propostas de Reinaldo Oudinot tiveram significado pouco tempo depois, quando José Bonifácio de Andrade e Silva foi nomeado intendente de Minas e Metais (1801-05-18) e passou a ter responsabilidades sobre as matas e florestas.

O marquês de Ponte de Lima começou a actuar para as obras públicas antes ainda da criação da Junta Provisional do Real Erário. A 29 de Novembro de 1799, o ministro dirigiu a José Diogo Mascarenhas Neto, superintendente das Estradas do Reino, superintendente-geral dos Correios e Postas do Reino e ainda intendente do Imposto do Papel Selado, uma ordem de suspensão dos trabalhos das estradas, devendo pô-la em prática com a maior brevidade possível; também era pedido o valor das verbas existentes na Tesouraria da Superintendência, depois de pagos os salários e vencidas as despesas com os trabalhos em curso.

José Diogo Mascarenhas Neto escreveu ao seu ajudante, Alberto Carlos de Menezes, a 8 de Dezembro, dando instruções para se proceder aos pagamentos e à boa arrecadação de todos os objectos relativos às estradas⁵⁴⁴. Segundo as instruções, todo o material das obras das estradas (ferramentas, utensílios e materiais de construção) seria recolhido nos armazéns da Superintendência em Alcoentre, Rio Maior, Carvalhos, Leiria, Pombal e Condeixa, de acordo com a proximidade às obras em curso. As obras em que se trabalhava a *jornal* (por administração directa) seriam suspensas depois de arrecadados os materiais. As obras que se estavam a realizar por empreitada seriam suspensas depois de feitas as medições no estado em que se encontravam de forma a pagar-se aos empreiteiros as partes executadas, de acordo com o Regulamento da Superintendência para as empreitadas. Ficava programado para o dia 28 de Dezembro, findos os trabalhos de desmontagem dos estaleiros de obras, o pagamento das despesas com salários e com empreitadas. O tesoureiro da Superintendência das Estradas procederia ao lançamento de todos os pagamentos e à realização dos balanços finais.

⁵⁴² Ver carta de Reinaldo Oudinot para D. Rodrigo de Sousa Coutinho que acompanhou o envio da memória sobre as sementeiras de matas e o estabelecimento de viveiros, Leiria, 23 de Novembro de 1799, Arquivo ANRJ, *Negócios de Portugal*, Cx. 691, pac. 1.

⁵⁴³ Não se conhece o paradeiro desta memória. D. Rodrigo de Sousa Coutinho remeteu à Sociedade Marítima, Militar e Geográfica as duas partes da memória, respectivamente a 21 de Agosto e a 26 de Setembro de 1800; ver CUNHA, Rosalina Branca da Silva, “Documentos diversos sobre a Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica: 1798-1809”, *Ocidente*, Lisboa, 1967, vol. 72, pp. 62, docs. 8, 9.

⁵⁴⁴ Ver NETO, Jozé Diogo Mascarenhas, “Instruções para o ajudante da superintendência das Estradas, Alberto Carlos de Menezes, sobre a suspensão das obras nas estradas”, Lisboa 8 de Dezembro de 1799, in FERREIRA, Godofredo, *Documentos dos séculos XII a XIX relativos a correios*, Lisboa, Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008, vol. 3, séculos XVIII e XIX, pp. 76.

Mappa de Balanço, e responsabilidade da Superintendencia Geral

das Estradas desde o principio do seu estabelecimento em o 1.º de Mayo de 1791, the 31 de Dezembro do prezente anno de 1799, e de todas as responsabilidades de seus respectivos mandados, e artigos, e artigos.

Para que se possa estabelecer a Superintendencia das Estradas, e para que se possa estabelecer a Superintendencia das Estradas, e para que se possa estabelecer a Superintendencia das Estradas...

<i>Alto 1.º</i>		<i>Alto 2.º</i>		<i>Alto 3.º</i>																																																																																					
<i>Companhia de responsabilidade da Superintendencia das Estradas...</i>		<i>Companhia de responsabilidade da Superintendencia das Estradas...</i>		<i>Companhia de responsabilidade da Superintendencia das Estradas...</i>																																																																																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Anno</th> <th style="width: 40%;">Recetta</th> <th style="width: 10%;">Responsabilidade</th> <th style="width: 10%;">Superintendencia</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1791</td> <td>Prodição de Real Cédula de 1791</td> <td>52.100.000</td> <td>52.100.000</td> </tr> <tr> <td>1792</td> <td>Prodição de Real Cédula de 1792</td> <td>17.500.000</td> <td>20.700.000</td> </tr> <tr> <td>1793</td> <td>Prodição de Real Cédula de 1793</td> <td>16.000.000</td> <td>9.000.000</td> </tr> <tr> <td>1794</td> <td>Prodição de Real Cédula de 1794</td> <td>50.000.000</td> <td>50.000.000</td> </tr> <tr> <td>1795</td> <td>Prodição de Real Cédula de 1795</td> <td>58.000.000</td> <td>58.000.000</td> </tr> <tr> <td>1796</td> <td>Prodição de Real Cédula de 1796</td> <td>18.000.000</td> <td>30.000.000</td> </tr> <tr> <td>1797</td> <td>Prodição de Real Cédula de 1797</td> <td>30.000.000</td> <td>30.000.000</td> </tr> <tr> <td>1798</td> <td>Prodição de Real Cédula de 1798</td> <td>50.000.000</td> <td>50.000.000</td> </tr> <tr> <td>1799</td> <td>Prodição de Real Cédula de 1799</td> <td>50.000.000</td> <td>50.000.000</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Total</td> <td>367.500.000</td> <td>367.500.000</td> </tr> </tbody> </table>	Anno	Recetta	Responsabilidade	Superintendencia	1791	Prodição de Real Cédula de 1791	52.100.000	52.100.000	1792	Prodição de Real Cédula de 1792	17.500.000	20.700.000	1793	Prodição de Real Cédula de 1793	16.000.000	9.000.000	1794	Prodição de Real Cédula de 1794	50.000.000	50.000.000	1795	Prodição de Real Cédula de 1795	58.000.000	58.000.000	1796	Prodição de Real Cédula de 1796	18.000.000	30.000.000	1797	Prodição de Real Cédula de 1797	30.000.000	30.000.000	1798	Prodição de Real Cédula de 1798	50.000.000	50.000.000	1799	Prodição de Real Cédula de 1799	50.000.000	50.000.000	Total		367.500.000	367.500.000	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Anno</th> <th style="width: 40%;">Despesa</th> <th style="width: 10%;">Responsabilidade</th> <th style="width: 10%;">Superintendencia</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1791</td> <td>Despesa de 180 contos de 1791</td> <td>110.000.000</td> <td>110.000.000</td> </tr> <tr> <td>1792</td> <td>Despesa de 230 contos de 1792</td> <td>220.000.000</td> <td>220.000.000</td> </tr> <tr> <td>1793</td> <td>Despesa de 200 contos de 1793</td> <td>170.000.000</td> <td>170.000.000</td> </tr> <tr> <td>1794</td> <td>Despesa de 250 contos de 1794</td> <td>250.000.000</td> <td>250.000.000</td> </tr> <tr> <td>1795</td> <td>Despesa de 300 contos de 1795</td> <td>300.000.000</td> <td>300.000.000</td> </tr> <tr> <td>1796</td> <td>Despesa de 280 contos de 1796</td> <td>280.000.000</td> <td>280.000.000</td> </tr> <tr> <td>1797</td> <td>Despesa de 260 contos de 1797</td> <td>260.000.000</td> <td>260.000.000</td> </tr> <tr> <td>1798</td> <td>Despesa de 240 contos de 1798</td> <td>240.000.000</td> <td>240.000.000</td> </tr> <tr> <td>1799</td> <td>Despesa de 220 contos de 1799</td> <td>220.000.000</td> <td>220.000.000</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Total</td> <td>2.000.000.000</td> <td>2.000.000.000</td> </tr> </tbody> </table>	Anno	Despesa	Responsabilidade	Superintendencia	1791	Despesa de 180 contos de 1791	110.000.000	110.000.000	1792	Despesa de 230 contos de 1792	220.000.000	220.000.000	1793	Despesa de 200 contos de 1793	170.000.000	170.000.000	1794	Despesa de 250 contos de 1794	250.000.000	250.000.000	1795	Despesa de 300 contos de 1795	300.000.000	300.000.000	1796	Despesa de 280 contos de 1796	280.000.000	280.000.000	1797	Despesa de 260 contos de 1797	260.000.000	260.000.000	1798	Despesa de 240 contos de 1798	240.000.000	240.000.000	1799	Despesa de 220 contos de 1799	220.000.000	220.000.000	Total		2.000.000.000	2.000.000.000
Anno	Recetta	Responsabilidade	Superintendencia																																																																																						
1791	Prodição de Real Cédula de 1791	52.100.000	52.100.000																																																																																						
1792	Prodição de Real Cédula de 1792	17.500.000	20.700.000																																																																																						
1793	Prodição de Real Cédula de 1793	16.000.000	9.000.000																																																																																						
1794	Prodição de Real Cédula de 1794	50.000.000	50.000.000																																																																																						
1795	Prodição de Real Cédula de 1795	58.000.000	58.000.000																																																																																						
1796	Prodição de Real Cédula de 1796	18.000.000	30.000.000																																																																																						
1797	Prodição de Real Cédula de 1797	30.000.000	30.000.000																																																																																						
1798	Prodição de Real Cédula de 1798	50.000.000	50.000.000																																																																																						
1799	Prodição de Real Cédula de 1799	50.000.000	50.000.000																																																																																						
Total		367.500.000	367.500.000																																																																																						
Anno	Despesa	Responsabilidade	Superintendencia																																																																																						
1791	Despesa de 180 contos de 1791	110.000.000	110.000.000																																																																																						
1792	Despesa de 230 contos de 1792	220.000.000	220.000.000																																																																																						
1793	Despesa de 200 contos de 1793	170.000.000	170.000.000																																																																																						
1794	Despesa de 250 contos de 1794	250.000.000	250.000.000																																																																																						
1795	Despesa de 300 contos de 1795	300.000.000	300.000.000																																																																																						
1796	Despesa de 280 contos de 1796	280.000.000	280.000.000																																																																																						
1797	Despesa de 260 contos de 1797	260.000.000	260.000.000																																																																																						
1798	Despesa de 240 contos de 1798	240.000.000	240.000.000																																																																																						
1799	Despesa de 220 contos de 1799	220.000.000	220.000.000																																																																																						
Total		2.000.000.000	2.000.000.000																																																																																						

Lisboa, 31 de Dezembro de 1799

O Superintendente, José Diogo Mascarenhas Neto, Officiante das obras das estradas, Manuel José da Costa, Tesoureiro, António José de Oliveira, Escrivão, Manuel José da Costa, Tesoureiro, António José de Oliveira, Escrivão, Manuel José da Costa, Tesoureiro, António José de Oliveira, Escrivão.

Fig. 107, José Diogo Mascarenhas Neto, Superintendente Geral das Estradas; Alberto Carlos de Meneses, ajudante da Superintendência; Manuel José da Costa, Tesoureiro; António José de Oliveira, Escrivão, *Mappa de Balanço, e responsabilidade da Superintendencia Geral das Estradas desde o principio do seu estabelecimento em o 1.º de Mayo de 1791, the 31 de Dezembro do prezente anno de 1799*, Arquivo ANTT, MR, Mç. 493, Cx. 614.

A 31 de Dezembro, José Diogo Mascarenhas Neto enviou ao ministro interino do Reino um relatório dando conta das medidas tomadas para a suspensão das obras das estradas, a que associou uma breve exposição da actividade da Superintendência durante os nove anos do seu funcionamento⁵⁴⁵. Fez, ainda, a entrega dos documentos essenciais para a compreensão dos trabalhos e despesas realizados: apresentou um Mapa com o balanço e a conta-corrente anual da receita e despesa desde o dia 1 de Maio de 1791, data de início do funcionamento da Superintendência, até 31 de Dezembro do corrente ano (Fig. 107); entregou, também, os livros de registo da Superintendência correspondentes ao mesmo período⁵⁴⁶, os desenhos de projecto e outros documentos. Os desenhos relativos às estradas foram enviados em dois

⁵⁴⁵ Ver NETO, Jozé Diogo Mascarenhas, "Ofício [para marquês de Ponte de Lima, ministro interino do Reino], sobre a suspensão das obras nas estradas e exposição do trabalho desenvolvido", Lisboa, 31 de Dezembro de 1799, in FERREIRA, Godofredo, *Documentos dos séculos XII a XIX relativos a correios*, Lisboa, Idem, vol. 3, pp. 74-76.

⁵⁴⁶ Os livros referidos são: *Livro da Recebedoria*, onde o tesoureiro lançava as quantias recebidas e as quantias saídas para pagamentos; *Livro de Registo das Folhas*, onde se discriminava e identificava cada movimento da Tesouraria; *Livro das Adjudicações dos Terrenos*, onde se registavam todas as expropriações efectuadas para a construção das estradas; *Livro de Registo dos Mapas Mensais* e o *Livro dos Balanços Semestrais*, cujos mapas com as conta-correntes foram apresentados regularmente na secretaria de Estado do Reino; *Livro de Registo das Ordens do Superintendente*, onde ficaram registadas as providências tomadas para a execução da comissão das estradas e as instruções necessárias para a execução e boa ordem dos trabalhos, de acordo com o Alvará de 28 de Março e Regulamentos de 11 de Maio de 1791.

volumes, tendo anexado a cada um dos desenhos um mapa suplementar com a indicação do estado em que se encontrava a respectiva obra.

Na exposição ao ministro, José Diogo Mascarenhas Neto discriminou outros trabalhos realizados pela Superintendência, para além da construção da estrada de Lisboa a Coimbra: forneceu madeiras de construção ao Arsenal do Exército entre 1793 e 1794; construiu reparos para a artilharia nas fortalezas da Figueira e de Buarcos (obras dirigidas por Luís Gomes de Carvalho a partir de 1794); fez o delineamento em projecto das estradas de Lisboa a Elvas e de Coimbra ao Porto no ano de 1797; estabeleceu um “abundante” depósito de madeiras nos armazéns do rio de Oeiras que estavam a servir para as obras militares, nomeadamente de reparos para a artilharia nas fortalezas do Tejo; realizou trabalhos de conservação na estrada das Caldas em 1795, 1797 e 1798; e estabeleceu o serviço das diligências entre Lisboa e Coimbra em 1798. José Diogo Mascarenhas Neto esclareceu o ministro que nos armazéns da Superintendência, desde Lisboa até Condeixa, existiam a quantidade e qualidade de materiais, utensílios e ferramentas para se empregarem quatro mil homens nos diferentes ramos da construção das estradas. Concluía a sua exposição pedindo que o ministro nomeasse oficiais do Erário para procederem ao exame e combinação dos elementos entregues, que eram prova da “inteireza, e zelo” com que se tinha dedicado à “importante, e laboriosa Comissão das estradas”.

A despesa com a obra da estrada Lisboa-Coimbra em nove anos tinha sido de 430 contos de réis (430.363\$291), valor ligeiramente inferior ao das receitas (446.212\$180). Os principais contribuintes líquidos para o financiamento da Superintendência das Estradas do Reino tinham sido as comarcas do Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria e Santarém com os sobejos das sisas (ca. 163 contos de réis); a Alfândega do Porto (162 contos); o Real Erário (38 contos), que adiantou 30 contos de réis em 1791 para o arranque dos trabalhos; o cofre das Calçadas e Ponte de Coimbra (32 contos); o cofre da Barra de Aveiro (ca. 27 contos); e o cofre do Terreiro Público (24 contos). A colecta foi, assim, repartida entre várias instituições e localidades, tendo um peso significativo as sisas das comarcas e as contribuições da Alfândega do Porto, instituição que não era uma fonte contribuidora no Alvará de 28 de Março de 1791. Como os *sobejos das sisas* da cidade do Porto eram consideráveis, associados às contribuições da Alfândega, deduz-se que a parte mais significativa da colecta para a obra da estrada Lisboa-Porto (até Coimbra) veio da cidade do Porto. Esta desmultiplicação das fontes de financiamento foi certamente resultado das dificuldades na recolha das consignações para a obra, nomeadamente das sisas que, estranhamente, só começaram a entrar com regularidade na tesouraria da Superintendência a partir de 1796; mas também se deverá explicar pela insuficiência dos meios financeiros previstos para realizar uma obra que se estendia por quase 200 km. O valor de mais de um milhão de cruzados investidos (um cruzado = 400 réis) com a obra da estrada de Coimbra, corresponde a uma despesa anual de aproximadamente 48 contos

de réis, verba elevada para a época e que tem correspondência na extensão da estrada, com várias frentes de obra simultâneas em diferentes locais, onde deviam trabalhar centenas de operários.

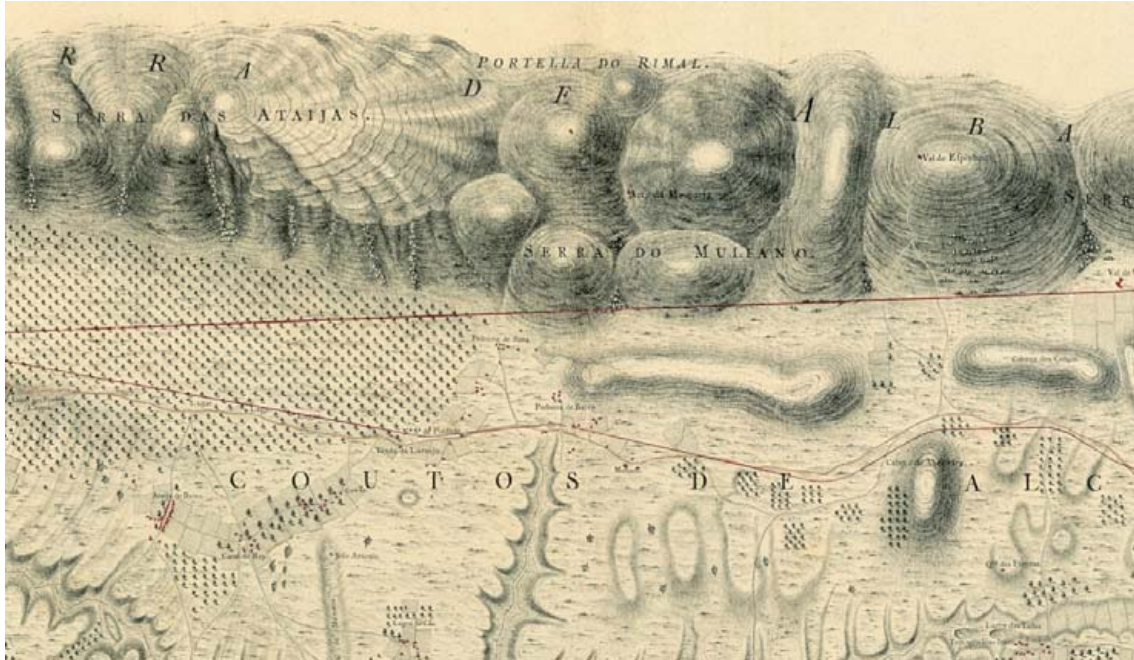


Fig. 108. Luís Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, Conrado Henrique Niemeyer, Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante, *Mappa topographico levantado em MDCCXCI (...) para servir de delineamento da estrada desde a Serra de Rio-Maior athe Leiria, na conformidade do Alvara de XXVIII de Março do mesmo anno e das instrucçoens dadas pelo Illustrissimo e Excelentissimo Senhor Joze de Seabra da Silva Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino ao Dezembargador Superintendente Geral das Estradas Joze Diogo Mascarenhas Neto.* Quartel de Condexa, 16 de Agosto de 1793, Arquivo IGP, CA-436 (pormenor).

O marquês de Ponte de Lima interrompia não apenas uma obra que estava por completar. Dava fim a uma instituição concebida para vir a constituir a estrutura nacional para a construção das estradas e que ainda precisava de tempo para adquirir dimensão, de forma a poder actuar no todo continental. Associada à Superintendência dos Correios e Postas do Reino, pela comum direcção de José Diogo Mascarenhas Neto e de Alberto Carlos de Meneses, a Superintendência das Estradas era uma instituição do Estado onde se concentrava uma parte do pensamento sobre as reformas a implementar no território continental, de que o plano de Alberto Carlos de Meneses foi um claro exemplo. Foi nesta instituição que se estabeleceram as primeiras acções coordenadas nas áreas das infra-estruturas, das comunicações e dos transportes. Foi uma instituição inovadora nos métodos de trabalho e de organização burocrática internas, designadamente no trabalho das equipas de projecto dirigidas por membros do Real Corpo de Engenheiros. O carácter inovador manifesta-se na qualidade e densidade do trabalho de desenho produzido, quer na utilização em simultâneo de

dados topográficos e estatísticos, quer nos métodos de projecto utilizados⁵⁴⁷. Um caso concreto do apuramento do trabalho das equipas de projecto e de desenho da Superintendência está presente no mapa topográfico para o tramo entre Rio Maior e Leiria, onde Carlos Amarante representou o relevo de uma forma nova, não obedecendo ao critério de representação da época através de linhas perpendiculares à pendente, as “hachures”, mas representando o relevo através de linhas paralelas ao terreno, uma antecipação, sem rigor de escala, da futura linha de nível (Fig. 108). Apesar de ter sido reposta em funcionamento em 1804, mas com atribuições limitadas, a Superintendência das Estradas do Reino, enquanto estrutura nacional para a coordenação das obras públicas, só voltaria a existir com a criação da Inspeção Geral das Obras Públicas (1840?-1851).

Com a medida suspensiva, a obra da estrada de Lisboa ao Porto ficava limitada ao tramo até Coimbra e mesmo esta parte sem estar terminada, designadamente o troço de Condeixa a Coimbra e a passagem do alto da serra de Rio Maior. Em conjunto com a estrada Lisboa às Caldas da Rainha, era a primeira estrada moderna portuguesa à luz dos parâmetros europeus vigentes. Pela estrada de Lisboa ao Porto passou a correr o correio público, deixando a velha estrada de Ansião, e por ela também passou a funcionar a diligência. A estrada não foi o sucesso que se esperava e as palavras de D. Vicente de Sousa Coutinho, ditas em 1789, de que, com a construção das estradas, se veria “em pouco tempo florescer a agricultura, o comercio, augmentarem-se os bens da Coroa, e dos particulares, e em fim huá notável revolução nos espíritos”⁵⁴⁸, neste caso não se confirmou. Contribuíram para a pouca frequência da via dois factores: não ligar Lisboa ao Porto, os principais centros demográficos e económicos do País, e percorrer áreas pouco habitadas e pouco produtivas, principalmente entre Rio Maior e Leiria. A estrada veio a desempenhar um papel essencial nos movimentos dos exércitos no período das invasões francesas, principalmente dos exércitos napoleónicos. Foi uma estrada por onde terão passado mais ideias do que homens ou mercadorias, utilizando expressões de Suzanne Daveau⁵⁴⁹, mas foi também uma estrada por onde passou e se fez a guerra.

Na sequência da suspensão geral das obras públicas, decretada em Janeiro de 1800, e quase um ano depois da suspensão da Superintendência das Estradas do Reino, a 16 de Outubro de 1800, o marquês de Ponte de Lima dirigiu-se a José Monteiro da Rocha, director da faculdade de Matemática e vice-reitor da Universidade de Coimbra, encarregando a faculdade de realizar um parecer sobre a obra do encanamento do rio Mondego que se

⁵⁴⁷ Ver *Infra*, 4.6, “As instruções para a estrada Lisboa-Porto”.

⁵⁴⁸ Ver carta de D. Vicente de Sousa Coutinho, embaixador de Portugal em Paris, para Luís Pinto de Sousa Coutinho, Paris, 9 de Março de 1789, Arquivo ANTT, MNE, Cx. 574. Ver *Infra*, 3.5, “A contratação de um engenheiro da *Ecole des Ponts et Chaussées*. O diálogo entre Luís Pinto de Sousa e D. Vicente de Sousa Coutinho”.

⁵⁴⁹ Ver DAVEAU, Suzanne, “As redes de transportes e de telecomunicações” in *Geografia de Portugal*, Lisboa, Edições João Sá da Costa, 1987-1989, vol. 3, pp. 911.

encontrava também suspensa⁵⁵⁰. O ministro justificava a necessidade de uma peritagem pela diversidade de opiniões sobre as obras empreendidas por Estêvão Cabral, para uns, muito úteis para os campos baixos do Mondego e para a navegação e, para outros, prejudiciais, ao ponto de se ter perdido toda a despesa feita, havendo ainda queixas de não estarem a ser compensados os donos dos terrenos afectados pelo novo álveo do rio. O marquês de Ponte de Lima repetia, vinte anos depois, o pedido de um parecer sobre assuntos hidráulicos a José Monteiro da Rocha (1781), nessa altura sobre a abertura da barra de Aveiro⁵⁵¹; argumentava, para recorrer à faculdade de Matemática, que a considerava a mais própria para semelhantes averiguações por serem os seus estudos em tudo análogos ao conhecimento de obras de hidráulica; exigia “exactíssima imparcialidade” nos exames e vistorias e pedia para ouvirem Estêvão Cabral e José de Magalhães Castelo Branco, respectivamente director e superintendente da obra do Mondego, sendo José Monteiro da Rocha, como director da faculdade, encarregado de colocar todo o cuidado e vigilância nesta comissão.

A Congregação da faculdade de Matemática, a 27 de Novembro de 1800, por intermédio do seu secretário, o professor António José de Araújo Santa Bárbara (1751-1836), dirigiu-se a Estêvão Cabral pedindo os “Mappas, Planos, e Projectos” das obras executadas e das que faltavam fazer, acompanhados das explicações necessárias, assim como cópias das ordens régias que lhe tinham sido enviadas. Dirigiu-se igualmente a José de Magalhães Castelo Branco, pedindo por escrito todas as explicações e documentos relativos à sua actividade assim como cópia das ordens régias dirigidas à superintendência⁵⁵².

Não se conhecem as respostas elaboradas pelo director e pelo superintendente das obras, embora existam elementos que comprovam a sua rápida realização⁵⁵³. No entanto, por

⁵⁵⁰ Ver, do marquês de Ponte de Lima para José Monteiro da Rocha, *Aviso Régio*, 16 de Outubro de 1800, registado em Acta da Congregação da faculdade de Matemática a 22 de Novembro de 1800, in ARQUIVO DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA, *Actas da Congregação da Faculdade de Matemática (1772-1820)*, prefácio, notas e apêndice de Manuel Augusto Rodrigues, Coimbra, Coimbra Editora, 1983, vol. 2, pp. 40-41. José Monteiro da Rocha teve alguma dificuldade em registar este aviso régio em assembleia da Congregação da faculdade, pela falta de quórum; sobre esta dificuldade, ver carta de José Monteiro da Rocha a D. Francisco de Lemos, 2 de Novembro de 1800, *O Instituto*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1889, vol. 36, pp. 587-588.

⁵⁵¹ Ver, do visconde de Vila Nova de Cerveira para José Monteiro da Rocha, *Aviso Régio*, 6 de Dezembro de 1781, in MENDES, Humberto Gabriel, “Cartografia e Engenharia da Ria e Barra de Aveiro no último quartel do século XVIII”, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, 1974, vol. 40, pp. 257.

⁵⁵² Ver as ordens da Congregação da faculdade de Matemática, 27 de Novembro de 1800, in ARQUIVO DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA, *Actas da Congregação da Faculdade de Matemática (1772-1820)*, Coimbra, Coimbra Editora, 1983, vol. 2, pp. 43-44.

⁵⁵³ A 9 de Dezembro de 1800, o marquês de Ponte de Lima enviou para José Monteiro da Rocha uma “conta” que lhe dirigiu o desembargador e superintendente do Rio Mondego e Obras Publicas da cidade de Coimbra; ver Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 54. Por sua vez, Estêvão Cabral escreveu uma memória, *Noticias do encanamento do Mondego desde o anno 1790 até o anno 1799*, documento que o médico, jornalista e historiador Francisco António Rodrigues de Gusmão (1815-1888) disse ter na sua posse, num texto sobre o encanamento do Mondego publicado no *Instituto*, em 1858; Estêvão Cabral elaborou também um mapa, *Carta para servir à explicação das*

uma carta de Estêvão Cabral dirigida ao príncipe regente, em Dezembro do mesmo ano, é possível conhecer a argumentação do autor em defesa das obras realizadas no Mondego⁵⁵⁴. Nesta carta ou memória *sobre o estado do Encanamento do Mondego no fim do anno de 1800*, cujo conteúdo, segundo o próprio autor, era, no essencial, idêntico ao da resposta à Congregação, Estêvão Cabral começa por explicar o estado do rio Mondego antes de se iniciarem as obras de encanamento, a que se segue a explicação do projecto que apresentou em 1790. Trata, ainda, os artigos do Alvará de 28 de Março de 1791 para a obra, assim como os aditamentos e alterações entretanto introduzidos a este documento estruturante e guia dos trabalhos de encanamento do rio Mondego⁵⁵⁵. Aborda, também, as obras que faltavam realizar, nomeadamente a drenagem dos paus para dar escoamento às muitas águas estagnadas de ambos os lados dos campos de Coimbra, considerando ser negligência não se fazer esta obra, já facilitada porque alguns dos paus tinham pendente para o novo canal; era um trabalho essencial para a unidade geral da obra e de grande utilidade pública pelas enormes áreas de terrenos agrícolas que se conquistavam. Foi uma obra que Cabral não chegou a realizar pois dirigiu todos os fundos para a tarefa principal, a abertura de um novo álveo para o Mondego.

Depois da explicação dos trabalhos realizados e por realizar e das suas razões, Estêvão Cabral passou à questão das utilidades já confirmadas pela obra realizada; um tema sobre o qual a Congregação não pediu informação mas que considerava da maior importância, até por estar em causa a sua reputação. A argumentação de Estêvão Cabral baseia-se no princípio do custo /benefício da obra. A obra tinha custado 382.144 cruzados (152.857\$600) o que correspondia a um investimento, por arredondamento, de 19.000 cruzados (7.600\$000), o montante dos juros anuais à taxa de 5%, o valor de referência na época. As utilidades eram: em 1.º lugar, os menores alagamentos da cidade baixa e a redução dos períodos de inundaçãõ que antes das obras duravam dias e semanas e agora demoravam algumas horas; em 2.º lugar, o abaixamento do nível das águas, processo de desassoreamento que continuava e de que eram exemplos o renovamento da cidade baixa e a recuperação de muitos campos no vale do Mondego (Almeque, Ançã, Jeira, Cidreira, Alvim, Amial, Formoselhe e Carapinheiro); em 3.º lugar, o menor perigo de ruína ou destruição da ponte de Coimbra que se seguiu ao abaixamento do nível das águas defronte da cidade, considerando que este benefício, pela importância desta infra-estrutura nas rotas nacionais, recompensava por si só os 19.000

obras do Mondego, 1791 a 1799, documento que aparece descrito no catálogo do leilão da biblioteca de Junot, realizado em 1813, em Paris.

⁵⁵⁴ Ver Estêvão Cabral, *A Sua Alteza Real, o Príncipe Regente Nosso Senhor, sobre o estado do Encanamento do Mondego no fim do anno de 1800*, Cazais do Campo, 7 de Dezembro de 1800, Arquivo FBNRJ, *Colecção Portugal* (proveniente da *Colecção José Bonifácio*), I-32, 33A, 015 (26 pp.). Junto com esta memória, Estêvão Cabral enviou quatro desenhos: o “Mapa que deu ocasião à obra”; o “Mapa da obra em ponto maior da embocadura do Lourical até Formoselhe”; o “Mapa (?) da porta de Maré meia feita para o rio de Lourical”; e o “Mapa (?) da Jearia até Montemor”.

⁵⁵⁵ Ver *Infra*, 4.8, “As instruções para o encanamento do rio Mondego”.

cruzados de investimento anual; em 4.º lugar, a navegação do Mondego, extremamente difícil, demorada e precária antes das obras e muito condicionada nos períodos de seca, estava totalmente diferente; num só dia, um barco à vela podia fazer o percurso de 42 km entre a Figueira e Coimbra e quando havia corrente podia navegar de Coimbra para jusante sem perigo, uma possibilidade inexistente antes das obras; também a navegação para montante de Coimbra se podia fazer todo o ano com alguma carga até à foz do rio Alva (ca. 23 km). Estêvão Cabral perguntava se o investimento não era compensado pelas utilidades alcançadas: “Quantas vezes 19.000 cruzados vale isto tudo?”.

Estêvão Cabral lamentava a incompreensão das populações para com as transformações que se tinham operado no seu quotidiano com as medidas tomadas por José de Seabra da Silva para as obras do Mondego. Anteriormente, a Provedoria dos Marachões podia, a qualquer momento, convocar as populações envolventes aos campos baixos de Coimbra para a realização de obras no Mondego, obrigadas ao trabalho gratuito de uma pessoa por casa, a *corveia*, e lançar um imposto temporário para o financiamento dessas mesmas obras, a *finta*. Com a legislação de Março de 1791 foram impedidas as *fintas* e extinto o trabalho gratuito; foi a libertação das populações de um fardo pesado que esteve em vigor quase dois séculos (desde 1606). Na nova administração, quando se tratou de recuperar e restaurar os estragos causados pelas cheias de Inverno ou os danos causados pelo mau uso dos caminhos, do canal ou das valas, já não havia o recurso a meios financeiros extraordinários e à convocação das populações; a Superintendência teve de suportar todo o tipo de despesas com verbas do cofre das obras, o que dificultava a sua capacidade de resposta atempada às situações de emergência. Segundo Estêvão Cabral, as queixas à obra de encanamento surgiram nesta altura. A desilusão de Estêvão Cabral, ele que tinha lutado pelo fim da *corveia*, devia-se a que anteriormente as populações estavam sujeitas à dureza das *fintas* e do trabalho gratuito e agora, que se tinham libertado desse peso ancestral, não só não davam valor a tal mudança como ainda desconsideravam a obra e não cuidavam da sua conservação. Queixava-se da falta de hábito dos proprietários e agricultores de transformarem zonas areadas em campos cultiváveis, havendo ordens para a plantação de árvores (carta régia de 24 de Março de 1794), a que apenas D. Francisco de Lemos tinha respondido; um benemérito da obra mas sem mais exemplo.

O matemático e astrónomo José Monteiro da Rocha coordenou a “honrosa” mas “delicada, e bem crítica” comissão pedida pelo governo à Universidade de Coimbra. Em carta a D. Francisco de Lemos, companheiro de vida universitária desde os trabalhos da Junta de Providência Literária (1770-1772), disse que a faculdade de Matemática faria esta comissão e entraria na sua execução, “custe o que custar”⁵⁵⁶. O trabalho revelou-se difícil e o relatório só

⁵⁵⁶ Ver carta de José Monteiro da Rocha a D. Francisco de Lemos, reitor da Universidade de Coimbra, 2 de Novembro de 1800, *O Instituto*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1889, vol. 36, pp. 587-588.

foi apresentado dois anos depois, numa altura em que os estragos causados pelas cheias do Mondego às obras realizadas por Estêvão Cabral eram já evidentes (Fig. 128).

As ordens e pedidos de informação sobre obras públicas, requeridos pelo marquês de Ponte de Lima, não devem ter sido apenas relativos às obras da estrada Lisboa-Coimbra e do encanamento do rio Mondego. Um mapa da obra de encanamento do rio Cávado, realizado por Custódio José Gomes de Vilas Boas em 1800, indicia que houve mais pedidos de esclarecimento (Fig. 71). O desenho representa, a vermelho e amarelo, as obras realizadas e por realizar no estuário do rio Cávado. Normalmente estes mapas eram acompanhados de memórias e é natural que Vilas Boas e o superintendente da obra tivessem organizado um relatório do estado das obras; tudo indica que esta obra prosseguiu, depois do decreto de suspensão das obras públicas. Também Francisco de Almada e Mendonça apresentou contas relativas à sua inspecção da obra da ponte de Vila do Conde, a 2 de Dezembro de 1799, quando, em Janeiro do mesmo ano, o ministro José de Seabra da Silva tinha aprovado as contas da receita e despesa da obra, mandando continuar os trabalhos, e, em Março, o Desembargo do Paço tinha prorrogado por mais seis anos o prazo de realização da obra. Se, por um lado, a crise das finanças do Erário justifica estes pedidos de esclarecimento do estado de execução e das contas das obras públicas a decorrer pelo País, de forma a avaliar as obras que deviam ter continuidade e as que deviam ser interrompidas, por outro lado, pode ler-se nestes pedidos de esclarecimento uma atitude de desconfiança do marquês de Ponte de Lima relativamente à administração da secretaria de Estado do Reino pelo seu ex-colega de governo, José de Seabra da Silva.

A última década do século XVIII corresponde a um tempo de paz no território continental. Assistiu-se neste período ao crescimento da população, viveu-se em prosperidade económica, quer comercial quer agrícola (principalmente o sector vinícola) e industrial, e a balança comercial apresentou resultados positivos em vários anos. O aumento da actividade económica não parece ter tido correspondência na situação financeira, tendo em consideração a crise ocorrida nos últimos anos do século⁵⁵⁷.

Para a crise contribuíram, principalmente, os factores externos, com o permanente estado de guerra na Europa e nos mares, obrigando ao aumento e mobilização dos efectivos do Exército e da Marinha e ao reforço das fronteiras terrestres e marítimas; este clima de guerra implicou a manutenção de esquadras navais no mar para proteger a marinha mercante (no Atlântico, no Mediterrâneo e nos mares do Norte) e obrigou à realização de inúmeras obras militares. Para a situação de crise terão também contribuído factores internos, como a inflação

⁵⁵⁷ Sobre a questão financeira nesta época, ver GODINHO, Vitorino Magalhães, “La reprise commerciale et la hausse des prix (1785-1807)”, in *Prix et Monnaies au Portugal, 1750-1850*, Paris, Librairie Armand Colin, prefácio de Lucien Febre, 1955, pp. 259-276. Ver também COSTA, Fernando Jorge Dore, *Crise Financeira, Dívida Pública e Capitalistas (1796-1807)*, Lisboa, dissertação de mestrado em Sociologia e Economia Históricas, policopiado, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1992.

ou os complexos e desequilibrados sistemas fiscal e fundiário, em parte devido aos vínculos senhoriais de muitas povoações. A dependência externa em bens de primeira necessidade, como o trigo, e em matérias-primas, como a madeira, o carvão e o ferro, fruto do insuficiente desenvolvimento agrícola, florestal e mineiro, teve também importância nas dificuldades financeiras então ocorridas.

Não se sabe quanto representou na economia do País o montante do investimento público nas políticas de fomento para o território. Várias iniciativas estavam a ser financiadas directamente pelo Erário: os trabalhos geodésicos para a realização de um novo mapa de Portugal; os trabalhos de demarcação dos limites das comarcas; o envio de bolseiros para estudar no estrangeiro; ou a construção de quartéis nas cidades e vilas para aquartelamento de tropas e outras obras militares. Não será fácil avaliar o peso específico destas políticas para a crise financeira e será duvidoso atribuir-lhes uma responsabilidade directa. Contudo, o programa de obras públicas, empreendido ao longo da década de noventa, provavelmente constituiu um encargo oneroso para o Estado ao ponto de determinar uma medida suspensiva. Neste período, os *sobejos das sisas* e o *real de água* (já existente ou implementado) foram canalizados para as obras públicas; criaram-se várias superintendências, com os devidos funcionários; mobilizaram-se muitos meios, materiais e humanos, recorrendo-se mesmo à demolição de muralhas de cidades e vilas ou de fortes sem utilidade militar para o aproveitamento da pedra nas obras públicas. Aquando da promulgação do decreto de suspensão de todas as obras públicas, tinham passado mais dez anos desde o início do programa de melhoramento das infra-estruturas viárias e portuárias. As grandes empreitadas, entretanto lançadas, obrigavam a prazos de execução longos e a custos elevados. Os principais trabalhos a decorrer em 1799 eram a obra da barra do Douro e da estrada marginal desde a Foz do Douro até ao Freixo, o porto da Póvoa de Varzim, o encanamento dos rios Mondego e Cávado, a estrada de Lisboa ao Porto, a estrada do Porto para Penafiel, as estradas do Alto Douro e a regularização do rio Douro entre a Régua e Barca de Alva, para além das pontes de Vila do Conde e de Santo Tirso. Alguns dos projectos entretanto concebidos não se puderam concretizar ou vieram a ser interrompidos; uns, pelas dificuldades financeiras, como foram os casos dos projectos para o porto da Figueira (1795) e para uma ponte de pedra sobre o rio de Sacavém (1792); outros, pela resistência das populações à criação de novos impostos, como tinha acontecido com o primeiro projecto para o encanamento do rio Lima (1794).

À decisão de interromper todas as obras públicas do Reino, seguir-se-ão medidas de restabelecimento do crédito público, entre as quais a transferência temporária dos *sobejos das sisas* para o Erário e novos impostos, principalmente sobre a exportação de vinho. Na mesma altura, teve início o recrutamento de tropas em todas as províncias do Reino perante a ameaça

de rompimentos marciais por parte da Espanha⁵⁵⁸. A permanência de esquadras de guerra no mar para proteger o comércio e a navegação, principalmente com o Brasil, obrigou à criação de um imposto sobre as embarcações de comércio, a 17 de Março de 1800⁵⁵⁹. Suceder-se-á ao decreto de suspensão das obras públicas um ritmo lento dos trabalhos que, com algumas importantes excepções, principalmente quanto a obras hidráulicas (barra do Douro, encanamento do Cávado e barra de Aveiro) e algumas pontes (Vila do Conde e Santo Tirso), só seria definitivamente ultrapassado a partir de 1804 após a formação de um novo governo.

A este ciclo ficam associados os primeiros sinais de contestação às obras públicas por parte das populações, em particular ao encanamento dos rios, que daria azo ao dito popular vulgarizado nesta época de que “encanamento é enganamento”.

“Quer V.^a Ex.^a saber huma bonita novidade o Governo representa huma pobreza a maior, possuindo só dinheiro negativo, todas as obras publicas suspendidas, e a nação sem credito nem spece,...”

António José Pegado, 12 de Setembro de 1800⁵⁶⁰

⁵⁵⁸ Ver ordem de recrutamento em todos os corpos do Exército, e em todas as províncias e praças do Reino, devido às circunstâncias da Europa, 1 de Janeiro de 1800, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Idem, 1828, pp. 598.

⁵⁵⁹ Ver “Alvará estabelecendo os 3% de Comboy”, 17 de Março de 1800, in SILVA, António Delgado da, *Idem*, 1828, pp. 614-615.

⁵⁶⁰ Carta de António José Pegado para D. João de Almeida de Melo e Castro, embaixador de Portugal em Londres, Lisboa, 12 de Setembro de 1800, in PEREIRA, Ângelo, *D. João VI, Príncipe e Rei*, Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1953, vol. 1, pp. 76-79.

e que, em parte, se explica pela subida de Napoleão ao poder, em França. Com a contestação à acção do ministro da Guerra no comando das tropas no Alentejo e perante o resultado do tratado de Badajoz assinado com a Espanha, caía o duque de Lafões, terminando a sua carreira política e militar, após ser comandante do Exército desde 1791 a 1801. Voltavam a unir-se, numa mesma secretaria de Estado, as pastas os Negócios Estrangeiros e da Guerra, para a qual foi nomeado o então embaixador de Portugal em Inglaterra, D. João de Almeida de Melo e Castro (1756-1814). Este governo viria a desintegrar-se em Agosto de 1803 com a demissão de Sousa Coutinho e de Melo e Castro, sucedendo-lhe um governo interino⁵⁶¹.



Fig. 110, MATURANA, D. Vicente Maria de, *La Artilleria volante sube à una altura para proteger el paso de un rio à las tropas à vista del enemigo*. Presentada al Exc. S.r Principe de La Paz por el Coronel D. Vicente Maria de Maturana Comandante de la Brigada de Artilleria volante del Real Cuerpo de Guardia de Corps, Antonio Guerrero, del., Nicolás Besanzon, grav., Madrid, Calcografía Nacional, 1796, Arquivo GEAEM/DIE, 4963-IV-3-45-59.

A situação de beligerância larvar que existia por parte da França e da Espanha em relação a Portugal, e que era real nos mares, confirmou-se a 20 de Maio de 1801 com a invasão do território português pelas tropas espanholas, secundadas discretamente pelas tropas francesas⁵⁶². Os motivos para a invasão deveram-se ao facto de Portugal não ter aceiteado a

⁵⁶¹ Ver *Infra*, Anexo 1, “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

⁵⁶² Manuel de Godoy (duque de Alcudia e príncipe da Paz, 1767- 1851), de novo ministro e comandante-chefe do exército de Espanha (Março de 1801), em carta dirigida a Lucien Bonaparte (irmão de Napoleão e embaixador de França em Madrid, 1775-1840), datada de 6 de Maio de 1801, aludia à necessidade urgente do envio de tropas francesas para assegurar os vários pontos de ataque ao território português, dizendo que “esta explicacion es solo

exigência franco-espanhola de abandonar a aliança com a Inglaterra e de proceder a uma abertura geral dos portos aos franceses e espanhóis, fechando-os aos ingleses. A campanha militar durou quinze dias, sendo de pouca dimensão territorial e temporal, se comparada com a campanha de 1762, circunscrevendo-se à zona da raia alentejana⁵⁶³. Contudo, a incapacidade de defesa militar deste território pelo exército português correspondeu a uma derrota política e diplomática significativa. As negociações para a paz iniciaram-se em Badajoz (1801-05-28), uma semana depois de começar o conflito militar. Os britânicos não só não apoiaram militarmente Portugal como, dois meses depois da invasão, uma esquadra britânica com 3.500 soldados e oficiais ocupou a ilha da Madeira (1801-07-24). O agora *Reino Unido da Grã-Bretanha* (Inglaterra, Escócia e País de Gales) e *Irlanda* (1801-01-01) tomava esta medida ofensiva enquanto decorriam as negociações em Badajoz e na mesma altura dos preliminares da paz de Amiens entre o Reino Unido e a França, paz que seria assinada a 25 de Março de 1802, pondo termo a dez anos de guerra entre os dois países⁵⁶⁴. A invasão de Portugal inscreve-se, assim, na acção ofensiva da França, de que a Espanha foi instrumento, tendo como objectivo reforçar a sua posição nas negociações com o Reino Unido; do mesmo modo procederam os britânicos com a ocupação da ilha da Madeira. No tratado de paz de Amiens, como posteriormente com a primeira invasão francesa, Portugal era uma peça chave no confronto entre as duas maiores potências da Europa. A intervenção de força britânica na ilha da Madeira viria a acontecer de forma mais severa em 1807 e já tinha tido um prenúncio, quanto aos métodos, em 1797, quando um exército auxiliar britânico desembarcou em Lisboa na altura em que decorriam em Paris as negociações para a paz entre Portugal e a França.

Os tratados assinados com a Espanha (1801-06-06) e a França (1801-09-29) incluíam novos limites na raia junto ao Guadiana, com a perda de Olivença, e novos limites na Nova Guiana (a Norte do Brasil). O tratado de Madrid, entre Portugal e a França, trouxe contudo a

para persuadir a VE de la necesidad en que estamos”; que “solo puedo contar con las divisiones que mandé pasar a Extremadura”, estando as restantes, da Galiza e Castela, bastante enfraquecidas, sendo o poderio militar português superior na região, considerando “que en aquel punto, tienen más fuerza que nosotros” e que “la parte de Castilla tambien esta descubierta”; ver Livraria Luís Burnay, *Catálogo de uma importante e seleccionada colecção de manuscritos e autógrafos*, Lisboa, 2007, pp. 23-24.

⁵⁶³ A Espanha declarou guerra a Portugal a 28 de Fevereiro de 1801. O conflito armado teve início a 20 de Maio e terminou a 6 de Junho com a assinatura entre Portugal e Espanha do tratado de Badajoz. As negociações para a paz iniciaram-se a 28 de Maio em Badajoz, entre Manuel Godoy, Lucien Bonaparte e Luís Pinto de Sousa. Sobre o conflito militar e as suas implicações políticas e diplomáticas, ver uma síntese em ALEXANDRE, Valentim, “Rumo à «guerra das Laranjas»”, in *Os Sentidos do Império. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, Lisboa, Afrontamento, 1993, pp. 116-127.

⁵⁶⁴ O tratado de paz de Amiens estipulou, entre outras medidas, a restituição, por parte do Reino Unido, à França e aos seus aliados, a Espanha e a Holanda (república Batava), das suas colónias; e em contrapartida a França retirava as suas tropas de Nápoles e dos Estados Romanos. Ambos os países se comprometiam a não permitir qualquer tipo de hostilidade, de parte a parte, por terra ou por mar. A assinatura da paz de Amiens foi precedida de um armistício em 1801. A paz de Amiens durou pouco mais de um ano, reabrindo-se as hostilidades em 1803 para não mais pararem até à queda definitiva de Napoleão em 1815.

vantagem de abolir, finalmente, o estado de guerra não declarada entre Portugal e a França, restabelecendo o estatuto de neutralidade quebrado em 1793, e de impedir a exigência de fechar os portos aos britânicos, entre muitas outras exigências mais gravosas. Mas os acordos de paz com a França submeteram Portugal a compensações monetárias elevadíssimas que obrigaram a empréstimos nas casas bancárias de Amesterdão e de Londres⁵⁶⁵. Era o preço a pagar para manter a política de neutralidade da diplomacia portuguesa, uma política que, no contexto do conflito internacional em que se vivia, estava a dar enormes vantagens económicas ao comércio de Portugal e do Brasil. Seguiu-se o desenvolvimento das relações comerciais entre os dois países, com um aumento em flecha das exportações portuguesas para França, tendo o algodão como produto impulsionador⁵⁶⁶.

Após a declaração de guerra por parte da Espanha, o duque de Lafões procedeu à reorganização do exército; dividiu o exército em três regiões militares, com três brigadas de engenharia, uma a Norte (Minho, Trás-os-Montes e Partido do Porto), outra ao Centro (Beira e Estremadura) e outra ao Sul (Alentejo e Algarve)⁵⁶⁷. A divisão era determinada pelas duas grandes linhas hidrográficas do território continental, o Douro e o Tejo. O exército do Norte foi o maior e mais apetrechado de todos os exércitos, constituído por uma força de 28.000 homens, comandado por Luís Francisco Carlet, marquês de La Rozière (1755-1808)⁵⁶⁸. Antigo marechal de campo do exército francês, emigrado para Inglaterra após a revolução francesa, La Rozière veio a integrar o exército português em 1797 com a patente de tenente general. Os exércitos do Centro e do Sul acabariam por funcionar como um só exército, designado entre Douro e Guadiana, sob o comando de João Forbes Skellater (1733-1808). As tropas espanholas e francesas, de que se temia um ataque conjunto pelo Norte de

⁵⁶⁵ Ver a carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para João Paulo Bezerra Seixas (1756-1817), de 29 de Maio de 1802, in SILVA, André Mansuy-Diniz, *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho,...*, Paris, *Idem*, 2006, vol. 2, pp. 521-523; ver, desta autora, “Lémpunt aux maisons Baring et Hope”, pp. 184-185. Ver também as cartas de Junot para Napoleão, de 27 de Dezembro de 1807 e de 11 de Março de 1808, in JUNOT, Jean-Andoche, *Diário da Invasão francesa, 1806-1808*, Lisboa, Livros Horizonte, 2008, pp. 121-123; 150-152.

⁵⁶⁶ Ver MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental: Economia e Guerra Peninsular*, 1962, Lisboa, *Idem*, 1990; SILBERT, Albert, “Portugal perante a política francesa (1799-1814)”, 1968, in *Do Portugal do Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*, Lisboa, Livros Horizonte, 1972, pp. 33-78; ALEXANDRE, Valentim, *Sentidos do Império. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, Lisboa, Afrontamento, 1993.

⁵⁶⁷ Ver o Alvará que cria três Brigadas no Real Corpo de Engenheiros, 27 de Fevereiro de 1801, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maignrense, 1828, pp. 673.

⁵⁶⁸ Ver, de Francisco de Borja Garção Stockler, *Relação dos Officiaes do Estado Maior do Exercito d'Entre Douro e Minho destinados a servir debaixo das ordens do Ill.mo e Ex.mo Sr. Tenente General Marquez de la Roziere*, 21 de Março de 1801; *Idem*, *Relação das Tropas de que sera composto o Exercito d'Entre Douro e Minho*, *idem*; do marquês de La Rozière, comandante do exército destinado à defesa das províncias a Norte do Douro, *Etat et Dénombrement des Troupes qui composent l'Armée de l'Entre Minho et Duro et du Tras-os-Montes, commandée par le Marquis de la Roziere*, 20 de Maio de 1801, Arquivo AHM, DIV-1-12-1-4.

Portugal, não esboçaram qualquer movimentação ofensiva, apesar de se manterem próximos da fronteira até Outubro de 1801, altura em que o exército do Norte foi desmobilizado⁵⁶⁹.



Fig. 111, SAINT-CLAIR, Thomas, “View of the pass of Tagus at Villa Velha into the Alemtejo, by the Allied Army on the 20th May, 1811”, in *A series of views of the Principal Occurrences of the Campaigns in Spain and Portugal, taken during the Peninsular War*, by Major T. St. Clair, and engraved by C. Turner, London, Messrs. Colnaghi and Co., 1815, N.º 2.

As instruções do ministro da Guerra para os comandos militares, instruções redigidas por Francisco de Borja Garção Stockler (1759-1829), seu secretário, envolveram medidas para garantir a mobilidade dos exércitos, em particular da infantaria e da artilharia (Fig. 110). Uma das directivas era a de se melhorarem as vias de circulação militares, nomeadamente junto à raia e junto à costa, e de se criarem condições para auxiliar as tropas a transporem os rios com facilidade, segurança e rapidez e para defender estes pontos de passagem⁵⁷⁰. As posições da Régua e do Porto, no vale do Douro, e de Constância, Abrantes e Vila Velha de Rodão, no vale do Tejo, eram considerados pontos-chave de travessia (Fig. 111). Foi neste contexto que se

⁵⁶⁹ Ver carta de Luís António de Medeiros Velho, corregedor de Bragança, para D. Manuel José Lobo da Silveira, tenente-general do exército do Norte para Trás-os-Montes, de 13 de Agosto de 1801, onde refere a presença de tropas francesas em Zamora e descreve os seus movimentos próximos a Bragança; cita um excerto de uma carta espanhola que interceptou e que dizia: “As tropas francezas vem entrando, por que França olha para Portugal como unico ponto para a conquista da Inglaterra, todo o Mundo está pasmado, e brevemente será toda a Hespanha francesa”. Ver cartas do marquês de La Rozière, sobre a presença de tropas francesas em Salamanca e Leão e sobre movimentações na Galiza, 18 de Agosto e 3 de Setembro de 1801, Arquivo AHM, DIV-1-12-1-30.

⁵⁷⁰ Ver do marquês de La Rozière, *Instruction pour M. Martinho de Souza Albuquerque commandant la première division de l'armée destinée à defendre le Minho*, 22 de Maio de 1801, Arquivo AHM, DIV-1-12-1-29.

montaram pontes de barcas móveis em Abrantes e Vila Velha de Rodão, no Tejo, e em Constância, na foz do rio Zêzere, sob a direcção de Manuel de Sousa Ramos (Fig. 109). Foi no mesmo contexto que se construiu uma nova estrada pela Cova da Beira, estabelecendo uma ligação rápida entre a Guarda e Abrantes; fazendo uma diagonal na Beira Baixa, esta estrada militar, mandada construir pelo marquês de Alorna, percorria o cume das serras, encurtando a distância entre o Fundão e a Sertã. Foi, ainda, neste contexto que se iniciou a construção de uma estrada militar de Ovar ao Porto (Fig. 112) associada a uma ponte de barcas, uma infra-estrutura concebida para sustentar os movimentos militares na linha da costa e na travessia do Douro⁵⁷¹. O tabuleiro da ponte, em princípio, foi construído nos arsenais da Marinha e do Exército localizados na Ribeira do Ouro, no Porto, tendo os estrados de madeira ficado guardados e conservados secretamente neste local. Esta infra-estrutura militar viria a revelar-se da maior importância alguns anos depois, quando se decidiu utilizá-la como obra pública civil no apoio à estrada Lisboa-Porto, a futura ponte das Barcas.



Fig. 112. *Descrição topógrafa-horaria da confluncia das estradas que entrão em Villa Nova* [de Gaia, ant. 1806], Arquivo GEAEM-2953-2A-26-37 (representa os tempos de marcha, em minutos, das estradas que confluem em Gaia, designadamente das estradas de Quebrantões, dos Carvalhos-Lisboa e de Ovar).

Este período ficou marcado pela actuação de D. Rodrigo de Sousa Coutinho no novo cargo de ministro da Fazenda e de presidente do Real Erário. Enquanto ministro com a pasta das finanças, D. Rodrigo de Sousa Coutinho conquistava um lugar privilegiado dentro da

⁵⁷¹ Ver, de ROZIÈRE, marquês de la, “Relação das Cartas, Mappas e Plantas que o Marquez de La Roziere remetteo ao Ill. Exm.º Snr. D. João de Almeida”, 25 de Janeiro de 1802, in CAIXARIA, Eduardo, *O Real Archivo Militar. Cronologia Histórica e Documental, 1802-1821*, Lisboa, Idem, [2006], pp. 472-473. Ver carta de Luís de Oliveira da Costa para António de Araújo de Azevedo, 16 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 255-257.

estrutura governativa para pôr em prática as políticas de fomento que vinha defendendo desde que tinha sido embaixador em Turim e que começou a empreender assim que chegou à Marinha. Aquando da sua nomeação, procederam-se de imediato a alterações orgânicas no Erário: extinguiu-se a Junta Provisional do Real Erário, cujas funções eram, por natureza, temporárias; desligou-se o lugar de presidente da Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação da repartição do Real Erário, que datava da reorganização da Junta do Comércio em tribunal superior (1788-06-05)⁵⁷²; do mesmo modo, autonomizou-se o cargo de Inspector Geral das Reais Obras Públicas, igualmente anexado ao presidente do Erário. Os cargos seriam ocupados por D. Diogo de Noronha (conde de Vila Verde, 1747-1806), na Junta do Comércio, e por Luís de Vasconcelos e Sousa (1742-1809), na Inspeção das Obras Públicas⁵⁷³; estes dois políticos, que transitavam da extinta Junta Provisional, viriam a integrar o governo seguinte nos cargos de ministro do Reino e de presidente do Real Erário, respectivamente. A desvalorização por D. Rodrigo de Sousa Coutinho destas duas instituições, vindas do período pombalino e reforçadas no período mariano, teve como contraponto a eleição da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica como a instituição capaz de apoiar e desenvolver as políticas de fomento que o novo ministro da Fazenda pretendia implementar⁵⁷⁴.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho procedeu a um empréstimo de 12 milhões de cruzados (4.800 contos de réis) para resolver problemas relativos ao aumento excepcional das despesas com o Exército e a Marinha causados pelo esforço de guerra. Para sustentar este empréstimo criou novos impostos, na sua maioria, dirigidos ao mercado interno. Aumentou o imposto sobre o algodão e o açúcar entrados nas alfândegas, para consumo interno; criou um imposto de 3% sobre os produtos, para consumo interno, em todas as manufacturas nacionais assim como aumentou o imposto sobre os chapéus produzidos e consumidos no Reino. Criou, também, um imposto de 3% sobre o rendimento anual dos prédios urbanos de Lisboa e Porto, para além do Subsídio Militar da Décima que já era pago; foi criado outro imposto sobre os carros de transporte, com vários escalões de acordo com o tipo de animal e de transporte, e ainda um outro sobre os “criados de servir” que não trabalhassem na agricultura, sendo estes novos impostos cobrados sobre os “proprietários” ou “donos”⁵⁷⁵. Alguns impostos eram sobre

⁵⁷² Ver os decretos, de 6 de Janeiro de 1801, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1828, pp. 660-661. Ver, ainda, REIS, Henrique Duarte e Sousa, *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da Cidade do Porto*, [1867], Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1991, vol. 2, pp. 73-78.

⁵⁷³ Ver, para Luís de Vasconcelos e Sousa, Arquivo ANTT, *Registo de Termos*, 1794-1805, Liv. 320, fls. 54-56.

⁵⁷⁴ Ver *Infra*, 3.6, “A constituição efémera de um novo instituto técnico-científico: a Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica”.

⁵⁷⁵ Ver Alvarás de 7 de Março e de 30 de Julho de 1801 in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1828, pp. 675-678; 722-724. Sobre o imposto relativo aos animais de transporte, ver ainda THOMAZ, Manoel Fernandes, *Repertorio Geral, ou Indice Alfabético das Leis Extravagantes do Reino de Portugal*,

o “luxo” mas outros impostos eram sobre o consumo interno e sobre os transportes, um indicativo de que existia um mercado interno suficientemente activo e, portanto, capaz de suportar medidas fiscais de que estava anteriormente isento ou então traduzia uma excessiva confiança no consumo e na capacidade produtiva nacional.

A passagem de D. Rodrigo de Sousa Coutinho da pasta da Marinha para a da Fazenda reflecte uma mudança política significativa, muito visível nos discursos que pronunciou ao longo de cinco anos na abertura das sessões anuais da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica⁵⁷⁶: depois de uma política predominantemente virada para o espaço do império, Sousa Coutinho concentrou o seu pensamento e a sua acção no território continental. As suas políticas como ministro da Fazenda manifestar-se-ão no apoio a alguns dos programas já em andamento e na introdução de novos programas para o fomento do território. A sua acção distribuiu-se por inúmeras frentes, algumas já iniciadas quando estava na Marinha, desde o apoio aos trabalhos cartográficos, em particular ao desenvolvimento da Carta do Reino e à realização do cadastro do território continental (lei dos Cosmógrafos, 1801-06-09)⁵⁷⁷, até à implementação do programa mineiro e metalúrgico, ao desenvolvimento da produção florestal e à promoção de obras hidráulicas. A sua acção expressou-se ainda na continuação das políticas de envio de bolseiros para a Europa e de criação de cadeiras científicas na Universidade de Coimbra⁵⁷⁸, no impulso à reorganização da Casa da Moeda e da Imprensa Régia e no estímulo à gravação cartográfica e à tradução e publicação de livros e manuais técnicos, nomeadamente de hidráulica⁵⁷⁹. Promoveu também a realização de um novo censo nacional da população

publicadas depois das Ordenações, compreendendo também algumas anteriores, que se achão em observância, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1815, vol. 1, pp. 118; SOUSA, Joaquim José Caetano Pereira e, *Esboço de hum dictionario juridico, theoretico, e practico, remissivo ás leis compiladas, e extravagantes*, Lisboa, Na Typographia Rollandiana, 1825, vol. 1, BES.

⁵⁷⁶ Ver os discursos in COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1993, tomo 2, 179-212.

⁵⁷⁷ Ver *Infra*, 3.4 “A Lei dos Cosmógrafos; uma tentativa de reforma da administração do território”.

⁵⁷⁸ Ver *Infra*, 3.3 “O desenvolvimento do ensino técnico-científico na Universidade de Coimbra”.

⁵⁷⁹ Participaram nestes trabalhos vários membros da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica e, na parte de gravação e publicação, a Casa do Arco do Cego (1799-1801) e posteriormente a Imprensa Régia; como exemplos, ver: FABRE, Jean-Antoine; BOSSUT, Charles (Abbé); VIALLET, Guillaume; BELIDOR, Bernard Forest de; REGI, Francisco Maria de, *Ensaio sobre a theoria das torrentes e rios (...)*, tradução, prefácio e tabela dos principais termos adoptados na presente Obra com os seus correspondentes Francezes por Manoel Jacinto Nogueira da Gama, Lisboa, Na Offic. Patr. de João Procopio Correa da Silva, 1800; FULTON, Robert, *Tratado do melhoramento da navegação por canaes: onde se mostraõ as numerosas vantagens, c* Andrade Machado da Silva, 1800; PEREIRA, Hippolyto José da Costa, *Descripção de huma maquina para tocar a bomba a bordo dos navios sem o trabalho de homens, offerecida a Real Marinha Portuguesa*, Lisboa, na Typographia Chalcographica, e litteraria do Arco do Cego, 1800; *Discursos apresentados à meza da agricultura sobre varios objectos relativos à cultura, e melhoramento interno do reino*, Lisboa, Typ. Chalcographica e Lit. do Arco do Cego, trad. José Feliciano Fernandes Pinheiro, 1800; MONCEAU, Duhamel du, *Arte do carvoeiro ou methodo de fazer carvão de madeira*; traduzida de Ordem Superior por Paulo Rodrigues de Sousa. Lisboa, Typ. Chalcographica e Litteraria do Arco do Cego, 1801.

(1801), mais aprofundado que o censo de 1798, realizado por iniciativa de Luís Pinto de Sousa, pois, para além do número de fogos, incluiu o número de população⁵⁸⁰.

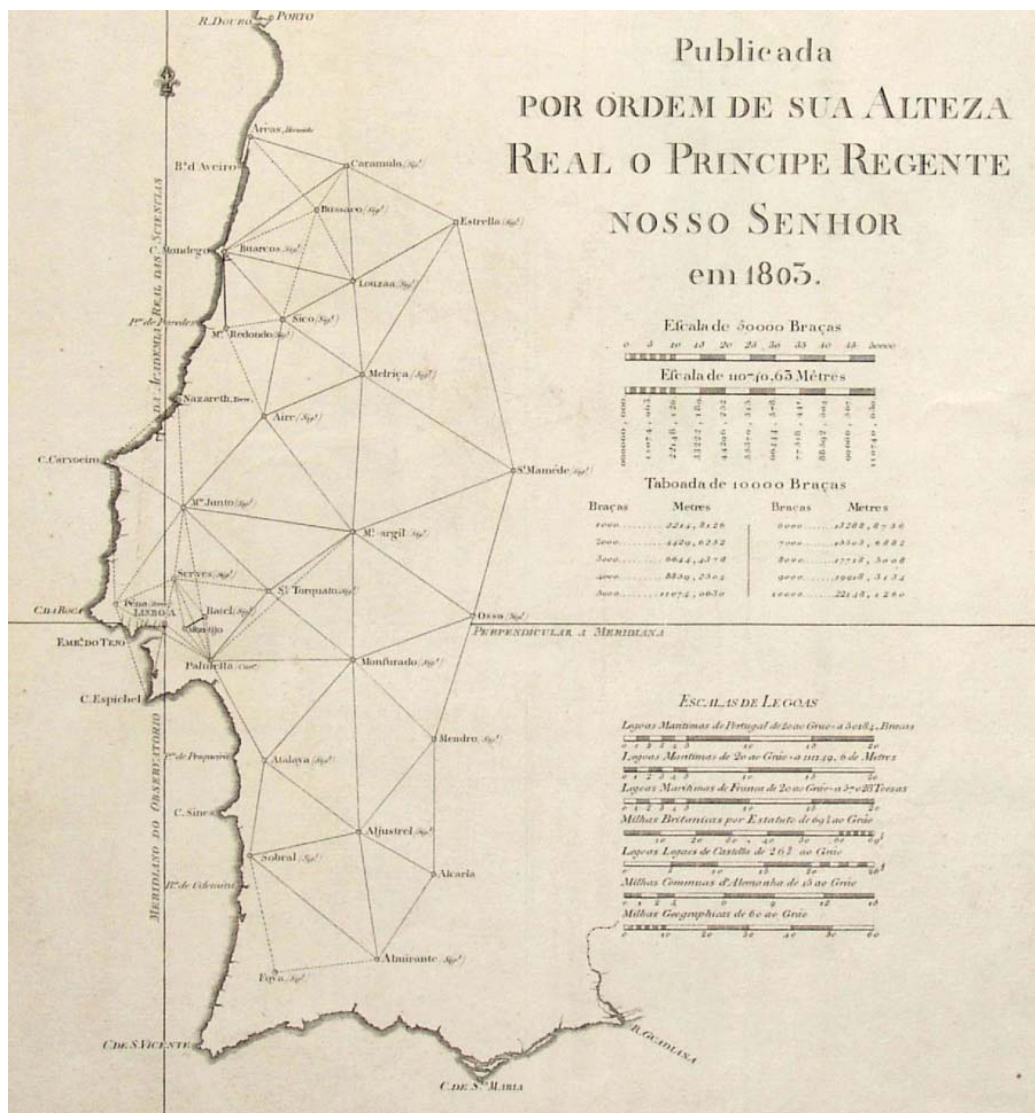


Fig. 113, CIERA, Francisco António, *Carta dos principaes triangulos das operaçoes geodezicas de Portugal publicada por ordem de sua Alteza Real o Principe Regente Nosso Senhor em 1803*, Lisboa, Executada no Real, e Geral Depozito das Cartas Marítimas, Militares, Geográficas, 1 de Abril de 1803, Arquivo BPMP, C-M&A, 19(5) (pormenor; Ciera estabelece uma comparação entre a braça e o metro, para além de fazer a equivalência da légua marítima portuguesa de 20° com as medidas inglesas, francesas, espanholas e alemãs).

D. Rodrigo de Sousa Coutinho, enquanto ministro da Fazenda, reuniu as condições para dar um forte impulso à Expedição da Carta do Reino dirigida por Francisco António Ciera, trabalho muito dispendioso e de longa duração. Embora a inspecção destes trabalhos decorresse pela secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, todas as despesas eram suportadas pelo Erário o que permitia ao ministro da Fazenda um controlo directo desta

⁵⁸⁰ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, *Subsídios para a História da Estatística em Portugal*, Lisboa, 1945-1948, 1-2.

importante comissão, um processo que já tinha iniciado quando era ministro da Marinha e que aprofundou por via da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica⁵⁸¹.

Francisco António Ciera tinha apresentado um Plano, em Novembro de 1800, com vista a acelerar a construção da Carta do Reino⁵⁸². Neste Plano, Francisco António Ciera propunha, como primeira necessidade, construir-se sinais nos vértices dos triângulos fundamentais, pontos que correspondiam aos lugares mais elevados do território; seriam pirâmides em pedra no lugar das que foram sendo construídas provisoriamente com troncos de pinheiro e mato. Para se avançar para os levantamentos topográficos, considerava ser necessário seguir o método adoptado desde o início dos trabalhos, utilizando-se, como matriz, a triangulação primária já realizada, embora este esqueleto da Carta ainda estivesse incompleto (Fig. 113); para esta alteração, era necessário proceder às triangulações subsidiárias dos grandes triângulos até se chegar a distâncias compatíveis com a realização dos levantamentos topográficos; estes levantamentos de preenchimento dos pequenos triângulos com a configuração dos terrenos diziam respeito aos trabalhos de campo e de desenho. O “grande projecto” de Ciera, aprovado desde o início dos trabalhos geodésicos (1790), era o de realizar a Carta do Reino à escala de 1000 braças por palmo (1:10.000), escala muito ambiciosa para o conjunto do território continental, pelo detalhe exigido, mas que tinha como finalidade apoiar as operações do cadastro parcelar e servir às diferentes necessidades do Estado, da administração pública ao exército. Francisco António Ciera, neste seu Plano, admitia a possibilidade da Carta ser, em vez de topográfica, geográfica, adoptando-se a escala de 1 milha por polegada (ca. 1:67.000), escala quase sete vezes menor, permitindo encurtar o tempo e reduzir o custo do trabalho; considerava-a muito útil mas de uso limitado. Propunha, para se pôr em prática o Plano de acelerar a Carta do Reino, a criação de uma escola para formar “engenheiros topógrafos”, destinados unicamente aos trabalhos da Carta, na medida em que o Real Corpo de Engenheiros não tinha, nem teria tão cedo, um número suficiente de quadros para se dedicar exclusivamente a esta tarefa. Para realizar o novo mapa de Portugal, considerava serem necessários 100 topógrafos, auxiliados por 250 a 300 soldados, organizados em 10 brigadas e 50 “partidas” para se poder realizar o trabalho em 20 anos. Não deixava de ser

⁵⁸¹ Ver os discursos de D. Rodrigo de Sousa Coutinho pronunciados na Sociedade Marítima, Militar e Geográfica, em particular o “Discurso V”, 29 de Março de 1803, in COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, Idem, tomo 2, pp. 206-212.

⁵⁸² Ver de Francisco António Ciera, [Plano sobre a carta do Reino e meios de acelerar a sua construção], 6 de Novembro de 1800, Arquivo ANTT, BN, 1-29-18, doc. 29. Francisco António Ciera apresentou outro relatório sobre o mesmo assunto a 30 de Novembro. Sobre este plano, ver FOLQUE, Filipe, *Varias reflexões a um artigo do illusterrissimo e excellentissimo senhor Marino Miguel Franzini sobre os trabalhos geodesicos e topographicos do Reino*, Lisboa, Na Imprensa Nacional, 1850; ver, ainda, MANIQUE, Luiz de Pina, “Subsídios para a história da cartografia portuguesa. A Carta Geral do Reino. A Carta Topográfica da Cidade de Lisboa. A Instituição da Litografia nos Serviços Geográficos Portugueses”, *Boletim do Instituto Geográfico Cadastral*, Lisboa, Ministério da Economia, 1943, vol. 3, pp. 183-207.

uma visão muito otimista, pois tanto a França como a Inglaterra vão demorar 50 anos a realizar os mapas dos seus países com bases geodésicas e astronómicas.

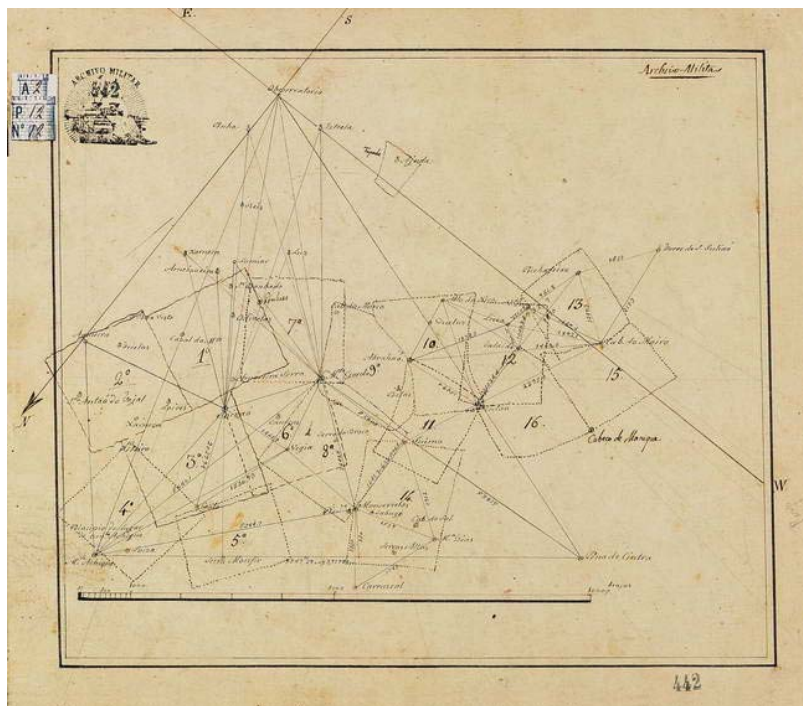


Fig. 114. [Francisco António Ciera, *Esquema de triangulação da Carta Geral do Reino: da região de Lisboa entre o Observatório do Castelo e Montachique e entre a Aguieira e Pena de Sintra*], s.d. [ca. 1800], Arquivo GEAEM/DIE, 3518-II-1-2-2.

É este Plano de Ciera que D. Rodrigo de Sousa Coutinho vai tentar pôr em prática. As operações foram retomadas com mais meios, tendo sido reforçada a equipa dos trabalhos geodésicos com jovens engenheiros saídos da Academia de Fortificação e com soldados. Os trabalhos avançaram para o levantamento topográfico de uma parte do território, começando pela região a Norte de Lisboa, de forma a mostrar uma parte do trabalho final tal como Francisco António Ciera o tinha concebido. Adoptando a escala de 1:10.000, realizaram-se 17 folhas coloridas da Carta Topográfica do Reino, apesar de Francisco António Ciera lhe chamar Geográfica, com a planimetria e configuração do terreno, cobrindo uma área de mais de 38 km² (Fig. 115; Fig. 114)⁵⁸³.

⁵⁸³ Rui Miguel C. Branco refere no seu estudo sobre *O Mapa de Portugal* que no “final do século XVIII não havia uma ideia muito clara de como ligar os levantamentos geodésicos e topográficos. Só em 1842 foi formulada uma articulação entre as várias etapas do levantamento”. A articulação entre trabalhos geodésicos e topográficos ficaram sobejamente demonstrados quer do ponto de vista teórico quer do ponto de vista prático, nos alvares do século XIX. A lei dos Cosmógrafos, de 1801, estabeleceu, no plano teórico, esta articulação e os trabalhos geodésicos e topográficos, realizados entre 1800 e 1803 na região de Lisboa, sob a direcção de Francisco António Ciera, resolveram, no plano prático, esta mesma articulação; ver BRANCO, Rui Miguel C., *O Mapa de Portugal. Estado, território e poder no Portugal de oitocentos*, Lisboa, Livros Horizonte, 2003, pp. 24. Sobre estes levantamentos parciais, ver DIAS, Maria Helena, “As explorações geográficas dos finais de Setecentos e a grande aventura da Carta Geral do Reino de Portugal”, *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, 1ª série, Porto, 2003,

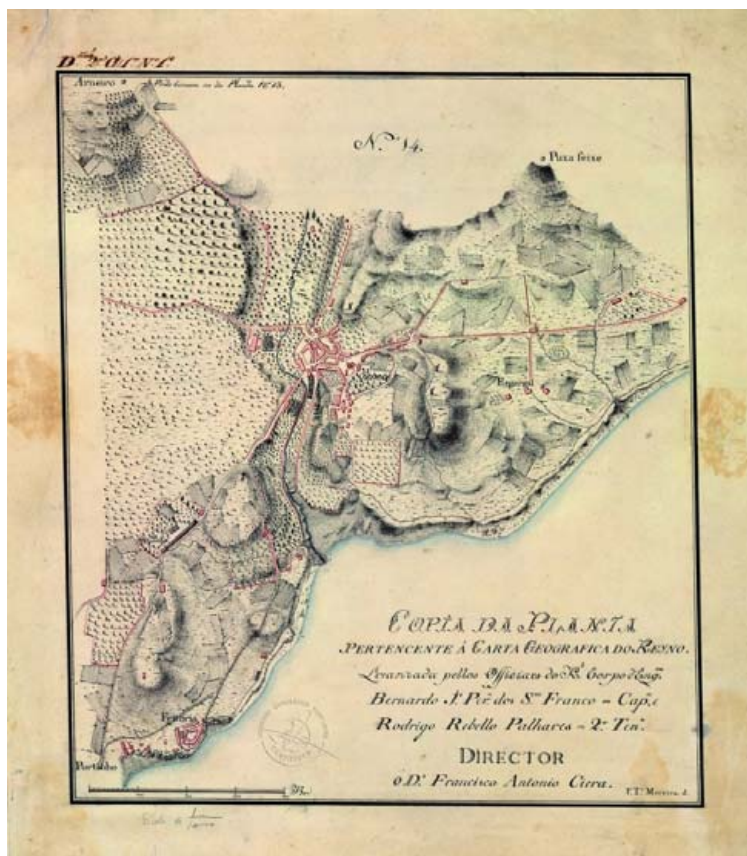


Fig. 115. Francisco António Ciera, *Cópia da Planta pertencente á Carta Geografica do Reyno. Levantada pelos officiaes do Real Corpo de Engenheiros Bernardo José Pereira dos Santos Franco, Capitão, e Rodrigo Rebello Palhares, 2.º Tenente. Director o D.r Francisco Antonio Ciera. 1.º Tenente, Francisco Pedro de Arbués Moreira desenhou. N.º 14, [Oeiras, ca. 1800-1803], IGP, CA-135.*

Em simultâneo com este esforço de passar dos trabalhos geodésicos e astronómicos para os trabalhos topográficos, foram construídas em alvenaria de pedra 23 pirâmides quadrangulares para assinalar de forma permanente a primeira ordem de triangulações nos cumes das serras mais elevadas⁵⁸⁴; os trabalhos decorreram entre as serras de Monchique e do Caramulo e foram dirigidos por dois membros do corpo de engenheiros, Pedro Folque (1757?-1848) e Martiniano José de Andrade, tendo-se concluído esta operação no início do ano de 1803 (Fig. 116)⁵⁸⁵. Na mesma altura, D. Rodrigo de Sousa Coutinho procedeu a uma

vol. 19, pp. 383-396. Sobre a lei dos Cosmógrafos, ver 3.4, “A Lei dos Cosmógrafos e a participação dos matemáticos no aparelho do Estado”.

⁵⁸⁴ Ver o texto de Francisco António Ciera, de 1 de Abril de 1803, que acompanha a *Carta dos principaes triangulos das operaçoens geodezicas de Portugal*, onde refere que se construíram há pouco tempo em alvenaria de pedra as vinte e três pirâmides, marcos geodésicos que estão assinalados no mapa e que são os primeiros construídos de forma permanente em Portugal.

⁵⁸⁵ A 27 de Abril de 1802, foi dirigida uma ordem aos corregedores de cada uma das comarcas envolvidas, participando a ida de engenheiros para a construção das pirâmides, sendo as despesas cobertas pelas sobras das sisas; as dimensões das pirâmides adoptadas foram as de 40 palmos de altura (8,8 m), por 15 palmos de largura na base (3,3 m) e 5 palmos de largura no plano superior (1,1 m); cf. SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Idem, 1912, vol. 6, pp. 276.

alteração de fundo no funcionamento dos trabalhos geodésicos. Transferiu o Observatório Astronómico da Marinha para o Erário e associou-lhe os trabalhos da Carta do Reino. Por decreto de 28 de Dezembro de 1802, o príncipe regente mandou arrendar as casas do conde de Bobadela para depósito dos “Instrumentos e Planos dos trabalhos para a expedição da Carta do Reyno” assim como para servir interinamente de Observatório Astronómico, cuja inspecção ficava a pertencer ao presidente do Real Erário⁵⁸⁶. As intenções subjacentes a esta reformulação eram, por um lado, conseguir instalações mais condignas para o Observatório, alojado em más condições no edifício da Marinha, junto à Ribeira das Naus; e por outro lado, criar um curso para formar cooperadores nos trabalhos da Carta⁵⁸⁷. Constituía, portanto, um projecto de ampliação e autonomia da comissão geodésica dando-lhe condições para crescer e poder operar com um número significativo de técnicos, como vinha reclamando Ciera.

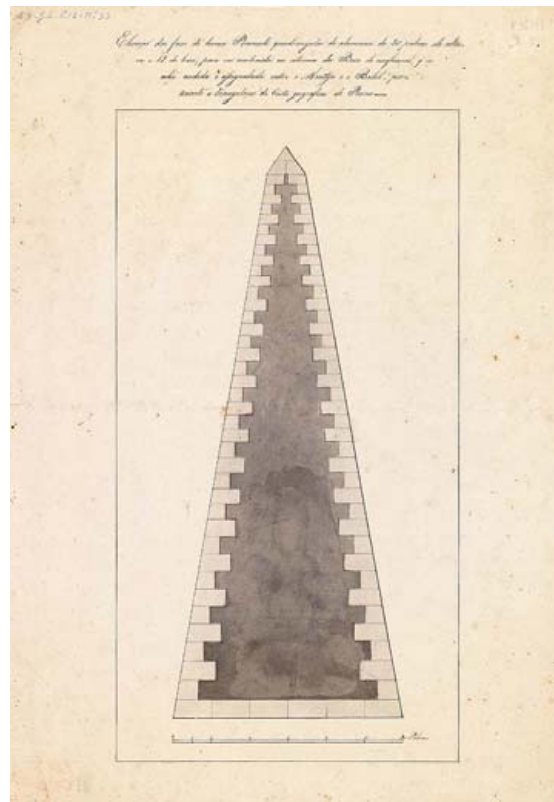
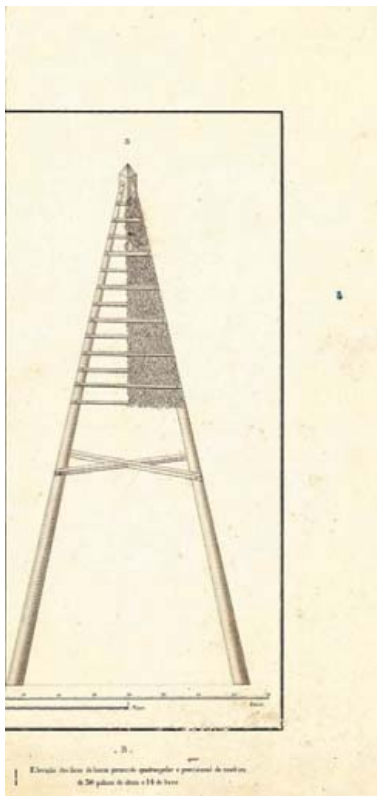


Fig. 116, *Elevação das faces de huma piramide quadrangular e provisional de madeira de 30 palmos de altura e 14 de baze, s.d., Arquivo GEAEM/DIE, 4364-3-39-54; Elevação das faces de huma piramede quadrangular de alvenaria de 30 palmos de altura e doze de baze, para ser construida nos extremos da baze de verificação que se acha medida e assinalada entre o Montijo e o Batel: pertencente a triangulação da Carta Geografica do Reino, [ca. 1801-1803], Arquivo GEAEM/DIE, 3052-I-2-21A-105.*

⁵⁸⁶ Sobre o decreto de 28 de Dezembro de 1802, ver carta de Pedro de Mendonça de Moura para o visconde de Anadia, de 19 de Julho de 1807, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 15, pasta 31.

⁵⁸⁷ Ver carta de Jean-Baptiste Delambre (1749-1822), membro do Observatório de Paris e seu director a partir de 1804, para Manuel do Espírito Santo Limpo, director do Observatório Real da Marinha, de 1 de Maio de 1803, onde o felicita pela esperança que deu o príncipe regente de que iria encontrar instalações mais apropriadas para o Observatório da Marinha; in REIS, António Estácio dos, *O Observatório Real da Marinha*, Lisboa, Correios de Portugal, 2009, pp. 46-48.

Dos novos programas que D. Rodrigo de Sousa Coutinho procurou empreender, o mais importante de todos e em que se empenhou profundamente, foi o programa mineiro, metalúrgico e florestal. Até 1801, ano da morte de Bartolomeu da Costa (1731-1801), a quem competiam estas funções, os trabalhos de exploração mineira estavam circunscritos à mina de carvão de pedra de Buarcos⁵⁸⁸, os trabalhos metalúrgicos estavam essencialmente concentrados no Arsenal do Exército e a exploração florestal tinha no pinhal de Leiria a principal e quase única fonte de matéria prima. Com a chegada de José Bonifácio de Andrade e Silva da sua viagem pela Europa como bolseiro do Estado (1790-1800), em que se especializou nas áreas de minas e mineralogia, D. Rodrigo de Sousa Coutinho deu início a uma reforma dos estabelecimentos mineiros e metalúrgicos e à exploração dos recursos naturais que o País possuía no seu sub-solo⁵⁸⁹. Procurava-se desenvolver, com técnicas e conhecimentos actualizados e com estruturas administrativas reformadas, a exploração e a transformação de matérias primas de que o País carecia. A importação de carvão e de ferro da Europa era significativa e a lenha para o consumo doméstico e para as manufacturas escasseava e aumentava progressivamente de custo. A recuperação do sector mineiro, metalúrgico e florestal foi movida por esta carência e teve como objectivo dar aos “povos o combustível, e com ele a primeira base de muitas, e preciosas manufacturas.”⁵⁹⁰. Em sentido mais amplo, correspondeu a uma resposta a novas necessidades no dealbar da revolução industrial: a de fornecer o País, o Exército e a Marinha com carvão e madeira, ferro e pólvora, procurando diminuir a dependência do estrangeiro em produtos essenciais para o desenvolvimento económico e para a defesa do território. José Bonifácio, fisiocrata convicto, para quem a agricultura e a mineração constituíam a base das riquezas permanentes do Estado, disse a este propósito: “pão, pólvora e ferro são quem sustentão e defendem os Estados; e sem eles de proprio cabedal he precaria a existência”⁵⁹¹.

⁵⁸⁸ Ver SOLLA, Luiz de Castro e, “Primeiros Tempos da Mina do Cabo Mondego”, *Boletim de Minas*, Lisboa, Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos, 1970, vol. 7, 1, pp. 5-47.

⁵⁸⁹ Ver a carta do diplomata Joaquim José de Miranda Rebelo a D. Rodrigo de Sousa Coutinho a apresentar José Bonifácio de Andrade e Silva; em anexo era-lhe enviada cópia de uma carta de José Bonifácio dirigida a D. Lourenço de Lima (1767-1839), embaixador de Portugal em Viena de Áustria, datada de 10 de Outubro de 1796, carta que também foi enviada a Luís Pinto de Sousa; esta extensa carta de José Bonifácio é um importante documento, de conteúdo económico e político, sobre o seu pensamento para a implementação do programa mineiro em Portugal e nas colónias e para o desenvolvimento de Portugal e do Brasil; in SILVA, André Mansuy-Diniz, *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares: 1755-1812*, Paris, *Idem*, 2006, vol. 2, pp. 443-451.

⁵⁹⁰ Ver o discurso de D. Rodrigo de Sousa Coutinho pronunciado na Sociedade Marítima, Militar e Geográfica; “Discurso III”, de 5 de Fevereiro de 1801, in COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, *Idem*, tomo 2, pp. 193-197.

⁵⁹¹ Ver a memória de José Bonifácio de Andrade e Silva dirigida ao conde de Vila Verde, *Sementeira do Pinhal nas Areas de Lavos*, 5 de Dezembro de 1804, Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 477.

Uma das medidas preparatórias tomadas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho para iniciar o programa mineiro e metalúrgico, ainda enquanto ministro da Marinha, foi a viagem exploratória de José Bonifácio de Andrade e Silva e de Carlos António Nacion (1756-1814)⁵⁹² pela Estremadura e Beira Litoral no Inverno de 1800 (ca. Novembro a Dezembro). Ambos os naturalistas tinham chegado neste ano a Portugal; para ambos era, provavelmente, a primeira comissão de serviço. Esta viagem, em que também participou Martim Francisco Ribeiro de Andrade (1775-1844), irmão de José Bonifácio, foi muito promissora⁵⁹³; na região da Estremadura, a Norte do Tejo, encontraram muitos vestígios de possíveis jazidas de carvão de pedra⁵⁹⁴. Visitaram o pinhal de Leiria, propondo uma profunda reforma do pinhal, quer quanto aos métodos de exploração florestal quer quanto à administração. Empreenderam de imediato adaptações na exploração dos produtos resinosos derivados do pinhal de forma a produzirem com mais eficácia pez, aguarrás e terebentina nos seus fornos e destilarias; assim como sugeriram alterações na vasta produção de carvão de madeira⁵⁹⁵. Outra medida preparatória tomada por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, já como ministro da Fazenda, foi a

⁵⁹² Carlos António Nacion nasceu em Turim e morreu no Rio de Janeiro. Foi oficial de artilharia, professor no laboratório do Arsenal de Turim e membro da Academia de Ciências de Turim. Tinha conhecimentos profundos em mineralogia e metalurgia, tendo publicado inúmeros artigos científicos. Vem para Portugal em 1800, por iniciativa de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Foi nomeado inspector do Arsenal do Exército (1801-09-01), sucedendo a Bartolomeu da Costa. Acompanhou o príncipe regente D. João na viagem para o Brasil. No Rio de Janeiro teve uma intensa actividade ao serviço do Estado. Terminou a sua carreira no exército português no posto de tenente-general.

⁵⁹³ Ver José Bonifácio de Andrade e Silva e Carlos António Nacion para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, [Viagem exploratória pela Estremadura], Marinha Grande, 20 de Novembro de 1800, Arquivo ANRJ, *Negócios de Portugal*, Cx. 731, pac. 2; ver ainda, carta de Carlos António Nacion e José Bonifácio de Andrade e Silva para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, 10 de Novembro de 1800, in SILVA, André Mansuy-Diniz, *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares: 1755-1812*, Paris, *Idem*, 2006, vol. 2, pp. 453-454. D. Rodrigo de Sousa Coutinho faz alusão a esta viagem num dos seus discursos pronunciados na Sociedade Marítima, Militar e Geográfica; ver "Discurso III", de 5 de Fevereiro de 1801, in COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, *Idem*, tomo 2, pp. 193-197.

⁵⁹⁴ Numa carta a D. Frei Manuel do Cenáculo (1724-1814), de 6 de Janeiro de 1801 (dia em que D. Rodrigo de Sousa Coutinho deixou a pasta da Marinha), escrevia Francisco José Maria de Brito (1739-1825), funcionário da secretaria de Estado do Reino e seu sobrinho, a propósito desta viagem de prospecção mineralógica: "Como para V. Exa. não hé estranho algum objecto scientifico e economico, estimo dar a V. Exa. a noticia que acabão de chegar de uma viagem mineralogica pelas costas da Extremadura, e da Beira, dous naturalistas, hum Portuguez chamado Andrada, mui conhecido na Europa pelas suas viajens, e escritos, e outro Piemontez, o cavalheiro Nepeon igualmente acreditado. Elles asseverão a geral riqueza de carvão de pedra por aqueles districtos, e não duvidão avantajalla à de Newcastle. Hé uma feliz descoberta para suprir a penuria de combustivel, e V. Exa. pode supor a animação que rezultará para a industria, hoje que a força dos vapores pela bomba de fogo entra unicamente no uso da mecanica, como principio mais certo, e mais rapido. Devemos isto ao Ministro da Marinha, que promoverá com a sua actividade semelhante mineração", in ALCOCHETE, Nuno Daupias d', *Humanismo e diplomacia: correspondência literária (1789-1804) de Francisco José Maria de Brito com Dom Frei Manuel do Cenáculo*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, 1976, 9, pp. 60-62.

⁵⁹⁵ Ver carta de Joaquim António Lopes da Silva a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as propostas e medidas tomadas pelos naturalistas para o pinhal de Leiria, 14 de Novembro de 1800, in SILVA, André Mansuy-Diniz, *Portrait d'un homme d'État: (...)*, Paris, *Idem*, 2006, vol. 2, pp. 454.

criação da cadeira de Metalurgia na faculdade de Filosofia (ciências naturais) da Universidade de Coimbra (1801-01-21), a que correspondeu a nomeação de José Bonifácio de Andrade e Silva para regente da cadeira (1801-04-15)⁵⁹⁶.

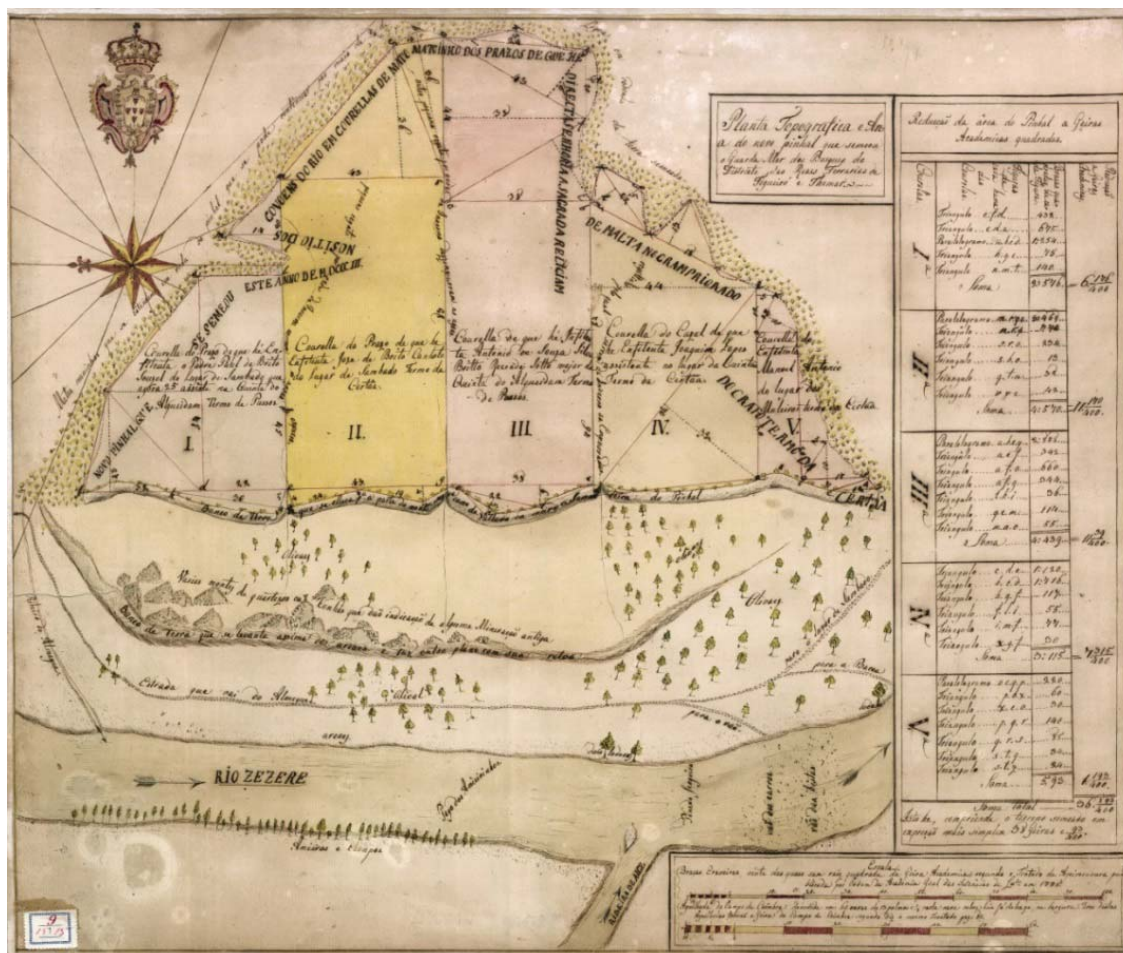


Fig. 117, António de Souza S^o Brito Rezende Soto Maior, *Planta Topográfica e area do novo pinhal que semeou o guarda mor dos bosques do Distrito das Reaes Ferrarias de Figueiró e Thomar*, [ca. 1803], Arquivo FBNRJ, Cartografia, ARC.023,02,003 (o pinhal situa-se na margem esquerda do rio Zêzere, junto à foz da ribeira de Alge; a área semeada é superior a 38 *jeiras* = 7,6 hectares).

Seguiu-se a nomeação de José Bonifácio para Intendente Geral das Minas e Metais do Reino, com o encargo de dirigir a Casa da Moeda, Minas e Bosques (1801-05-18). Na Carta Régia, José Bonifácio foi nomeado com o predicamento de primeiro banco e beca honorária, o que lhe conferia todo o poder de um magistrado na sua acção como Intendente, garantindo a autonomia do seu governo e administração, uma eleição possível pois tinha-se formado não apenas em Filosofia mas também em Leis. Tinha como primeiras missões repor em funcionamento, dirigir e administrar as minas e fundições das ferrarias de Figueiró dos Vinhos,

⁵⁹⁶ Ver CARVALHO, Joaquim Augusto Simões de, *Memoria Historica da Faculdade de Philosophia*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1872; CRUZ, Guilherme Braga da, “Coimbra e José Bonifácio de Andrada e Silva”, *Memórias da Academia de Ciências de Lisboa*, Lisboa, Academia de Ciências de Lisboa, Classe de Letras, 1979, 20, pp. 215-276.

na foz da ribeira de Alge, junto ao Zêzere, assim como a abertura de minas de carvão de pedra⁵⁹⁷. Com a morte de Bartolomeu da Costa (1801-06-07), José Bonifácio tomou posse da mina de Buarcos, tendo começado por esta jazida a produção de carvão de pedra⁵⁹⁸. A 12 de Novembro de 1801, José Bonifácio foi designado para director da Casa da Moeda de Lisboa e incumbido de remodelar o estabelecimento; tinha como tarefas criar um laboratório químico e estabelecer um curso de Docimasia⁵⁹⁹. Foi apoiado nestes trabalhos por João António Monteiro (1769-1834)⁶⁰⁰ e por Manuel Jacinto Nogueira da Gama (1765-1847)⁶⁰¹, constituindo-se uma tríade formada na faculdade de Filosofia da Universidade de Coimbra⁶⁰².

⁵⁹⁷ Ver, do príncipe regente D. João para D. Francisco de Lemos, reitor da Universidade de Coimbra, *Carta Régia*, 18 de Maio de 1801, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 702-703.

⁵⁹⁸ Ver, do príncipe regente D. João, *Decreto*, 8 de Julho de 1801, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1828, pp. 716-717.

⁵⁹⁹ Ciência que ensina a identificar e a determinar a proporção e qualidade dos metais contidos nos minérios. A aula do curso de Docimasia viria a ser conhecida pela Aula de Físico-Química da Casa da Moeda.

⁶⁰⁰ João António Monteiro nasceu no Funchal (1769) e morreu em Paris (1834). Formou-se na Universidade de Coimbra. Doutor em Filosofia (1791) e bacharel em Medicina (1794). Foi professor de várias cadeiras na faculdade de Filosofia: Botânica, Agricultura, Física Experimental e Metalurgia; foi professor substituto de José Bonifácio na cadeira de Metalurgia. Como bolseiro do Estado, viajou pela Europa (1804) em missão científica. Esteve em França, Áustria e Inglaterra; tal como os bolsieiros Bonifácio, Câmara e Sequeira, uma década antes, seguiu as aulas de Werner em Freiburg, na Alemanha, vindo a especializar-se no estudo e história dos minerais. Trabalhou com vários cientistas europeus, sendo muito conceituado no seu campo de investigação. Deixou uma vasta obra científica publicada na Europa. Foi sócio da Academia das Ciências e de várias corporações científicas europeias. Não chegou a regressar a Portugal.

⁶⁰¹ Manuel Jacinto Nogueira da Gama nasceu em São João del Rei, Minas Gerais (1765) e morreu no Rio de Janeiro, (1847). Bacharel em Matemática e Filosofia na Universidade de Coimbra. Foi capitão-de-fragata da Armada Real e professor de Matemática da Academia Real da Marinha (1791-1801). No laboratório de Química da Casa da Moeda, integrou a equipa de José Bonifácio de Andrade e Silva na elaboração do curso de Docimasia. No Exército ingressou no Real Corpo de Engenheiros, como tenente-coronel (1802-02-09). Traduziu textos sobre hidráulica e sobre matemática. Foi membro da Academia das Ciências e da Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica. Em 1804 regressou ao Brasil, nomeado inspector-geral do salitre (fábricas de nitratos de potássio e de sódio) e da fábrica de pólvora de Minas Gerais. Ficou no Brasil depois do regresso de D. João VI a Portugal. Exerceu diversos cargos políticos, vindo a ser ministro da Fazenda em vários governos. Fez parte do exército brasileiro chegando a marechal-de-campo. Foi visconde e marquês de Baependi.

⁶⁰² Em 1803, por iniciativa de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, formou-se no laboratório químico da Casa da Moeda uma comissão para os pesos e medidas, constituída, entre outros, por Francisco António Ciera, José Bonifácio de Andrade e Silva, Manuel Jacinto Nogueira da Gama, Carlos António Napion, Tristão Álvares da Costa da Silveira e Gregório José de Seixas, sendo adjunto a esta comissão João Baptista Haas, mestre construtor de instrumentos alemão com oficina em Lisboa. Esta comissão fez uma análise comparativa entre o novo sistema métrico francês e as unidades de medidas portuguesas (lineares, líquidas e sólidas), utilizando para além do cálculo, operações físicas e químicas para obter, até à quarta casa decimal, o aferimento exacto da medida padrão portuguesa; esta medida padrão já era, desde 1502, um submúltiplo do arco da terra e foi fixada em 1575 pelo matemático Pedro Nunes (1502-1578); deve ser devido ao trabalho desta comissão, a representação comparada das medidas portuguesas com o sistema métrico na *Carta dos principaes triangulos das operaçoens geodezicas de Portugal*, da autoria de Francisco António Ciera e impressa em 1803 (Fig. 113; Fig. 228). Foi também no laboratório químico da Casa da Moeda que Bernardino António Gomes (1768-1823), reputado médico e botânico, primeiro director da Instituição Vacínica e responsável pela primeira campanha de vacinação

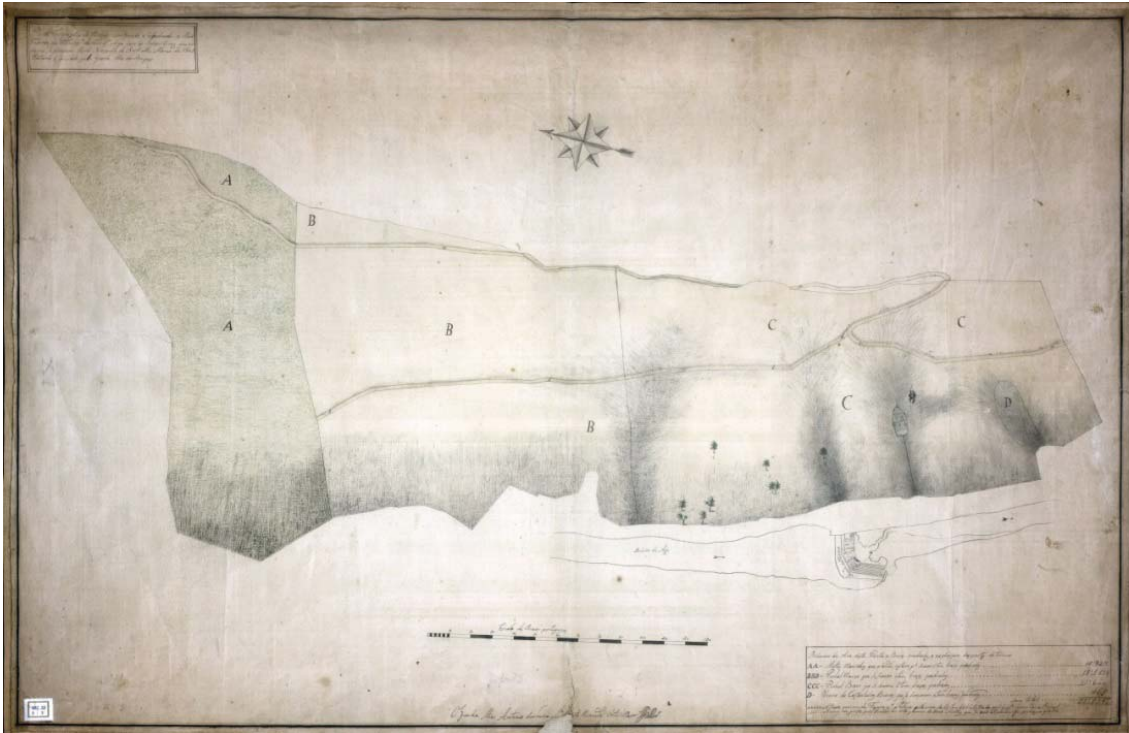


Fig. 118, António de Souza S^o Brito Rezende Soto Maior, *Planta Topographica do terreno comprado e adjudicado a Real Fabrica dos Ferrarias da Foz d'Alge com as sementeiras que no mesmo se fizeram desde Novembro de 1804 atbe Março de 1805, extraída e calculada pelo Guarda Mor dos Bosques*, ca. 1805, Arquivo FBNRJ, Cartografia, ARC.023,02,003 (a área do terreno, na margem esquerda da ribeira de Alge, é de aproximadamente 27 hectares; foram feitas sementeiras de pinheiro manso, pinheiro bravo e castanheiro bravo; restava semear uma pequena parte com matos *maninhos*).

Com este projecto, procurava-se pôr em prática uma política de desenvolvimento para Portugal que tinha como modelo os *Estatutos* da reforma pombalina da Universidade de Coimbra: associar o ensino e a investigação aplicada. O investimento nestes novos estabelecimentos correspondia à intenção de integrar as instituições de ensino superior, neste caso a faculdade de Filosofia, não apenas na valorização dos recursos naturais mas também na pesquisa e transformação das matérias-primas, ou seja, no conhecimento mas também na intervenção do território. A Universidade de Coimbra, através das suas várias faculdades e dos seus professores e jovens formandos, teve um papel activo e participante nestas políticas de fomento e a Casa da Moeda representou uma confirmação prática dessas intenções. A escolha de José Bonifácio de Andrade e Silva para a função de Intendente também é significativa pois vinha confirmar outro objectivo manifestado nos *Estatutos* da reforma da Universidade: serem nomeados, para cargos da administração pública, técnicos formados nas faculdades de

(antivariólica) em Portugal, descobriu e isolou, em 1812, o primeiro alcalóide (cinchonina), substância activa que veio a ser usada como antipirético, trabalho que teve um grande impacto na comunidade científica internacional. Foi ainda na Casa da Moeda que Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque (1792-1846), importante membro do Real Corpo de Engenheiros, formado na Academia de Fortificação e que viria a ser ministro do Reino, proferiu durante os anos de 1820 a 1828 as suas famosas aulas de Física e Química, abertas a todo o público.

Matemática e de Filosofia em alternativa aos magistrados ou aos engenheiros militares. A 30 de Janeiro de 1802 completou-se este programa político com a promulgação do Alvará de Regimento para as minas e fundições do Reino, formalizando-se o arranque do programa mineiro, metalúrgico e florestal; a Intendência ficava sobre alçada da secretaria de Estado da Fazenda e o ministro D. Rodrigo de Sousa Coutinho era o inspector-geral de todas as Minas e Metais do Reino⁶⁰³.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho avançou, em simultâneo, para a questão florestal, intimamente ligada com a exploração mineira e a indústria metalúrgica. A sementeira e plantação florestal nos terrenos do Estado envolventes à fábrica de ferro da Foz de Alge (Fig. 117; Fig. 118) e às minas de Buarcos (pinheiro), assim como a preparação de prados para os bois que trabalhavam nas minas, foram medidas tomadas de imediato por José Bonifácio. A campanha florestal avançou tanto para o interior como para o litoral. José Bonifácio ficou encarregado de superintender e dirigir as sementeiras de pinheiro nos areais da costa⁶⁰⁴, começando pelo couto de Lavos, junto à foz do rio Mondego, na sua margem esquerda, ficando o produto do dízimo do pescado destinado para esta tarefa⁶⁰⁵; esta campanha decorreu ao mesmo tempo na costa de Aveiro, para a qual foram encarregados Reinaldo Oudinot, director das obras da barra de Aveiro, e João Carlos Cardoso Verney, o superintendente. Foram importantes alicerces nestas campanhas de florestação Luís Máximo Alfredo Pinto de Sousa (2.º visconde de Balsemão, 1774-1832) para o Norte de Portugal, que mobilizou os corregedores para a plantação de amoreiras⁶⁰⁶ e José António de Sá (?-1819), enquanto Conservador da Companhia das Sedas⁶⁰⁷. Só no período entre 1802 e 1804 foram plantados

⁶⁰³ Ver, do príncipe regente D. João, “Alvará de Regimento para as Minas e Estabelecimentos Metallicos do Reino”, 30 de Janeiro de 1802, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1826, pp. 21-42.

⁶⁰⁴ Ver, de José Bonifácio de Andrade e Silva, Intendente Geral das Minas e Metais do Reino para Francisco de Almada e Mendonça, *Carta de Ordens*, 17 de Janeiro de 1803, Arquivo AHMP, A-PUB-794, fls. 49-50. Nesta carta, José Bonifácio manda proceder a plantações de árvores na borda de estradas e caminhos públicos, nas bordas de rios e regatos e nos limites das fazendas públicas. Ver, também, como resultado destes estudos e trabalhos SILVA, José Bonifácio de Andrada e, *Memoria sobre a necessidade e utilidade do plantio de novos bosques em Portugal, particularmente de pinhaes nos areaes de beiramar; seu methodo de sementeira, costeamto, e administração*, Lisboa, Typ. da Academia Real das Sciencias, 1815.

⁶⁰⁵ Ver, do príncipe regente D. João para José Bonifácio de Andrade e Silva, “Carta Regia acerca de plantação de Pinhaes nas praias do Mar” e “Decreto applicando as Dizimas do pescado de Lavos a plantação de Pinhaes”, 1 de Julho de 1802, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1826, pp. 84-85. A Carta Régia, subscrita por Manuel Travassos da Costa Araújo (1764-1815), é um belo documento sobre “huma parte da maior dificuldade da Sciencia Florestal; qual he a cultura de arêas”.

⁶⁰⁶ Ver de Luís Máximo Alfredo Pinto de Sousa Coutinho, 2º visconde de Balsemão, *Rezisto dos Officios e Ordens sobre Plantaçoins de Arvores Nas Províncias do Norte*, Porto, 1803-1805, Arquivo BPMP, Ms. 294.

⁶⁰⁷ Ver, de José António de Sá, o regulamento para os inspectores das plantações, de 7 de Outubro de 1805, assim como as suas ordens para José Teixeira de Sousa, corregedor interino da comarca do Porto, de 11 de Dezembro de 1805, Arquivo AHMP, A-PUB-794, fls. 236-238v.

40.173 amoreiras na comarca de Barcelos, 5.127 amoreiras na comarca de Viana e 50.270 árvores, a maioria carvalhos e castanheiros, na comarca de Penafiel⁶⁰⁸.

A unidade metalúrgica da Foz de Alge, cuja actividade foi suspensa desde 1759 por decisão do ministro do Reino, o futuro marquês de Pombal, tendo como último superintendente Bento de Moura Portugal (1702-1776), foi objecto de total remodelação e ampliação por parte de José Bonifácio. A fábrica situava-se na margem esquerda do pequeno estuário formado na foz da ribeira de Alge ao desaguar no rio Zêzere e a cerca de 10 km da vila de Figueiró dos Vinhos. As obras de reconstrução da fábrica decorreram entre 1802 e 1804 e envolveram os altos-fornos, as forjas, os armazéns e os edifícios para acolher o pessoal operário e administrativo (Fig. 119). O açude para fornecimento de energia hidráulica foi recuperado e ampliado, ficando esta infra-estrutura, localizada 300 m a montante, com 80 m de largura por 7 m de altura, assim como foi renovado o respectivo canal (a levada de água). A energia hidráulica produzida pelo caudal da ribeira de Alge permitia, mesmo no pico do Verão, a manutenção da força motriz necessária para accionar os foles das fornalhas. A exploração das várias jazidas de ferro na região de Figueiró dos Vinhos foi reactivada, principalmente em Alvaiázere. A falta de pessoal especializado envolveu a contratação de técnicos na Alemanha, tendo vindo para Portugal Guilherme Eschwege⁶⁰⁹ (1777-1855), Frederico Luís Guilherme de

⁶⁰⁸ Ver de BALSEMÃO, Visconde de, “Memória sobre o estado da agricultura da província do Minho, principalmente tocante à parte florestal, e ideias gerais sobre o estado das suas manufacturas, comércio e pescas”, ca. 1814-1815, *Revista Portuguesa de História*, 1980, tomo 18, pp. 71-105; ver ainda, para a comarca de Barcelos, VILAS BOAS, Custódio José Gomes de; GOMES, Domingos José Vieira da Mota, “Resposta aos Quesitos apresentados pelo Visconde de Balsemão”, 16 de Junho de 1803, in CRUZ, António, *Geografia e economia da província do Minho nos fins do século XVIII. Plano de descrição e subsídios de Custódio José Gomes de Vilas-Boas*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Centro de Estudos Humanísticos, 1970, pp. 89-128.

⁶⁰⁹ Wilhelm Ludwig von Eschwege, barão de Eschwege, nasceu em Aue, na Saxónia e morreu em Wolfsanger, perto de Cassel, na Alemanha. Estudou com Abraham Gottlob Werner (1749-1817), em Freiburg (1800). Assinou contrato com o Estado português em Berlin e Cassel (1802-05-02 a 1802-05-15), chegando a Portugal em 1803. Incorporou o exército português, como capitão de Minas. Durante a presença de Junot, sob ordens do governo militar da Beira e de Coimbra, cumpriu uma missão secreta, a de distribuir propaganda em Lisboa contra os franceses; para ter acesso livre à capital, escreveu a Junot uma memória sobre minas na região de Lisboa, onde ofereceu os seus serviços (1808-02-20); uma iniciativa que os seus biógrafos designam de “momento de grande fraqueza”. Cumpriu várias comissões militares na luta contra a ocupação francesa (de 1808-10 a 1809-03). Partiu para o Rio de Janeiro (1810). Dedicou-se aos trabalhos mineiros e metalúrgicos. Foi professor da Academia Militar. Teve um papel importante nas áreas da Matemática e da Física (1811) e dirigiu o gabinete de Mineralogia do Rio de Janeiro, de que foi o organizador. Seguiu para a Alemanha (1821), voltando a Portugal (1823). Nomeado Intendente Geral das Minas e Metais do Reino (1824), sucede no cargo a José Bonifácio, até 1829. É demitido assim que D. Miguel (1802-1866) chegou ao poder. Regressou à Alemanha, onde publica diversos artigos científicos sobre Portugal e o Brasil. Volta a Portugal (1835) a pedido de D. Pedro IV. Dirigiu a construção do palácio da Pena (1839-1853). Tendo pertencido ao Real Corpo de Engenheiros, veio a terminar a sua carreira militar no exército português no posto de tenente general. Deixou uma vasta obra científica, publicada na Alemanha e em Portugal, sobre mineralogia, geologia, metalurgia e obras públicas, na sua maioria sobre Portugal e o Brasil. As suas observações geológicas sobre Portugal, principalmente sobre a Beira, Minho e Trás-os-Montes e em particular sobre a cidade do Porto e seus arredores, são praticamente pioneiras. Foi o primeiro autor a tentar uma visão geral, embora muito incompleta, da geologia do Brasil.

Varnhagen (1783-1842)⁶¹⁰ e Guilherme Cristiano Feldner (1772-1823)⁶¹¹. Guilherme Eschwege, aluno de Werner e eventualmente antigo colega de José Bonifácio em Freiburg, foi contratado em 1802. Chegado a Portugal em 1803, foi nomeado director da fábrica de Ferro da Foz de Alge e inspector das minas de ferro da região; confrontado com a falta de pessoal treinado nos trabalhos metalúrgicos voltou pouco depois à Alemanha para trazer mestres operários especializados nas técnicas da fundição e do refino. Regressou, em Dezembro de 1805, acompanhado de dois mestres fundidores, dois mestres refinadores e quatro mineiros. A primeira fundição com sucesso, orientada por José Bonifácio com o apoio de Luís Varnhagen, realizou-se em Maio de 1806, começando a produção de ferro forjado; sucederam-se os ensaios de fusão nos seus altos-fornos até à primeira invasão francesa.

José Bonifácio de Andrade e Silva dedicou-se intensamente aos trabalhos mineiros e metalúrgicos até partir para o Brasil em 1819, desde a lavra, passando pela administração da Intendência e de todas as explorações, até à forma de encontrar saída para os produtos transformados. Foram quase duas décadas de trabalho de campo, nem sempre com os melhores resultados, mas lutando arduamente contra hábitos arreigados e conflitos de interesses, procurando garantir a regularidade do funcionamento da Intendência e a sustentabilidade e desenvolvimento da exploração mineira e metalúrgica. A obra da Intendência de Minas e Metais do Reino estendeu-se à exploração dos recursos minerais, tendo sido realizadas inúmeras viagens de prospecção pelo País; José Bonifácio apresentou regularmente os seus trabalhos na Academia das Ciências e Guilherme Eschwege publicou as suas pesquisas na Academia das Ciências e em várias revistas europeias da especialidade. A descoberta, em 1802, de jazidas de carvão antracite em São Pedro da Cova, Gondomar, deu início a uma nova lavra (dirigida por Guilherme Cristiano Feldner de 1804 a 1809) que se revelou a mais rentável de todas as actividades da Intendência, o seu “grande esteio”, como lhe

⁶¹⁰ Friedrich Ludwig Wilhelm Varnhagen nasceu em Arolsen, na Alemanha, e morreu em Lisboa. Formado em engenharia de minas, trabalhou na fábrica da Foz de Alge. No Brasil, construiu uma unidade metalúrgica de ferro e iniciou a produção deste metal. Realizou levantamentos topográficos e estudos de mineração. Regressou a Portugal (1823), ocupando as funções de administrador geral das Matas do Reino (1824-09-17). Construiu os edifícios da residência e administração do Pinhal (1824). Desenvolveu o pinhal de Leiria, dividindo-o em talhões (aceiros), conhecidos como os “quadrados Varnhagen”. Construiu viveiros de árvores e introduziu novas técnicas na sementeira e corte dos pinheiros. Escreveu vários relatórios sobre a sementeira, cultura e corte do pinheiro. Foi membro do Real Corpo de Engenheiros e sócio da Academia das Ciências.

⁶¹¹ Wilhelm Christian Gotthelf von Feldner nasceu em Goschütz, na Silésia, não se conhecendo a sua formação. Assinou contrato com o embaixador português em Berlim a 21 de Setembro de 1803, partindo em Outubro e chegando a Portugal por via marítima em Novembro. Foi integrado no Exército no corpo de Artilharia. Partiu para o Brasil em 1809, onde se manteve até 1819, altura em que regressou à Europa. Pouco se sabe sobre a sua actividade no Brasil. Os seus trabalhos científicos foram publicados pelo naturalista, historiador e diplomata alemão Ignaz von Olfers (1793-1871); cf. CHOFFAT, Paul, “Biographies de Géologues Portugais. Le Baron d’Eschwege (1777-1855)”, *Comunicações do Serviço Geológico de Portugal*, Lisboa, Idem, 1912-1913, tomo 9, pp. 180-214.

chamou D. Rodrigo de Sousa Coutinho, tendo como principal centro consumidor a cidade do Porto; esta exploração só veio a encerrar em 1970⁶¹².



Fig. 119, Fábrica de Ferro da Foz de Alge, s.d., Biblioteca Municipal de Figueiró dos Vinhos (as ruínas da fábrica ficaram submersas com a construção da barragem do Castelo de Bode, no rio Zêzere, inaugurada em 1951).

Apesar da vigência do decreto de suspensão das obras públicas, as políticas de fomento para o desenvolvimento das infra-estruturas de transportes e comunicações não deixaram de continuar, principalmente depois de concluídos os tratados de paz com a Espanha e a França. Durante este período, D. Rodrigo de Sousa Coutinho foi o principal interventor dentro do governo na definição das políticas públicas. Defensor do empreendimento de obras públicas por parte do Estado, Sousa Coutinho deu preferência aos trabalhos hidráulicos, em detrimento das obras de estradas e pontes, às quais praticamente não faz referência nos seus textos, designadamente nos discursos na Sociedade Marítima, Militar e Geográfica, e para as quais não tomou nenhuma medida. As iniciativas mais importantes de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, enquanto ministro da Fazenda, foram o estudo do porto de Portimão, o encanamento do rio Tejo e o relançamento da obra de abertura da barra de Aveiro; ao relançar

⁶¹² Ver a longa e importante correspondência trocada entre José Bonifácio de Andrade e Silva e D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que vai de Junho de 1799 a Outubro de 1811, onde o programa mineiro, metalúrgico e florestal é permanentemente abordado, conseguindo-se ter a percepção dos trabalhos que foram sendo realizados e os avanços e dificuldades com que se foi confrontando José Bonifácio e a Intendência de Minas, in SILVA, André Mansuy-Diniz, *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Comte de Linhares: 1755-1812*, Paris, *Idem*, 2006, vol. 2, pp. 451-494.

a obra de abertura da barra de Aveiro, D. Rodrigo de Sousa Coutinho dava continuidade às grandes obras portuárias, neste caso recorrendo aos técnicos que estavam a trabalhar na obra do porto do Douro. Não regressou ao projecto do porto de São Martinho (1799), no qual muito se empenhou enquanto ministro da Marinha. Provavelmente a razão deveu-se ao facto deste porto não ser apoiado por um centro urbano significativo e não estar ligado a um percurso fluvial que o relacionasse com o interior do território. A pequena actividade económica do porto de São Martinho e o pouco peso demográfico da região envolvente podem ter constituído um constrangimento à prossecução do projecto⁶¹³. A iniciativa de reiniciar o projecto da barra de Aveiro, após a obra provisória de 1791, sugere a prioridade dada a centros urbanos e portuários cuja actividade social e económica oferecia, por um lado, a capacidade para sustentar os elevados investimentos necessários e, por outro, maiores potencialidades de desenvolvimento futuro.

Uma medida, significativa das intenções de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, foi a nomeação em 1802 de José Teresio Michelotti (1762-1819) para “director de todos os trabalhos hidráulicos que se hajam de fazer em quaisquer rios e canais destes reinos e seus domínios”⁶¹⁴. José Teresio Michelotti era um matemático, arquitecto e engenheiro hidráulico piemontês, filho do cientista e investigador em hidrodinâmica, Francesco Domenico Michelotti (1710-1787). Professor de matemática na Universidade de Turim, era membro da Sociedade Real de Agricultura da cidade, tendo publicado estudos científicos nas *Memórias da Reale Accademia delle Scienze di Torino*⁶¹⁵. Tinha profundos conhecimentos da ciência hidráulica que completava com o domínio do desenho e da técnica construtiva. Michelotti veio para Portugal, por intervenção de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, quando o Piemonte passou a constituir uma divisão administrativa da França; a sua vinda, porém, era um antigo desejo do ministro que já tinha proposto a sua contratação em 1787, quando ainda era embaixador no reino da Sardenha⁶¹⁶. José Teresio Michelotti teve uma longa e importante actividade pública, como técnico, como professor e como académico, durante os dezasseis anos que permaneceu e trabalhou em Portugal. Enquanto director dos trabalhos hidráulicos,

⁶¹³ A obra do porto de São Martinho só será retomada em 1814, por intervenção de D. Miguel Pereira Forjaz (1769-1827), sendo o projecto e a obra de Luís Gomes de Carvalho.

⁶¹⁴ Ver *Decreto de nomeação do professor Michelotti como director dos trabalhos hidráulicos de encanamento de rios, canais de navegação e de rega*, 20 de Maio de 1802, in COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1993, tomo 2, pp. 327.

⁶¹⁵ Não se encontrou nenhum estudo sobre este importante engenheiro e cientista. Publicou, entre outros trabalhos, MICHELOTTI, Jose Therezio, *Ensayo hydrografico do Piemonte*, Roma, Antonio Fulgoni, traduzido por Francisco Furtado de Mendonça, 1803; MICHELOTTY, Joze Theresio, “Memoria sobre a formação de hum canal entre Setubal e Lisboa mandada fazer por Ordem de Sua Alteza Real o Príncipe Regente Nosso Senhor”, *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, Londres, 1813, vol. 6, pp. 496-504. Sobre Michelotti, ver SILVA, André Mansuy-Diniz, *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares: 1755-1812*, Idem, vol. 2, pp. 192, nota 74; pp. 537-538.

⁶¹⁶ Ver *Infra*, 2.3, “O plano de obras hidráulicas de D. Rodrigo de Sousa Coutinho”.

prestou apoio técnico sobre obras públicas aos ministros D. Rodrigo de Sousa Coutinho, conde de Vila Verde, António de Araújo de Azevedo e D. Miguel Pereira Forjaz. Realizou projectos e obras para o rio Tejo (1803-1814), para um porto em Oeiras (ca. 1806-1807), para um canal de navegação a ligar o Tejo ao Sado (1812) e para o porto e farol de Ponta Delgada, nos Açores (1814). Exerceu o importante cargo de arquitecto do aqueduto das Águas Livres, tendo garantido as necessidades de abastecimento de água à cidade de Lisboa durante um período de intenso crescimento demográfico da capital. Foi professor de hidráulica prática e de construção de pontes e estradas na Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, formando alguns discípulos especializados em hidráulica, de que foi exemplo Luís Máximo Jorge de Bellegarde. Foi membro da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica e da Academia das Ciências de Lisboa, instituições onde deixou vários trabalhos. Terminou a sua carreira no Real Corpo de Engenheiros com a patente de tenente-coronel, regressando a Turim, em 1818, onde foi nomeado director do corpo de engenheiros civis do restabelecido Reino da Sardenha.



Fig. 120. [Baltazar de Azevedo Coutinho], *Segunda parte do Planno Hydrographico do rio de Villa Nova de Portimão*, [Janeiro de 1801], Arquivo GEAEM/DIE, 4713-2-21A-105.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho, enquanto ministro da Marinha, deu autorização para o levantamento e sondagem do porto de Portimão com vista à realização de um plano para o seu desassoreamento. O processo tinha sido despoletado por uma *Representação* dirigida à rainha em 1798⁶¹⁷. O terramoto de 1755 provocou grandes mudanças na disposição da barra do rio Arade, deixando muito assoreada a zona portuária que passou a depender da preamar para a entrada e saída dos navios. A posição central que o porto de Portimão tinha na costa algarvia perdeu-se nessa altura com a transferência da capital para Faro. O ancoradouro de

⁶¹⁷ Ver, de Joaquim Manuel da Silva, sargento-mor do Terço das Ordenanças do termo da vila da Lagoa, no Algarve, tendo como procurador José de Brito Guerreiro Mascarenhas de Aboim, *Representação à rainha D. Maria I*, [ca. Maio de 1798], Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 29, pasta 22.

Portimão, próximo da vila e protegido da acção marítima e dos ventos, de fundo isento de rochas e suficientemente vasto para acolher com comodidade um grande número de navios, oferecia melhores condições de segurança que qualquer outro porto do Algarve e permitia o abrigo das embarcações quando as tempestades e a vaga marítima assolavam a baía de Lagos. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ainda ministro da Marinha, considerou que o melhoramento do porto de Portimão, permitindo a entrada a navios mercantes e a fragatas de guerra, seria “verdadeiramente decisivo para a grandeza e riqueza deste Reino do Algarve”.

O governador do Algarve, Francisco de Melo da Cunha (1761-1821)⁶¹⁸, foi chamado a intervir no processo, ficando encarregado de nomear os engenheiros para realizar o levantamento do porto e de propor os meios financeiros para a realização da obra. Francisco de Melo da Cunha considerava essencial o melhoramento do porto para se poderem escoar os produtos de Portimão, Silves, Monchique e Lagoa, servindo uma região muito produtiva que era obrigada a recorrer ao porto de Faro para exportar. No entanto, via com dificuldade a realização de um plano que merecesse confiança, pela falta de experiência em obras hidráulicas dos engenheiros a trabalhar no Algarve, apesar dos seus conhecimentos teóricos. Quanto ao financiamento da obra, o governador propunha, como o “meio mais suave, mais util, e menos oneroso” o imposto de meio real por quartilho de vinho, “á maneira do que se pratica na cidade do Porto, onde se fazem tantas obras publicas”⁶¹⁹. Contando com a produção anual de vinho no Algarve em mais de dez mil pipas, estimava o produto deste imposto em cerca de seis contos anuais⁶²⁰.

O exemplo da cidade do Porto dado por Francisco de Melo da Cunha é significativo, pois revela a importância que tinha a obra de transformação urbana que decorria na cidade

⁶¹⁸ Francisco de Melo da Cunha Mendonça e Meneses, monteiro mor do Reino, conde de Castro Marim (1802) e marquês de Olhão (1808), foi governador e capitão general do reino do Algarve, ocupando este cargo de Novembro de 1795 a Julho de 1808. Teve um papel activo na defesa do Algarve durante a campanha militar de 1801 e, aquando das revoltas contra as tropas napoleónicas, ocorridas em Junho de 1808, foi determinante na defesa do Algarve e do Alentejo. Veio a fazer parte dos conselhos de Regência formados a partir de Setembro de 1808; ver *Infra*, Anexo 1 “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

⁶¹⁹ Ver carta do Monteiro Mor, Francisco de Melo da Cunha Mendonça e Meneses, para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Tavira, 28 de Junho de 1798, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 29, pasta 22.

⁶²⁰ Diz Francisco de Melo da Cunha sobre o *real de água*: “Para este fim pois lembra me que o meio mais suave, mais util, e menos oneroso seria huma contribuição nos vinhos. Meio real em cada quartilho pago pelo comprador, tirado em especie, e arrecadado pelo vendedor, com obrigação de responder pelo seo producto, á maneira do que se pratica na cidade do Porto, aonde se fazem tantas obras publicas, seria a imposição mais insensível e insignificante, porque o comprador, que vai beber hum quartilho de vinho não lhe hé sensível bebido com menos aquella parte, que corresponde a meio real que parece nada; pois que custando hum quartilho de vinho vinte reis, vem a ser a quadragessima parte, que lhe tira o vendedor, com huma medida proporcionada, e que ajunta para vender; e dar conta do seo producto; mas este nada, que parece, produziria em cada almude vinte quatro reis, em cada pipa ordinaria de vinte e cinco almudes seiscentos reis, em cada mil pipas seiscentos mil reis, e em dez mil pipas, que produzirá pelo menos o Algarve, e muito mais, porque a plantação das vinhas vai sempre em augmento, fará o computo de seis contos de reis”; Francisco de Melo da Cunha para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Tavira, 28 de Junho de 1798, *Idem*.

desde a década de sessenta, toda suportada pelo imposto do *real de água*. Considerava que o imposto devia ser aplicado não só na obra portuária mas também na construção de estradas e pontes de que havia a maior necessidade, pois não havia uma estrada para o Alentejo e a comunicação era feita ou pelo rio Guadiana ou então pela serra, em bestas de almocreves e com muito risco. A falta de estradas era um problema permanentemente levantado pelas populações e pelos seus representantes, de Norte a Sul do País, e que resultava da importância do transporte terrestre e da necessidade de maior mobilidade entre povoações.

Mesmo com a pouca confiança que Francisco de Melo da Cunha depositava nos técnicos que trabalhavam no Algarve, foi Baltazar de Azevedo Coutinho (ca. 1766-?)⁶²¹, professor substituto da aula de Fortificação de Tavira e membro do Real Corpo de Engenheiros, a realizar o levantamento e sondagens do porto e barra de Portimão. Procedeu ao levantamento hidrográfico do local tendo contado com a colaboração de João Baptista da Silva Lopes (1781-1850)⁶²², na época, aluno da Aula de Matemática do regimento de Lagos⁶²³. Baltazar de Azevedo Coutinho não se ficou pelo levantamento e iniciou os estudos para o plano de melhoramento do porto de Portimão. Enviou a primeira parte do levantamento para o ministro em 1800, desenho que já continha uma proposta de intervenção⁶²⁴, e a segunda parte seguiu em Janeiro de 1801 (Fig. 120)⁶²⁵. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, já com a pasta da Fazenda e perante o trabalho realizado, retomou o projecto portuário. Em Fevereiro, ordenou a execução do plano a que acrescentou as suas reflexões para o melhoramento do porto de Vila Nova de Portimão⁶²⁶. Em Maio, Baltazar de Azevedo Coutinho completou a memória com os princípios gerais para a intervenção⁶²⁷.

⁶²¹ Baltazar de Azevedo Coutinho Banha nasceu em Lagos, no Algarve. Formou-se na Aula Militar dirigida por José de Sande Vasconcelos (1729-1808). Frequentou a cadeira de Foronomia na faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra. Trabalhou sempre no Algarve. Realizou muitos trabalhos cartográficos. Participou na defesa do Algarve (1801) e nos movimentos militares contra as tropas napoleónicas (1808).

⁶²² João Baptista da Silva Lopes nasceu em Lagos, no Algarve. Formou-se em Leis, na Universidade de Coimbra. Foi advogado, funcionário público, político e escritor. Foi presidente da Câmara Municipal de Lagos (1822-1823). Foi preso durante o período miguelista. Foi deputado às cortes pelo Algarve (1834). Publicou várias obras e vários projectos de lei, nomeadamente para o sistema métrico decimal e para o recrutamento militar. Publicou uma Carta Corográfica do Algarve (1842).

⁶²³ Ver LOPES, João Baptista da Silva, *Corografia ou Memoria Economica, Estadistica, e Topografica do Reino do Algarve*, Lisboa, [Academia Real das Sciencias], 1841, pp. 259-260.

⁶²⁴ Não se encontrou esta parte do levantamento, a que Adolfo Loureiro alude no seu estudo sobre o porto de Portimão; D. Rodrigo de Sousa Coutinho, a 9 de Outubro de 1800, remeteu para a Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica a planta do porto de Portimão, Arquivo SGL, *Reservados*, 146-Maço 5-29, Doc. 11.

⁶²⁵ Ver carta de Baltazar de Azevedo Coutinho para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Tavira, 26 de Janeiro de 1801, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 29, pasta 24.

⁶²⁶ Nas se encontraram estas reflexões de D. Rodrigo de Sousa Coutinho; ver carta de Baltazar de Azevedo Coutinho para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Tavira, 23 de Fevereiro de 1801, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 29, pasta 24.

⁶²⁷ Ver Baltazar de Azevedo Coutinho, *Observações, e precauções que se devem tomar sobre o melhoramento do Porto de Villa Nova de Portimão*, [11 de Maio de 1801], Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 29, pasta 24 (20 fls.).

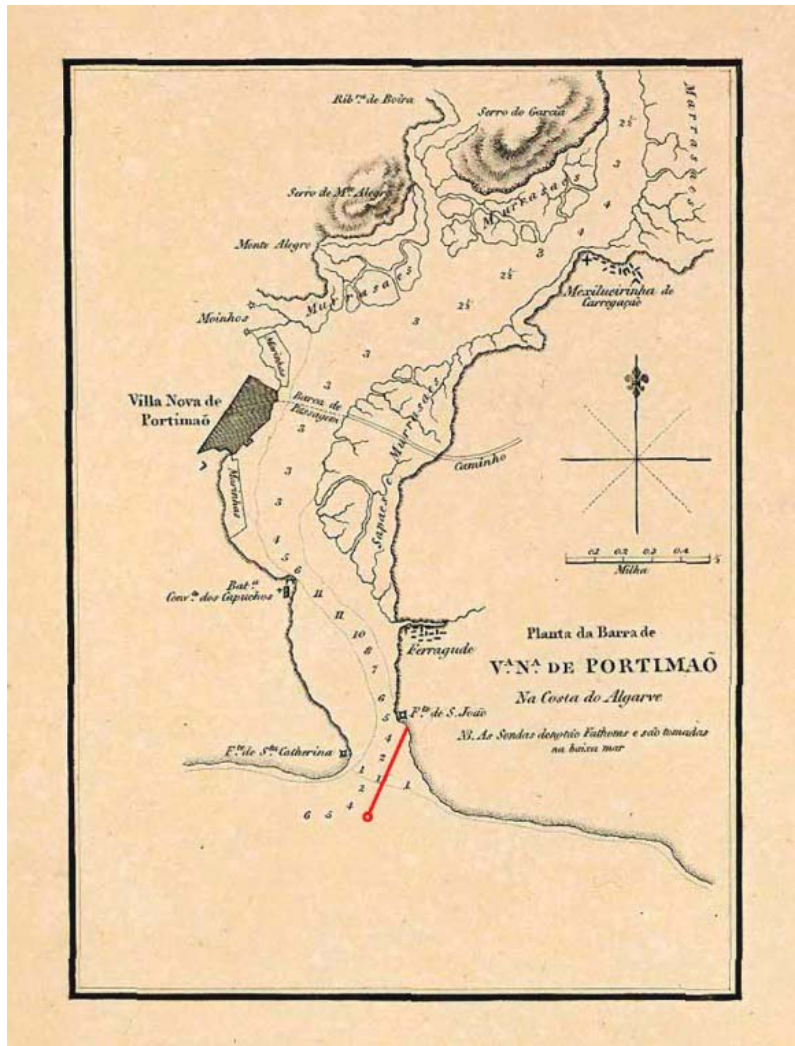


Fig. 121, FRANZINI, Marino Miguel, “Planta da Barra de Vila Nova de Portimão” in *Carta Geral, que comprehende os Planos das Principaes Barras da Costa de Portugal; aqual se refere a Carta Reduzida da mesma Costa. Construida por Marino Miguel Franzini Major do Real Corpo de Engenheiros em 1811; engraved under the direction of A. Arrousmith, 1811, Arquivo IGP, CA-273* (— molhe projectado; sublinhado nosso).

A ideia principal da proposta para o desassoreamento do porto e da barra consistia na construção de um molhe rectilíneo na margem esquerda do rio Arade, junto à barra (Fig. 121); com este molhe avançado sobre a baía de Lagos, pretendia-se estreitar a imensa largura da barra (1320 m) e fixar a posição do canal de navegação que estava em permanente alteração devido à extrema mobilidade das areias naquele local. O molhe, com mais de 500 m de extensão e rematado por um farol, tomava a direcção NE-SW, a orientação mais favorável para a carreira dos navios, reduzindo a largura da barra para 440 m. Baltazar de Azevedo Coutinho considerava, no entanto, que a melhor solução para a obtenção de uma barra permanentemente acessível seriam dois molhes ligeiramente convergentes na direcção do mar, sendo o mais essencial o molhe proposto para o lado Nascente da barra. Poucos dias depois de completar a memória do projecto (1801-05-11) começou o conflito armado com Espanha

para o qual Baltazar de Azevedo Coutinho foi mobilizado. O projecto não foi alvo de qualquer desenvolvimento posterior, ficando a dúvida sobre as razões da suspensão dos trabalhos, podendo esta ter sido motivada pela pouca confiança na exequibilidade do projecto, pelas poucas condições para implementar o *real de água* em todo o Algarve ou, simplesmente, pelas circunstâncias de conflito armado com a Espanha. Na segunda metade do século XIX seria melhorado o cais portuário da vila de Portimão e construída uma ponte em substituição da barca de passagem, na ligação de Lagos a Silves, mas só no século XX o porto de Portimão seria objecto de obras marítimas⁶²⁸.



Fig. 122, José Teresio Michelotti, *Plano das obras necessarias para obter o maior escoamento das agoas das lagoas das Lavoiras no termo de Samora Correa*, Janeiro de 1804, Arquivo GEAEM/DIE, 3566-I-3-31-43 (— linha do novo canal; sublinhado nosso).

Neste seu mandato, D. Rodrigo de Sousa Coutinho tentou empreender a obra de regularização do rio Tejo. Era intenção do ministro que a intervenção no Tejo constituísse o ponto de partida para uma operação mais vasta: a de promover a navegação interior no conjunto do território continental⁶²⁹. Do ponto de vista de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, considerando o Sul do País, com a melhoria das condições de navegabilidade do rio Tejo, navegável no Inverno e Primavera desde Lisboa até Vila Velha de Rodão (ca. 200 km), do rio Sado, navegável todo o ano até Alcácer do Sal (ca. 40 km), e do rio Guadiana, navegável todo o ano até Mértola (ca. 60 km), seria possível aumentar a exportação das produções do interior,

⁶²⁸ Adolfo Loureiro publica parte da memória de Baltazar de Azevedo Coutinho e tece algumas considerações sobre a proposta; ver LOUREIRO, Adolfo, “Projecto do engenheiro Balthazar de Azevedo Coutinho em 1800”, in *Os portos marítimos...*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1909, vol. 4, pp. 192-197; ver também MATOS, Artur Teodoro de, “Porto de Vila Nova de Portimão”, in *Transportes e comunicações...*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980, vol. 1, pp. 337-339; sobre a vila de Portimão nesta época, ver VIDIGAL, Luís, *Câmara, Nobreza e Povo, Poder e Sociedade em Vila Nova de Portimão (1755-1834)*, Portimão, Câmara Municipal de Portimão, 1993.

⁶²⁹ Ver carta de D. Gabriela de Sousa, mulher de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, para João Paulo Bezerra Seixas (1756-1817), 9 de Fevereiro de 1803, in SILVA, Andrée Mansuy-Diniz, *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares: 1755-1812*, Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian, Fundação Calouste Gulbenkian, 2006, vol. 2, pp. 537-539.

designadamente, da Beira Baixa, do Alentejo e do Algarve⁶³⁰. Os trabalhos para o Tejo tinham como primeiro objectivo a drenagem dos inúmeros pauis, na maioria localizados na margem esquerda do rio, e a reparação dos valados e margens, de forma a melhorar a saúde das populações do Ribatejo e a aumentar a capacidade agrícola desta região extremamente fértil mas, nalgumas zonas, subaproveitada.

Em Agosto de 1801, no rescaldo da *guerra das Laranjas*, foi nomeada a *comissão das Lezírias*, composta por técnicos e por um magistrado, com o objectivo de examinar o ponto de situação e de propor os meios e métodos para intervir neste vasto território⁶³¹. Bernardo Xavier Barbosa Sachetti (ca. 1755-18??), desembargador dos Agravos da Casa da Suplicação, ficou encarregado de dirigir os trabalhos desta comissão das Lezírias, tendo como principal tarefa recolher a imensa documentação legislativa sobre o rio Tejo; Francisco António Ciera, director dos trabalhos geodésicos, e Teodoro Marques Pereira, director dos trabalhos de levantamento cartográfico e cadastral da Casa do Infantado, tinham a missão de proceder ao reconhecimento da área de intervenção, analisar as obras realizadas e as que era necessário fazer, no que seriam auxiliados por engenheiros a nomear; Joaquim Pedro Fragoso de Sequeira (1760-1833), naturalista, ficou encarregado de examinar a complexa parte administrativa e rural. Foram muitas as dificuldades encontradas por esta comissão, que não chegou a produzir os estudos requeridos.

Em Maio de 1802, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ao nomear José Teresio Michelotti para director dos trabalhos hidráulicos de encanamento de rios, canais de navegação e de rega, encarregou-o de proceder ao nivelamento e observação do curso do Tejo e de propor as medidas necessárias para o encanamento e conservação do leito do rio, reparação das lezírias e estabelecimento de canais de navegação e de rega⁶³². Ampliou estas medidas, encarregando-o de examinar vários afluentes do Tejo, nomeadamente o rio Sorraia (que percorre Benavente e Coruche), de forma a estender a navegação para o interior alentejano, e as ribeiras de Alpiarça e de Muge, de modo a facilitar a navegação e a melhorar o aproveitamento hídrico para a rega dos campos⁶³³. Os estudos de Michelotti foram portanto orientados para a margem Sul do Tejo. Era uma vasta área com imensas potencialidades agrícolas mas mal drenada, com os campos pouco explorados e com zonas pantanosas (“que fazem no Verão tão pestífero o sul do

⁶³⁰ Ver de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, o discurso pronunciado na Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica, “Discurso IV”, 19 de Janeiro de 1802, in COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1993, tomo 2, pp. 197-206.

⁶³¹ Ver do príncipe regente D. João e de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, *Decreto*, 21 de Agosto de 1801, Arquivo ATC, *Livro de Registo de Decretos e Ordens do Tesouro Real*, n.º 419, fls. 539.

⁶³² Ver *Decreto de nomeação do professor Michelotti como director dos trabalhos hidráulicos de encanamento de rios, canais de navegação e de rega*, 20 de Maio de 1802, in COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1993, tomo 2, pp. 327.

⁶³³ Ver “Discurso V”, 29 de Março de 1803, in COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, Idem, tomo 2, pp. 206-212.

Tejo”). Não era assim em toda a região ribatejana; entre Vila Franca de Xira e Santarém as condições eram melhores pois existiam três grandes canais que estruturavam os campos: dois paralelos ao rio Tejo, a vala de Alpiarça, na margem esquerda, e a vala da Azambuja, na margem oposta; e um perpendicular, nesta mesma margem, a vala de Rio Maior.

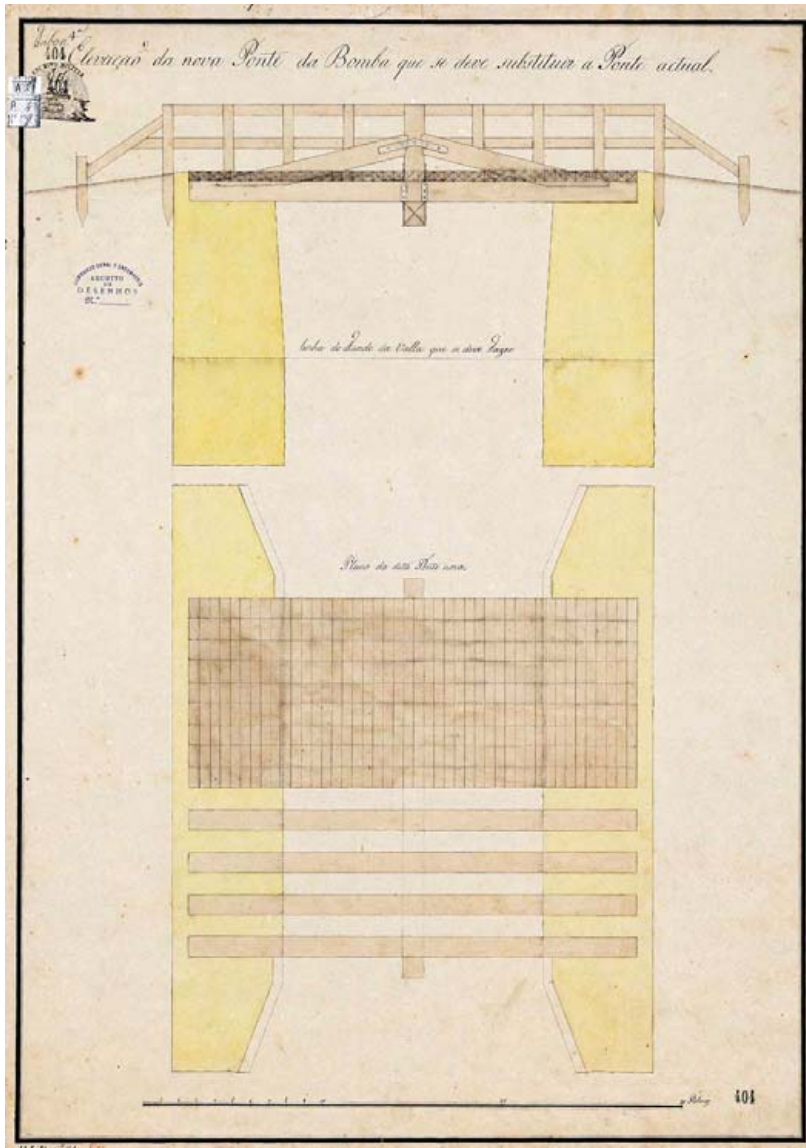


Fig. 123. José Teresio Michelotti, *Elevação da nova ponte da bomba que se deve substituir a ponte actual*, [1804], Arquivo GEAEM/DIE, 3566-III-3-31-43.

José Teresio Michelotti realizou o projecto no ano de 1803, mas não optou por fazer um plano geral: elegeu um ponto crítico desta área: a ribeira do paul das Lavoeiras, uma linha de água situada a Poente de Samora Correia e que, em períodos de chuva, transportava da serra grandes quantidades de água, causando muitos estragos (Fig. 122). Este local já tinha sido

objecto de estudo e de obra no final da década de sessenta pela equipa de Guilherme Elsdén⁶³⁴. Michelotti propunha agora a limpeza e aprofundamento das valas já existentes e a construção de um novo canal de forma a dar melhor vazão às águas no tramo final da ribeira; este braço artificial de água desaguava no Tejo a montante da antiga vala e o seu traçado era constituído por três tramos rectos que percorriam a zona central do paul.

O trabalho envolvia a protecção, com pequenas valas, da estrada real que percorria a margem Sul do Tejo (Montijo – Pancas – Samora Correia – Benavente – Salvaterra de Magos – Muge – Almeirim – Alpiarça – Chamusca) e a construção de duas pequenas pontes na travessia dos canais do paul (Fig. 123). Quando Michelotti finalizou o projecto, D. Rodrigo de Sousa Coutinho já não estava no governo; os trabalhos no Tejo continuaram no governo seguinte mas foram orientados para a margem Norte do rio, tendo em vista reparar os estragos causados pelas cheias naquela que era a região agrícola mais fértil do País. O projecto de Michelotti não deixou de se concretizar mas a intenção de D. Rodrigo de Sousa Coutinho de fazer uma grande intervenção no Tejo e de, posteriormente, avançar para o problema da navegabilidade fluvial no conjunto do território continental não teve continuidade. O projecto de José Teresio Michelotti para o paul das Laveiras possui um extremo rigor nos desenhos de representação do território, na quantificação dos caudais e volume de águas e nos trabalhos de nivelamento e cálculo das pendentes para a drenagem das águas; um rigor pouco habitual nos projectos desta época que revela o grau de desenvolvimento em que se encontrava a ciência e a técnica hidráulicas na escola de Turim e a competência e saber de Michelotti⁶³⁵.

No final de 1801, D. Rodrigo de Sousa Coutinho reiniciou a obra de abertura da barra de Aveiro. Os termos em que se retomaram os trabalhos foram opostos aos da tentativa fracassada de 1791-1793. Com o regresso a esta obra, procurava-se dar uma resposta permanente e não provisória como a empreendida em 1791 por José de Seabra da Silva. As capacidades técnicas e logísticas dos engenheiros portugueses tinham evoluído com a experiência adquirida na década de noventa e havia uma maior esperança na possibilidade de resolver o que era um grave problema de saúde pública e de decadência económica de uma vasta região – as águas paradas da bacia do Vouga devido ao encerramento quase total da barra durante grande parte do ano. A barra de Aveiro era extremamente móvel, tomando sempre o rumo do Sul; em apenas duas décadas, desde a tentativa da sua fixação perto da Vagueira por João Iseppi, arquitecto hidráulico italiano que dirigiu as obras no início dos anos oitenta

⁶³⁴ Os levantamentos e projectos realizados sob a direcção de Guilherme Elsdén (?-1779) decorreram sob a inspecção de Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1700-1769), após a fundação, pelo seu irmão, o conde de Oeiras e futuro marquês de Pombal (1699-1782), da Junta da Administração das Fábricas das Lezírias do Ribatejo, por Alvará de 20 de Julho de 1765. Ver o levantamento e proposta de Guilherme Elsdén e seus colaboradores para o paul das Laveiras, datado de 1768, in Arquivo IGP, CA-180.

⁶³⁵ Ver ainda os desenhos de José Teresio Michelotti referentes a este projecto: Arquivo GEAEM/DIE, 3566-II-3-31-43; 3803-II-3-36-49.

(1780-1781), o cordão dunar tinha avançado mais de 4 km para Sul, estando a barra próxima de Mira e a cerca de 24 km da cidade de Aveiro.

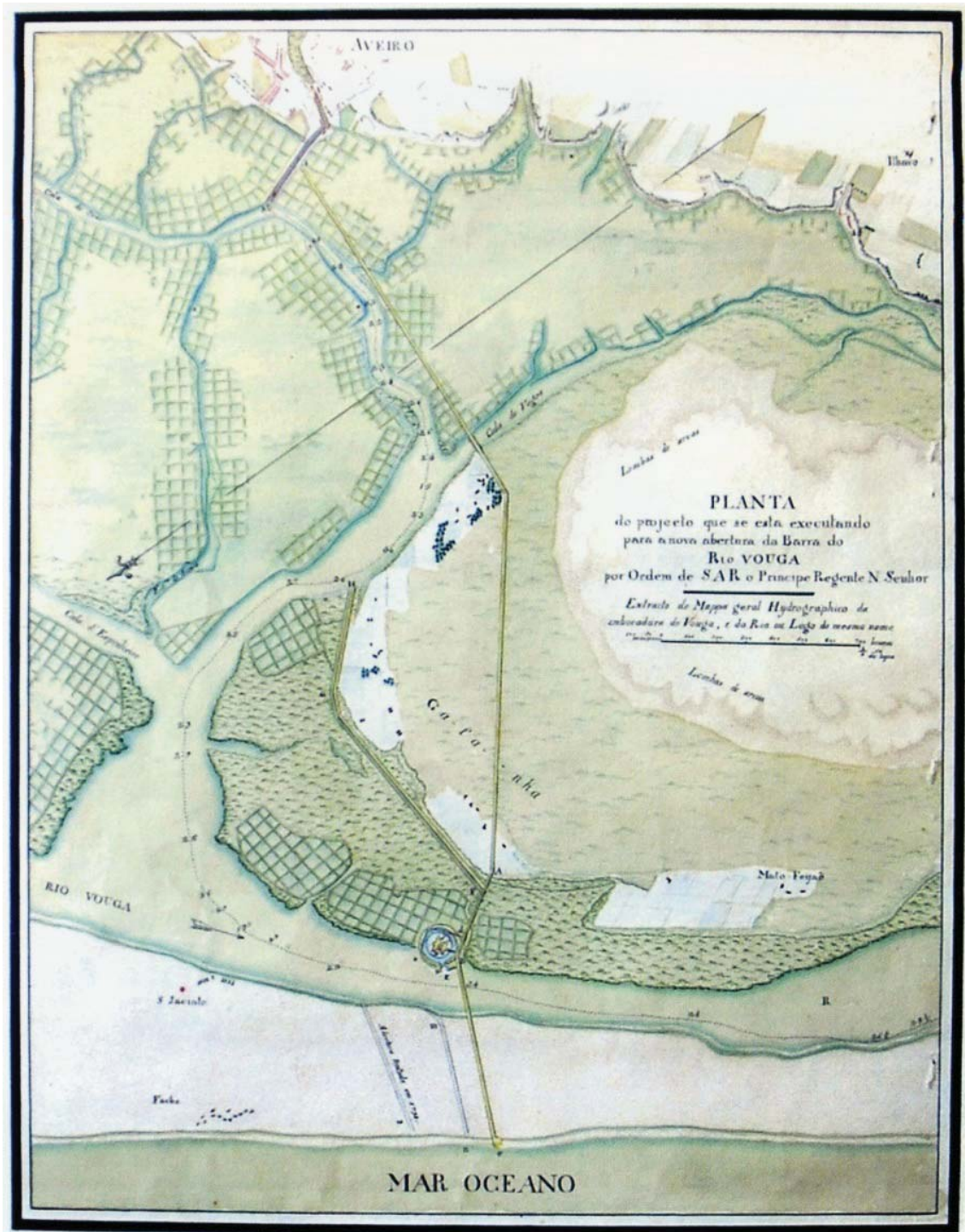


Fig. 124. [Reinaldo Oudinot, Luís Gomes de Carvalho], *Planta do projecto que se esta executando para a nova abertura da Barra do Rio Vouga por Ordem de SAR o PRNS. Extracto do Mappa geral Hydrographico da embocadura do Vouga, e da Ria ou Lago do mesmo nome. Copiado no Real, e Geral Deposito das cartas Maritimas, Militares, em 1802, Arquivo AHDPA, M 163.*

O lançamento da obra foi precedido de debate na Sociedade Marítima, Militar e Geográfica. Numa das suas sessões, sessão ocorrida a 20 de Junho de 1799, debateram-se os portos portugueses. Reinaldo Oudinot apresentou uma memória sobre as causas do assoreamento dos rios e da costa portuguesa e discutiu o modo de diminuir essas causas aplicadas aos portos, tendo abordado o caso mais grave de todos, o do porto e barra de Aveiro⁶³⁶. António Rangel de Quadros, guarda-mor da Alfândega de Aveiro, embora não fosse membro da Sociedade, apresentou, em Março de 1801, um plano para a abertura da barra de Aveiro, ano em que D. Rodrigo de Sousa Coutinho iniciou o processo de projecto⁶³⁷.

O lançamento da obra também foi precedido de medidas de ordem financeira e administrativa. O cofre da Barra, durante os anos em que as obras estiveram paradas e as imposições continuaram a ser cobradas, funcionou como um fundo do Estado para diferentes necessidades, principalmente para ocorrer a obras públicas, uma prática iniciada pelo marquês de Pombal. Com a lei das Obras Públicas do Reino (1791-03-28), José de Seabra da Silva associou o cofre da Barra ao conjunto de fontes de financiamento para as obras públicas, pertencendo a gestão destes fundos à secretaria de Estado do Reino. A partir de Setembro e até Dezembro de 1801, D. Rodrigo de Sousa Coutinho mandou proceder à cobrança de algumas das dívidas para com o cofre da Barra que totalizavam cerca de 170 contos de réis⁶³⁸.

A 20 de Novembro de 1801, nomeou para o importante cargo de superintendente da obra da Barra de Aveiro, João Carlos Cardoso Verney (17?-ca. 1810), também provedor da comarca de Aveiro, um magistrado que veio a ter um papel fundamental na concretização da obra e que trabalhou sempre em estreita e profícua coordenação com a equipa de engenheiros. D. Rodrigo de Sousa Coutinho não produziu nenhuma legislação de fundo para esta obra e não efectuou mudanças organizativas na administração mantendo a estrutura criada pelo marquês do Pombal. A forma que utilizou para as principais decisões foi a de “continuação das Obras da mesma Barra”.

⁶³⁶ Reinaldo Oudinot refere-o no seu Plano para a abertura da barra de Aveiro, de 27 de Fevereiro de 1802. Não se encontrou a memória apresentada na Sociedade: Reinaldo Oudinot, “Memoria sobre as causas da afluencia das arêas nos Rios, e nas Praias; e meios de as diminuir, e os seus estragos, com a applicação á restauração de alguns Portos deste Reino”, 20 de Junho de 1799, in SOCIEDADE REAL MARÍTIMA MILITAR E GEOGRÁFICA, *Relação das Memorias apresentadas à Sociedade Real Marítima desde a sua instalação*, Lisboa, Na Officina da Casa litteraria do Arco do Cego, 1799.

⁶³⁷ António Rangel de Quadros, “Plano, e Projecto para a abertura da Barra de Aveiro”, 5 de Março de 1801, in SOCIEDADE REAL MARÍTIMA MILITAR E GEOGRÁFICA, *Relação das memórias, e trabalhos apresentados à Sociedade Real Marítima em o ano de 1801*. Em 1803, já os projectos para a abertura da barra aprovados e os trabalhos em andamento, António Rangel de Quadros apresentaria na Sociedade uma “Representação sobre a abertura da barra de Aveiro”. Não se encontraram estes textos.

⁶³⁸ Ver Arquivo AHDPA, *Livro 1 da Superintendência da Barra de Aveiro*; ver ainda CERQUEIRA, Eduardo, “O «Cofre da Barra» de Aveiro na função de caixa de empréstimos ou subsídios”, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, 1973, vol. 39, pp. 141.

A 18 de Dezembro de 1801, Reinaldo Oudinot foi chamado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho para se dirigir a Aveiro e propor os meios para abrir a barra e drenar as terras alagadas, data que o próprio ministro considerou inaugural para a obra de abertura da barra⁶³⁹. No início de Janeiro veio juntar-se aos estudos Luís Gomes de Carvalho, seu colaborador na obra da barra do Douro⁶⁴⁰. O programa apontado desde a origem foi a abertura de uma barra franca e capaz para as grandes embarcações e a drenagem da bacia do Vouga, libertando a região de Aveiro das águas estagnadas e restituindo-lhe a saúde pública, a agricultura e o comércio. A ampliação da rede navegável do Vouga e das estradas da região de Aveiro não foram colocadas, provavelmente por serem consideradas tarefas a empreender numa fase posterior, depois de aberta a barra, tal como veio a acontecer.

Reinaldo Oudinot apresentou a 27 de Fevereiro de 1802 o primeiro plano orientador dos trabalhos para a abertura da barra de Aveiro⁶⁴¹. Este plano contém as ideias fundamentais que vieram a informar o projecto geral apresentado em Junho do mesmo ano, onde tem um papel importante a sua experiência na fixação da barra do rio Lis, em Vieira (1773-1789). Tal como Francisco Jacinto Polchet (1759), no período pombalino, e como Guilherme Elsdén (1778), no período do primeiro governo mariano, Reinaldo Oudinot defendeu a abertura de uma barra nova na zona central da laguna e o abandono da barra a Sul; todos estes três engenheiros rejeitaram, portanto, as condições impostas pela natureza.

A ideia de Reinaldo Oudinot, exposta no primeiro plano, consistia em atravessar o Vouga com um extenso dique, de orientação Nascente-Poente, com o objectivo de represar todas as águas da sua imensa bacia; o dique tinha como função bloquear o avanço constante da barra, desde há séculos, para Sul e impedir a corrente fluvial de tomar a mesma direcção (Fig. 124). Subjacente a esta ideia, estava o método proposto por Oudinot para a realização da obra. O método para abrir a barra residia na utilização do dique como um instrumento para obrigar as correntes ascendentes e de vazante a cortar o cordão dunar que separava do Oceano as águas da bacia. O dique apoiava-se em terra firme e, à medida que fosse avançando de Oriente para Ocidente, a corrente do Vouga, que era débil, aumentava em função da compressão das águas

⁶³⁹ Ver de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para Reinaldo Oudinot, *Aviso Régio*, 18 de Dezembro de 1801, Arquivo AHDP, *Livro 1 da Superintendência da Barra de Aveiro*, fls. 98v-99. Ver, ainda, de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para João Carlos Cardoso Verney, *Aviso Régio*, 5 de Janeiro de 1802, Idem, fls. 104-104v.

⁶⁴⁰ Ver, de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para Luís Gomes de Carvalho, *Aviso Régio*, 2 de Janeiro de 1802, in CARVALHO, Luís Gomes de, “Memória descritiva ou notícia circunstanciada do Plano e processo dos effectivos Trabalhos Hydraulicos empregados na Abertura da Barra de Aveiro”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1814, vol. 7, n.º 32, parte 1, pp. 83.

⁶⁴¹ Ver, de Reinaldo Oudinot, *Plano* [para a abertura da barra de Aveiro], Aveiro, 27 de Fevereiro de 1802, Arquivo AHDP, *Livro 1 da Superintendência da Barra de Aveiro*, fls. 117-118v. O Plano de Reinaldo Oudinot foi registado na secretaria de Estado da Fazenda a 5 de Março de 1802 por Manuel Travassos da Costa Araújo e foi aprovado e enviado na mesma data para João Carlos Cardoso Verney por Aviso Régio de D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

contra o cordão dunar, escavando, progressivamente, o canal de acesso ao mar. As águas eram obrigadas a contornar a testa do dique, demolindo sucessivamente as imensas dunas de areia e abrindo caminho para o avanço da obra (Fig. 125; Fig. 126).

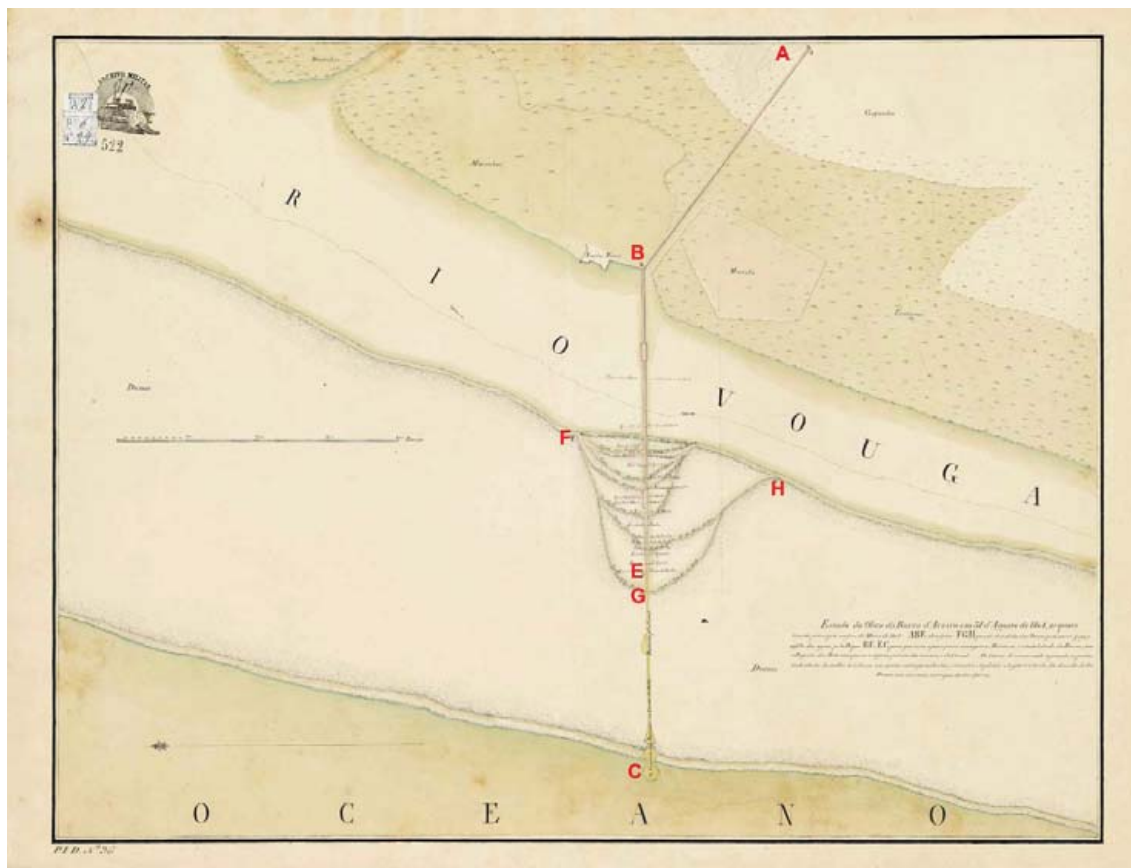


Fig. 125. [Luís Gomes de Carvalho], *Estado da obra da barra de Aveiro em 31 de Agosto de 1804 as quais tiveram principio no fim de Março de 1802*, [ca. Setembro de 1804], Arquivo GEAEM/DIE, 645-1-2A-3 (A a H; sublinhado nosso).

A escolha do sítio para nova barra resultou, portanto, do método proposto. Por esta razão, o local era mais a Sul que na proposta de Guilherme Elsdén e ainda mais a Sul que na proposta de Francisco Jacinto Polchet; situava-se já no estreito braço do Vouga em direcção a Mira, 2.200 m a Sul da capela da Senhora das Areias (ou de São Jacinto), e tinha como ponto de amarração o forte da Gafanha. Deste ponto de ancoragem, um dique, construído com terra e estacaria locais, dirigia-se para o interior intersectando as águas que nas cheias inundavam os campos da Gafanha; com uma ligeira inflexão, o outro dique, ou mais propriamente o molhe, construído com estacaria, terra, pedra de enrocamento e revestido a alvenaria assente com cal, dirigia-se para o mar, cortando primeiro o braço do rio Vouga (ca. 550 m) e depois o cordão dunar (ca. 850 m). A parte essencial do dique tinha em extensão cerca de 2.600 m e a largura média de 16 m (pontos A, B e C in Fig. 125), elevando-se acima das maiores cheias e marés cerca de 90 cm. A genialidade da proposta de Reinaldo Oudinot residia em dois aspectos: em primeiro lugar, no carácter inventivo do modo de abrir o canal da barra, tendo como único

agente a corrente das águas, solução extremamente económica, pela redução drástica dos meios humanos, e de execução muito mais rápida do que à força de braço; em segundo lugar, no profundo conhecimento da costa portuguesa e que o levou, desde o início do projecto, a prever que seria necessária toda a força e peso das águas represadas para vencer a força da acção marítima e dos ventos que varrem a costa mais ocidental da Europa⁶⁴².

A 21 de Janeiro de 1802, Reinaldo Oudinot e Luís Gomes de Carvalho partiram da cidade do Porto, chegando a Aveiro no dia seguinte onde os esperava João Carlos Cardoso Verney. Sobre os dois técnicos residia uma enorme esperança: resolver o problema da barra de Aveiro, ciclicamente encerrada desde meados do século XVI. Fruto dos esforços gorados ao longo de dois séculos tinha-se criado o mito da impossibilidade de vencer a natureza. Os dois engenheiros iniciaram de imediato as operações de levantamento da carta topográfica e hidrográfica do terreno da bacia do Vouga, desde Ovar até Mira. Em Março de 1802, após a aprovação do primeiro plano realizado por Reinaldo Oudinot (1802-02-27) e ainda antes da apresentação do plano geral de intervenção, tiveram início os trabalhos, em parte para tirar proveito do tempo da Primavera e do Verão, o mais próprio para este tipo de obras. Se a abundância de terra e estacaria na região favorecia a construção de parte do dique, a falta de pedra dificultava a construção no leito do rio. A 8 de Abril foi aprovado o desmonte integral da muralha da cidade de Aveiro e a utilização da sua pedra para a obra da barra⁶⁴³. Quanto a este aspecto, D. Rodrigo de Sousa Coutinho seguia de perto a política de José de Seabra da Silva e de Luís Pinto de Sousa, de aproveitar a imensa quantidade de pedra lavrada das muralhas medievais e de a transferir para as obras públicas; uma prática que o conde de Vila Verde viria mais tarde a contestar.

Os planos para a obra da Barra de Aveiro e o levantamento hidrográfico da bacia do Vouga desde Ovar até Mira, assim como a memória explicativa do projecto, foram enviadas ao governo a 16, 20 e 22 de Junho de 1802. O príncipe regente, que acompanhou de perto e com empenho este empreendimento, e D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que lançou e promoveu a obra, aprovaram, a 5 de Julho, os Planos que foram considerados “fundados sobre princípios firmes, cujos resultados he de esperar que sejam os mais felizes”⁶⁴⁴. O projecto para a abertura da barra de Aveiro é um desenvolvimento do plano orientador dos trabalhos apresentado em

⁶⁴² Estranhamente, Adolfo Loureiro não compreendeu a proposta e, em particular, a razão do método de Reinaldo Oudinot para a abertura da barra; Loureiro faz uma análise muito crítica do local escolhido e da orientação do dique sem discutir o difícil problema do modo como se devia e como se podia abrir a barra; ver LOUREIRO, Adolfo, “Projectos e trabalhos de Reynaldo Oudinot e de Luiz Gomez de Carvalho”, in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 2, pp. 22-33.

⁶⁴³ Ver do príncipe regente D. João, *Provisão*, 8 de Abril de 1802, Arquivo AHDPA, *Livro 1 da Superintendência da Barra de Aveiro*, fls. 106v.

⁶⁴⁴ Ver D. Rodrigo de Sousa Coutinho para Reinaldo Oudinot e Luís Gomes de Carvalho, *Aviso Régio*, 5 de Julho de 1802, in CARVALHO, Luís Gomes de, “Memória descritiva ou notícia circunstanciada do Plano...”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Imprensa Regia, 1814, vol. 7, n.º 32, parte 1, pp. 84.

Fevereiro de 1802 por Reinaldo Oudinot. Os dois diques, no ponto de articulação, eram amarrados ao *forte Velho*, na Gafanha, obra militar que era substituída por um pequeno forte circular, envolvido por um fosso e por uma segunda linha defensiva, com uma abertura orientada para a barra. O dique da Gafanha prolongava-se até à cidade de Aveiro, funcionando como uma estrada de ligação da cidade ao porto marítimo, e era reforçado por outro dique que separava as salinas dos restantes terrenos (Fig. 124).

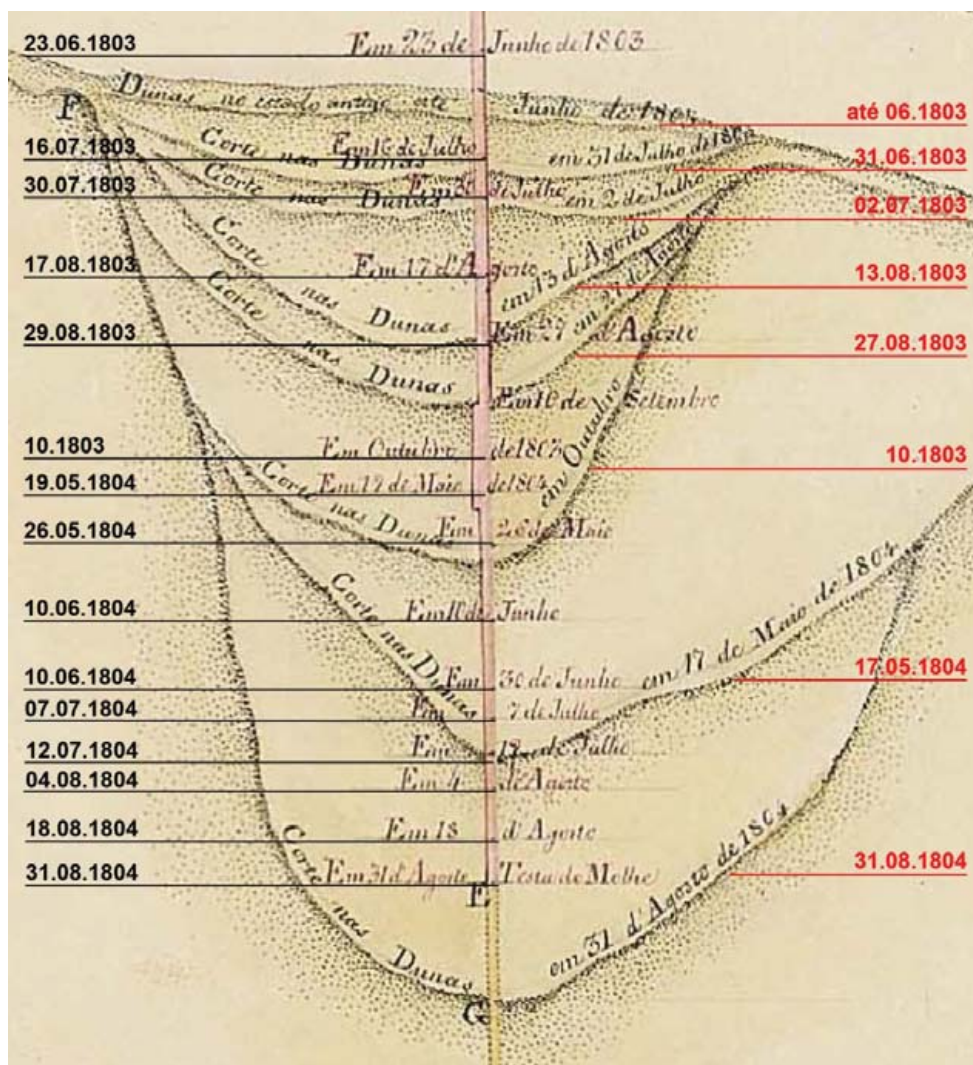


Fig. 126, [Luís Gomes de Carvalho], *Estado da Obra da Barra de Aveiro, em 31 de Agosto de 1804, as quaes tiveram principio no fim de Março de 1802. ABE obra feita: FGH porção demolida das Dunas, pelo único jogo, e agente das aguas, pelo Dique BE: EC parte que resta a fazer para conseguir a Abertura, e estabelidade da Barra com o projecto das Baterias, para a defeza fuctura da mesma e do Canal. Os deseres de encarnado expressão os pontos onde a testa do molhe se achava nas épocas correspondentes; e as outras explicão o lugar, e estado da demolição das Dunas, nas mesmas correspondentes épocas, s.d., [ca. Setembro de 1804], Arquivo GEAEM/DIE, 646-1-2A-3 (pormenor; à esquerda, as datas da progressão do dique; à direita, as datas de regressão do areal; sublinhado nosso).*

Uma das maiores necessidades apontadas por Reinaldo Oudinot para evitar o assoreamento da costa e das barras dos rios era a sementeira e plantação dos areais da costa. A 7 de Julho foi criado um imposto temporário sobre os barcos moliceiros destinado à sementeira

de penisco e plantação de pinho marítimo nos areais do litoral aveirense⁶⁴⁵. Os trabalhos envolveram sucessivas campanhas sazonais ao longo do cordão dunar que separava a laguna do mar mas com muitos insucessos devido ao ritmo de acumulação das areias arrastadas pelos ventos, de que foram exemplo as tentativas de plantação nas zonas mais próximas da barra. Optou-se por avançar de Norte para Sul, a partir da Barrinha de Esmoriz e de Ovar, onde a presença de restos de pinhal permitia ter uma base protectora e um ponto de partida para a operação⁶⁴⁶.

As obras da barra avançaram a um ritmo intenso. Construiu-se em pouco tempo o dique da Gafanha, obra relativamente simples por ser em terra e apoiada em solo que estava a seco. Passado pouco mais de um ano sobre o início das obras, em Junho de 1803, o dique em direcção ao mar tinha atravessado inteiramente o braço do rio Vouga, numa extensão de 550 m, e alcançado o cordão dunar (Fig. 126; Fig. 125). Nesta obra, considerada por muitos a de maior dificuldade, chegou-se a trabalhar em profundidades de 10 m e a fundação em estacaria do dique alcançou a largura de 25 m. A aproximação do dique ao cordão dunar fez acelerar a velocidade das águas que atingiram na testa da obra 4 m/s. A direcção da corrente das águas, mudada do Sul para o Poente, foi o instrumento da demolição contínua do areal. Esta mudança de direcção produziu efeitos muito rápidos, chegando a corrente das águas a demolir 220 m de areal em 24 horas. Com o avanço do dique para dentro do cordão dunar, o ritmo de corte das areias começou a ser mais lento mas continuou a operar-se com uma média de 3 a 5 m por dia⁶⁴⁷.

No início de Janeiro de 1804, altura em que Reinaldo Oudinot deixou a obra da barra de Aveiro para ir para o Funchal, estava cortado $\frac{1}{4}$ do cordão dunar, que tinha nesta zona a largura total de 850 m, e o dique tinha avançado cerca de 170 m pelo interior das areias. Reinaldo Oudinot ausentava-se da direcção da obra numa altura em que estava plenamente consolidada a obra do dique e quando estava já realizada uma das partes mais difíceis da obra –

⁶⁴⁵ A imposição sobre os barcos moliceiros que circulassem pela bacia do Vouga carregados de moliço era de 40 réis, por barco grande, e de 20 réis, por barco menor; ver do príncipe regente D. João, “Decreto de Contribuição a bem da plantação de Pinhais em Aveiro, e Vouga”, 7 de Julho de 1802, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1826, pp. 86; ver, ainda, do príncipe regente D. João para João Carlos Cardoso Verney, *Carta Régia*, 21 de Agosto de 1802, Arquivo AHDPA, *Livro 1 da Superintendência da Barra de Aveiro*, fls. 119v.

⁶⁴⁶ Ver vários documentos de João Carlos Cardoso Verney e de Reinaldo Oudinot sobre as plantações na costa de Aveiro in Luís Máximo Alfredo Pinto de Sousa Coutinho, 2º visconde de Balsemão, *Rezisto dos Officios e Ordens sobre Plantaçõins de Arvores Nas Províncias do Norte*, Porto, 1803-1805, Arquivo BPMP, Ms. 294. Ver ainda MATTOS, José Maria de Mello de, “Memoria Sobre a Arborisação das Dunas de Aveiro”, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1892, tomo 23, pp. 99-146.

⁶⁴⁷ Ver a carta de João Carlos Cardoso Verney para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, de 12 de Junho de 1803, e a carta de Luís Gomes de Carvalho para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, de 26 de Julho de 1803, in Arquivo ANRJ, *Negócios de Portugal*, Cx. 715, pac. 2. Ver, ainda, a notícia da Gazeta de Lisboa sobre os trabalhos na barra de Aveiro, cuja redacção é da autoria do superintendente João Carlos Cardoso Verney e cuja publicação foi autorizada por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, *Gazeta de Lisboa*, 2º suplemento, n.º 25, 25 de Junho de 1803.

a da travessia do Vouga. Antes de partir para a Madeira, deixou instruções a Luís Gomes de Carvalho⁶⁴⁸, que ficava interinamente incumbido dos trabalhos sob a imediata direcção de Reinaldo Oudinot (1803-12-14)⁶⁴⁹. Luís Gomes de Carvalho assegurou a continuidade dos trabalhos segundo os mesmos princípios mas tinha pela frente outra parte da obra de extrema dificuldade de execução – a operação de abertura da barra junto ao mar.

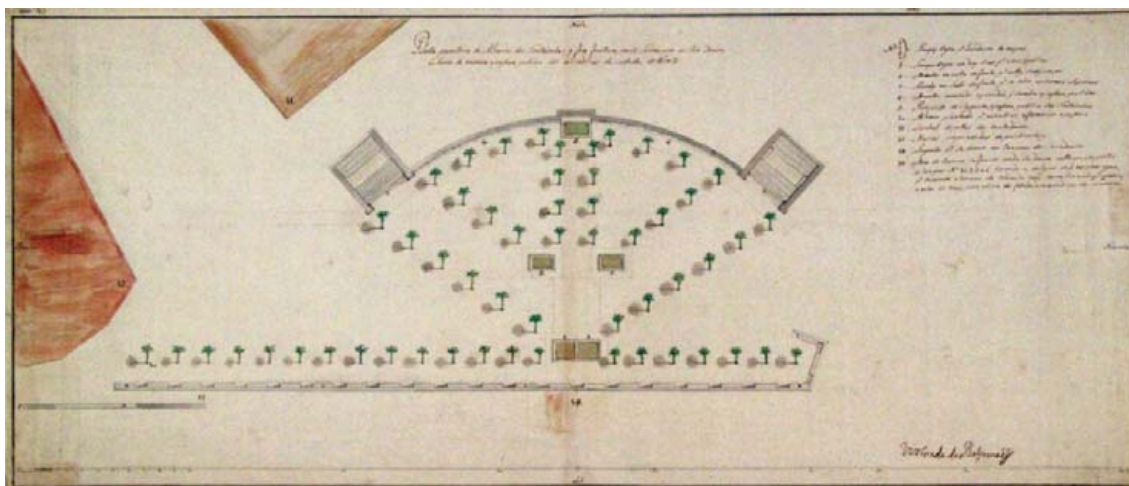


Fig. 127, *Planta geometrica da Alameda das Fontainhas, que fica fronteira, e mais sobranceira ao Rio Douro; e serve de recreio, e passeio publico dos moradores da cidade do Porto, [ca. 1801-1804], Arquivo AHMP, CLP-109 (desenho assinado pelo visconde de Balsemão).*

A actuação de Luís Pinto de Sousa, agora como novo ministro do Reino (visconde de Balsemão, a 14 de Agosto de 1801), foi muito discreta em comparação com a sua actividade ao lado de José de Seabra da Silva e foi em parte condicionada pela presença de D. Rodrigo de

⁶⁴⁸ Não se encontraram estas instruções; ver carta de Reinaldo Oudinot, em princípio para o visconde de Anadia, Lisboa, 21 de Dezembro de 1803, Arquivo AHM, DIV-3-7-3604.

⁶⁴⁹ Em muitos artigos sobre esta obra publicados ao longo do século XX no *Arquivo do Distrito de Aveiro*, os autores normalmente consideram que Reinaldo Oudinot e Luís Gomes de Carvalho foram encarregados, em simultâneo e separadamente, de elaborarem propostas para a abertura da barra. D. Rodrigo de Sousa Coutinho em nenhum documento refere tal procedimento. Os autores dizem, ainda, que ambas as propostas foram aprovadas e mandadas executar. Não se compreende como se mandaram executar em simultâneo dois projectos distintos, a não ser que partilhassem os mesmos princípios e portanto eram um só plano. Não existem os desenhos e memórias apresentados nessa altura mas os dois engenheiros entregaram os planos em conjunto, provavelmente em co-autoria. Reinaldo Oudinot foi o director da obra da barra de Aveiro e Luís Gomes de Carvalho seu colaborador, tal como na obra da barra do Douro. A partir de 14 de Dezembro de 1803, Luís Gomes de Carvalho tomou a direcção interina da obra até que Reinaldo Oudinot regressasse da ilha da Madeira, para onde foi em comissão temporária. Não é credível que Reinaldo Oudinot, sendo o director da obra não fosse o autor do projecto. A razão desta adulteração em torno da autoria da obra deve-se a uma construção de Luís Gomes de Carvalho, presente em vários textos seus mas que se tornou pública quando, em 1814, publicou no *Jornal de Coimbra* a sua memória sobre a abertura da barra de Aveiro. Ao longo da memória, datada de 1802 como se fosse a original e, principalmente, na sua introdução, é constante a tentativa de justificação de que o projecto é da sua autoria. Contribuiu para esta adulteração a selecção de documentos publicados então por Luís Gomes de Carvalho. Ver CARVALHO, Luís Gomes de, “Memória descriptiva ou notícia circunstanciada do Plano e processo dos effectivos Trabalhos Hydraulicos empregados na Abertura da Barra de Aveiro”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1814, vol. 6, n.º 28, parte 1, pp. 201-223; vol. 7, n.º 32, parte 1, pp. 49-85.

Sousa Coutinho. Foi ainda condicionada pela suspensão das obras públicas do Reino, decretada no início de 1800. A paragem das obras públicas, todavia, não foi total e alguns trabalhos foram sendo lentamente reiniciados. Manteve-se, no entanto, a medida suspensiva para a superintendência das Estradas ou para o encanamento do rio Mondego. Apesar da suspensão, os impostos para as obras públicas, nomeadamente o *real de água* e as sisas dobradas, continuaram a ser cobrados e a ter como destino as obras públicas, apesar de existirem excepções a esta exclusividade⁶⁵⁰. O imposto do *real de água* era temporário e, em muitas das obras iniciadas por José de Seabra da Silva, o período da consignação estava a caducar. O visconde de Balsemão actuou nesta área, renovando as imposições por mais uma década, assegurando a continuidade de alguns dos trabalhos, entre os quais a obra das estradas do Alto Douro, a obra do encanamento do Cávado, a obra da barra do Douro e as várias obras públicas, principalmente de estradas e pontes, sob inspecção de Francisco de Almada e Mendonça. Também as obras públicas na cidade do Porto sob administração de Francisco de Almada prosseguiram, em particular na zona Oriental, com a construção do novo Matadouro e com a organização dos espaços públicos em volta, de que o jardim das Fontainhas foi o espaço agregador (Fig. 127). Da mesma forma, as obras públicas na cidade do Porto, a cargo da Junta das Obras Públicas, prosseguiram e a consignação do *real de água* foi renovada⁶⁵¹.



Fig. 128. Manuel Alves Macamboa, *Mappa Topografico do rio Mondego no estado em que se achava no principio de Fevereiro de 1801 mandado tirar por ordem da Congregação da Faculdade de Matemática*, por M. A. Macamboa, actual mestre das Obras da Universidade, 1801, IGP, CA-325 (“copia fac-simile tirada em Janeiro de 1857”).

A hipótese de reiniciar a obra de encanamento do rio Mondego foi colocada pelo visconde de Balsemão em 1802, altura em que tentou resolver o problema da sua suspensão; foi uma questão deixada pelo marquês de Ponte de Lima que pediu à faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra, em Outubro de 1800, um relatório sobre os trabalhos realizados por Estêvão Cabral. O objectivo deste pedido à Universidade era o governo poder tomar uma decisão que ultrapassasse as dúvidas desencadeadas quanto à competência, tanto da direcção,

⁶⁵⁰ Em 1803, Francisco de Almada e Mendonça foi autorizado a utilizar os *sobejos das sisas* das comarcas para o pagamento do transporte dos recrutas e oficiais militares para os respectivos corpos; ver príncipe regente D. João para Francisco de Almada e Mendonça, *Carta Régia*, 4 de Agosto de 1803, Arquivo BGUC, Misc. 3134, 19, fls. 88-89. A construção das pirâmides geodésicas não é exemplo pois tratou-se de uma obra pública.

⁶⁵¹ Ver, do príncipe regente D. João para “Pedro de Mello Breyner, Governador das Justiças da Relação e Caza do Porto”, *Carta Régia*, 10 de Maio de 1802, Arquivo AHMP, A-PUB-5728, fls. 47.

como da administração da obra. Tinham passado dois Invernos e os prejuízos causados pela suspensão da obra já se faziam sentir, sem que a Universidade tivesse dado resposta. O visconde de Balsemão, com a insistência de Estêvão Cabral, escreveu em Fevereiro de 1802 a José Monteiro da Rocha a solicitar a entrega com brevidade do parecer há muito recomendado, dado o risco de se perderem os trabalhos realizados ao longo de uma década ser grande, pois estavam abandonados e totalmente expostos à violência das cheias de Inverno⁶⁵².

A demora na resposta, por parte da Universidade, deveu-se à dificuldade de José Monteiro da Rocha em encontrar colegas da faculdade com conhecimentos de hidráulica que tivessem disponibilidade para uma comissão que exigia muito trabalho de campo. O facto de ainda não estar em funcionamento a cadeira de Hidráulica (1801-04-01) e de Manuel Pedro de Melo (1765-1833), nomeado regente da disciplina (1801-06-01), estar em viagem pela Europa como bolseiro, terá certamente dificultado a realização do trabalho⁶⁵³. A saída de Vicente António da Silva Correia (1770-1848), professor substituto de Foronomia (ciência do movimento) da faculdade de Matemática, para leccionar a cadeira de Hidráulica na Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, também terá sido um obstáculo. José Monteiro da Rocha empenhou-se nesta tarefa começando pela realização do levantamento do estado actual do Mondego, trabalho que ficou concluído logo em Fevereiro de 1801. O *Mappa Topográfico do rio Mondego* foi realizado por Manuel Alves Macamboa (17?-1815), mestre das Obras da Universidade (Fig. 128); não sendo um trabalho de um especialista em cartografia e tendo pouco rigor na representação do território, o mapa assinala as obras realizadas por Estêvão Cabral, assim como os locais do novo álveo que já apresentavam muitos sinais de degradação, para além de ser muito rigoroso na toponímia e de assinalar as inúmeras pontes do vale do Mondego. A dificuldade e o motivo da demora na realização desta tarefa estiveram na redacção do relatório que acabou por ser concluído a 12 de Junho de 1802⁶⁵⁴, sendo assinado pelos seis professores da faculdade de Matemática⁶⁵⁵.

Do pouco que se consegue saber do relatório, a Congregação da faculdade de Matemática foi muito crítica das obras empreendidas por Estêvão Cabral e apresentou propostas para o melhoramento do traçado e do sistema de construção e revestimento dos taludes em terra do novo álveo. A Congregação da faculdade, entre muitas discordâncias,

⁶⁵² Ver, do visconde de Balsemão para José Monteiro da Rocha, *Aviso Régio*, 9 de Fevereiro de 1802, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 54v.

⁶⁵³ Ver *Infra*, 3.3, “O desenvolvimento do ensino técnico-científico na Universidade de Coimbra”.

⁶⁵⁴ Não se encontrou o relatório da Congregação da faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra; D. Rodrigo de Sousa Coutinho, mas principalmente Estêvão Cabral, esclarecem alguns aspectos do seu conteúdo.

⁶⁵⁵ Os professores eram, para além de José Monteiro da Rocha (1734-1819), Manuel Joaquim Coelho da Costa Vasconcelos e Maia (1750-1817), José Joaquim de Faria (1759-1828), frei António José de Araújo Santa Bárbara (1751-1836) e frei Joaquim Maria de Andrade (1768-1830). O sexto professor não se conseguiu identificar pois D. Rodrigo de Sousa Coutinho apenas refere o nome de cinco professores; eventualmente, podia ser José Joaquim Rivara (1769-1825) ou Tristão Álvares da Costa Silveira (1768-1811).

criticou a “obstinação” de Estêvão Cabral na abertura de um novo leito, quando podia ter aproveitado, de Pereira para jusante, o traçado existente, associando-lhe duas pequenas valas para fixar o álveo do Mondego; criticou ainda a diminuta largura dada ao álveo novo; propôs a realização de duas valas laterais aos campos, rematadas no seu final por portas de marés, de forma a drenar as linhas de água dos pauis e ribeiras que desaguam no vale do Mondego. A congregação da faculdade também abordou a parte administrativa, considerando que se devia repor o ofício do provedor dos Marachões e de Juiz das Valas, o que significaria acabar com o modelo vigente da superintendência, com um magistrado na parte administrativa e um técnico na parte directiva. Por fim, o relatório considerava que se devia dar a obra por acabada.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho ficou encarregado de examinar o relatório da Universidade e deu o seu parecer ao príncipe regente em Outubro⁶⁵⁶. A resposta do ministro da Fazenda foi uma censura muito dura à Congregação da faculdade, considerando que não respondia às questões essenciais que se colocavam e revelava “desleixo”, “incúria” e “ignorância”. Censurava ainda as críticas a Estêvão Cabral que, embora fundadas, eram desnecessárias pois a “ignorância do Padre Cabral, e a sua charlatania são conhecidas”. Para o ministro, os pontos fundamentais que deviam ter sido tratados, e que estavam ausentes no relatório, eram:

- a descrição do estado do Mondego antes e depois das obras;
- o reconhecimento e fixação dos limites em que o Mondego deixava de ser rio torrente e se convertia em rio;
- o nivelamento de todo o rio e dos campos e a fixação do ponto a que chegavam as marés;
- as observações e cálculos aproximativos sobre a diversidade do volume da corrente das águas em cheia, no seu curso ordinário e nas grandes secas;
- uma “luminosa discussão” sobre o modo de se executar a obra, confirmada pela teoria e pela prática das nações mais avançadas;
- uma relação com a descrição pormenorizada dos terrenos expropriados para a abertura do novo leito e ainda não compensados.

Considerava ainda que se devia examinar os métodos para fazer permanente o leito do rio, não lhe fazendo um novo leito que raras vezes podia ser útil, como absurdamente tinha feito Estêvão Cabral, mas procurar reconhecer o verdadeiro leito natural do rio. D. Rodrigo de Sousa Coutinho demonstrava o seu pouco conhecimento da história do Mondego pois o *álveo velho* era bem conhecido e o próprio Mondego encarregou-se, por si só, de abrir um novo álveo

⁶⁵⁶ Enquanto ministro do Reino, o visconde de Balsemão, a 4 de Setembro de 1802, pediu a D. Rodrigo de Sousa Coutinho para dar o seu parecer sobre o relatório da Universidade; ver COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa, “Representação a Sua Alteza Real o Príncipe Regente sobre a obra do encanamento do rio Mondego”, 2 de Outubro de 1802, in *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1993, tomo 2, pp. 328-331.

nos meados do século XVII que, em parte, foi aproveitado por Estêvão Cabral. Há mais de um século que se tentava manter o *álveo velho* sem qualquer sucesso⁶⁵⁷. Alguns dos pontos considerados fundamentais, como a descrição do estado do Mondego antes das obras, o nivelamento do rio ou o reconhecimento e fixação dos diversos limites de cheia, estavam tratados na memória sobre o encanamento do rio Mondego, de Estêvão Cabral, publicada em 1791 nas *Memórias Económicas* da Academia das Ciências; do mesmo modo, a relação dos terrenos expropriados e ainda não compensados constava dos documentos da Superintendência da obra do Mondego.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho considerava que, para se poder tomar uma decisão sobre a obra do Mondego com pleno conhecimento de causa, se devia encarregar a faculdade de Matemática da elaboração de novo relatório debaixo dos princípios apontados, juntando-se à comissão o matemático e engenheiro hidráulico José Teresio Michelotti, que estava prestes a chegar de Turim, e Manuel Jacinto Nogueira da Gama (1765-1847), caso as suas ocupações no laboratório de Química da Casa da Moeda o permitissem. Propunha ainda um inquérito à actividade do superintendente, de Estêvão Cabral e de outros empregados para averiguar “das malversões” e “peculatos”, nomeadamente com os terrenos de particulares que estavam por indemnizar. Como conclusão do seu parecer, propunha a suspensão da obra.

Foi pedido a Estêvão Dias Cabral para informar sobre o parecer de D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao qual, tratando-se da sua reputação, respondeu a 28 de Janeiro de 1803⁶⁵⁸. No final do mesmo ano (1803-12-04) escreveu uma *Relação Apologética sobre o estado do Mondego*, onde desenvolveu o seu pensamento sobre o parecer de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, nesta altura já ausente do governo, e sobre o relatório da Congregação da faculdade de Matemática⁶⁵⁹. Estêvão Cabral estava acima de tudo preocupado com a suspensão de uma obra de água, pois representava não apenas o seu abandono mas a sua fatal ruína e a perda de todas as despesas já realizadas. Quanto ao estado do Mondego antes e depois das obras, o ponto principal para Estêvão Cabral era saber se o nível do rio defronte da cidade tinha baixado ou não, apesar de a obra não estar completa. No seu radical pragmatismo, colocava a questão do seguinte modo: “Se abaixou, tudo o mais são consequencias legitimas em favor da obra, se não abaixou são contra ella”. Um dos pontos de referência utilizado por Estêvão Cabral para fazer esta avaliação foi a praça de Sansão (actual praça 8 de Maio). A praça, permanentemente alagada pelas cheias, tinha sido alteada há muito pouco tempo mas o ponto mais baixo, o de concordância com as ruas que se dirigiam para o rio, mantinha-se inalterado. Desde a realização das obras de encanamento do Mondego, as suas águas não tinham voltado a

⁶⁵⁷ Ver *Infra*, 4.8, “As instruções para o encanamento do rio Mondego”.

⁶⁵⁸ Não se encontrou este documento referido pelo próprio Estêvão Cabral.

⁶⁵⁹ Ver Estêvão Cabral, *Relação apologética sobre o estado do Mondego no ano de 1803*, Lisboa, 4 de Dezembro de 1803, Arquivo FBNRJ, *Colecção Portugal* (proveniente da *Colecção José Bonifácio*), I-32, 33A, 038.

alcançar este ponto. Havia portanto um lento desassoreamento do leito do rio que tinha permitido baixar o nível das águas, algo que não devia acontecer há séculos. Não só a cidade baixa estava mais livre de alagamentos e a ponte menos exposta às correntes, como as águas tinham maior vazante ao longo dos campos baixos do Mondego. A navegação tinha melhorado e a agricultura, pelo mais rápido escoamento das águas, tinha novas condições para se desenvolver. Perante críticas tão duras sobre o seu trabalho, Estêvão Cabral lembrava a beleza do novo leito do rio entre contínuos salgueirais ao longo de várias dezenas de quilómetros, árvores necessárias para a firmeza das margens mas baixas para não impedir os ventos para a navegação.

Prevaleceu a posição de suspender a obra do Mondego, medida que se manteria até 1807. A manutenção da suspensão significava deixar inacabada e entregue à rápida ruína uma obra de grande importância para a Beira Litoral, para a vasta região agrícola do Baixo Mondego e para a cidade de Coimbra. Na mútua crítica à obra realizada no Mondego, por parte da faculdade de Matemática e de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, transparece a rejeição do técnico Estêvão Cabral e do seu trabalho. Na idêntica resposta à questão decisiva – se a obra era retomada ou se a suspensão era mantida – transparece a rejeição da política *seabrina* para as obras públicas e do político José de Seabra da Silva⁶⁶⁰. Anos mais tarde (1810), José Bonifácio de Andrade e Silva, muito crítico da suspensão da obra, disse que “tudo se deixou arruinar e perder por achaques endêmicos do nosso Paiz”⁶⁶¹.

No ano de 1802 foi dirigido ao príncipe regente D. João um requerimento, com um abaixo-assinado de moradores da cidade de Braga, promovido pelo deão da Sé de Braga, D. Luís António Carlos Furtado de Mendonça (?-1832), figura activa e o representante das forças mais conservadoras da cidade⁶⁶². O requerimento dava como impossível o encanamento do rio Cávado e propunha que se aplicasse a contribuição destinada à obra na construção de estradas para o Porto e para outras povoações vizinhas. O abaixo-assinado privilegiava, portanto, as ligações à cidade do Porto, em detrimento das ligações directas ao litoral e ao porto de

⁶⁶⁰ Numa carta para o reitor da Universidade, D. Francisco de Lemos, diz o vice-reitor, José Monteiro da Rocha: “O mesmo ministro [D. Rodrigo de Sousa Coutinho] que fez empatar a consulta sobre o Mondego com um parecer que deu, e que não sei qual é, mas certamente ha de ser chimerico. Já se sabe que [a obra do Mondego] havia de ser applaudida, se tivesse corrido pela repartição d’elle. A presumpção está pela congregação de que sabe o que diz sobre a matéria, e de que não tinha motivo algum de paixão ou de interesse que a desviasse da verdade, que o governo bem poucas vezes ouve em taes casos. Se aquella objecção ainda é de algum escrúpulo, estimarei que se me dê vista.”, 8 de Outubro de 1803, *O Instituto*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1890, vol. 37, pp. 564.

⁶⁶¹ Ver carta de José Bonifácio de Andrade e Silva para D. Miguel Pereira Forjaz, secretário dos Negócios Estrangeiros, da Guerra e da Marinha no Conselho de Regência, 26 de Julho de 1810, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1942, vol. 12, pp. 117-119.

⁶⁶² Não se encontrou esta Representação e abaixo-assinado. Não se encontrou nenhum estudo sobre a polémica figura do deão da Sé de Braga, opositor às medidas reformistas do arcebispo de Braga, D. Frei Caetano Brandão (1740-1805), e, posteriormente, acusado de estar envolvido nos assassinatos ocorridos em Braga, aquando da segunda invasão francesa, vindo a estar preso em Lisboa mais de um ano.

Esposende que era o objecto principal da obra do Cávado. Dava preferência aos transportes por terra, que eram feitos por carros de bois, com pouca capacidade de carga e, por isso, dispendiosos, em prejuízo dos transportes por água, que eram realizados por barcos à vela, com mais capacidade de carga e, portanto, mais económicos. A desvalorização da navegação fluvial explica-se em parte pela predominância da rede de estradas do Minho em direcção à cidade do Porto, o centro do comércio das três províncias do Norte. O requerimento trazia assim à superfície duas questões: a opção entre os sistemas de circulação existentes, ou por terra ou por água; e a escolha entre as ligações E-W ou N-S, ou valorizando as relações regionais ou privilegiando a intensa ligação à cidade do Porto. Mas a relutância pela obra de encanamento do rio Cávado, presente no abaixo-assinado, não era apenas à inovação nos sistemas de transporte ou à modificação das rotas tradicionais; continha também a oposição ao engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e ao seu projecto de transformação do vale do Cávado desde Esposende até à foz do rio Homem.

Pedro de Melo Breiner foi encarregado pelo visconde de Balsemão de informar sobre a representação promovida pelo deão da Sé de Braga (1802-06-22). O governador da Relação do Porto quis ouvir Custódio José Gomes de Vilas Boas e visitar a obra da barra. Elaborou um questionário com dezoito perguntas, de forma a obter dados muito concretos sobre a obra. Algumas das questões colocadas derivavam do conteúdo do abaixo-assinado e que eram motivo de desconfiança por parte das populações em relação à direcção e administração da obra, nomeadamente: qual a possibilidade técnica da obra se poder concluir; qual o tempo de execução até à sua conclusão e despesa ainda prevista com a obra, contando com a demolição ou mudança das azenhas e pesqueiras; quais as receitas anuais da consignação que pagavam as populações; ou a quanto orçavam as despesas com ordenados fixos. Tinha ainda outro tipo de questões, designadamente: se havia águas estagnadas e se estavam a ser conduzidas para o novo canal e se daí estavam a resultar benefícios para a “agricultura, ou salubridade do ar”; quais os produtos de importação e de exportação da região; se a agricultura e as manufacturas receberiam com o encanamento “algum notável aumento, declarando-se isso em detalhe, e não em geral e confuso”; estimativa da profundidade da barra depois de concluídas as obras e que tipo de navios poderia entrar no porto de Esposende; a carga média de uma barca e tempo médio de condução na extensão da via navegável; ou se no lugar da Barca do Lago era possível construir uma ponte e se devia ser feita em madeira ou em pedra. Questionava também se era possível transferir uma parte dos fundos da obra para o concerto das estradas, sem prejuízo do andamento dos trabalhos. Uma questão que interessava a Breiner era estabelecer uma comparação entre o custo do transporte de mercadorias por água e por terra. Pediu uma estimativa do custo por via fluvial desde Esposende até ao último ponto de navegação, incluindo despesas de descarga e armazenamento, e o custo posterior por terra até Braga. Pediu ainda o custo do transporte entre o Porto e Esposende – a justificação para esta questão devia-

se ao porto de Esposende estar dependente do porto do Douro para a importação e exportação de produtos com selo de alfândega⁶⁶³.

Custódio José Gomes de Vilas Boas respondeu a Pedro de Melo Breiner a 15 de Novembro de 1802 com um extenso relatório, onde fez uma introdução sobre as razões do empreendimento da obra e respondeu detalhadamente às questões apresentadas⁶⁶⁴. Nesta memória, Vilas Boas fez uma discussão, não meramente técnica mas também política, sobre as vantagens económicas da navegação fluvial relativamente às estradas e dos seus benefícios para a região. Depois de analisar o custo dos vários meios de transporte e as inúmeras variações de que dependiam, considerou que em geral a vantagem da condução por água estava na razão de 1/3. Calculava o custo do transporte de 300 quintais (17.624 kg)⁶⁶⁵ de mercadoria desde Esposende até ao Prado por via fluvial e daí até Braga por via terrestre em 16\$300 réis; e calculava o custo do mesmo transporte desde o Porto a Braga por via terrestre em 60\$000 réis. Quanto às transferências de verbas para as estradas, considerava que não se devia pôr em causa a regularidade de uma administração, que as estradas não eram um equivalente da navegação e que não se deviam multiplicar obras que se podiam destruir umas às outras; em caso de manifesta utilidade, sugeria a transferência de 2/5 da consignação anual (4.000\$000), mas só depois de concluída a doca de varrer junto à barra, parte essencial e dispendiosa dos trabalhos hidráulicos. Um dos benefícios que Vilas Boas via na obra de encanamento do Cávado e do porto de Esposende, ao contrário da estrada de Braga ao Porto, estava na capacidade de alterar as relações de forças da região, ao diminuir o monopólio exercido pela cidade do Porto e assim multiplicar as trocas comerciais e a livre concorrência. Considerava a melhor forma da população ser mais bem distribuída e afluir menos ao Porto, de se desenvolver a agricultura e artes oficinais no interior e não apenas o “giro mercantil” e das riquezas se distribuírem com mais igualdade.

Na resposta ao visconde de Balsemão, Pedro de Melo Breiner considerou a memória de Vilas Boas “muito bem formalizada” e que os seus discursos em tese eram correctos e fundados em regras sólidas mas tinha dúvidas na sua aplicação prática⁶⁶⁶. Se o transporte por água era o mais económico, não o julgava o mais breve e o mais seguro, no caso do Cávado.

⁶⁶³ Ver *Infra*, 4.1, “Condicionantes geográficas e sociais para a implementação de uma rede de vias de circulação”.

⁶⁶⁴ O relatório de Vilas Boas inclui os “Quesitos” formulados por Pedro de Melo Breiner; ver VILAS BOAS, Custódio José Gomes de, “Resposta dada pelo capitão-engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas, director da obra do encanamento do rio Cávado aos 18 quesitos apresentados pelo Governador da Justiça do Porto [Pedro de Melo Breiner]”, 15 de Novembro de 1802, in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805*, Viana do Castelo, Amigos do Mar, 1994, pp.48-78.

⁶⁶⁵ Um quintal, nas antigas unidades de medida portuguesas, correspondia a 4 arrobas ou cerca de 59 kg.

⁶⁶⁶ Ver carta de Pedro de Melo Breiner para Luís Pinto de Sousa, 25 de Setembro de 1803, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 14-15. Ver, ainda, carta de Pedro de Melo Breiner, em princípio para o conde de Vila Verde, onde apresenta os quesitos relativos à obra do encanamento do rio Cávado junto com um resumo das respostas de Custódio José Gomes de Vilas Boas, 2 de Setembro de 1804, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 4-13.

Utilizando o exemplo de Braga, considerava que o transporte por via de água obrigava a transbordos em Esposende (de via marítima para fluvial), dado este que o engenheiro Vilas Boas não tinha em consideração, e a novos transbordos no local mais próximo de Braga (de via fluvial para via terrestre), exigindo neste local desembarcadouro, armazéns e comissários, operações que agravavam o tempo e o custo dos transportes. O transporte por via terrestre entre Porto e Braga podia realizar-se em pouco mais de um dia (ca. 58 km) e era feito sem transbordos, sendo de porta a porta, o que o tornava preferível. Discordava, no entanto, do abaixo-assinado quanto ao pedido de suspensão da obra. Considerava as obras já realizadas benéficas para o melhoramento da barra e propunha a continuidade da obra tendo como principais objectivos drenar as zonas pantanosas, construir canais de rega para os campos e estabelecer manufacturas movidas a energia hidráulica, benefícios que considerava superiores ao da projectada navegação. Sugeria, assim, que se emprendessem em simultâneo as obras do Cávado e da estrada de Braga e de outras estradas do Minho de modo a facilitar as ligações da província com a cidade do Porto, propondo para o efeito um “plano de comunicações interiores”. Para se porem em prática ambas as obras, sugeria a transferência de verbas proposta por Vilas Boas e, como era insuficiente, propunha a introdução de impostos sobre produtos entrados no porto de Viana (bacalhau, ferro, aço e açúcar). Com estas duas verbas (calculava o valor anual total em 7.200\$000) era possível gerar muito emprego e fazer as estradas com uma maior brevidade. Prevalencia em Pedro de Melo Breiner a posição do Porto como centro de uma vasta região e era secundarizada a ideia de Vilas Boas, que tinha sido apoiada por José de Seabra da Silva e por Luís Pinto de Sousa, de desenvolvimento de uma via navegável pelo interior da província e de fomento de portos alternativos ao do Douro como forma de promover o desenvolvimento regional e a descentralização da actividade económica. O visconde de Balsemão ficou doente poucos meses depois da resposta de Pedro de Melo Breiner e a questão da contestação à obra do Cávado e da construção da estrada de Braga seria um problema adiado e transitaria para o governo seguinte. A actividade de Custódio José Gomes de Vilas Boas como director da obra do Cávado não deixou de ser apoiada por este governo pois em Junho de 1803 foi nomeado um jovem engenheiro para seu colaborador, João Carlos de Miranda⁶⁶⁷.

Uma das últimas iniciativas do visconde de Balsemão foi a instituição da Real Academia da Marinha e Comércio do Porto, em 1803, a partir da reformulação das aulas de Náutica e de Desenho. Após um conflito entre o visconde de Balsemão e a Companhia do Alto Douro, por um lado, e D. Rodrigo de Sousa Coutinho e Francisco de Almada, por outro, o novo estabelecimento ficava sob a tutela da secretaria de Estado do Reino e com a administração a cargo da Companhia do Alto Douro; um conflito entre diferentes poderes, na

⁶⁶⁷ Ver de D. João de Almeida de Melo e Castro para a Tesouraria Geral das Tropas, *Aviso Régio*, 18 de Junho de 1803; Arquivo AHM, FG-5, Livro 1713, fls. 118v.

cidade do Porto, que se repercutiu no seio do governo. Neste estabelecimento de ensino médio e superior a cadeira de Desenho, tal como tinha acontecido na Academia de Fortificação, seria particularmente cuidada, e o seu regente seria o director da escola até às reformas de Passos Manuel (1801-1862). A Academia da Marinha e Comércio teve como primeiros professores da cadeira de Desenho, e portanto como seus primeiros directores, Francisco Vieira Portuense (1765-1805) e, após a sua morte, Domingos Sequeira (1768-1837), aqueles que eram os primeiros pintores da Corte. Ainda em 1803, seria realizado o projecto para a nova Academia, da autoria do arquitecto José da Costa e Silva (1747-1819), projecto que viria a ser reformulado, pouco tempo depois, por Carlos Amarante (1748-1815)⁶⁶⁸.

Como legado, o visconde de Balsemão deixava duas instituições de ensino, criadas uma no princípio e outra no fim do seu percurso governativo, que viriam a ser fundamentais no desenvolvimento do ensino superior em Lisboa e no Porto: a Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho e a Academia da Marinha e Comércio. Estas duas escolas estiveram na base da criação de duas importantes instituições do regime liberal: as Escolas Politécnicas de Lisboa e do Porto, posteriormente transformadas nas respectivas Universidades. A acção do visconde de Balsemão no apoio às políticas de fomento de José de Seabra da Silva foi constante, sendo particularmente visível nas iniciativas para as obras públicas. Nas políticas de fomento do território, a sua mais importante iniciativa foi a da construção de um novo mapa de Portugal, a Carta do Reino, em cujos trabalhos, dirigidos por Francisco António Ciera, envolveu o corpo de engenheiros e soldados do exército, funcionando a comissão geodésica como uma escola de formação de quadros em desenho cartográfico.

Em 1802 é realizado o projecto mais monumental e ambicioso do programa de obras públicas: a ponte de *Um Só Arco* sobre o rio Douro, na cidade do Porto. O projecto da ponte é da autoria de Carlos Amarante (1748-1815) e a concepção do cimbriço, um dos aspectos mais complexos do projecto, é da autoria de D. José do Patrocínio, cónego regente de Santo Agostinho (Fig. 129). A realização do projecto, que seguramente passou pela administração central, poderá ter sido uma iniciativa de Francisco de Almada e Mendonça. Desde a chegada de José de Seabra da Silva e de Luís Pinto de Sousa ao poder que Francisco de Almada tinha responsabilidades directas nas obras das estradas e pontes na comarca do Porto, tendo trabalhado principalmente na articulação das vias de saída da cidade com os centros urbanos envolventes, tanto a Norte como a Sul do Douro. O seu conhecimento e provável acompanhamento da construção da ponte militar de barcas poderá ter despoletado a vontade de resolver de forma permanente a ligação entre as duas margens⁶⁶⁹.

⁶⁶⁸ Ver DUARTE, Eduardo Alves, *Carlos Amarante (1748-1815) e o Final do Classicismo. Um arquitecto de Braga e do Porto*, Porto, FAUP publicações, 2000.

⁶⁶⁹ Não se encontrou nenhuma documentação relativa à elaboração inicial do projecto da ponte de pedra sobre o Douro. João Nogueira Gandra (1788-1858), o primeiro biógrafo de Francisco de Almada, refere que o projecto

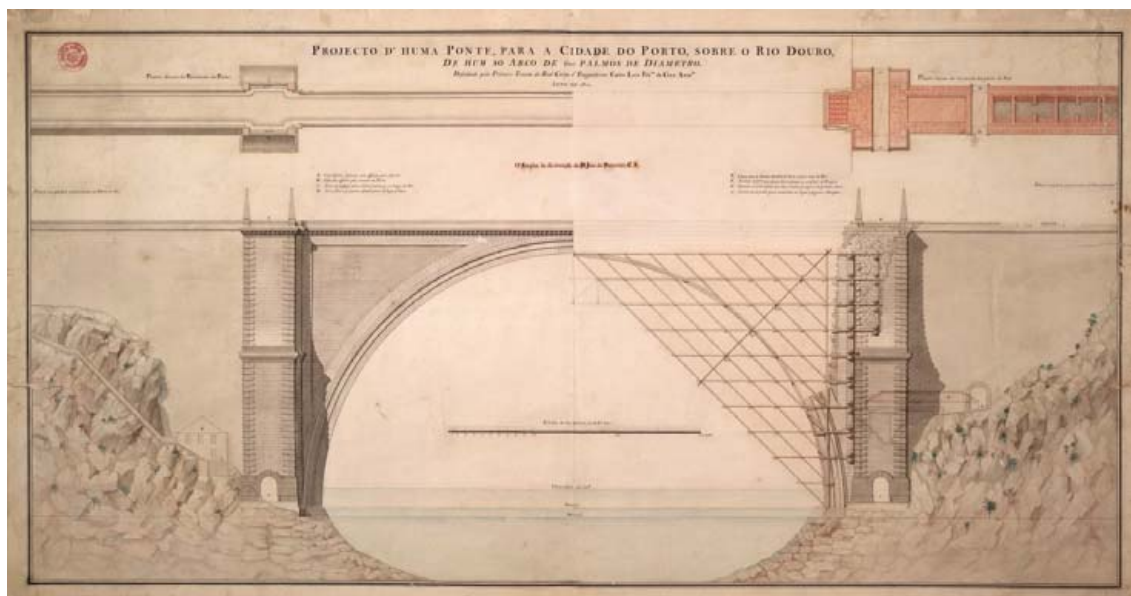


Fig. 129, Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante, *Projecto d'hum Ponte para a Cidade do Porto, sobre o Rio Douro, de Hum Só Arco de 600 palmos de diametro*. Desenhado pelo primeiro tenente do Real Corpo d'Engenheiros Carlos Luís Fer.^{ra} da Cruz Amar.^{te}. Anno de 1802. O *Simples he da invenção de D. Joze do Patrocinio C.R.*, 1802, Arquivo BNP, D. 42 R.

Na proposta de Carlos Amarante e de D. José do Patrocínio, a quebrada do vale do Douro era vencida com uma ponte em alvenaria de pedra entre as escarpas da serra do Pilar e dos Guindais. O tabuleiro da ponte elevava-se à altura de 73,26 m (333 palmos) acima da preamar suportado por um arco único com 132 m (600 palmos) de vão livre. A proposta vinha assim separar o tráfego resultante das servidões portuárias, entre Porto e Gaia, que continuavam a servir-se por barcas de passagem, do tráfego Norte-Sul. A estrada de Lisboa, em vez de baixar até ao cais de Gaia, onde se atravessava o rio por barca, mantinha-se na cumeada da serra; passava junto à esplanada fronteira ao mosteiro da Serra do Pilar, onde residiam os Cónegos Regrantes de Santo Agostinho e, vencido o Douro, continuava do lado do Porto, inflectindo na direcção da porta do Sol e do novo quartel e entroncando na Batalha até ao cruzamento de Santo Ildefonso⁶⁷⁰. Neste ponto, onde em 1794 a Junta das Obras Públicas construiu um obelisco, encontravam-se a rua de Santa Catarina, via que se dirigia para Norte em direcção a Guimarães, e a rua de Santo António (actual 31 de Janeiro), via terminada em 1797 e que dava acesso ao novo centro da cidade, a praça Nova das Hortas (actual praça da Liberdade)⁶⁷¹.

foi da iniciativa e empenho do corregedor e que surgiu como alternativa à concepção de uma ponte de barcas para a travessia do Douro, cuja ideia atribui também ao corregedor; ver [GANDRA, João Nogueira], *Apontamentos Biograficos do Dr. Francisco d'Almada e Mendonça*, Porto, Typografia de Gandra & Filhos, 1839, pp. 4.

⁶⁷⁰ Ver REIS, Henrique Duarte e Sousa, *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da Cidade do Porto*, [1866], Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1984, vol. 1, pp. 288.

⁶⁷¹ Ver *Infra*, 5.3, "Operações de transformação da forma da cidade à cota alta".

Todo este local – entre a porta do Sol e a rua de Santa Catarina – tinha sido desenhado a partir de 1790 em função da demolição da muralha medieval. O vazio resultante do desmonte da muralha foi ocupado por novos equipamentos públicos e militares. O espaço de rossio exterior à muralha foi organizado como um percurso urbano, numa sequência de espaços longitudinais regularizados por edifícios-quarteirão. Francisco de Almada foi o responsável, pela parte do Estado, nas transformações concretizadas neste local, trabalhos que escaparam ao controle e desenho da Junta das Obras Públicas da cidade. Estiveram sob sua administração: a demolição da muralha, a construção do teatro de São João, a construção do quartel de cavalaria e infantaria e dos presos da Calceta e a organização dos espaços em torno da porta do Sol, trabalhos que se estenderam para Nascente com a construção do novo matadouro e da alameda das Fontainhas. O percurso da Batalha à porta do Sol não tinha (e não chegou a ter) remate do lado da encosta do Douro, junto aos Guindais; a ausência de propostas para este local poderá querer dizer que se contava com o tabuleiro da ponte para o prolongamento do eixo urbano e para a conclusão do reordenamento da zona. Pela localização da ponte, é muito provável que fosse previsto utilizar na sua construção toda a pedra da muralha entre a porta do Sol e a Ribeira, trecho ainda hoje existente, se é que uma parte da muralha não iria funcionar como infra-estrutura de suporte do tabuleiro da estrada (Fig. 132).

Quando Carlos Amarante realizou este projecto já tinha experiência acumulada em obras de estradas e já tinha projectado e construído várias pontes. Em Braga, na década de oitenta, trabalhou na reparação de várias pontes, tendo desenhado os projectos para a reconstrução das pontes de Guimarães e dos Pelames. A sua mais importante realização, e com significado para o projecto da ponte sobre o Douro, foi a ponte de São Gonçalo, sobre o rio Tâmega, em Amarante. A ponte medieval tinha ruído a 10 de Fevereiro de 1763, após um cheia torrencial do Tâmega. A ponte projectada por Carlos Amarante era constituída por três arcos de volta inteira, tendo o arco central 130 palmos de vão (28,60 m). A “grande maquina” do cimbre da ponte, por não poder ser ancorado no leito do rio devido às suas fortes correntes e à profundidade do vale, foi fixado “com admiravel arte” nos pegões laterais⁶⁷². Teve um papel fundamental na construção da obra, Francisco Tomás da Mota, conceituado mestre pedreiro que veio a ser o construtor da ponte de Vila do Conde (iniciada em 1792). A ponte de São Gonçalo começou a ser construída em 1782; a 31 de Agosto de 1788 fechou-se o arco e em 1790 abriu ao público; em 1791 completou-se a obra com a colocação de assentos nos pilares e de quatro obeliscos. Assim que ingressou no Real Corpo de Engenheiros, em Janeiro de 1793, Carlos Amarante foi trabalhar com as equipas de engenheiros que estavam a projectar e a

⁶⁷² A Gazeta de Lisboa publicou uma detalhada e importante notícia sobre a inauguração da ponte de Amarante; ver *Gazeta de Lisboa*, n.º 38, 16 de Setembro de 1788; ver a transcrição da notícia in DUARTE, Eduardo Alves, *Carlos Amarante (1748-1815) e o Final do Classicismo. Um arquitecto de Braga e do Porto*, Porto, FAUP publicações, 2000, pp. 270, nota 35.

dirigir a construção da nova estrada de Lisboa ao Porto. Participou no projecto de Conrado Henrique Niemeyer para a ponte de Porto Moniz, sobre o rio Lena, em Leiria (1794), e acompanhou a obra da ponte de Pombal (1792-1795), sobre o rio Arunca, concebida por Joaquim de Oliveira; ambas as pontes, a primeira de um arco e a segunda de três arcos, ainda são existentes.

Para além da sua experiência na construção de pontes ao longo de duas décadas, Carlos Amarante realizou estudos específicos sobre pontes em pedra durante o período de elaboração do projecto para a ponte sobre o Douro. Estudou a ponte de Pombal, de que realizou um levantamento (ca. 1802), assim como estudou e desenhou em 1802 o projecto para a ponte de Melun (1782), uma ponte de Perronet que não chegou a ser construída e cujo único arco, segmentar e não abatido (em *asa de cesto*), tinha 48 m de vão⁶⁷³. Estudou ainda a obra teórica de Jean-Rodolphe Perronet, nomeadamente a *Description des projets et de la construction des ponts de Neuilli, de Mantes, d'Orléans*, publicação muito influente em toda a Europa, reeditada e ampliada pelo seu autor em 1788⁶⁷⁴; seguramente que analisou com todo o detalhe um dos últimos estudos de Perronet e que foi a base técnica sobre a qual assentou o projecto: *Mémoire sur la recherche des moyens que l'on pourrait employer pour construire de grandes arches de pierre de 200, 300, 400 et jusqu'à 500 pieds d'ouverture*; uma obra realizada no final da extensa e intensa carreira de Perronet, após se ter reformado da *École des Ponts et Chaussées*⁶⁷⁵. O trabalho de Carlos Amarante foi objecto de reconhecimento pelo Estado central pois foi promovido a capitão do Real Corpo de Engenheiros (1802-11-14) pouco tempo após a realização do projecto da ponte de *Um Só Arco*. Depois deste trabalho, Carlos Amarante continuou a trabalhar até ao fim da sua vida em obras de pontes, principalmente em madeira, como foram os casos da ponte sobre o rio Ave, em Santo Tirso, algumas das pontes da estrada de Ovar ao Porto assim como foi o autor das duas pontes das Barcas sobre o Douro, a primeira, entrada ao serviço em 1806 e a segunda, entrada ao serviço no mesmo ano da sua morte, em 1815.

⁶⁷³ Sobre estes dois desenhos, pertencentes a colecções particulares, ver DUARTE, Eduardo Alves, *Carlos Amarante (1748-1815) e o Final do Classicismo. Um arquitecto de Braga e do Porto*, Porto, FAUP publicações, 2000, pp. 268; 272.

⁶⁷⁴ Ver PERRONET, Jean-Rodolphe, *Description des projets et de la construction des ponts de Neuilli, de Mantes, d'Orléans, de Louis XVI, etc. On y a ajouté le projet du canal de Bourgogne, pour la communication des deux mers par Dijon; et de celui de la conduite des eaux de l'Yvette et de la Bièvre à Paris*, 1782, Paris, nouvelle edition, Imprimerie de François-Ambroise Didot, 1788, 2 vols.

⁶⁷⁵ Ver PERRONET, Jean-Rodolphe, *Mémoire sur la recherche des moyens que l'on pourrait employer pour construire de grandes arches de pierre de 200, 300, 400 et jusqu'à 500 pieds d'ouverture qui seraient destinées à franchir de profondes vallées bordées de rochers escarpés, par le citoyen Perronet...* [1er décembre 1792], Paris, Imprimerie Nationale Exécutive du Louvre, 1793.

A ponte em pedra sobre o Douro tinha de largura 40 palmos (8,80 m) e o tabuleiro horizontal era suportado por um arco de volta inteira com 600 palmos (132 m) de vão e 300 palmos (66 m) de flecha no seu intradorso. Os pegões da ponte eram reforçados por um contraforte de cada lado, com as dimensões, em planta, de 60 (13,20 m) por 90 palmos (19,80 m), elemento estrutural necessário para receber os impulsos e o peso do arco e para travar a extensa parede de suporte da via⁶⁷⁶. Na base dos contrafortes, dois pequenos arcos davam passagem às vias marginais ao rio garantindo os acessos aos cais ribeirinhos; outro arco, situado na meia encosta da serra do Pilar, dava passagem ao caminho do Senhor de Além em direcção a Quebrantões e ao Areinho. No topo de cada contraforte, quatro obeliscos, com 10 m de altura, rematavam este elemento vertical e marcavam o percurso de travessia da ponte que neste ponto era servido de bancos para assento; uma solução já utilizada por Carlos Amarante na ponte de São Gonçalo⁶⁷⁷. O percurso de chegada à cidade ficava assim assinalado por uma sequência de elementos verticais: depois de se passar pelos oito obeliscos, ao atravessar a ponte sobre o Douro, chegava-se ao obelisco situado no cruzamento de Santo Ildefonso donde, a partir da escadaria onde assentava, se avistava axialmente a torre dos Clérigos (Fig. 335)⁶⁷⁸.

Neste projecto, Carlos Amarante e D. José do Patrocínio fizeram uma síntese entre as condicionantes específicas do local e o modelo teórico proposto por Jean-Rodolphe Perronet (1708-1794) para pontes em pedra com grandes arcos de volta inteira. Enquanto interpretação e tentativa de concretização do modelo de Perronet, a ponte de *Um Só Arco* não tem referente europeu conhecido. As condicionantes do local eram dadas pelo rio Douro que não admitia pilares no seu leito devido às fortes correntes durante as máximas cheias, as maiores de todos os rios europeus a Oeste do Dniepre (rio que percorre, de Norte para Sul, a Bielorrússia e a Ucrânia, desaguardo no mar Negro). A construção de uma ponte sobre o Douro obrigava por isso a uma solução de vão único. O ponto mais estreito do Douro neste local tinha 150 m (onde se situa a ponte de D. Luís I) e os maiores arcos em pedra raramente ultrapassavam os 50

⁶⁷⁶ Avelino Monteiro de Andrade deu a conhecer o projecto para a ponte sobre o Douro, cujo desenho de Carlos Amarante era dado como perdido; no estudo estima em cerca de 50.000 m³ o volume de pedra necessário para a realização da obra; ver ANDRADE, Avelino Monteiro de, “Uma grandiosa ponte sobre o Douro... que nunca passou de projecto”, *O Tripeiro*, 5ª série, Porto, 1956, ano 12, pp. 71-72.

⁶⁷⁷ Ver, por Eduardo Duarte Alves, a análise deste projecto integrado no percurso profissional de Carlos Amarante, como arquitecto e como engenheiro. O autor considera que o projecto da ponte deve “ser entendido como o corolário lógico e definitivo de toda a renovação arquitectónica e urbana” da cidade do Porto ao mesmo tempo que assinala a sua vocação primordial, a de completar o eixo Norte-Sul, a estrada Lisboa-Porto, que se prolongaria para Guimarães pela rua de Santa Catarina. Propõe, como hipótese interpretativa do significado do projecto, a associação da expressão despojada de grandes massas com formas simples aos “arquitectos revolucionários Boullée e Ledoux”; ver DUARTE, Eduardo Alves, *Carlos Amarante (1748-1815) e o Final do Classicismo. Um arquitecto de Braga e do Porto*, Porto, FAUP publicações, 2000, pp. 271-281.

⁶⁷⁸ Sobre a intencionalidade destes elementos referenciais no espaço público da cidade do Porto, ver MANDROUX-FRANÇA, Marie-Thérèse, “Quatro fases da urbanização do Porto no século XVIII”, 1972, separata do *Boletim Cultural*, 2ª série, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1984, vol. 2.

m. O maior vão existente nesta altura era o da ponte de ferro em Sunderland (1793-1796), com 71 m (Fig. 157; Fig. 158).

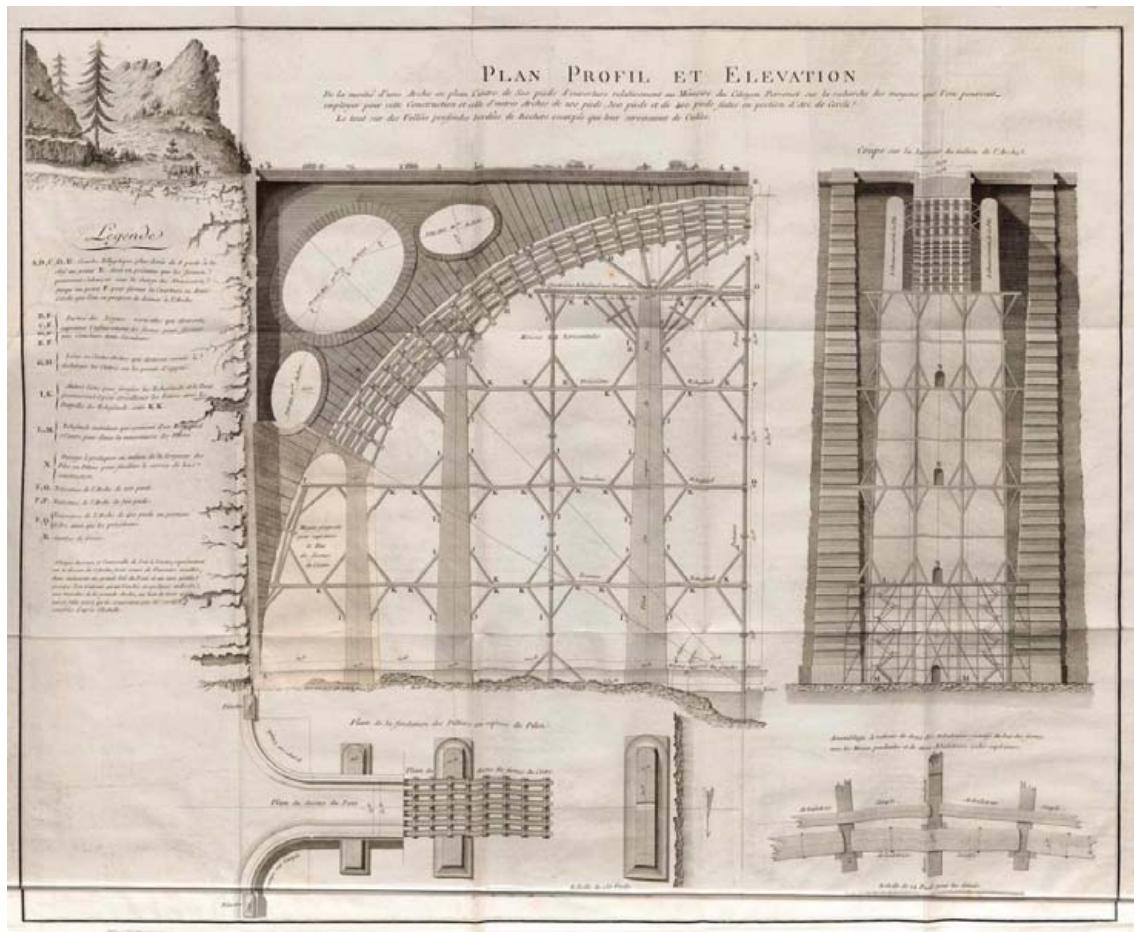


Fig. 130, PERRONET, Jean-Rodolphe, *Plan Profil et Elevation de la moitié d'une Arche en plein Cintre de 500 pieds d'ouverture relativement au Mémoire du citoyen Perronet sur la recherche des moyens que l'on pourrait employer pour cette Construction et celle d'autres Arches de 200 pieds, 300 pieds et de 400 pieds faites en portion d'Arc de Cercle. Le tout sur des Vallées profondes bordées de Rochers escarpés qui leur serviraient de Culées* [1er décembre 1792], Paris, Imprimerie Nationale Exécutive du Louvre, 1793.

A proposta teórica de Perronet para pontes com arcos até 160 m de vão foi desenvolvida a partir da experiência que adquiriu na ponte de Neuilly, sobre o rio Sena, em Paris, construída entre 1768 e 1774 (Fig. 269). Nesta ponte, Perronet utilizou para os cinco arcos, com 38,40 m de vão cada, o segmento de uma curva com 160 m de diâmetro (158,52 m) na procura da máxima horizontalidade. Não recorreu ao modelo mais tradicional de arco abatido (em *asa de cesto*), o de utilizar um traçado com vários segmentos de curva, em que os segmentos nos extremos são tangentes verticalmente aos apoios (forma geométrica próxima mas distinta da elipse). A grande dureza da pedra seleccionada resistiu aos esforços gerados pelos arcos muito rebaixados. Segundo Perronet, transposto o mesmo raio de curvatura para um arco de volta inteira, os esforços não seriam muito diferentes ao de um arco segmentado e permitia considerar a possibilidade de se poderem construir arcos até 160 m de luz. As maiores

dificuldades que Perronet encontrava para a concretização de uma ponte com esta dimensão estavam na selecção da pedra, para poder resistir à pressão a que seria exposta; na concepção do cimbre em madeira e modo de o elevar; e no descintramento da cofragem após o fecho do arco. Para poder suportar o peso da alvenaria do arco enquanto este não estivesse fechado, o cimbre proposto por Perronet era constituído por uma densa estrutura de arcos paralelos em madeira, como se se tratassem de *costelas* de pontes em ferro, estrutura que descarregava em seis fortes pilares provisórios em alvenaria de pedra. Entre estes seis pontos de apoio havia uma estrutura de madeira que servia de andaime (com passagens horizontais entre os pilares) e que ao mesmo tempo ajudava à travação dos pilares (Fig. 130)⁶⁷⁹. Esta solução não era, portanto, adaptável ao caso do Douro pois os pilares mergulhariam no leito do rio.

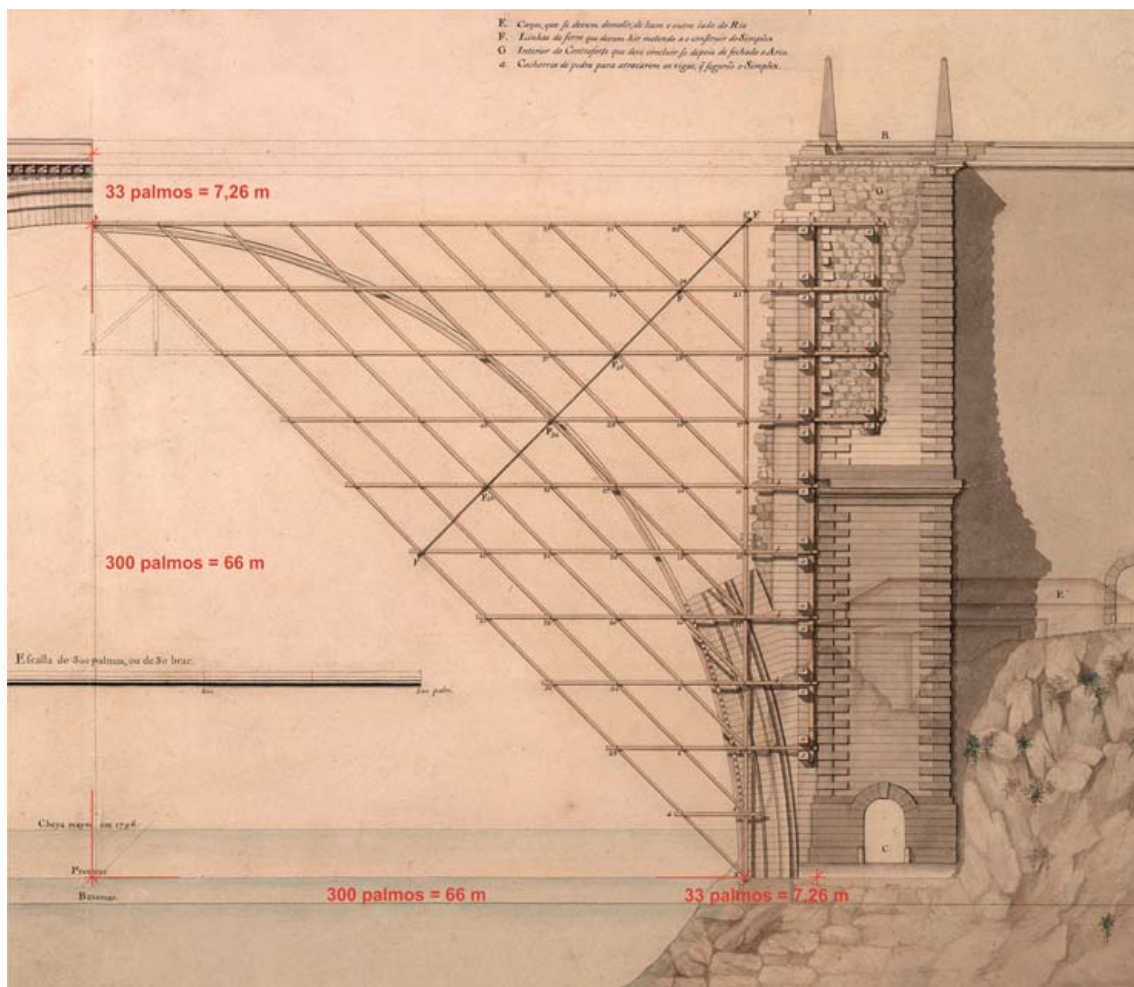


Fig. 131, Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante, *Projecto d'hum Ponte para a Cidade do Porto, sobre o Rio Douro, De hum Só Arco de 600 palmos de Diametro, Desenhado pelo primeiro tenente do Real Corpo d'Engenheiros Carlos Luís Fer.^{ta} da Cruz Amar.^{te}. Anno de 1802. O Simples he da invenção de D. Jozé do Patrocinio Cónego Regrante*, 1802, Arquivo BNP, D. 42 R (pormenor; — dimensões principais; sublinhado nosso).

⁶⁷⁹ Ver a análise crítica a esta proposta de Perronet por DUPUIT, J., “Des limites de l’ouverture des arches en maçonnerie”, in *Traité de l’équilibre des voutes et de la construction des ponts en maçonnerie*, Paris, Dunot, 1870, pp. 198-208.

A resposta de D. José do Patrocínio ao problema do cimbre, ou *Simplex*, sómente é possível de apreender através do desenho de Carlos Amarante, pois os cálculos e a memória explicativa são desconhecidos (Fig. 131). O cônego regrante propôs, como solução para o cimbre da ponte, a construção de uma estrutura triangular (triângulo rectângulo) em madeira, de forma a descarregar nos contrafortes laterais todo o peso da alvenaria do arco. As vigas horizontais eram cravadas nos contrafortes em cachorros dispostos a toda a altura, de 30 em 30 palmos; na hipotenusa, vigas de madeira, com igual número de intervalos (10), armavam a estrutura do cimbre e eram travadas perpendicularmente por tirantes em ferro. Como é explícito no desenho e referido na legenda por Carlos Amarante, os pegões laterais da ponte teriam de ser previamente construídos em toda a sua altura e só poderiam ser concluídos depois de fechado o arco. Espanta o contraste entre a delicadeza do cimbre concebido pelo desconhecido Patrocínio e a massividade do cimbre proposto pelo experiente Perronet. Só no século XX se conseguiram realizar pontes em pedra com grandes vãos, mas nunca se alcançaram arcos com esta dimensão. A principal evolução relativamente à proposta de Perronet esteve no esvaziamento da parede entre o arco e o tabuleiro da ponte, através da construção de um sistema de arcaria ou pilares, de forma a reduzir os esforços sobre o arco; algo de próximo do que veio a ser feito, já em betão, na ponte da Arrábida⁶⁸⁰. Os três tímpanos com formas elípticas, dispostos por Perronet em cada lado do arco da ponte, eram já uma resposta embrionária aos excessivos esforços da parte maciça da ponte; um problema que Carlos Amarante parece ter intuído ao propor um sistema alveolar, embora fechado, para a construção da parede da ponte.

Aparentemente, o projecto para a ponte de *Um Só Arco* surge isolado e sem umnexo concreto; a suspensão da actividade da superintendência das Estradas em 1800 também não contribui para a clarificação do âmbito da proposta neste tempo em concreto. Contudo, a ponte de *Um Só Arco* estabelece múltiplas relações com os trabalhos públicos realizados desde 1789, partilhando objectivos e contendo significados comuns. A proposta responde a um dos principais objectivos do programa de obras públicas: assegurar uma ligação permanente entre as cidades de Lisboa e Porto. Este princípio de obra permanente é comum com a obra da barra de Aveiro, cujos trabalhos de abertura se iniciaram neste mesmo ano (1802). Enquanto porta de entrada na cidade do Porto, a ponte partilha uma idêntica concepção de infra-estrutura de escala territorial com a ponte sobre o Caia, projectada em 1796-1797, término da estrada real de Lisboa a Elvas e porta de entrada em Portugal. Ao mesmo tempo, a proposta da ponte sobre o Douro aprofunda o plano *almadino* para a cidade do Porto, ao reforçar a mudança da forma da cidade: a da sua expansão para as cotas altas. O projecto da travessia, ao consolidar a cidade

⁶⁸⁰ Ver como exemplo, a ponte Adolphe, no Luxemburgo. Construída entre 1900 e 1903, é formada por dois arcos paralelos em pedra, com 84,65 m de vão.

nas cotas altas, em certo sentido concluía, em conjunto com o projecto de Reinaldo Oudinot para a Ribeira (1797), na cota baixa, o plano de transformação urbana da cidade⁶⁸¹. A partir da reestruturação do porto do Douro era proposta a reforma da cidade antiga à cota baixa e através da travessia do Douro consolidava-se o traçado regular definido pela cidade nova construída à cota alta. Dois projectos muito ambiciosos e não concretizados mas não totalmente abandonados pois viriam a ser substituídos pouco tempo depois por soluções mais expeditas e mais económicas.

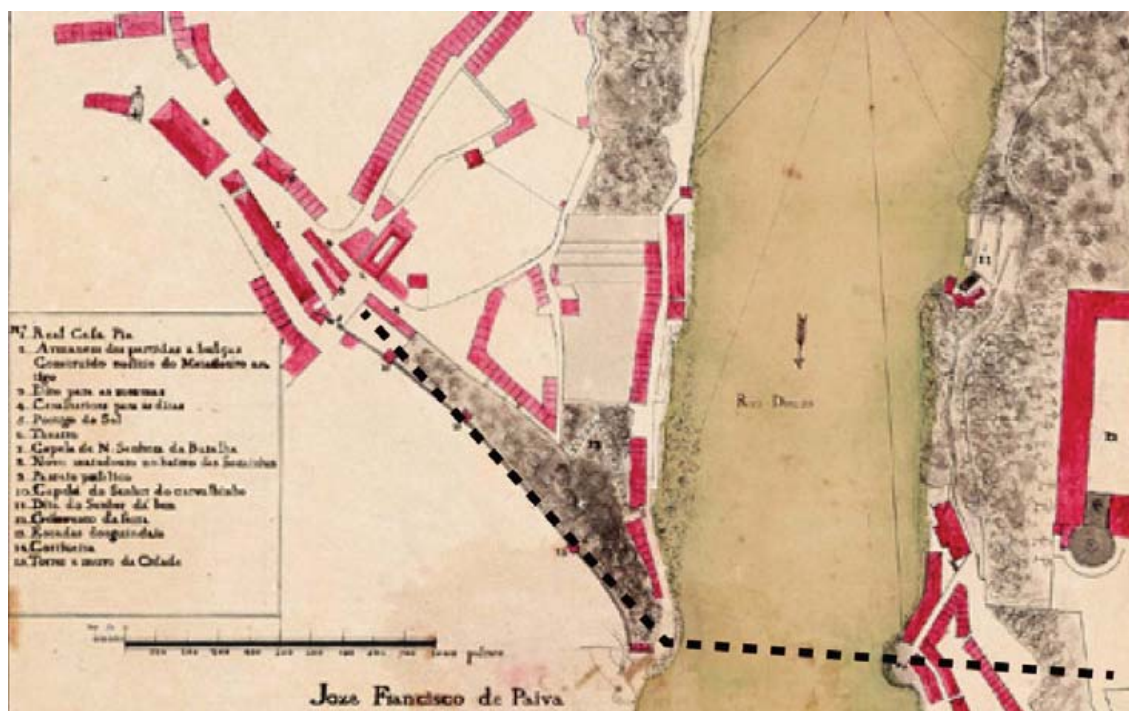


Fig. 132, José Francisco de Paiva, *Mappa topographico do bairro do Postigo do Sol, Fontainhas e Guindais para se mostrar a situação da Real Casa Pia e dos mais armazens annexos a dita casa*, Arquivo GEAEM/DIE, 3711-II-3-35-48 (pormenor; - - - hipótese de implantação da ponte de *Um Só Arco*; sublinhado nosso).

A instabilidade política desta época – em parte interna, devido à oposição face às políticas de reforma do exército⁶⁸², em parte externa, devido à pressão francesa para Portugal aderir ao bloco continental – levaria, a meio do ano de 1803, à saída do governo dos ministros D. Rodrigo de Sousa Coutinho e D. João de Almeida de Melo e Castro. Seguiu-se um governo interino que, a partir do final do ano, por doença do visconde de Balsemão, ficou reduzido ao visconde de Anadia, que acumulava as três secretarias de Estado tradicionais (do Reino, dos

⁶⁸¹ Reinaldo Oudinot e Carlos Amarante utilizam a cota da cheia extraordinária de 31 de Janeiro de 1796 como referência para os respectivos projectos. Sobre o projecto de Reinaldo Oudinot, ver *Infra*, 5.3, “A reformulação da Ribeira e do Barredo: a abertura da cidade ao rio”.

⁶⁸² Sobre as tensões em torno das reformas no Exército a que se opôs grande parte da aristocracia militar e que veio ao de cima nos *Motins de Campo de Ourique* (Junho e Julho de 1803), ver AMARAL, Manuel do, “A Reforma do Exército impedida pela força das Armas”, in *A luta política em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Parede, Tribuna da História, 2010, vol. 1, pp. 9-31.

Negócios Estrangeiros e Guerra e da Marinha), e a Luís de Vasconcelos e Sousa, presidente do Erário e Inspector das Obras Públicas⁶⁸³. Estes dois políticos confrontavam-se com novas dificuldades das contas públicas. As dificuldades financeiras deviam-se em parte ao mau ano agrícola, inflação crescente e aumento do desemprego; o ano de 1803 foi de tal forma seco e estéril que no ano seguinte 50 navios carregados de cereais entraram na barra do Porto, sendo os cereais distribuídos pela cidade e pelas três províncias do Norte⁶⁸⁴. Todavia as dificuldades também foram originadas por novos acordos e compromissos com a França que resultaram na assinatura de uma convenção secreta, a 19 de Dezembro de 1803, e por um tratado de neutralidade a 19 de Março de 1804, tendo Portugal de voltar a pagar verbas avultadas à França como condição para manter a sua posição neutral⁶⁸⁵.



Fig. 133. [Reinaldo Oudinot], *Planta da cidade do Funchal Capital da Ilha da Madeira em que se representam as ruínas cauzadas pelo Alluvião de 9 de Outubro de 1803. Dedicada ao Ill.mo Snr. Antonio Joaquim Coelho Coutinho Secretario do Governo da mesma Ilha*, [Outubro de 1804], Arquivo IGP, CA-539 (inclui o “Projecto da Cidade Nova no Campo das Angustias”; — traçado da malha de quarteirões propostos; sublinhado nosso).

Luís de Vasconcelos e Sousa e o visconde de Anadia, no meio da crise, foram também confrontados com um acontecimento trágico na cidade do Funchal. No dia 9 de Outubro de 1803, pelas oito horas da noite, e depois de um dia de chuvas torrenciais que foi antecedido

⁶⁸³ Ver *Infra*, Anexo 1 “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

⁶⁸⁴ Ver memória anónima, *Prospecto Historico da Agricultura da Provincia do Minho, e especialmente do termo de Guimaraens*, 1805, Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 476.

⁶⁸⁵ Ver MALAFAIA, Eurico Brandão de Ataíde, *António de Araújo de Azevedo, Conde da Barca, Diplomata e Estadista, 1787-1817, Subsídios documentais sobre a época e a personalidade*, Braga, Arquivo Distrital de Braga, Universidade do Minho, 2004, pp. 313-326.

por mais de dez dias de chuvas constantes, irrompeu uma aluvião que destruiu boa parte da cidade do Funchal. A corrente das águas das ribeiras convergiram para a parte baixa da cidade em direcção ao mar, provocando uma tragédia de mais de seiscentos mortos⁶⁸⁶. Perante a catástrofe e a destruição, que atingiu outras povoações do Sul da Ilha, sobretudo o Machico, D. José Manuel da Câmara, o governador e capitão general da ilha da Madeira, pediu ao governo um oficial de engenharia capaz de dirigir os trabalhos de reconstrução⁶⁸⁷. A resposta por parte do governo foi rápida e a tarefa de reconstrução recaiu sobre Reinaldo Oudinot, o técnico português com mais experiência em obras hidráulicas. Prevalecia, por parte do Estado central, mesmo num caso de emergência, o princípio do planeamento e da sua concretização em desenho, um tipo de resposta que apenas os engenheiros militares estavam aptos a realizar.

Reinaldo Oudinot partia para a ilha da Madeira, em comissão de serviço temporária, deixando interinamente a direcção dos trabalhos da barra de Aveiro e da barra do Douro a Luís Gomes de Carvalho, seu colaborador próximo em ambas as obras⁶⁸⁸. Durante três anos (1804-1806), os últimos da sua intensa vida de trabalho, Reinaldo Oudinot desenvolveu uma enérgica actividade de planeamento e coordenação, com múltiplas frentes. Formou uma equipa de trabalho, cujos principais colaboradores foram Feliciano António de Matos Carvalho e Paulo Dias de Almeida (ca. 1778-ca. 1834), oficiais militares que viriam a ingressar no Real Corpo de Engenheiros. O gabinete de trabalho constituiu uma autêntica escola de desenho topográfico e hidrográfico e de projecto e direcção de obras públicas: Reinaldo Oudinot formou regras para as várias escalas a utilizar nos desenhos planimétricos e altimétricos, de que o levantamento da cidade de Funchal foi matriz; definiu princípios construtivos para o melhoramento das estradas e para as obras hidráulicas, nomeadamente de levadas para rega.

As operações no terreno comportaram a organização do estaleiro de obras e a direcção dos trabalhos de reconstrução; uma intensa campanha de obras em que esteve envolvido o exército, nomeadamente os soldados que constituíram parte da força operária, e as populações que participaram segundo o modelo da *corveia* (receberam géneros de primeira necessidade e a isenção de certos tributos). O trabalho na cidade do Funchal envolveu o encanamento das três ribeiras principais, com grandes diques em pedra, e o aprofundamento dos seus leitos, assim como a reorganização urbana da cidade (Fig. 134). A proposta em desenho seria desenvolvida com um projecto de ampliação da cidade para Poente, segundo uma malha de grandes quarteirões organizados em torno de uma praça interior de planta quadrangular e orientados

⁶⁸⁶ Ver CARITA, Rui, *Paulo Dias de Almeida Tenente Coronel do Real Corpo de Engenheiros e a sua Descrição da Ilha da Madeira de 1817-1827*, Funchal, Secretaria Regional da Educação e Cultura, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1982, pp. 23-25.

⁶⁸⁷ Cf. CARITA, Rui, *Introdução à Arquitectura Militar na Madeira. A Fortaleza-Palácio de S. Lourenço*, Funchal, Secretaria Regional da Educação e Cultura, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1981, pp. 65.

⁶⁸⁸ Ver *Infra*, 5.3, “A luta de Reinaldo Oudinot”.

pela linha da costa (Fig. 133)⁶⁸⁹; o projecto foi aprovado mas não teve continuidade (com a excepção da fonte pública e do cemitério das Angústias), tal como não tiveram sequência as anteriores propostas de Reinaldo Oudinot para a construção de núcleos urbanos em São João da Foz do Douro (1792) e em São Martinho do Porto (1799).

O trabalho realizado pela equipa de Reinaldo Oudinot compreendeu ainda o encanamento da ribeira do Machico, a reconstrução e melhoramento das estradas e o melhoramento do sistema defensivo da baía do Funchal. As operações de planeamento envolveram o levantamento completo da ilha da Madeira, comportando os aspectos geográficos, cadastrais e militares, e o estudo de reflorestação da ilha, em particular das cotas altas em torno da cidade. Os estudos e pensamento sobre a ilha da Madeira por parte de Reinaldo Oudinot, nomeadamente das causas das aluviões e das medidas para prevenir os desastres causados pelas ribeiras, ficaram sintetizados numas *Instruções*, cujo articulado serviu de regra para as instituições municipais e paroquiais ao longo da primeira metade do século XIX⁶⁹⁰. Foi a última obra de Reinaldo Oudinot. Morreu no Funchal em plena actividade em Fevereiro de 1807.

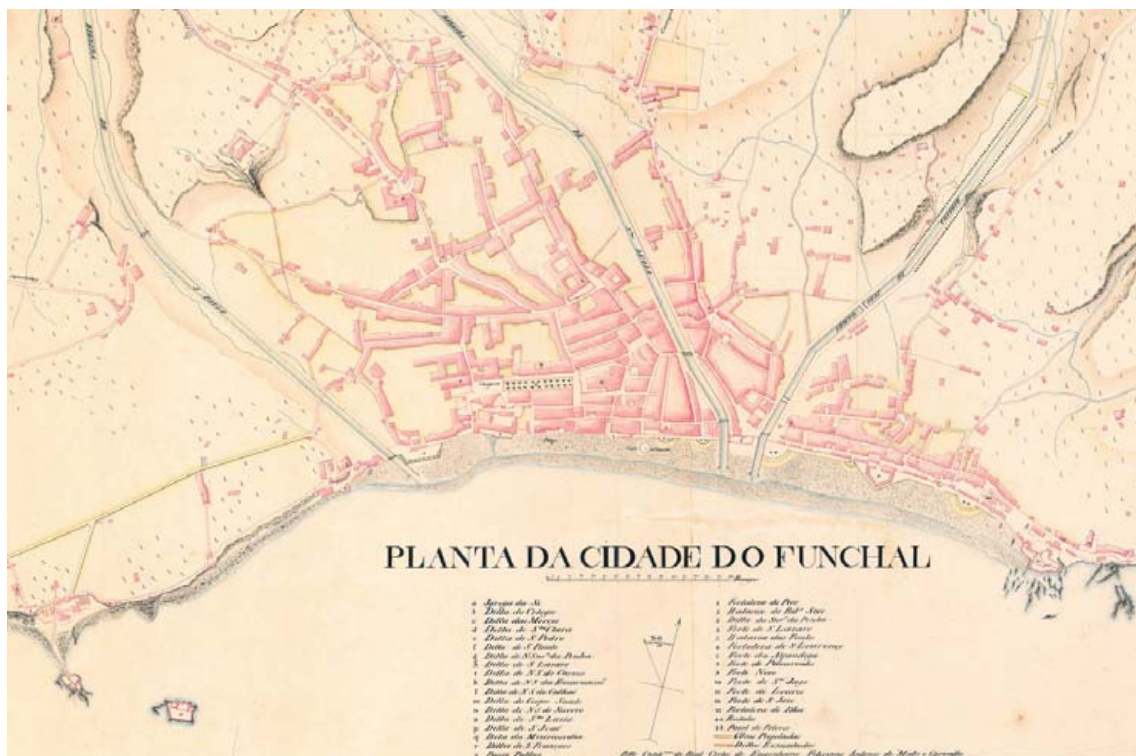


Fig. 134. [Reinaldo Oudinot, Paulo Dias de Almeida], Feliciano António de Matos Carvalho, *Planta da cidade do Funchal*, 1805, Arquivo IGP, CA-540 (pormenor).

⁶⁸⁹ Sobre o projecto de ampliação da cidade do Funchal, ver COUTINHO, Andreia Raquel Neiva, “A intervenção na Madeira, 1804-1807” e “A proposta urbana de Oudinot para o Funchal”, in *Reinaldo Oudinot e a intervenção na Barra do Douro*. (...), Porto, Idem, 2005-2006, pp. 45-47; 104-106.

⁶⁹⁰ Ver CARITA, Rui, *Paulo Dias de Almeida Tenente Coronel do Real Corpo de Engenheiros e a sua Descrição da Ilha da Madeira de 1817-1827*, Funchal, Idem, 1982, pp. 23-25.

A resposta do governo interino à crise, para além de introduzir alterações nos impostos (criando novos impostos temporários ou anulando outros), foi a de interromper vários trabalhos e comissões que estavam a decorrer. As medidas suspensivas foram sendo tomadas a partir de Dezembro de 1803 em função de uma conjuntura económica que se foi agravando⁶⁹¹. Foram suspensos os trabalhos da superintendência da Décima (1803-12-10), de que estava encarregado José António de Sá⁶⁹²; das ferrarias da Foz de Alge e das minas de carvão de pedra de Buarcos (1803-12-23), sob administração de José Bonifácio de Andrade e Silva⁶⁹³; dos trabalhos da Carta Geográfica do Reino (1804-04-16)⁶⁹⁴, sob direcção de Francisco António Ciera; e do serviço de Mala-Posta (1804-05-04), sob administração da Superintendência das Postas e Correios⁶⁹⁵. No exército foram suspensas as obras militares em curso que já de si eram provisórias (1804-02); a Inspeção Geral das Fronteiras e Costas Marítimas (1804-02-16), sob direcção do marquês de La Rozière⁶⁹⁶; e foi ainda decidida a redução dos efectivos do exército, uma medida que veio a ser contestada por António de Araújo de Azevedo, o futuro ministro dos Negócios Estrangeiros e das Guerra. As políticas de austeridade não abrangeram medidas de redução ou interrupção das obras públicas, talvez por ainda se manter em vigor a medida de suspensão promulgada em Janeiro de 1800 ou porque os trabalhos em curso já não constituíam um grande encargo para o Erário.

A suspensão do serviço de mala-posta deveu-se à pouca afluência ao novo meio de transporte – a *diligência* – uma realidade contrariada apenas pelos períodos de início e de fim das aulas da Universidade de Coimbra. O insucesso da iniciativa teve origem no facto da carreira de transporte estar reduzida ao percurso da capital a Coimbra e não ligar os dois principais centros económicos e demográficos, Lisboa e Porto. O prejuízo acumulado em sete

⁶⁹¹ Ver o relatório de Domingos Vandelli, dirigido ao príncipe regente D. João e datado de 1 de Janeiro de 1804, onde propõe uma série de medidas para enfrentar as dificuldades financeiras do Erário, in AMZALAK, Moses Bensabat, “Alguns alvitres de Domingos Vandelli sobre finanças dados ao Príncipe Regente D. João”, separata da *Revista de Contabilidade e Comércio*, Porto, 1942.

⁶⁹² Ver “Alvará extinguindo a Superintendencia Geral da Decima, e dando novas providencias para a sua arrecadação, e a dos Novos Impostos”, 10 de Dezembro de 1803, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1826, pp. 257-260.

⁶⁹³ Sobre a suspensão dos trabalhos mineiros, ver informações relativas aos Alvarás de 23 de Dezembro de 1803 e de 24 de Janeiro de 1804, in RIBEIRO, João Pedro, *Indice Chronologico Remissivo da Legislação Portuguesa Posterior à Publicação do Codigo Filippino com hum Appendice*, Lisboa, Idem, 1806, pp. 253-254.

⁶⁹⁴ Ver Luís de Vasconcelos e Sousa para o visconde de Anadia, *Aviso Régio*, 10 de Abril de 1804, Arquivo AHM, DIV-3-1-17-1; visconde de Anadia para Joaquim da Costa e Silva, *Aviso Régio*, 16 de Abril de 1804, Arquivo AHM, Liv. 1714, fls. 69v-70.

⁶⁹⁵ A data refere-se à última vez que a diligência correu; cf. CASTILHO, António Feliciano de, *A faustissima exaltação de sua magestade fidelissima o senhor D. João VI ao throno: poema...*, Lisboa, Na Impressão Régia, 1818, pp. 62, nota 45.

⁶⁹⁶ Ver CAIXARIA, Eduardo, “A Inspeção Geral das Fronteiras e Costas Marítimas”, in *O Real Archivo Militar. Cronologia Histórica e Documental, 1802-1821*, Lisboa, Direcção de Infra-Estruturas, Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar, [2006], pp. 468-484.

anos, saldo negativo que estava a ser coberto pela rentabilidade financeira do serviço de Correios, comprometeu o futuro da diligência e denunciava a importância estratégica de completar a estrada de Lisboa ao Porto, única forma de garantir a viabilidade da carreira de transporte e de assegurar o êxito da nova estrada de ligação de Lisboa ao Norte de Portugal. Embora a estrada de Lisboa ao Porto tenha sido modernizada no final da década de trinta do século XIX, o serviço de diligências só seria retomado em 1855, após nova renovação da via, primeiro até Coimbra e, a partir de 1859, até ao Alto da Bandeira, em frente à cidade do Porto, funcionando desta vez com eficácia e forte afluência⁶⁹⁷.

Particularmente grave foi a suspensão dos trabalhos da Carta Geográfica do Reino, trabalhos que exigiam estabilidade e continuidade das equipas de trabalho por várias décadas e que nesta altura envolviam dezanove engenheiros⁶⁹⁸. A interrupção dos trabalhos, dirigidos por Francisco António Ciera, foi uma decisão igualmente comprometedora para a continuidade do projecto da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica, enquanto instituição agregadora do conhecimento científico e técnico, pois era através da sua secção Militar e Geográfica que, nesta altura, decorriam os trabalhos da comissão geodésica⁶⁹⁹. O tipo de operações que envolvia a elaboração do novo mapa de Portugal, desde os trabalhos de campo, ligados às operações geodésicas e astronómicas para a primeira triangulação do País e aos levantamentos parciais do território, até aos trabalhos de gabinete, onde se transferia a informação para o desenho e se construía os mapas nas diversas escalas, comportavam, para além de tempo, o envolvimento de muito pessoal e de muitos meios técnicos e financeiros. Foi um dos trabalhos iniciados nesta época que, depois de várias tentativas para o reiniciar durante a primeira metade do século XIX, só se concretizaria com a chegada ao poder de Fontes Pereira de Melo; dirigido por Filipe Folque, o mapa teria por base referencial o trabalho realizado por Francisco António Ciera mais de meio século antes.

⁶⁹⁷ A estrutura extremamente ligeira da ponte Pênsil, sobre o rio Douro, não permitia a travessia da diligência; ver MOURA, Fernando, “A Mala-Posta em Portugal”, *Códice*, série 2, Lisboa, Fundação Portuguesa das Comunicações, 2004, ano 7, 1, pp. 4-25.

⁶⁹⁸ Ver do visconde de Anadia para Joaquim da Costa e Silva, Tesouraria Geral das Tropas da Corte e Província da Estremadura, *Aviso Régio. Suspensão dos soldos e cavalgaduras, aos officiaes que se achavão empregados na Diligencia da Carta Geographica do Reyno*, 16 de Abril de 1804; ver junto, *Relação dos Officiaes Engenheiros empregados na Expedição da Carta Geografica*, Arquivo AHM, Liv. 1714, fls. 69v-70. Os engenheiros envolvidos no trabalho, para além dos colaboradores mais próximos, Pedro Folque, tenente-coronel, e Martiniano José de Andrade, primeiro-tenente, eram: os segundos-tenentes Rodrigo Rebelo Palhares, José Clemente dos Santos, João de Sousa Pacheco, Francisco Augusto Xavier de Barbuda e João Pedro Duarte; os primeiros-tenentes Francisco da Silva Freire, Luís Manuel de Serpa, Tibúrcio Valeriano Pegado, Luís António de Melo, Belchior Manuel Curvo, Francisco de Assis Blanc e Martinho José Dias Azedo; os capitães Bernardo José Pereira dos Santos, Joaquim Francisco António de Sousa e Feliciano José Pereira da Silva; o sargento-mor Miguel Marino Franzini e o tenente-coronel Teodoro Marques Pereira da Silva.

⁶⁹⁹ Ver *Infra*, 3.6, “Da crise à extinção da Sociedade”.

Francisco António Ciera, o director dos trabalhos da Carta e o único membro da equipa da carta do Reino a continuar em funções, foi encarregado de arrecadar e acondicionar cuidadosamente todo o material produzido e adquirido durante os catorze anos em que decorreram os trabalhos da *Expedição da Carta Geográfica*; tinha como missão organizar e inventariar os desenhos cartográficos, medições e cálculos e os instrumentos geodésicos e astronómicos, de modo a ficarem em estado de servir assim que fosse possível a continuação dos trabalhos da Carta. Foi uma tarefa que Francisco António Ciera não chegou a realizar e que veio a dificultar a retoma dos trabalhos geodésicos; da mesma forma não chegou a comparar, como pretendia, a sua unidade linear – *a braça de Ciera* – com a *toesa* e “certamente não fez pelo desgosto, que concebeo de todos os seus trabalhos, que pelo andar do tempo se apagarão até da memória dos nossos Mathematicos”, como referiu, dois anos após a sua morte, um dos seus mais próximos colaboradores, Carlos Frederico Bernardo de Caula⁷⁰⁰.

No meio da crise e das medidas suspensivas, o governo interino manteve outra tarefa que Francisco António Ciera tinha em mãos desde Dezembro de 1803, a de implantar a rede nacional de telégrafos; tendo Pedro Folque como principal colaborador, Francisco António Ciera desenvolveu a rede criando um sistema próprio, o telégrafo óptico português⁷⁰¹. Apesar do ambiente geral de contenção e de redução de despesas, mantinha-se o objectivo de desenvolver as infra-estruturas de comunicação. A nova rede de comunicações, essencial num clima de guerra, sobrepunha-se assim aos trabalhos de conhecimento do território.

Francisco António Ciera, com os seus trabalhos de triangulação do Reino e de construção de uma rede de telégrafos, lançou as bases de trabalho de duas instituições que teriam o seu amplo desenvolvimento no século XIX, a *Comissão Geodésica e Topográfica do Reino* (1848) e o *Corpo Telegráfico* (1810), de que foi o primeiro director. Homem de engenho raro, matemático e astrónomo conceituado, e professor muito influente, Francisco António Ciera com o seu magistério exerceu uma influência única na época quer nos oficiais da Marinha quer do Exército. Respeitado por todos como mestre, defendeu a união das três academias militares (Academia da Marinha, dos Guardas Marinhas, e de Fortificação); uma ideia que iria ter significado mais tarde quando da criação da Escola Politécnica (1837).

⁷⁰⁰ In carta de Carlos Frederico Bernardo de Caula a Manuel Pedro de Melo, 9 de Março de 1816, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1816, vol. 9, n.º 48, parte 1, pp. 388-389, nota 1.

⁷⁰¹ Francisco António Ciera criou o sistema de telégrafos português a partir dos modelos mais divulgados na Europa (o sueco, o inglês e o francês), simplificando drasticamente os sistemas de sinais utilizados nestes países (Sueco – 1024 sinais; Inglês – 64 sinais; Francês – 256 sinais; e o Português – 8 sinais). Francisco António Ciera descreve como deve utilizar-se o telégrafo nas suas oito posições do seguinte modo: “À primeira vista parece impossível satisfazer a tudo somente com 8 sinais: consegui isto por meio dum dicionário que compus – com bastante trabalho –, e que contém mais de 60.000 palavras e frases, cada uma das quais tem por expressão telegráfica uma combinação dos números 1, 2, 3, 4, 5 e 6 tomados a dois, a três, a quatro, a cinco e a seis”; ver LIMA, António Luís Pedroso de, *Bicentenário do Corpo Telegráfico, 1810-2010*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, Comissão de História das Transmissões, 2010.

Participou no debate travado em 1789 em torno da realização de um novo mapa de Portugal, vindo a ser nomeado no ano seguinte, por Luís Pinto de Sousa, director da Carta Geográfica do Reino. Nos trabalhos da *Expedição da Carta do Reino*, calcorreou o País de Norte a Sul, numa intensa, dedicada e fascinada viagem geográfica e astronómica com o fim de obter a triangulação geral de Portugal e a determinação do grau de meridiano. Nos trabalhos da Carta do Reino estagiaram muitos dos engenheiros saídos da nova Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho. Figura chave da mobilização dos técnicos para a implementação no terreno das políticas de fomento, Francisco António Ciera deixou uma marca profunda na renovação da cartografia portuguesa; esta renovação, que se operou na última década do século XVIII e se prolongou pelas décadas seguintes, teve como esteio o Real Corpo de Engenheiros, estabelecimento onde os trabalhos de Francisco António Ciera tiveram plena continuidade⁷⁰².

As crises financeiras do Estado repercutiam-se directamente nos programas de fomento instalados no terreno, alguns com mais de uma década, revelando a fragilidade de alguns institutos ou estabelecimentos, como a Expedição da Carta do Reino, o serviço de Mala-Posta ou os Cosmógrafos por comarca. Se o programa de transformação do território continuava, embora com acrescidas dificuldades e com novas frentes, o programa de conhecimento do território era progressivamente dirigido para trabalhos de natureza predominantemente militar, desde a cartografia à estatística (Fig. 135); o programa de ordenamento do território prosseguia tendo como orientação a lei das Donatarias e como objectivo a reforma administrativa das comarcas, embora com progressos lentos e resultados parciais; e a tentativa de criar um cosmógrafo por comarca, com vista à realização do cadastro e ao levantamento topográfico do Reino por comarca, não chegou a ter real implantação no terreno.

A introdução de novos programas de fomento dirigidos para o território, nomeadamente o programa mineiro, metalúrgico e florestal e a rede de comunicações telegráficas, marcam este ciclo político. A retoma das obras públicas, depois da suspensão decretada em 1800, foi lenta e com avanços e recuos. Os factos mais significativos destes avanços e recuos foram o lançamento da obra de abertura da barra de Aveiro e a suspensão da obra de encanamento do rio Mondego. Depois de José de Seabra da Silva ter dado prioridade à obra do Mondego, D. Rodrigo de Sousa Coutinho privilegiava a obra de Aveiro. O futuro

⁷⁰² Francisco António Ciera (1763-1814), filho de Miguel António Ciera (?-1782), nasceu e morreu em Lisboa. Formou-se em matemática na Universidade de Coimbra, (1781). Substituiu o pai em 1782 na regência da cadeira do 3.º ano de astronomia e teórica de navegação da Academia Real da Marinha. Foi eleito sócio da Academia Real das Ciências em 1785. Membro fundador da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica (1798), foi um dos seus sócios mais activos, premiado, por diversas vezes, pelos trabalhos que apresentou. Deixou trabalhos, grande parte manuscritos, nos campos da astronomia e da matemática e da cartografia geodésica, topográfica e hidrográfica. Deixou, igualmente, propostas para a reunião das Academias militares de Lisboa. Figura maior desta época, encontra-se por estudar o seu magistério e o conjunto da sua obra.

ministro do Reino, António de Araújo de Azevedo, veio criar as condições para o empreendimento em simultâneo destas duas obras estruturantes da Beira Litoral.

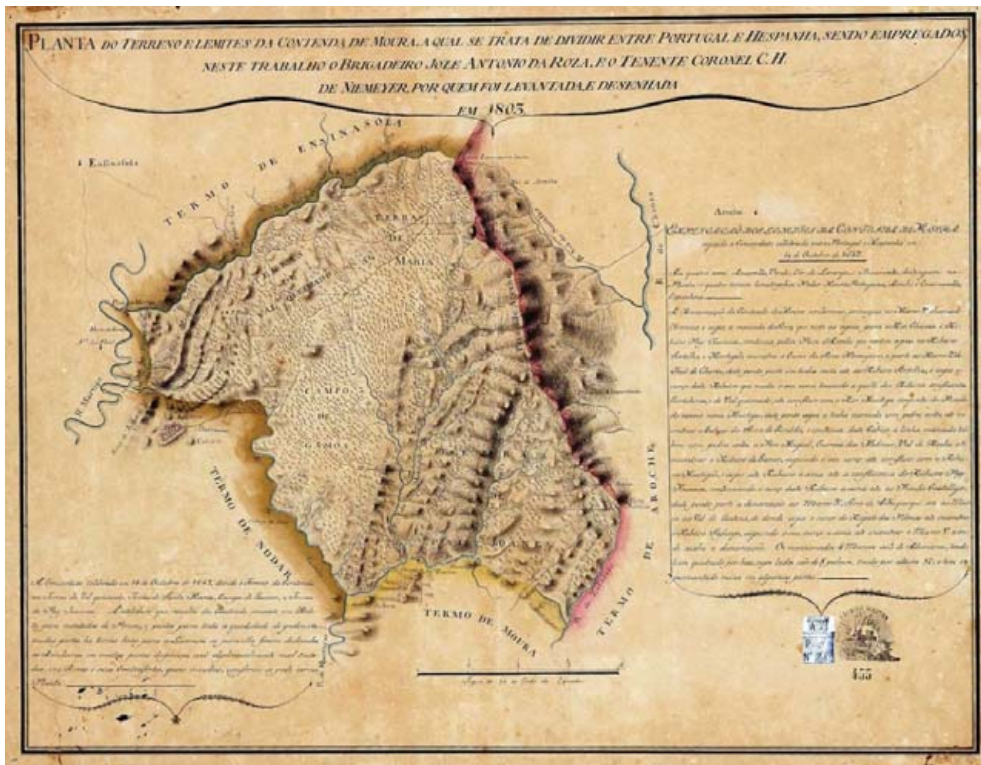


Fig. 135, José António da Rosa, Conrado Henrique Niemeyer, *Planta do terreno e limites da Contenda de Moura: a qual se trata de dividir entre Portugal e Hespanha sendo empregados neste trabalho o Brigadeiro Jozé Antonio da Roza, e o Tenente Coronel C. H. de Niemeyer, por quem foi levantada, e deenhada em 1803*, Arquivo GEAEM/DIE, 3048-2-21-30 (contém: "Explicação dos limites da Contenda de Moura segundo a Concordata cellebrada entre Portugal e Hespanha em 14 de Outubro de 1642 [1542]").

1.2 Um programa expedito, 1804-1807

Ciclo 7, 1804-1806

O relançamento do programa de obras públicas. A ampliação da rede de vias

“Attendendo que os rendimentos dos Concelhos são primeiro que tudo o mais, destinados para estes objectos de Pontes, Fontes, Calçadas, e semelhantes obras publicas. Sou servido que por tempo de oito annos contados, do primeiro de Janeiro de mil oitocentos e seis seja applicada huma terça dos rendimentos dos Concelhos de toda a Província do Alem Tejo para as referidas obras, a qual os Provedores das Comarcas quando arrecadarem a Terça Real farão tambem arrecadar e remetter para o referido Cofre; procedendo na sua arrecadação e remessa pela mesma forma com que se arrecada a Minha Terça Real.”

Príncipe Regente D. João, 1805⁷⁰³

O programa de obras públicas para o território continental extinguia-se lentamente desde 1796, e com maior amplitude desde 1800, surgindo como principal excepção a esta realidade a obra de abertura da barra de Aveiro, uma empreitada que decorria com grande actividade desde 1802.

O príncipe regente D. João reorganizou o governo a partir de Fevereiro de 1804, com as nomeações do conde de Vila Verde (D. Diogo de Noronha, 1747-1806), então presidente da junta do Comércio, para o cargo de ministro assistente ao despacho, e de Luís de Vasconcelos e Sousa (1742-1809), na altura inspector geral das Reais Obras Públicas, para presidente do Real Erário, um cargo que já exercia interinamente desde a saída de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. A morte do visconde de Balsemão, ocorrida a 14 de Abril, precipitou a remodelação ministerial em curso que se completaria com a nomeação, logo no dia a seguir, do conde de Vila Verde para a pasta do Reino e, a 6 de Junho de 1804, de António de Araújo de Azevedo (futuro conde da Barca, 1754-1817) para a pasta dos Negócios Estrangeiros e da Guerra⁷⁰⁴.

Tal como tinha acontecido com José de Seabra da Silva e com o visconde de Balsemão, nas secretarias de Estado do Reino e dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, os dois novos ministros vão trabalhar em proximidade e vão dar um novo impulso ao programa de obras públicas. Esta proximidade de ministérios é um reflexo do carácter duplo, civil e militar, inerente à rede de vias que se vinha a implementar desde 1789. Foi, seguramente, fruto da necessidade de uma estreita colaboração, dentro do governo, entre as pastas do Reino e da

⁷⁰³ Esta medida para a província do Alentejo foi estendida a todas as províncias do Reino; ver príncipe regente D. João, *Decreto*, 30 de Novembro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 64-64v.

⁷⁰⁴ Ver *Infra*, Anexo 1 “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

Guerra; se a natureza dos programas postos em prática revelam a predominância da vertente civil, os técnicos que concretizaram os projectos e dirigiram as obras públicas pertenciam ao corpo de engenheiros militares, uma arma do exército sob directa inspecção do ministro dos Negócios Estrangeiros e da Guerra.

A retoma do programa de obras públicas envolveu uma mudança de escala no campo espacial e uma mudança de propósitos quanto à ideia de obra permanente. A implementação da rede avançou para todo o território continental, operando-se ao nível das províncias, das comarcas e dos concelhos. Privilegiou-se o desenvolvimento da rede de estradas, completando a rede primária iniciada por José de Seabra da Silva e avançando para o melhoramento da rede secundária. À ideia de obra permanente, ideia que tinha sido fundadora e constante ao longo dos últimos quinze anos, veio associar-se a ideia de obra expedita ou mesmo provisória. O processo de substituição ou de paralelismo destes diferentes modelos – permanente e expedito – teve como propósito implementar soluções construtivas e técnicas mais económicas e rápidas de executar com uma cobertura mais ampla no território. O princípio da solidez, inerente a uma obra permanente, foi substituído pela adopção de princípios mais modestos, mais imediatos e mais efémeros.

Para além de darem um novo impulso às obras públicas, os novos ministros restabeleceram os trabalhos da intendência de Minas, iniciados por D. Rodrigo de Sousa Coutinho e dirigidos por José Bonifácio de Andrade e Silva, suspensos em Dezembro de 1803⁷⁰⁵. Vão mesmo monopolizar para o Estado todas as explorações mineiras, suspendendo todas as *mercês e graças* concedidas a particulares para trabalharem minas de metais e carvão de pedra⁷⁰⁶. Também retomaram as iniciativas para o desenvolvimento florestal, principalmente a sementeira de pinhais na orla marítima⁷⁰⁷, e a política de arroteamento e repartição dos baldios. Associados aos trabalhos de reparação das estradas ou de encanamento de rios surge, em muitas das instruções e despachos do governo, a florestação dos terrenos envolventes, principalmente baldios e areais costeiros, ou a construção de levadas de água para a rega das áreas agrícolas. Esta fusão de programas distintos, alguns lançados por José de Seabra da Silva e

⁷⁰⁵ Ver o Decreto de 4 de Maio de 1804 que encarrega à direcção da Fábrica das Sedas, e Obras das Águas Livres, a administração das ferrarias, minas de carvão de pedra e metais, de acordo com o Intendente Geral de Minas, in RIBEIRO, João Pedro, *Índice Chronológico Remissivo da Legislação Portuguesa Posterior à Publicação do Código Filippino com hum Appendice*, Lisboa, Idem, 1806, pp. 256.

⁷⁰⁶ O decreto é de 28 de Novembro de 1804, cf. MENDES, Humberto Gabriel, “A abertura e exploração da Mina de Azougue de Coina, no final do século XVIII, em duas plantas da Mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral. Um engenheiro alemão, Conrado Henrique Niemeýer, ao serviço de Portugal”, *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, 1978, vol. 26, pp. 205.

⁷⁰⁷ Ver do conde de Vila Verde para José Bonifácio de Andrade e Silva, *Aviso Régio*, 26 de Novembro de 1804, e memória de José Bonifácio de Andrade e Silva dirigida ao conde de Vila Verde, *Sementeira do Pinhal nos Areas de Lavos*, 5 de Dezembro de 1804, Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 477; ver, ainda, Avisos Régios do conde de Vila Verde para José Bonifácio, para o abade geral Esmoler Mor, para o bispo conde reformador reitor da Universidade de Coimbra, de 26 de Novembro de 1804, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 29v-30v.

outros por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, constituía uma forma mais integrada e articulada de encarar o território⁷⁰⁸. Procurava-se, assim, dar continuidade e desenvolver o conjunto de programas já anteriormente lançados, cujas sínteses mais claras foram realizadas no final da década de noventa por Reinaldo Oudinot, na sua *Memória sobre as sementeiras de Matas e o estabelecimento de viveiros para as plantações de Árvores*, e por Alberto Carlos de Meneses, no seu plano para a rede de correios associado à proposta de uma nova divisão administrativa das comarcas.

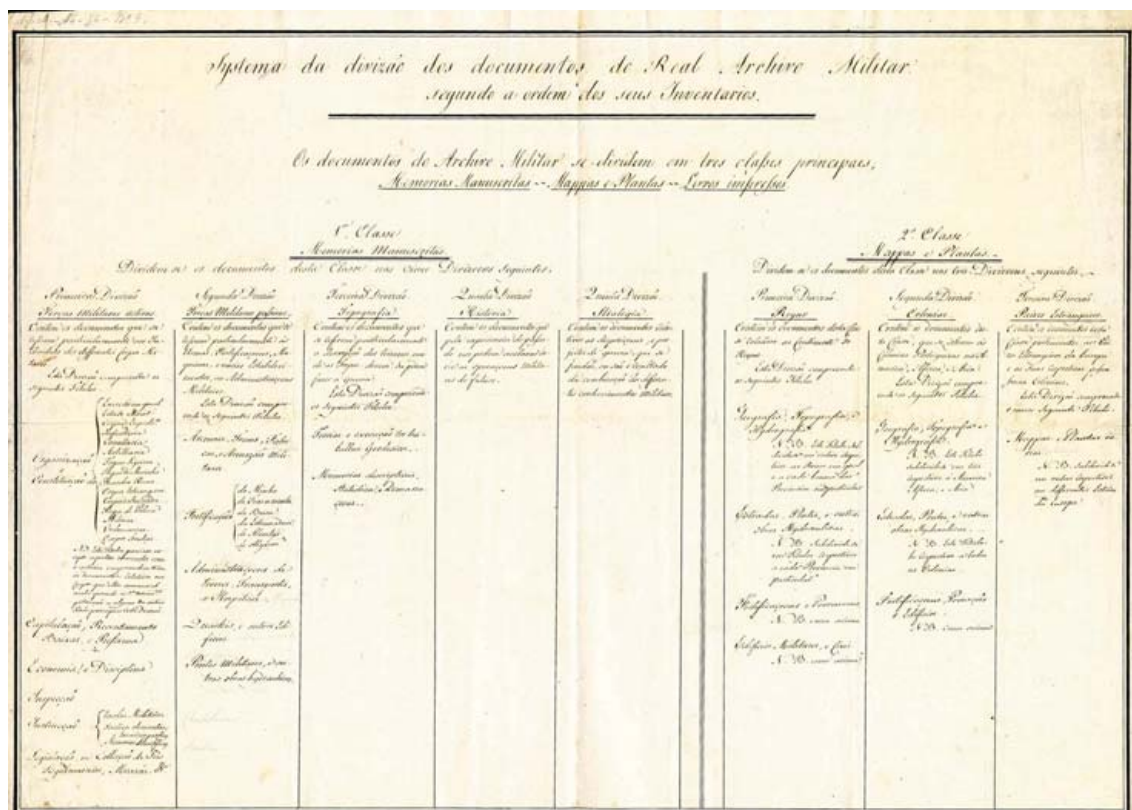


Fig. 136. Arquivo Militar, *Systema da divizão dos documentos do Real Archivo Militar segundo a ordem dos seus inventarios*. Os documentos do Archivo Militar se dividem em tres classes principaes; Memorias Manuscritas; Mappas e Plantas; Livros Impressos, s.d., Arquivo GEAEM/DIE, 4293-I-3-39-54.

Foi dada continuidade a políticas ou projectos dos anteriores governos, alguns deles ainda não postos em prática. Entre outras medidas, foi reforçado o ensino de hidráulica com a nomeação por António de Araújo de Azevedo do arquitecto e engenheiro hidráulico José Teresio Michelotti para professor de *Hidráulica Prática, Pontes e Calçadas* na Academia de

⁷⁰⁸ Ver, como exemplos, do príncipe regente D. João para António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, *Carta Régia*, 27 de Março de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 36v-37v; do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Idem, MR 18, fls. 30v-32; do conde de Vila Verde para o provedor da comarca de Viseu, *Aviso Régio*, 27 de Outubro de 1806, Idem, MR 18, fls. 73-73v. Ver, também, do príncipe regente D. João, *Alvará*, 27 de Novembro de 1804, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Na Typografia Maigrense, 1826, pp. 286-289.

Fortificação, Artilharia e Desenho⁷⁰⁹. Foi dada continuidade à política de envio de bolseiros para a Europa, nomeadamente de quadros formados na Universidade de Coimbra e na Academia de Fortificação. A partir de 1805, António de Araújo de Azevedo iniciou a organização do Arquivo Militar, uma instituição criada em 1802 mas que se encontrava ainda inactiva. A organização, a partir do zero, desta nova estrutura do Estado esteve profundamente integrada no trabalho do corpo de engenheiros e aconteceu no momento em que se esgotava o projecto da Sociedade Real Marítima Militar e Geográfica. António de Araújo de Azevedo dedicou-se à recolha de material cartográfico, de desenhos e memórias dispersos pelos governos militares das províncias, pelos engenheiros militares e por instituições e oficiais superiores do exército; muitos dos desenhos foram requisitados para se fazerem cópias para o arquivo⁷¹⁰. Nesta fase inicial de organização do gabinete de desenho e topografia, coube a Conrado Henrique Niemeyer (1756-1806), membro do corpo de engenheiros, as tarefas de estruturar o arquivo, de construir um corpo de material cartográfico e de criar as bases de uma escola de desenho topográfico e hidrográfico; os trabalhos cartográficos incorporaram as escalas de representação gráficas e as bases de triangulação estabelecidas pela comissão geodésica dirigida por Francisco António Ciera, entretanto suspensa, e envolveram a uniformização dos critérios de configuração e de sinais convencionais. O trabalho de Niemeyer foi intenso mas muito breve, pois morreu no ano seguinte. A continuidade e o desenvolvimento da instituição foram assegurados por Eusébio Dias Azedo (ca. 1752-?), membro do corpo de engenheiros e professor de Matemática na Academia dos Guardas Marinhas. A colocação em funcionamento do Arquivo Militar, enquanto centro comum dos trabalhos de cartografia, de projectos e memórias do corpo de engenheiros vinha preencher um vazio no aparelho do Estado e, em particular do Exército, em matéria de informação; nos seus primeiros tempos, partilhou instalações com o Correio Geral, coabitando e por vezes associando-se os trabalhos de reconhecimento e defesa do território com as comunicações. O processo teve em grande parte que ser reiniciado após a mudança da capital para o Rio de Janeiro, para onde seguiu quase todo o espólio do arquivo, considerado segredo de Estado; coube a D. Miguel Pereira Forjaz (1769-1827) e ao corpo de engenheiros o esforço de reconstrução do Arquivo Militar (Fig. 136)⁷¹¹.

⁷⁰⁹ Ver o decreto de nomeação, de 22 de Agosto de 1804, Arquivo AHM, FG-5, Livro 1714, fls. 185v-186v.

⁷¹⁰ Ver CAIXARIA, Eduardo, “O *Arquivo Militar* e o Real Corpo de Engenheiros”, in *O Real Arquivo Militar. Cronologia Histórica e Documental, 1802-1821*, Lisboa, Direcção de Infra-Estruturas, Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar, [2006], pp. 48-51.

⁷¹¹ Ver o processo de recolha de material cartográfico e o modo de funcionamento do arquivo em CAIXARIA, Eduardo, *O Real Arquivo Militar. (...)*, Lisboa, Idem, [2006]; ver WIEDERHOLD, Barão de, “Crise do exercito portuguez no anno de 1801, e sua organização em 19 de Maio de 1806”, *Revista Militar*, Lisboa, 1863, anno 15, 13, pp. 341-353; ver ainda, para uma visão da tramitação da documentação oficial dentro da administração do Estado central, MARTINS, Ana Canas Delgado, *Governação e Arquivos: D. João VI no Brasil*, Lisboa, Ministério da Cultura, Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 2007.

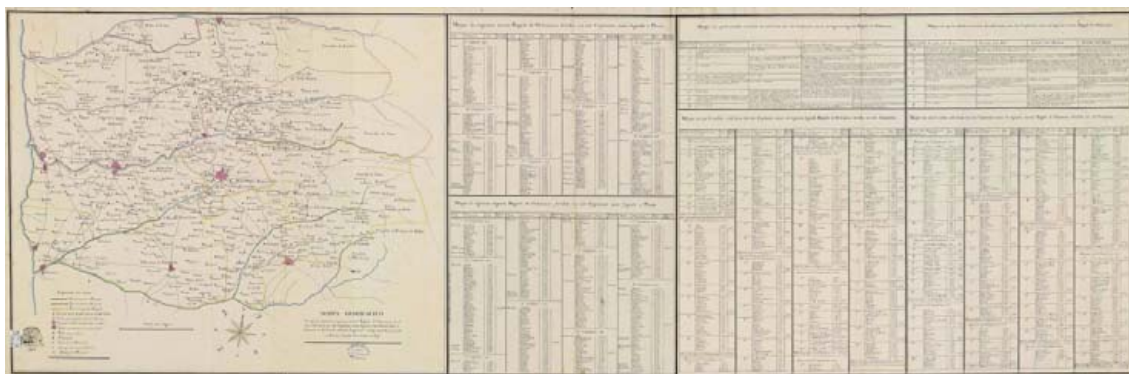


Fig. 137, João Manuel Silva, José Carlos de Figueiredo, *Mappa geographica da vigesima segunda, e vigesima terceira Brigadas de Ordenanças devididas cada huma em oito Capitánias mores segundo o novo Plano: feito em Fevereiro de 1803 pellos Officiaes Engenheiros o Major João Manoel da Silva e o Primeiro Tenente Joze Carlos de Figueiredo*, Fevereiro de 1803, Arquivo GEAEM/DIE, 4013-I-3-32-44 (as 22ª e 23ª brigadas correspondem ao território do Minho entre o rio Lima, a Norte, e os rios Ave e Vizela, a Sul).

Outro dos projectos do anterior governo, a que foi dada continuidade, foi o da reforma do exército. Iniciada após a campanha militar de 1801, a reforma procurava responder às deficiências organizativas do exército português que esta guerra tinha revelado. A preparação da reforma envolveu, entre outras tarefas, a proposta de reorganização da estrutura do exército segundo novas divisões dos governos das Armas, das brigadas de Ordenanças e dos regimentos de Milícias. Uma das tarefas mais importantes para pôr em prática esta reorganização, “trabalho verdadeiramente ciclópico”⁷¹², foi a de definir os limites das novas divisões militares; para esta operação foram nomeados, João Manuel Silva (17?-1849) e José Carlos de Figueiredo (ca. 1774-1843), dois oficiais do Real Corpo de Engenheiros. Os trabalhos envolveram simultaneamente o levantamento territorial e o recenseamento da população. O critério utilizado pelos dois engenheiros foi o de organizar o território segundo divisões aproximadamente iguais em número de fogos (ca. 30.000), tendo em consideração as demarcações naturais, nomeadamente as hidrográficas, e os limites administrativos dos concelhos. O resultado foi a divisão do território continental em 24 distritos, correspondentes a 24 brigadas, cuja distribuição por unidades iguais em população permitia uma maior eficácia e justiça nas operações de recrutamento para o exército⁷¹³. Este recenseamento nacional da

⁷¹² Ver, de AMARAL, Manuel do, “A Reforma do Exército impedida pela força das Armas”, in *A luta política em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Parede, Tribuna da História, 2010, vol. 1, pp. 9-31.

⁷¹³ Cândido José Xavier comentou este trabalho num texto sobre estatística: “O outro documento é de uma importância mais geral, e traz consigo mesmo a marca e sinal característico do governo; o qual, reconhecendo, em 1805, a necessidade de verificar a justiça com que se distribuía a imposição do tributo oneroso, mas indispensável, do recrutamento do exército, mandou os oficiais do Real Corpo de Engenheiros João Manuel Silva, e José Carlos de Figueiredo, munidos das autorizações necessárias, recolher por todo o Reino, com o maior escrupulo, os elementos indispensáveis para isto. Do trabalho desses oficiais resultou uma divisão de todo o território em vinte e quatro distritos, que, por meio de demarcações naturais, ou de limites de termos dos Concelhos, se fizeram o mais proporcionais possível, em número de fogos, e que se representa em um Mapa, de grande escala”, XAVIER,

população, desenvolvido entre os anos de 1803 e 1806, foi o último dos censos realizados nesta época e constitui, seguramente, a primeira tentativa de cartografar a densidade regional do País. O trabalho final apresentado por João Manuel Silva e José Carlos de Figueiredo é constituído por um conjunto de mapas parciais relativos a um ou mais distritos; nestes mapas constam, lado a lado, o desenho do território, com os limites dos distritos, as povoações e as vias de comunicação; e os quadros explicativos, onde são quantificados o número de fogos e descritos os limites das brigadas e das capitánias-mores (Fig. 137)⁷¹⁴. Para a construção dos mapas topográficos, os dois engenheiros recorreram a levantamentos recentes, como é o caso do mapa da província do Minho, realizado pelo camarada de armas e demarcante da província do Minho Custódio José Gomes de Vilas Boas, engenheiro militar que também colaborou no plano de distribuição de ordenanças para o Minho (Fig. 207; Fig. 201)⁷¹⁵. Os trabalhos, provavelmente, foram concluídos no Arquivo Militar, local onde se passaram a concentrar os trabalhos de cartografia e estatística. José Maria das Neves Costa (1774-1841), membro do Real Corpo de Engenheiros e eminente cartógrafo e engenheiro militar⁷¹⁶, realizou, no final de 1806 ou no início de 1807, e enquanto funcionário do Arquivo Militar, o mapa geográfico de Portugal onde condensou a informação relativa à nova divisão militar do território (Fig. 138). José Maria das Neves Costa utilizou como matriz o mapa de Tomás Lopez (Fig. 205), mas retirou-lhe o relevo e as vias terrestres, deixando apenas as linhas hidrográficas e as principais povoações; representou o mapa segundo o eixo Nascente-Poente, criando um protótipo do mapa de Portugal que será posteriormente utilizado, de diferentes formas, pelo Exército e pela repartição dos Correios. Constitui, certamente, um dos primeiros trabalhos construídos e produzidos pelo gabinete de desenho cartográfico do Arquivo Militar (Fig. 232)⁷¹⁷.

Cândido José, “Considerações sobre a statistica”, *Annaes das Sciencias, das Artes, e das Letras*, Paris, dir. José Diogo Mascarenhas Neto, A. Bobée, 1820, tomo 10, parte 1, pp. 163-164.

⁷¹⁴ Ver alguns dos mapas das divisões territoriais e populacionais, da autoria de João Manuel da Silva e José Carlos de Figueiredo, no Arquivo GEAEM/DIE. Este importante recenseamento da população encontra-se por estudar. Gomes Freire de Andrade (1757-1817), na sua proposta para a reforma do exército, publicou um resumo e uma análise deste censo da população; ver ANDRADE, Gomes Freire de, “Ensaio sobre o método de organizar em Portugal o exército relativo à população, agricultura, e defesa do país”, 1806, in *A luta política em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Parede, Tribuna da História, 2010, vol. 2, pp. 202-479.

⁷¹⁵ Ver carta de Bernardim Freire de Andrade para D. Miguel Pereira Forjaz, 10 de Janeiro de 1809, Arquivo AHM, DIV-1-14-6-15. Ver, também, MOREIRA, Luís Miguel, *O Entre Douro e Minho em finais do século XVIII: Cartografia, Geografia e História das Populações*, Guimarães, Idem, 2004, pp. 136-137.

⁷¹⁶ Ver DIAS, Maria Helena, *Brigadeiro José Maria das Neves Costa, 1774-1841: patrono do Instituto Geográfico do Exército*. Lisboa, Instituto Geográfico do Exército, 2005. Idem, “Neves Costa: uma figura emblemática da Cartografia militar portuguesa”, *Boletim do Instituto Geográfico do Exército*, 2005, 67, pp. 4-7; Idem, “Recordando um engenheiro português ao serviço da Cartografia Militar”, *Boletim do Instituto Geográfico do Exército*, Lisboa, Novembro de 2001, 63, pp. 37-51.

⁷¹⁷ José Maria das Neves Costa deixou inúmeros trabalhos cartográficos e uma extensa obra escrita, a maioria manuscrita, sobre cartografia e sobre assuntos militares. Ver, entre outros trabalhos, *Considerações militares tendentes a mostrar quais sejam, no território português, os terrenos cuja topografia ainda falta conhecer para servir*

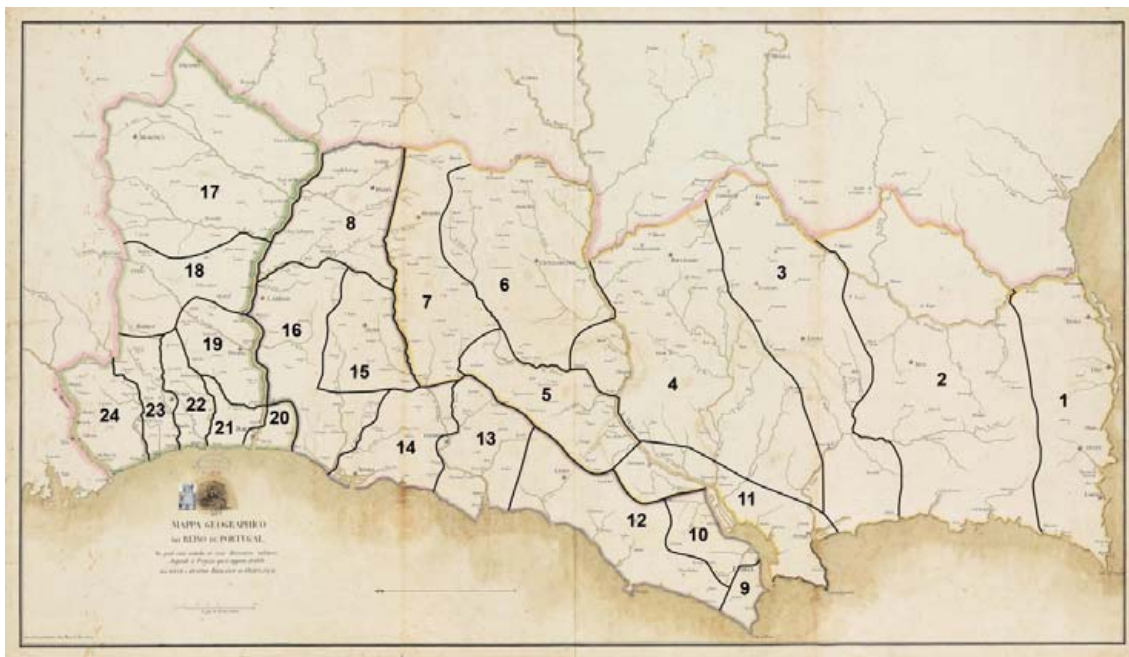


Fig. 138. José Maria das Neves Costa, *Mappa Geographico do Reino de Portugal*: no qual estão notadas as suas divizoens militares segundo o projecto que o suppoem dividido em vinte e quatro brigadas de ordenanças dezenhado pello Capitaõ Jozé Maria das Neves Costa, [ca. 1806-1807], Arquivo GEAEM/DIE, 4062-4-48-60 (— linha de delimitação das Brigadas; números **1 a 24**; sublinhado nosso).

Neste período, as condições financeiras e as circunstâncias políticas do País eram diferentes das ocorridas na década de noventa. A actividade económica dava sinais de abrandamento, a inflação e o desemprego eram crescentes e sucediam-se maus anos agrícolas. Ao clima inicial de paz sucedeu progressivamente um clima de guerra e os receios de uma invasão franco-espanhola estavam cada vez mais presentes na sociedade⁷¹⁸. As dificuldades de tesouraria do Erário deixaram de ser cíclicas para se tornarem uma constante, principalmente devidas à sustentação do Exército e da Marinha em pé de guerra e aos custos inerentes ao estatuto de neutralidade no conflito europeu. Talvez por estas razões, a orientação política seguida pelo conde de Vila Verde para as obras públicas seja muito distinta da adoptada anteriormente por José de Seabra da Silva. A estratégia do conde de Vila Verde é movida pela urgência e pelo curto prazo. O carácter de urgência que o novo ministro do Reino coloca nos seus despachos para a implementação dos trabalhos pode ter sido impellido por estes factores –

de base a um sistema defensivo do Reino, que seja conforme com a natureza geográfica e com os princípios gerais da guerra, 1841, Arquivo AHM, DIV-3-01-07-13 (138 pp.); esta memória acompanhava a minuta de uma Carta do Reino de Portugal (Fig. 231); COSTA, José Maria das Neves, *Ensaio sobre a theoria do relêvo dos terrenos*, 1824, Lisboa, Na Imprensa Nacional, 1849; Idem, *Memórias*, 1841, Lisboa, edição fac-similada, Direcção Geral dos Serviços de Engenharia, 2005.

⁷¹⁸ Ver, como exemplo, a Representação da câmara de Viana (do Castelo) ao príncipe regente D. João, “Registo de uma resposta que deu a Câmara no requerimento dos Negociantes da Vila que pretendiam encanar o Rio e Barra”, 31 de Janeiro de 1804, in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805*, Viana do Castelo, Amigos do Mar, 1994, pp. 90-94 (transcrição); 166-176 (fac-simile do documento).

abrandamento da actividade económica e premência perante o clima de guerra internacional – mas pode ter tido vários propósitos em simultâneo, nomeadamente: recuperar o tempo perdido na renovação da rede de vias; garantir uma maior mobilidade dos exércitos; e pôr a máquina do Estado em movimento, de forma a atenuar o desemprego e a pacificar alguma agitação social, em particular no exército⁷¹⁹.

O ministro do Reino evitou grandes máquinas administrativas. Não criou novas intendências, nem promoveu a organização de equipas técnicas especificamente para uma obra. Contudo, manteve e aproveitou algumas das instituições e dos técnicos já implantados no terreno. Repôs a actividade da Superintendência das Estradas, que se encontrava suspensa desde o final de 1799, mas ao mesmo tempo limitou a sua área de jurisdição, circunscrevendo-a à estrada Lisboa-Coimbra; a restrição da capacidade de intervenção da Superintendência das Estradas ditou o lento desaparecimento desta instituição que foi criada com a ambição de vir a constituir o centro de reunião, a nível nacional, das operações relativas a estradas⁷²⁰. O conde de Vila Verde recorreu principalmente à organização tradicional do antigo regime, envolvendo o poder local e os representantes do poder central colocados na administração regional e local. Comprometeu as câmaras com as obras públicas nos seus concelhos e chamou os magistrados territoriais, principalmente corregedores, provedores e juizes de fora, para a mesma tarefa, ampliada agora ao território das comarcas e das províncias. Privilegiou o diálogo com os políticos, remetendo para segundo plano o papel dos técnicos. Neste processo, o conde de Vila Verde optou por soluções formais e construtivas mais expeditas e mais económicas. Não se tratou de reduzir os trabalhos a meros reparos interinos ou provisórios; tratou-se, pelo contrário, de garantir a efectiva concretização do programa de obras públicas mesmo que, para isso, as soluções comportassem alguma precariedade ou uma menor ambição no processo de transformação e de ordenamento do território. Na prática, estiveram presentes duas formas de actuação em conformidade com uma diferenciação entre obras principais e obras secundárias; as obras principais foram projectadas e dirigidas por engenheiros militares, utilizando na sua maioria soldados ou trabalhadores pagos a *jornal*, modelo posto em prática e generalizado por José de Seabra da Silva, e as obras secundárias foram dirigidas por magistrados e realizadas pelas populações, através do recurso à *corveia*, modelo evitado por José de Seabra da Silva mas retomado pelo conde de Vila Verde⁷²¹. O resultado da dupla forma de actuação – no que

⁷¹⁹ Sobre a necessidade de se lançarem obras públicas como forma de minorar o clima de agitação social, ver carta de Pedro de Melo Breiner, seguramente para o conde de Vila Verde, 12 de Dezembro de 1804, Arquivo ANTT, MR, Mç. 355, Cx. 474.

⁷²⁰ Ver do conde de Vila Verde para José Diogo Mascarenhas Neto, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 34v-35. Sobre a Superintendência das Estradas, ver *Infra*, 4.5, “A confirmação de uma política de obras públicas para o território continental”.

⁷²¹ Ver, como exemplos, do conde de Vila Verde para o juiz de Fora da vila da Sertã, *Aviso Régio*, 1 de Agosto de 1806, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 67v; para o corregedor da comarca do Ribatejo, *Aviso Régio*, 30 de Agosto

respeita à força de trabalho, ao modelo de execução das obras públicas e à hierarquização da rede de vias – era muito próximo do modelo que se praticava na Grã-Bretanha desde a segunda metade do século XVIII⁷²² e em parte explica e torna menos contraditória a actuação do conde de Vila Verde relativamente à anterior acção de José de Seabra da Silva.

O novo ministro do Reino, para superar as dificuldades económicas da época, introduziu novas formas de financiamento para as obras públicas. Uma das formas de financiamento passou pelo aumento dos rendimentos dos concelhos, na medida em que era a partir da base concelhia que se procurava desenvolver e estender o programa de obras públicas a todo o território continental. Esta operação comportou a exploração económica de extensas áreas de terrenos baldios que os concelhos possuíam, restringindo estas terras de uso comum. Utilizaram-se dois modelos nesta operação: um dos modelos passou pela liberalização do regime de aforamentos dos baldios, processo de apropriação concelhia da propriedade comunitária e de aumento da área agrícola que ampliou o volume de receitas das câmaras⁷²³; o outro modelo foi o da florestação dos baldios, sua divisão e arrendamento, cujas rendas e produto da venda de madeiras também aumentava os bens dos concelhos⁷²⁴. Estas medidas reflectiram-se nos saldos camarários de muitos concelhos que tiveram saldo positivo nos anos de 1805 a 1807⁷²⁵. Como corolário destas políticas para os concelhos, o príncipe regente D. João reformulou os impostos para as obras públicas; para além de já consignar todos os *sobejos das sisas* e o *real de água* para as obras públicas, na continuação das práticas estabelecidas por José de Seabra da Silva, determinou que, a partir de 1806, a terça parte dos rendimentos dos concelhos se destinava exclusivamente para as obras públicas; acrescentou ainda a chamada *Terça Real*, correspondente a outro terço dos rendimentos dos concelhos⁷²⁶. A *Terça Real*, que

de 1806, Idem, MR 18, fls. 69; para o provedor da comarca de Moncorvo, *Aviso Régio*, 27 de Outubro de 1806, Idem, MR 18, fls. 71v; para o provedor da comarca de Leiria, *Aviso Régio*, 27 de Outubro de 1806, Idem, MR 34, fls. 318-320; para o provedor da comarca de Torres Vedras, *Aviso Régio*, 11 de Novembro de 1806, Idem, MR 18, fls. 56-56v.

⁷²² Ver *Infra*, 4.7, “Da conservação das estradas à modernização dos meios de transporte; o exemplo britânico”.

⁷²³ Ver, como principal norma legislativa, do príncipe regente D. João, *Alvará*, 27 de Novembro de 1804, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Na Typografia Maignrense, 1826, pp. 286-289. Ver ainda, do príncipe regente D. João, *Decreto*, 22 de Novembro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 57v-58.

⁷²⁴ Ver, como exemplos, do conde de Vila Verde para o provedor da comarca de Leiria, para o juiz de Fora de Sintra e para o corregedor da comarca de Ourém, *Avisos Régios*, 11 de Novembro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 51v-53v.

⁷²⁵ Sobre os efeitos financeiros das políticas do conde de Vila Verde nos orçamentos das câmaras da província do Minho, ver CAPELA, José Viriato, *O Minho e os seus municípios. Estudos económico-administrativos sobre o município português nos horizontes da reforma liberal*, Braga, Universidade do Minho, 1995; CAPELA, José Viriato, “A Câmara, a Nobreza e o Povo do Concelho de Barcelos. A Administração do Município nos Fins do Antigo Regime”, *Barcellos-Revista*, Barcelos, Câmara Municipal, 1986, vol. 3, 1, pp. 7-324.

⁷²⁶ Ver, do príncipe regente D. João, *Decreto*, 30 de Novembro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 64-64v. Ver, do conde de Vila Verde para o visconde de Anadia, *Aviso Régio*, 5 de Novembro de 1805, Arquivo AHMOP,

normalmente dava entrada no Erário Régio, vinha agora juntar-se aos impostos e contribuições destinados para as obras públicas, aumentando por esta via os fundos para a realização dos trabalhos. Outra forma de financiamento das obras foi obtida pela implementação da lei das Barreiras, uma lei promulgada por José de Seabra da Silva em 1796. A introdução de portagens foi criada normalmente nas pontes novas para o seu produto ser aplicado na construção e conservação das vias⁷²⁷; a administração dos rendimentos das portagens tanto foi dado às câmaras como foi arrendado a particulares. Do mesmo modo, o rendimento das barcas de passagem pertencentes às câmaras foi aplicado nas obras públicas⁷²⁸. Quanto à mão-de-obra, para além da utilização dos soldados e dos presos de calceta e da eventual contratação de *jornaleiros*, recorreu-se ao modelo da *corveia*, contribuindo com o seu trabalho as populações confinantes às obras, pelo máximo de seis dias anuais, ou, em alternativa, com contribuições proporcionais⁷²⁹.

O conde de Vila Verde iniciou um processo, continuado por António de Araújo de Azevedo, de organização de estruturas administrativas para as obras públicas por províncias, criando inspecções-gerais e concentrando num cofre único, localizado na principal cidade de cada província, os vários fundos destinados a obras públicas. Com a concentração das diversas obras públicas numa única estrutura administrativa e financeira pretendia-se uma melhor coordenação e controle dos trabalhos e uma maior eficiência e flexibilidade na gestão dos fundos públicos. As experiências concretizadas nas províncias do Alentejo (1805) e do Minho (1807) não chegaram a consolidar-se nem a generalizar-se e não tiveram continuidade após as invasões francesas. Noutras províncias, o conde de Vila Verde empreendeu o mesmo sistema para as comarcas, criando um cofre geral na sede de comarca de forma a serem reunidos os impostos para as obras públicas dos respectivos concelhos, cabendo aos provedores de comarca a arrecadação dos rendimentos das sisas e das terças.

MR 18, fls. 47-47v. Ver, ainda, VARELLA, José Joaquim, “Memoria Estatística á cerca da notável Villa de Monte Mor o Novo”, *Historia e Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, Lisboa, Typografia da Academia, 1817, tomo 5, parte 1 (memorias dos correspondentes), pp. 22-23.

⁷²⁷ Entre outras, foram introduzidas portagens na ponte de Santo Tirso, sobre o rio Ave; na ponte de Rilvas, sobre o rio das Enguias, afluente do Tejo; numa das pontes da estrada de Ovar ao Porto; e na ponte das Barcas, no rio Douro; todas estas pontes, a maioria em madeira, foram concluídas entre 1804 e 1807.

⁷²⁸ Um exemplo é o da barca de Odemira. Nas *Memórias Paroquiais*, de 1758, esta barca, em forma de estrado, era livre tendo vários rendimentos para a sua sustentação. Em 1805, foram introduzidas portagens na travessia, com autorização do príncipe regente D. João e com consentimento dos povos; ver o relatório de Bartolomeu Lobo, prior do Salvador da villa de Odemira, de 29 de Maio de 1758, in QUARESMA, António Martins, *Odemira Histórica - Estudos e Documentos*, Odemira, Câmara Municipal, 2006, pp. 250-255; ver também *Gazeta de Lisboa*, 2º suplemento, n.º 42, 19 de Outubro de 1805.

⁷²⁹ Diz o conde de Vila Verde ao provedor da comarca de Leiria: “não deixará por isso de se empregar tambem em cada Villa aquelle rendimento que para isso tiver, e de concorrerem os Louvados na forma do costume do Reino com alguns dias de servisso ou por si ou por seus creados ou jornaleiros, e que não deve exceder o numero de seis dias em cada anno...”, *Aviso Régio*, 18 de Setembro de 1806, Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 318-320.

As políticas do governo de incentivo às câmaras e aos corregedores de comarca no sentido de emprenderem obras públicas de melhoramento e conservação das vias de circulação nas áreas de sua jurisdição tiveram igualmente reflexos no sector privado. Não existindo tradição dos privados investirem os seus capitais acumulados em obras públicas, como era comum em Inglaterra desde meados do século XVIII, observa-se, contudo, neste período, a existência de várias propostas de iniciativa privada para investimentos de capitais próprios em obras públicas ou a participação através de empréstimos em certas obras. As iniciativas foram de âmbitos diversos. Algumas propostas indicavam a criação de companhias por acções; foram exemplo a tentativa de fundação da Companhia de Agricultura no Ribatejo, em que os accionistas, capitalistas da praça de Lisboa, se propunham fazer obras de defesa das lezírias e de regularização das margens do Tejo (1804-1806); ou a formação de uma Companhia por acções para empreender a navegação desde o Cachão da Valeira até Barca de Alva (1807)⁷³⁰. Outra forma foi a de participar com empréstimos, permitindo o arranque ou a continuidade das obras e deste modo ultrapassar as limitações financeiras; são exemplo disso, o adiantamento dos fundos necessários para se iniciar a obra da estrada do Porto a Braga por parte de burgueses da cidade de Braga (1805), e o empréstimo de um negociante de vinhos da cidade do Porto para a continuação da estrada do Porto à Foz do Douro⁷³¹. Também a Companhia do Alto Douro, a partir de 1806, passou a arrematar a privados a cobrança da contribuição para a obra das Estradas do Alto Douro⁷³².

A actividade legislativa para as obras públicas do novo ministro do Reino teve início a 3 de Outubro de 1804 com a sua nomeação, pelo príncipe regente D. João, para o cargo de *Inspector Geral da construção e conservação das Estradas e Caminhos Públicos do Reino*⁷³³. Encerrava-se com esta nomeação o ciclo de vigência do decreto de suspensão das obras públicas

⁷³⁰ Ver o Alvará de 1 de Setembro de 1807, onde João Carlos de Oliveira Pimentel, capitalista de Moncorvo, concessionário de barcas de passagem no Alto Douro e rendeiro da terça do Chantrado da Sé de Lamego, foi autorizado a formar uma Companhia por acções para empreender a navegação desde o Cachão da Valeira até Barca de Alva; segundo o relato de seu neto, Júlio Máximo de Oliveira Pimentel (2.º visconde de Vila Maior, 1809-1884), as guerras peninsulares impediram a formação da Companhia mas o concessionário desenvolveu trabalhos, primeiro até à foz do Sabor (1809) e, posteriormente, até Barca de Alva (1811); ver VILLA MAIOR, Visconde de, *O Douro Illustrado. Álbum do Rio Douro e Paiz Vinhateiro*, Porto, Magalhães & Moniz Editores, 1876, pp. 104.

⁷³¹ Ver a carta de Pedro de Melo Breiner ao corregedor interino do Porto, José Teixeira de Sousa, de 7 de Dezembro de 1807, onde refere contribuições de particulares e um grande empréstimo por parte de Cristiano Nicolau Kopke (1.º barão de Vilar, 1763-1840) para a obra da estrada do Porto à Foz do Douro, cujos trabalhos estavam associados à direcção das obras da barra do Douro; ver Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 94-95.

⁷³² A Companhia do Alto Douro anunciou, em Dezembro de 1806, através de um edital, que tinha arrematado a diferentes pessoas a cobrança da contribuição dos dois réis por quartilho de vinho para a obra das Estradas do Alto Douro em todo o distrito da demarcação dos vinhos de embarque e de ramo por tempo de três anos a contar de 1 de Janeiro de 1807; ver Sebastião António Gomes de Carvalho, Juiz Conservador da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, *Editál*, 29 de Dezembro de 1806, Porto, na Typ. Da Viuva Alvarez, Arquivo BL, *Collection Shelfmk*, 705.h.13.(24.).

⁷³³ Ver, do príncipe regente D. João, *Decreto*, 3 de Outubro de 1804, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 24.

(1800-01-11); um período de quase cinco anos, durante o qual, apesar de se terem realizado alguns projectos e obras, apenas foi lançada uma obra pública de infra-estruturas viárias: a construção do canal de ligação da bacia do Vouga ao mar para abertura de uma nova barra. O conde de Vila Verde, no curto espaço de dois anos em que ocupou este cargo, tomou inúmeras medidas para as obras públicas⁷³⁴. Deu prioridade às obras de estradas e de pontes sem no entanto pôr em causa o objectivo de ampliação da rede de navegação fluvial e marítima que também procurou promover. Esta política vinha ao encontro dos requerimentos e pareceres por parte dos representantes das câmaras e das comarcas, informações que o conde de Vila Verde solicitou generalizadamente com o objectivo de avaliar quais eram as obras consideradas prioritárias; os pedidos dos vereadores e dos magistrados territoriais eram no sentido de se realizarem obras de estradas e principalmente de pontes nas travessias dos rios, não havendo, por parte das entidades regionais e locais, o mesmo empenho na promoção das vias fluviais.

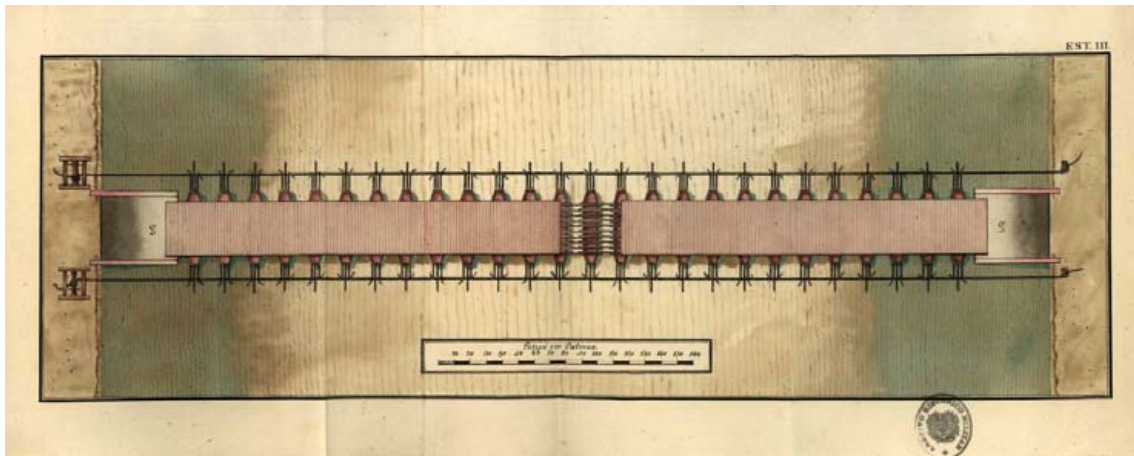


Fig. 139, Eusébio de Sousa Soares, *Ponte de Barcas no esteiro da Carrasqueira*, 1804, Arquivo AHM, DIV-4-1-14-14 (projecto de uma estrada nova de Vila Real de Santo António para Castro Marim e de um canal entre o esteiro do rio Seco e o esteiro de Castro Marim, segundo plano do marquês de Ternay).

O plano do ministro do Reino para as vias terrestres compreendeu o propósito de, em simultâneo, completar a rede de vias primárias – “as estradas directas” – de ligação entre províncias (estradas reais e comerciais) e implementar a rede de vias secundárias – “as transversais” – de ligação entre comarcas (estradas entre povoações). A rede de estradas que, no período de governação de José de Seabra da Silva, tinha sido objecto de uma evolução por fases, de forma condicionada e hierarquizada, ampliava-se agora a todo o território continental pela introdução da rede de vias secundárias. O conde de Vila Verde, nas suas instruções,

⁷³⁴ Ver uma extensa parte da legislação do conde de Vila Verde, que vai de 3 de Outubro de 1804 a 3 de Novembro de 1806, in Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 23v-78v; ver também legislação avulsa in MR 5.4; MR 17; MR 19; MR 34; e MR 45. Ver, também, do príncipe regente D. João, decretos de 11 de Setembro de 1804 e alvará de 27 de Novembro de 1804 in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Na Typografia Maignrense, 1826, pp. 281-282; 286-289.

também impulsionou o processo de substituição das barcas de passagem por pontes, de forma a garantir uma melhor eficiência e maior segurança na travessia das linhas de água, um tipo de obra pública cuja utilidade era imediata. Ficava em aberto a possibilidade de construção destas infra-estruturas em pedra ou em madeira (tanto em estacaria como com barcas), uma escolha que devia ser ponderada caso a caso, segundo critérios de economia, rapidez e segurança, decisão que o ministro delegava nos magistrados e nos engenheiros (Fig. 139)⁷³⁵.

Quanto às vias primárias, o conde de Vila Verde retomou os dois grandes eixos lançados por José de Seabra da Silva: a estrada de Lisboa ao Porto, (1791-1799) que tinha ficado incompleta, e a estrada de Lisboa a Elvas (1796), que ficou apenas pelo projecto. Ao repor em funcionamento a Superintendência Geral das Estradas, o ministro retirou estas duas novas empreitadas da alçada desta instituição, circunscrevendo os trabalhos sob inspecção de José Diogo Mascarenhas Neto e do seu adjunto, Alberto Carlos de Meneses, à conservação da estrada entre Lisboa e Coimbra⁷³⁶.

O ministro do Reino começou pela estrada de Lisboa a Elvas, para a qual nomeou como inspector o magistrado João José da Veiga (1775-1843)⁷³⁷ que também foi encarregado da inspecção-geral das estradas e pontes da província do Alentejo⁷³⁸. A dificuldade de financiamento desta extensa obra (numa região deprimida económica e demograficamente), com várias pontes a construir de raiz, levou à criação de um cofre único, localizado na cidade de Évora, debaixo da inspecção do corregedor da comarca, onde foram recolhidos os vários fundos para as obras públicas de todas as comarcas da província do Alentejo⁷³⁹; os provedores das comarcas arrecadavam a *Terça Real* e os *sobejos das sisas* e remetiam para o cofre em Évora. Esta medida foi complementada com o estabelecimento de uma primeira barreira na ponte de

⁷³⁵ Ver carta do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, 3 de Novembro de 1806, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 77-77v. Ver, como exemplo, Eusébio de Sousa Soares, *Memoria sobre o canal projectado entre o Esteiro do Rio secco e o de Castromarim; e a comunicação por terra entre Villa Real, e Castromarim, Por Euzebio de Souza Soares, Primeiro Tenente do Real Corpo de Engenheiros*, 1804, Arquivo AHM, DIV-4-1-14-14.

⁷³⁶ Ver, do conde de Vila Verde para José Diogo Mascarenhas Neto, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 34v-35.

⁷³⁷ João José da Veiga nasceu em Ventosa do Bairro (1775), comarca de Coimbra, e morreu no Rio de Janeiro (1843). Formou-se em Leis pela Universidade de Coimbra. Foi nomeado juiz de Fora da vila de Ourém, na província de Estremadura (1800), iniciando a sua carreira na magistratura. Foi encarregado da inspecção-geral das estradas e pontes da província do Alentejo e inspector da estrada de Lisboa a Elvas (1804). Foi para os Açores (1815), onde exerceu o cargo de corregedor das ilhas de São Miguel e de Santa Maria. Trabalhou na abertura de estradas, canais e fontes; na construção do farol em Ponta Delgada e de banhos medicinais. Dos Açores seguiu para o Brasil, iniciando a magistratura na Casa da Suplicação do Rio de Janeiro (1820). Após a Independência, foi incumbido por D. Pedro I do sequestro das propriedades portuguesas. Foi ministro do Supremo Tribunal de Justiça (1828).

⁷³⁸ Ver, do príncipe regente D. João para o corregedor da comarca de Évora, *Carta Régia*, 4 de Outubro de 1804, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 24-25; do conde de Vila Verde para João José da Veiga, *Aviso Régio e Instruções*, 3 de Outubro de 1804, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 25-26.

⁷³⁹ Concorreram com os *sobejos das sisas* e bens de raiz, as câmaras de Elvas, Vila Boim, Vila Viçosa, Borba, Estremoz, Redondo, Évora Monte, Évora, Arraiolos, Montemor-o-Novo e Canha.

Rilvas (rio das Enguias e paul de Rilvas, a montante de Barroca de Alva), na zona de Alcochete⁷⁴⁰. Foram ainda ocupados, como operários, soldados pagos a *jornal e calcetas*⁷⁴¹. O traçado escolhido não seguiu o projecto realizado oito anos antes pela equipa de Conrado Henrique Niemeyer (Aldeia Galega – Montemor-o-Novo – Évora – Vila Viçosa – Elvas); pelo contrário, foi mantida a via tradicional que, desde Aldeia Galega (actual Montijo), seguia por Montemor-o-Novo, Arraiolos e Estremoz até Elvas, ao longo de aproximadamente 175 km (Fig. 173; Fig. 347). João José da Veiga iniciou a construção de duas novas pontes em pedra neste itinerário: uma, sobre a ribeira de Canha, a chegar a Montemor, ponte que se encontrava inacabada aquando das invasões francesas; e outra, sobre a ribeira de Tera, próxima a Estremoz, que ficou acabada⁷⁴².

Um dos maiores objectivos do conde de Vila Verde era o de terminar o principal eixo viário do País, a estrada de Lisboa ao Porto. Para a realização do tramo que faltava concretizar – Coimbra-Porto – pediu⁷⁴³ e aprovou⁷⁴⁴ um novo projecto, processo que decorreu ao longo do ano de 1805. O trajecto aprovado, da autoria de Luís Gomes de Carvalho, não aproveitava a rota tradicional por Águeda e desviava-se para o litoral de forma a servir o porto de Aveiro, cujas obras de abertura da barra estavam a avançar a grande ritmo. A aprovação deste novo itinerário, mais litoral, comportava, segundo o ministro do Reino, a manutenção e conservação da antiquíssima e muito utilizada estrada entre o Porto e Coimbra, rota que passava por inúmeras povoações, entre as quais Carvalhos, Grijó, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis, Albergaria, Águeda e Mealhada (Fig. 347). O ministro separou da Superintendência Geral das Estradas este tramo da estrada Lisboa-Porto e designou, para inspector da obra, Pedro de Melo Breiner (1757-1830), nesta altura governador das Justiças e presidente da Junta das Obras Públicas da cidade do Porto e com muitas responsabilidades em matéria de obras

⁷⁴⁰ Ver, do príncipe regente, “Decreto estabelecendo huma contribuição para as obras das estradas do Alentejo”, e do conde de Vila Verde, “Pauta da Contribuição das Barreiras a que se refere o Decreto supra”, 19 de Fevereiro de 1805, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Na Typografia Maignense, 1826, pp. 306; do conde de Vila Verde para o corregedor de Setúbal, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 33-33v.

⁷⁴¹ Ver, do conde de Vila Verde para Fernando da Costa de Ataíde Teive, *Aviso Régio*, 3 de Outubro de 1804, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 27v.

⁷⁴² Ver uma breve referência a João José da Veiga e à sua actividade na construção da estrada de Lisboa a Elvas in VARELLA, José Joaquim, “Memoria Estatística á cerca da notável Villa de Monte Mor o Novo”, *Historia e Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, Lisboa, Typografia da Academia, 1817, tomo 5, parte 1 (memorias dos correspondentes), pp. 4-80.

⁷⁴³ Ver, do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 30v-32; ver ainda do conde de Vila Verde para Fernando Afonso Giraldes, superintendente da barra de Aveiro, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 34-34v.

⁷⁴⁴ Ver, do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 4 de Novembro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 46v-47.

públicas na região do Minho e Alto Douro⁷⁴⁵. Por sua vez, Pedro de Melo Breiner chamou para realizar o projecto Luís Gomes de Carvalho, o director das obras da barra de Aveiro; a escolha deveu-se não apenas à formação e experiência de Luís Gomes de Carvalho em grandes obras públicas mas também ao facto de estar a trabalhar nesta região da Beira Litoral e ter um conhecimento global do território em que se inseria a estrada.

Luís Gomes de Carvalho organizou a nova via em dois lanços, um do Porto a Aveiro e outro de Aveiro a Coimbra. Esta alteração de fundo ao traçado entre as cidades do Porto e de Coimbra foi justificada, por Luís Gomes de Carvalho, com a necessidade de integrar o porto de Aveiro na rede de vias nacionais e com a indispensabilidade de o ligar ao território em seu redor; território formado por inúmeras povoações em torno da bacia do Vouga, sendo algumas das vilas importantes portos fluviais e pesqueiros. Considerava uma prioridade reforçar as ligações terrestres entre o Porto e Coimbra e os portos do Douro, de Aveiro e da Figueira da Foz. A possibilidade de ter paralelamente à estrada, entre Ovar e Vagos, uma via fluvial com mais de 40 km de extensão que funcionava todo o ano, garantia transportes alternativos mais económicos e mais rápidos dando ainda a possibilidade de adiantar a jornada, mesmo durante a noite. Seria ainda uma via importante em tempo de guerra para a defesa da costa, facilitando os transportes de artilharia e os movimentos da cavalaria. Defendendo a utilização de caminhos já existentes em contraposição ao desenho de traçados novos, Luís Gomes de Carvalho instituiu, como princípio para a definição do traçado, o aproveitamento de velhos caminhos entre povoações que seriam integralmente refeitos e modernizados e transformados em estradas. O trajecto proposto tinha a vantagem de ter muito menos pontes a conservar no futuro do que a estrada por Águeda e de percorrer uma zona plana o que, segundo Luís Gomes de Carvalho, compensava em “duração e permanência” o facto de ter mais 4 km. A proposta de Luís Gomes de Carvalho é significativa pois manifesta a persistência de uma intenção, a de interligar vias terrestres, fluviais e marítimas. A obra teve início em 1806 mas a guerra e as dificuldades económicas posteriores impediram a sua continuação e a velha estrada por Águeda manter-se-ia, com sucessivas renovações e rectificações de traçado, como o principal eixo rodoviário entre o Norte e o Sul do País até à última década do século XX⁷⁴⁶.

⁷⁴⁵ Ver, do conde de Vila Verde para José Diogo Mascarenhas Neto, superintendente das Estradas, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 34v-35. Sobre Pedro de Melo Breiner ver *Infra*, 5.3, “A luta de Reinaldo Oudinot”.

⁷⁴⁶ A memória do projecto de Luís Gomes de Carvalho é datada de 24 de Agosto de 1805 e dirigida a Pedro de Melo Breiner; ver a transcrição da memória, que é acompanhada de uma nota de Gomes de Carvalho, datada de 26 de Janeiro de 1816, onde volta a defender a necessidade de se construir esta via, in GRAÇA, Pais, “As estradas previstas pelo engenheiro Luís Gomes de Carvalho no seu relatório de 1805”, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, 1946, vol. 12, pp. 118-128.

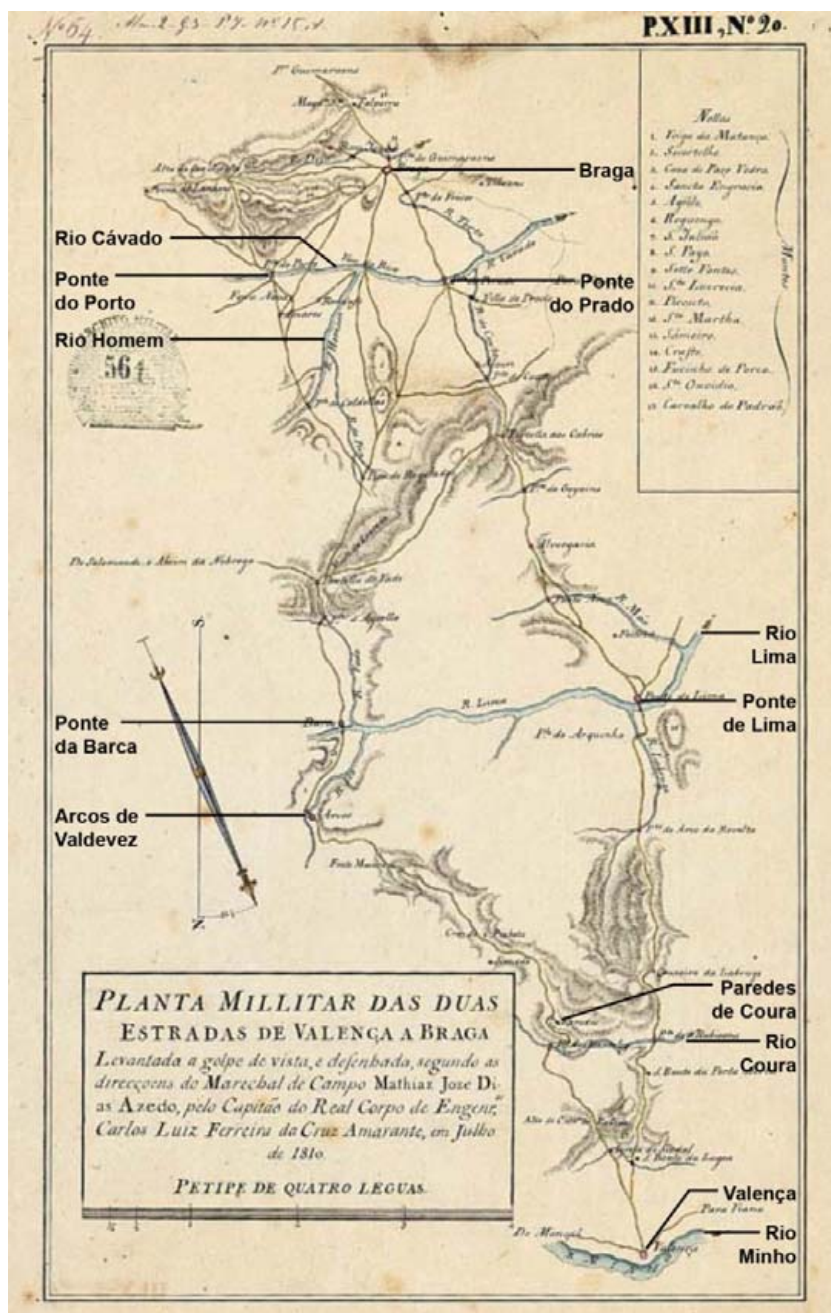


Fig. 140, Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante, *Planta militar das duas estradas de Valença a Braga levantada a golpe de vista e desenhada, segundo as direcções do Marechal de Campo Mathias Joze Dias Azedo; pelo Capitão do Real Corpo de Engenheiros Carlos Luiz Ferreira da Cruz Amarante, em Julho de 1810*, Arquivo GEAEM/DIE, 1381-2-22A-109 (toponímia principal; sublinhado nosso).

No prolongamento da estrada Lisboa-Porto em direcção ao Minho, o conde de Vila Verde, com o envolvimento do príncipe regente D. João, aprovou a obra de renovação da estrada de ligação entre as cidades do Porto e de Braga, a via mais movimentada de todo o Minho e muito importante do ponto de vista militar por ser o itinerário privilegiado para a praça de Valença (Fig. 140). Esta estrada constituía um prolongamento directo da estrada Lisboa-Porto, fazendo parte do principal eixo Norte-Sul do território continental. Não se

tratava propriamente de um novo traçado mas da rectificação e modernização do antiquíssimo caminho que tomava a direcção de Famalicão, vencendo o rio Ave em dois pontos: na barca da Trofa, o percurso mais directo e mais moderno, e na ponte da Lagoncinha (ca. séc. XIII, situada na freguesia de Lousado, Famalicão), travessia utilizada em períodos de fortes correntes das águas e que correspondia a um percurso mais para Leste e de origem romana⁷⁴⁷. Foi aprovado o pedido da câmara de Famalicão para se adoptar o trajecto pela barca da Trofa e para se substituir esta barca de passagem do rio Ave por uma ponte⁷⁴⁸. Foi nomeado para inspector da estrada Porto-Braga, o inspector-geral das estradas e pontes e de todas as obras públicas da província do Minho, António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, abade de Lobrigos (1759-1823), que era também inspector da obra de encanamento do rio Lima. Com estas comissões, António Fernando Pereira Pinto tinha como encargo a reparação das principais vias de circulação da província do Minho, facilitando-se o transporte das mercadorias; a abertura de canais de rega para aumento da produção agrícola; e a sementeira de arvoredos nos areais da costa do mar e nos montes *maninhos* para protecção dos campos agrícolas litorais e para aumento da produção florestal⁷⁴⁹. Foi ainda nomeado Pedro de Melo Breiner para o tramo da estrada Porto-Braga entre a cidade do Porto e a ponte de Santa Ana, sobre o rio Leça, ficando por decidir o engenheiro que seria nomeado para estas comissões⁷⁵⁰. Como instrumento legislativo para as várias comissões no Minho era determinada a utilização do Alvará de 27 de Novembro de 1804 para o desenvolvimento da agricultura do Alentejo. O financiamento da obra da estrada Porto-Braga foi em parte sustentado pelos *sobejos das sisas* de algumas das comarcas da província do Minho e pela transferência de uma parcela do orçamento anual da obra de encanamento do rio Cávado; os fundos para o arranque da obra

⁷⁴⁷ Sobre a comunicação de Porto a Braga por Famalicão e a utilização dos dois traçados na passagem do rio Ave, ver [VILAS BOAS, Custódio José Gomes de], “Tableau des ponts et gués qui se trouvent sur la rivière Ave depuis son embouchure jusqu’à sa source”, ca. 1801, in VICENTE, António Pedro, “Manuscritos do Arquivo Histórico de Vincennes referentes a Portugal”, *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa – 9*, Paris, Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, 1971, vol. 1 (1799-1802), pp. 252-253.

⁷⁴⁸ Esta ponte não se chegou a realizar; mas Custódio José Gomes de Vilas Boas, num dos seus mapas da província do Minho, assinala junto ao topónimo *Barca da Trofa* uma ponte de madeira; ver *Mappa da Provincia de entre Douro e Minho. Levantada em 1794 e 1795, de par com as indagações Economico-Políticas, tudo para servir á Regulação das Comarcas da mesma Provincia, e outros objectos de utilidade Publica*, [ca. 1806-1809], Arquivo AHM, DIV-3-47-1516. Ver, do conde de Vila Verde para António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, *Aviso Régio*, 31 de Outubro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 46; do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 4 de Novembro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 46v-47.

⁷⁴⁹ Ver, do príncipe regente para António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, *Carta Régia*, 27 de Março de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 36v-37v. Ver mais documentos em Arquivo BPMP, Ms. 66, fls. 12; 74v-75v. Ver também *Gazeta de Lisboa*, n.º 20, 14 de Maio de 1805. Ver ainda RIBEIRO, João Pedro, *Indice Chronologico Remissivo da Legislação Portuguesa Posterior à Publicação do Codigo Filippino com hum Appendice*, Lisboa, Idem, 1806, pp. 262.

⁷⁵⁰ Ver, do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 8 de Abril de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 38v-39v.

foram adiantados por três negociantes da cidade de Braga⁷⁵¹. A transferência de verbas do cofre da obra do Cávado deve ter sido uma forma de dar satisfação às representações das populações afectadas pelas contribuições, que pugnavam contra a obra de encanamento do rio Cávado e defendiam a construção de estradas; em simultâneo, era uma forma de garantir a continuidade dos trabalhos de fomento da navegabilidade do rio Cávado, apesar da contestação. Por sua vez, a força de trabalho para a realização da estrada foi assegurada por soldados dos regimentos do Minho. A Norte do Douro, o principal eixo Norte-Sul mantinha-se assim, a partir da cidade do Porto, por Braga e Valença, tal como o tinha definido Miguel Pereira Pinto Teixeira, no seu Plano de Estradas de 1781, com saída já não pela rua dos Mártires da Liberdade mas pela nova rua do Almada, o principal eixo urbano de expansão da cidade⁷⁵².

Ao mesmo tempo que se começavam a estrada de Braga e a nova estrada de Coimbra ao Porto era aprovada pelo conde de Vila Verde a construção da ponte das Barcas entre Porto e Gaia, um objectivo essencial para garantir a ligação das vias em renovação a Norte e a Sul do Douro. Pedro de Melo Breiner foi encarregado da inspecção da obra da nova ponte e coube a Carlos Amarante a sua concepção e execução. Pedro de Melo Breiner promoveu ainda o prolongamento da estrada do Porto por Valongo e Penafiel, obra iniciada por Francisco de Almada, desde Penafiel a Amarante e Vila Real, realizando a travessia da serra do Marão por Covelo do Monte e Gataias, para ligação das províncias do Minho e de Trás-os-Montes⁷⁵³.

Quanto às vias secundárias, as iniciativas tiveram como objectivo o melhoramento dos caminhos e estradas existentes, fomentando a ligação entre vilas e cidades de uma mesma comarca ou entre comarcas. Os trabalhos distribuem-se por todas as províncias, com predominância para a Estremadura e para o Minho. A realização destas obras coube aos inspectores nomeados, na sua maioria magistrados territoriais, e para a sua construção foram chamadas as populações próximas. Não é claro se estas obras foram apenas conduzidas por magistrados ou se houve alguma intervenção ou apoio por parte dos engenheiros militares. É possível que, nestes trabalhos de menor envergadura e apesar das poucas condições, se procurasse ir além dos meros reparos interinos e se tentassem introduzir melhorias nos traçados pelo alargamento, rectificação e nivelamento das estradas. É difícil de avaliar o grau de execução da rede secundária, devido ao modelo adoptado, em que os trabalhos eram geridos directamente pelos magistrados territoriais sem a elaboração de desenhos de projecto e de

⁷⁵¹ Os trabalhos foram iniciados a 12 de Agosto de 1805, tendo adiantado os fundos necessários para a realização da obra os negociantes e tesoureiros das contribuições na região de Braga, Manuel Gomes da Silva, Pedro Gomes da Silva e Constantino Joaquim de Matos; ver *Gazeta de Lisboa*, suplemento, n.º 40, 4 de Outubro de 1805.

⁷⁵² Sobre este plano, datado de 1781, ver *Infra*, 2.3, “O plano para uma rede nacional de estradas, de Miguel Pereira Pinto Teixeira”.

⁷⁵³ Ver, do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 30v-32; AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 153.

relatórios por parte de técnicos. A imensa legislação produzida pelo conde de Vila Verde com vista a implementar esta rede é reveladora de uma vontade política do poder central mas também é reveladora de uma participação mais empenhada das câmaras e das populações na melhoria e conservação das vias de circulação. O facto dos *sobejos das sisas* das câmaras terem como único destino as obras públicas, sendo as câmaras obrigadas a remeter estes impostos para o Erário Régio em caso da sua não aplicação, pode ter constituído um factor de estímulo para a concretização deste objectivo político.

Neste ciclo foi dado um particular impulso à construção de vias ao longo da costa, melhorando ou renovando os caminhos e estradas já existentes. A preocupação em qualificar as vias litorais pode ter sido impelida tanto por razões de natureza civil como militar. Um exemplo significativo de uma via militar é o da estrada do Porto a Ovar, iniciada em 1801, com vista à movimentação das tropas quando do conflito militar com a Espanha e França. A via continuou a ser objecto de melhoramentos; construíram-se duas novas pontes, a ponte da Anta, em pedra, e a ponte da Barrinha (Esmoriz), em madeira, tendo trabalhado nestas obras Carlos Amarante, arquitecto e membro do Real Corpo de Engenheiros. O conde de Vila Verde, em Novembro de 1805, mandou colocar portagens numa das cinco pontes que passaram a existir nesta nova via (Arada, Barrinha, Silvade, Anta e Juncal)⁷⁵⁴. A via militar foi rapidamente apropriada pelas populações que começaram a construir habitações ao longo do trajecto⁷⁵⁵.

Na construção das vias litorais, o conde de Vila Verde integrou um objectivo das políticas de D. Rodrigo de Sousa Coutinho e um princípio estabelecido no plano florestal de Reinaldo Oudinot, de 1799: a sementeira de pinhal nos areais da costa para travar o assoreamento das zonas costeiras e para aumento da área florestal⁷⁵⁶. O exemplo mais concreto foi o da implementação de uma estrada litoral do Porto a Esposende, uma obra iniciada por Francisco de Almada e Mendonça e continuada por Pedro de Melo Breiner. A estrada, com saída pelo Porto, pelas ruas do Vilar e da Vilarinha, tinha passagem por Matosinhos, onde existia uma ponte medieval sobre o rio Leça, e por Vila do Conde, cuja ponte, iniciada em 1792, se encontrava em fase adiantada de construção (Fig. 5). Segundo as instruções do conde de Vila Verde para a realização dos trabalhos da estrada, ficava reservada uma pequena parte das verbas para as sementeiras que deviam ser realizadas em paralelo com a construção da via⁷⁵⁷.

⁷⁵⁴ Ver, do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 4 de Novembro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 46v-47.

⁷⁵⁵ Ver carta de Luís de Oliveira da Costa de Almeida Osório, governador interino das Armas do Partido do Porto, para António de Araújo de Azevedo, 21 de Setembro de 1807, Arquivo AHM, DIV-3-9-22-C4.

⁷⁵⁶ Ver *Supra*, Ciclo 5, 1799-1800, “A crise financeira e a interrupção das obras públicas”.

⁷⁵⁷ Ver, do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 30v-32.



Fig. 141, LANDMANN, George, “Aljezur from the South; Algarve”, J.C. Stadler sculp., in *Historical, military, and picturesque observations on Portugal, illustrated by seventy-five coloured plates, including authentic plans of the sieges and battles fought in the Peninsula during the late war*, London, printed for T. Cadell and W. Davies, 1818, vol. 2, pp. 141.

Foi concluída nesta altura a comunicação do Algarve com o Alentejo e Lisboa, por dois itinerários distintos. Abertas ao público em Outubro de 1805, as estradas eram comuns de Lagos a Aljezur (Fig. 141) e Odemira; a partir deste ponto bifurcavam, seguindo uma via pelo litoral, por Cercal, Santiago do Cacém, Melides, Comporta e Setúbal (este último tramo por via fluvial); e seguindo a outra via pelo interior, por Messejana e Aljustrel até Beja entroncando na estrada para Montemor-o-Novo. Em simultâneo com estas obras, realizou-se o desassoreamento do rio Mira, desde Vila Nova de Mil Fontes até ao cais de Odemira, numa extensão de 31 km, permitindo esta via fluvial a navegação para grandes embarcações. As obras das estradas e de desassoreamento do rio foram realizadas com os *sobejos das sisas*, com os rendimentos da barca de passagem em Odemira e com o auxílio das populações⁷⁵⁸. Mantinha-se a intenção inicial do programa de obras públicas de interligar vias terrestres com vias fluviais, funcionando neste caso a vila de Odemira como o ponto de articulação dos vários percursos.

⁷⁵⁸ Ver a notícia da comunicação, por estradas seguras e utilizáveis por carruagens todo o ano, do Algarve com o Alentejo e com Lisboa, e do encanamento do rio Mira, dada pelo juiz de Fora de Odemira, José Bernardo Urbano Neto, e pelos oficiais da câmara; in *Gazeta de Lisboa*, 2º suplemento, n.º 42, 19 de Outubro de 1805.

As obras hidráulicas também foram objecto de várias medidas, embora com diferentes sinais. O conde de Vila Verde apoiou a continuação das obras do Cávado, da barra de Aveiro e da barra do Douro mas manteve, sem se compreender a razão, a suspensão da obra de encanamento do rio Mondego. Promoveu a realização de trabalhos de reparação das margens do rio Tejo, nos campos do Ribatejo; e do rio Tâmega, junto à veiga de Chaves, e aprovou obras de encanamento do rio Lima e de melhoramentos do porto de Viana.



Fig. 142, Extracto, tirado do mappa geral do Tejo comprehendido entre a embocadura do Rio da Azinhaga, e o Porto da Figueira, perto da villa de Muja: no qual se mostram os sitios em que se deve fazer os tapumes de séves, e plantaçoens de arvores, para o melhor encanamento do Tejo, [ca. 1806-1807?] cópia posterior a 1812, Arquivo GEAEM/DIE, 3988-I-2A-28-40 (— valados projectados: na margem direita, **A-B; C-D; E-F; G-H; J-L**; na margem esquerda, **M-N**; sublinhado nosso).

As iniciativas do conde de Vila Verde para o encanamento do rio Tejo situaram-se na zona de transição entre o chamado “Tejo alto” e o seu imenso estuário, extensa área agrícola formada pelos campos do Ribatejo, e tiveram como objectivo principal o desenvolvimento da agricultura. A intervenção deveu-se a um conjunto de factores que estavam a degradar a actividade agrícola e a saúde pública: ao constante assoreamento do leito do rio neste território, elevando-o relativamente aos campos marginais; aos efeitos devastadores causados pelas cheias do rio, rompendo as margens, assoreando os campos e deixando no seu interior águas estagnadas; à apropriação por particulares dos *mouchões* (ilhas no meio do rio) e de áreas marginais ao rio, assim como a destruição de arvoredos e de canaviais que seguravam as margens; e à ausência de uma administração eficiente na conservação das lezírias e dos valados (canais de derivação das águas, de rega e de navegação), tal como tinha existido com o conde de Valadares. O conde de Vila Verde começou por apoiar a fundação de uma companhia de agricultura, proposta em 1804 por capitalistas da praça de Lisboa com a incumbência de pôr em prática trabalhos nas lezírias e margens do Tejo e deste modo assegurar uma administração regular para esta vasta área agrícola⁷⁵⁹; dois anos após o pedido, o príncipe regente D. João aprovou a criação da *Companhia de Agricultura*, tendo sido nomeados José Bonifácio de Andrade e Silva (1763-1838), Joaquim Pedro Fragoso de Sequeira (1760-1833) e José Teresio

⁷⁵⁹ O pedido de constituição de uma companhia de Agricultura é de Março de 1804 e foi feito por Sebastião António da Cruz Sobral, Joaquim Pedro Quintela, António José Ferreira e Manuel Correia da Silveira; ver Arquivo ANTT, MR, Mç, 356, Cx. 477.

Michelotti (1762-1819) para directores comissários; o arquitecto e engenheiro hidráulico, José Teresio Michelotti, foi nomeado director hidráulico da obra⁷⁶⁰.

Enquanto decorreu o processo de criação desta companhia foram sendo realizados trabalhos parciais com o objectivo de reparar as zonas mais afectadas⁷⁶¹. A representação, ao príncipe regente D. João, dos agricultores de Azambuja, Valada e Porto de Muge para se fazerem melhoramentos no Tejo, em que estes se ofereciam, com seus carros e pessoal, para fazer todos os transportes necessários à execução dos trabalhos, constituíram um factor determinante para o avanço da obra. Perante o fracasso da fundação da companhia de agricultura, o conde de Vila Verde formalizou a realização da obra nomeando Manuel Correia da Silveira e Brito (?-1808)⁷⁶², almoxarife de Azinhaga, para inspector e Francisco Cordeiro da Silva Torres (1775-1856)⁷⁶³, membro do Real Corpo de Engenheiros, para realizar os trabalhos de levantamento, projecto e execução da obra; para o seu financiamento contribuíam os agricultores e o Terreiro do Trigo⁷⁶⁴. Teve um papel fundamental na tomada de decisões, Tomás António de Vila Nova Portugal que, nesta altura, estava muito envolvido nas políticas governativas enquanto procurador fiscal do Real Erário⁷⁶⁵. As obras realizadas situaram-se na margem direita do rio Tejo, nos campos da Golegã, da Azinhaga e de Valada (Fig. 142). Os trabalhos compreenderam a construção de valados e tapadas para reparação das roturas que o Tejo tinha provocado nos campos e a plantação de árvores e arbustos para a fixação das margens (Fig. 143). Embora não tenha sido uma operação global, foi fortificada e

⁷⁶⁰ O Alvará do príncipe regente D. João a aprovar a constituição da companhia é de 20 de Abril de 1806; ver os vários documentos, entre os quais as “Instruções para o Director das Obras e Plantações do Rio Tejo; e para o Director Hydraulico que he nomeado para esta Deligencia, e mais Jurisdições que concorrem para a sua execução, a que tudo refere o Decreto de 20 de Abril de 1806”, em Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 477.

⁷⁶¹ Ver, do conde de Vila Verde para Manuel Correia da Silveira e Brito, *Aviso Régio*, 22 de Março de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 88; Idem, 29 de Novembro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 63; do conde de Vila Verde para o Provedor das Lezírias, *Aviso Régio*, 29 de Novembro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 63v; ver ainda carta de Manuel Correia da Silveira e Brito para o conde de Vila Verde, 7 de Agosto de 1805, e mais documentação do mesmo autor, em Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 477.

⁷⁶² Manuel Correia da Silveira e Brito era almoxarife de Azinhaga. Era também rendeiro das terras cultas e incultas da coutada de Pancas, por arrendamento feito em 1797 e renovado a 2 de Janeiro de 1806; em 1808 teve uma acção contra Sebastião José de Saldanha e Oliveira Daun devido ao prejuízo provocado pela reivindicação da quinta de Pancas; ver Arquivo ANTT, *Feitos Findos, Administração de Casas*, Mç. 42, 9.

⁷⁶³ Francisco Cordeiro da Silva Torres de Sousa Melo e Alvim nasceu em Ourém (1775) e morreu no Rio de Janeiro (1856). Formou-se nas academias militares de Lisboa. Seguiu para o Brasil. Foi professor na Academia Real Militar no Rio de Janeiro. Traduziu e publicou o Tratado elementar de Aritmética (1810) e os Elementos de Álgebra (1811), de Lacroix, entre outras obras. Deu aulas de álgebra, geometria analítica, cálculo diferencial, cálculo integral, engenharia militar e civil. Coordenou obras de encanamento de águas no Rio de Janeiro. Fez parte do exército brasileiro atingindo o posto de tenente-general. Foi ministro da Guerra do Império no Primeiro Reinado (1822-1831) e fez parte do Conselho de Estado do Brasil (1842). Foi primeiro e único visconde de Jerumirim.

⁷⁶⁴ Ver, do conde de Vila Verde para Manuel Correia da Silveira e Brito, *Aviso Régio*, 28 de Outubro de 1806, Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 394; ver ainda avisos com a mesma data para o Terreiro Público e para o provedor das Lezírias e paus da vila de Santarém, Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 395-396.

⁷⁶⁵ Ver vários documentos em Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 391-393; 398-403.

protegida esta frente ribeirinha assegurando uma rápida resposta a um problema que se arrastava. A vasta dimensão desta região não permitiu avançar para a outra margem e para a demolição dos *mouchões* no meio do rio de forma a tentar estabilizar o canal do Tejo⁷⁶⁶.



Fig. 143, Francisco Cordeiro da Silva Torres, *Planta do Tejo desde as Onias até ás bocas do sitio das Caneiras*, 1807, Arquivo IGP, CA-338 (no canto inferior direito está representado, em corte, um dos valados construídos, com cerca de 28x5 m).

Uma importante iniciativa do conde de Vila Verde para o fomento da navegação fluvial e marítima foi a implementação da obra do porto de Viana e de encanamento do rio Lima. Dez anos depois da tentativa de José de Seabra da Silva, a câmara de Viana e os negociantes da praça de comércio chegaram a acordo e a obra era finalmente aprovada. A aprovação por parte da câmara de Viana deu-se a 7 de Julho de 1804 quando, poucos meses antes, tinha recusado uma proposta para o encanamento do rio Lima. A proposta anteriormente rejeitada, realizada pelos negociantes da praça de Viana ligados ao comércio de importação e exportação, tinha como objectivo o encanamento do rio Lima até aos cais de São Lourenço e o desassoreamento da barra. O território circunscrevia-se ao estuário do rio em frente à vila de Viana e o programa era de natureza portuária, ficando de fora o encanamento do rio para montante e a promoção da navegação fluvial. O desacordo da câmara ficou claro num acórdão do Senado (1803-12-14) a que se seguiu uma representação dos vereadores ao príncipe regente (1804-01-31); na base da divergência esteve principalmente o modelo de financiamento e de administração propostos mas também a desconfiança nas virtualidades da obra⁷⁶⁷. Segundo a câmara, o ónus do financiamento da obra recaía maioritariamente sobre as

⁷⁶⁶ Ver os mapas das despesas realizadas, entre Outubro de 1806 e Maio de 1807, assinados pelo 1.º tenente do Real Corpo de Engenheiros, Francisco Cordeiro da Silva Torres, Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 405-407. Ver o balanço do conjunto das despesas feitas com estas obras, no valor de 9.447\$635, conta que foi avalizada por Tomás António de Vila Nova Portugal, in Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 397; 427.

⁷⁶⁷ Ver Acórdão do Senado da câmara de Viana (do Castelo) em resposta ao Requerimento dos Negociantes da praça de Viana sobre o encanamento do rio Lima, de 14 de Dezembro de 1803, e a Representação da câmara de

populações quando o benefício pertencia principalmente aos negociantes. Por outro lado, a câmara exigia ser a administradora da obra e opunha-se ao modelo proposto, sem inspector e sem engenheiro, gerido directamente por um membro do corpo de negociantes. Para a mudança súbita do poder camarário, deve ter contribuído a decisão sobre o financiamento da obra, o motivo do falhanço das iniciativas anteriores. O príncipe regente, em Fevereiro de 1805, meio ano depois da aprovação camarária, deferiu o pedido para a realização da obra⁷⁶⁸. As imposições a criar para a obra, pelo espaço de vinte anos, seriam sobre alguns dos produtos transaccionados na Alfândega, como o arroz e o açúcar, ficando de fora novas imposições sobre as populações, como a do *real de água*, uma objecção de princípio que a câmara de Viana sempre manifestou. O instrumento legislativo para a realização da obra seria o “Regulamento de Fazenda e Economia” aprovado por José de Seabra da Silva em 1795 para a obra do Cávado. Para a administração financeira foi nomeado Domingos José Vieira da Mota Gomes, pouco tempo antes eleito juiz de Fora da vila de Viana (1804-11-07)⁷⁶⁹; vinha de cumprir o mesmo cargo de juiz de Fora na vila de Esposende, conhecendo, portanto, o processo da obra de encanamento do rio Cávado. Para a inspecção da obra foi nomeado António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo (1759-1823), abade de Lobrigos, homem activo e respeitado em Viana, nomeadamente pela obra que estava a construir na altura, de drenagem da zona pantanosa na foz da ribeira da Papanata, a Nascente da vila, e de transformação dos terrenos numa unidade agrícola e industrial. Irmão de António de Araújo de Azevedo, o ministro dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, António Fernando Pereira Pinto viu as suas competências ampliadas, pouco tempo depois de receber o encargo da inspecção do encanamento do Lima, com a criação de uma inspecção-geral para as estradas, pontes e outras obras públicas da província do Minho (1805-03-27). António Fernando Pereira Pinto ficava, assim, com a responsabilidade de dirigir em simultâneo as obras do rio Lima e da estrada de Braga; dois eixos viários estruturantes da rede de vias do Minho. Ao contrário da estrada do Porto a Braga, que avançou de imediato devido aos avanços de fundos privados, a obra do porto de Viana e de encanamento do rio Lima só teve verdadeiro início em 1807, com a clarificação do programa e território de intervenção, com a reformulação do sistema de impostos e com a nomeação do

Viana ao príncipe regente D. João, “Registo de uma resposta que deu a Câmara no requerimento dos Negociantes da Vila que pretendiam encanar o Rio e Barra”, 31 de Janeiro de 1804, in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805*, Viana do Castelo, Amigos do Mar, 1994, pp. 86-87; pp. 90-94.

⁷⁶⁸ Ver, do príncipe regente D. João, *Carta Régia*, dirigida ao juiz, vereadores e mais oficiais da câmara de Viana, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 35v-36, in AMÂNDIO, Bernardino, *Idem*, 1994, pp. 96-97. Ver, ainda, do conde de Vila Verde para António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 34.

⁷⁶⁹ A 3 de Dezembro de 1804, foi nomeado Luís António Branco Bernardes de Carvalho (1749-1824) para corregedor da comarca de Viana. Luís António Branco virá a ter um papel activo na revolução de 1820.

engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas para a realização do projecto, operação que foi realizada pelo ministro António de Araújo de Azevedo.

Na mesma altura em que se processava a aprovação da obra de encanamento do Lima, crescia a contestação à obra de encanamento do Cávado e ao engenheiro que a dirigia, Custódio José Gomes de Vilas Boas. A contestação ao seu trabalho no rio Cávado, já manifestada em 1802, concretizou-se de forma directa em Janeiro de 1805. Pela mesma altura em que Vilas Boas recebeu a patente de major do corpo de engenheiros (1805-01-01), foi apresentado na câmara de Esposende, pelo procurador do concelho, um requerimento para anular a contribuição para a obra, acusando Vilas Boas de “jacobino” e de desviar fundos públicos para a sua conta particular⁷⁷⁰. Também a câmara de Penela aprovou uma representação dirigida ao príncipe regente sobre a obra de encanamento do rio Cávado, invocando ter-se acabado a consignação de dez anos para a obra, sem qualquer utilidade para o público, mostrando a repugnância que tinham os povos do concelho em continuar a contribuição quando não se via um vestígio do augurado bem público⁷⁷¹. O príncipe regente, apesar da contestação, manteve o apoio à obra e renovou a contribuição do *real de água* por mais dez anos, permitindo no entanto a transferência de verbas para os concelhos contribuintes, quer para obras de estradas e de pontes quer para a sementeira de pinhal nos areais da costa marítima⁷⁷². Os motivos subjacentes à decisão do príncipe prendiam-se com as vantagens a longo prazo que poderiam resultar desta obra para o desenvolvimento de uma activa e populosa região: a valorização da navegabilidade do Cávado para o interior do território, articulando as múltiplas vias que se cruzavam na província do Minho e promovendo a ligação entre as diferentes localidades ao longo do vale do Cávado; o aumento das trocas comerciais e dos transportes que adviria da realização da obra, nomeadamente para centros agrícolas como Barcelos ou centros manufactureiros como Braga e Guimarães; o desassoreamento da barra, permitindo a entrada a navios de maior porte e a consolidação de um porto marítimo ao centro da província do Minho e próximo da cidade de Braga, alternativo ao porto do Douro; a drenagem de áreas pantanosas, aumentando os terrenos para cultivo e melhorando a saúde pública; e a abertura de canais de rega e de levadas para moinhos e azenhas. Mas a transferência de verbas da obra de encanamento do rio Cávado para obras nos concelhos, e em particular para a estrada de Braga, dificilmente ultrapassava a contestação

⁷⁷⁰ Sobre o requerimento do procurador do concelho, José António Loureiro, apresentado em Acórdão da câmara da vila de Esposende, a 5 de Janeiro de 1805, ver NEIVA, Manuel Albino Penteadado, “Subsídios para a História do Porto Fluvial de Esposende no século XIX”, separata de *Actas do Colóquio «Santos Graça» de Etnografia Marítima*, Póvoa de Varzim, 1985, pp. 127-140.

⁷⁷¹ Ver, da câmara de Penela ao príncipe regente D. João, *Representação*, Janeiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 30-31.

⁷⁷² Ver, do príncipe regente D. João para Pedro de Gouveia Mendanha de Faria Gaio, superintendente da obra de encanamento do Cávado, *Carta Régia*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 35-35v.

crescente aos trabalhos hidráulicos dirigidos por Vilas Boas. As populações contribuíam directamente para as obras e não viam progressos significativos nem sentiam os possíveis benefícios que poderiam advir da realização do projecto de navegabilidade do rio Cávado. A longa duração e o elevado custo dos trabalhos hidráulicos; o tipo de operações de desassoreamento da barra e do rio que obrigava a obras preparatórias e experimentais; o esforço de reparar trabalhos que as cheias destruíam; a alteração dos limites de propriedade que o encanamento do rio provocava; a necessidade de se demolirem pesqueiras e estacadas e de reformular os açudes e engenhos para garantir a navegação; a preferência das populações pelos transportes terrestres; as várias comissões de serviço de que o engenheiro Vilas Boas estava encarregado por parte do Estado e que o obrigavam a ausentar-se da obra com frequência; a existência de uma administração regular com vários funcionários com ordenados fixos; os elevados ordenados que recebiam os engenheiros em “comissão activa” e a autoridade régia de que se revestiam no cumprimento deste tipo de funções, constituíram factores que geraram a crescente oposição à obra do Cávado e ao engenheiro Vilas Boas. Esta oposição veio à superfície, com toda a violência, nos levantamentos do Minho contra Junot e de modo fatal nos levantamentos ocorridos em Braga aquando da segunda invasão francesa.

António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, inspector das obras públicas do Minho e do encanamento do rio Lima, protagonizou uma das experiências mais ricas no que respeita ao processo de transformação do território expressando, no plano da iniciativa privada, objectivos próximos dos programas governativos⁷⁷³. Através de obras hidráulicas, e aproveitando a especificidade das condições geográficas do estuário do rio Lima, António Fernando Pereira Pinto estava nesta altura a transformar numa propriedade agrícola e industrial uma zona pantanosa, situada na foz da ribeira da Papanata, na zona da Argaçosa, limite oriental da vila de Viana (Fig. 144).

O programa era composto por duas unidades industriais, uma de moagem e outra de fiação, alimentadas por energia hidráulica, e por um conjunto de terrenos, destinados à produção de sal e à actividade agrícola. O plano englobava o encanamento da ribeira, afluente do Lima, e a drenagem de todo o terreno pantanoso transformando-o num lago ou doca, delimitado por muros e taludes de terra, que eram acompanhados por uma fiada de árvores. O espaço de água era alagado pela preamar através de comportas que se encerravam quando o caudal de água tomava o sentido contrário e se iniciava a vazante. A diferença de nível entre a preamar e a baixa-mar fornecia a energia necessária para o funcionamento dos moinhos e da

⁷⁷³ Não foi exemplo único. Ver ALCOCHETE, Nuno Daupias d', “Jacome Ratton e o emprazamento da Barroca de Alva”, separata do *Boletim da Junta de Província da Estremadura*, 2ª Série, Janeiro-Dezembro, 29-31, 1952. RATTON, Jacome, *Recordações de Jacome Ratton, sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de Maio de 1747 a Setembro de 1810*, 1813, Lisboa, fac-símile da 1.ª edição, Fenda Edições, 1992. Ver outros exemplos em SILBERT, Albert, *Le Portugal Méditerranéen à la Fin de l'Ancien Régime – Début du XIX Siècle. Contribution à l'histoire agraire comparée*, Paris, Université de Paris, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, 1966.

fábrica de fiação. A doca podia ainda acolher pequenos barcos e ser local de pesca. A Sul, o espaço era encerrado por um paredão paralelo ao rio Lima onde se situavam o acesso à quinta, as várias comportas e tanques, os moinhos de marés, o armazém do sal, a fábrica de fiação e a casa de residência. A Norte, e no extremo oposto à casa principal, situava-se a casa do caseiro. A Nascente do lago, e em sucessão de lotes longitudinais, ficavam as salinas, a que se seguiam o prado, as terras de lavradio, e no último lote, separado por um canal que fornecia energia hidráulica à fábrica de fiação, ficavam o pomar, a horta e o jardim da casa de residência.

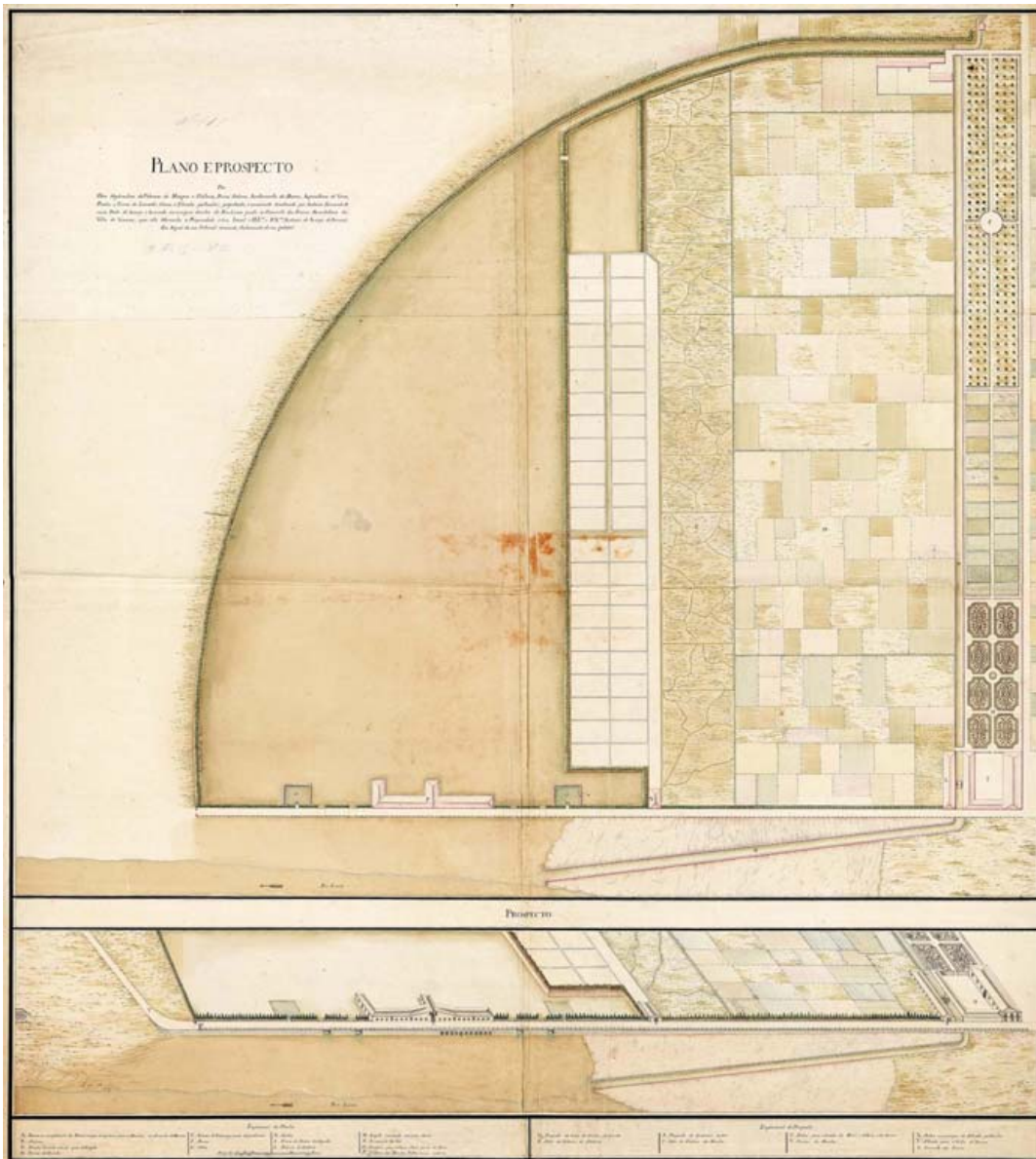


Fig. 144. Plano e prospecto da obra hydraulica de fabricas de moagem e filatoria, pesca, salinas, acolhimento de barcos, agricultura de vimes, prados e terras de lavradio projectada e novamente construida por Antonio Fernando Pereira Pinto de Araujo e Azevedo na margem direita do Rio Lima, junto ao Convento das Freiras Benedictinas da villa de Vianna; e por elle offerecida a propriedade a seu irmão o Ill.mo e Ex.mo Antonio de Araujo de Azevedo, em signal da sua fraternal amizade e testemunho da sua gratidão, s.d. [ca. 1803-1804?], Arquivo GEAEM/DIE, 3266-3-33-45.

A estrutura compositiva do projecto organiza-se planimetricamente num quarto de círculo e tem como elemento dominante o dique-estrada paralelo ao rio Lima. Associados a este cais, paralela ou ortogonalmente, desenvolvem-se todas as estruturas espaciais – fábrica de moagem, armazém de sal, fábrica de fiação e habitação – elementos arquitectónicos autónomos, intercalados pelo lago e pelos terrenos de cultivo. As construções surgem assim separadas, segundo um sistema de pavilhões agregados a um cais, numa livre associação de elementos independentes. A obra das *Azenhas de D. Prior*, designação por que veio a ficar conhecido este conjunto, ficou inacabada devido às invasões francesas e à crise económica que se seguiu. Do plano geral, encanou-se o ribeiro, construíram-se a represa de água e os moinhos de marés assim como as salinas, que em 1810 já eram as que tinham maior volume de produção em Viana⁷⁷⁴. Pelo modelo compositivo e programático, esta unidade agrícola e industrial mas também quinta de recreio lembra as salinas de Chaux (*Saline Royale d'Arc-et-Senans*, 1774-1778), obra realizada pelo arquitecto Claude Nicolas Ledoux (1736-1806). Mas as aproximações, mais do que compositivas ou programáticas, encontram-se na proposta de integrar um equipamento num programa económico de desenvolvimento de uma região, neste caso tendo como suporte a obra de encanamento do rio Lima, tal como Ledoux propôs com as salinas de Chaux para a província de Franche-Comté⁷⁷⁵. O projecto para esta propriedade, concebida como unidade agrícola e industrial, qualificando um território pantanoso situado nas bordas de um núcleo urbano, propunha novos modelos organizativos dos espaços de trabalho manifestando uma arquitectura acima de tudo preocupada com o melhoramento das condições sociais de vida ou, como disse António Fernando Pereira Pinto quando do seu pedido destes terrenos à câmara de Viana, de “assegurar a pública felicidade a todos os viventes desta vila”⁷⁷⁶.

Um dos exemplos mais representativos da política do conde de Vila Verde, em que, uma vez mais, Pedro de Melo Breiner teve um papel importante, foi o da ponte sobre o rio Ave, em Santo Tirso. A ponte de pedra, iniciada em 1795 sob a inspecção de Francisco de Almada e Mendonça, encontrava-se parada há vários anos estando construídos os pegões de apoio dos arcos. A paragem dos trabalhos deveu-se, provavelmente, ou à dificuldade em realizar os arcos de fecho da ponte ou a problemas financeiros. Carlos Amarante, entre 1805 e 1806, construiu uma ponte em madeira parcialmente apoiada na estrutura já realizada da

⁷⁷⁴ Cf. BOM JESUS, Frei Manoel do, “Memoria sôbre a villa de Vianna do Minho”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Régia, Junho de 1813, vol. 4, n.º 18, pp. 141-163.

⁷⁷⁵ Ver VIDLER, Anthony, *Claude Nicolas Le Doux: Architecture and Social Reform at the end of the Ancien Régime*, Cambridge, MIT Press, 1990.

⁷⁷⁶ É desconhecida a autoria do projecto mas pode ser atribuída, com muita probabilidade, a Custódio José Gomes de Vilas Boas. Com vários projectos para o Estado na província do Minho, Vilas Boas estava a trabalhar para a família Araújo de Azevedo no projecto de obras hidráulicas para alimentação de uma fábrica de fiação de linho, algodão e lã na quinta da Prova, situada defronte da vila da Barca, na margem esquerda do rio Vez, antes de desaguar no rio Lima.

ponte de pedra (Fig. 145)⁷⁷⁷. A construção era interina e pressupunha a posterior conclusão em cantaria dos arcos abatidos e do tabuleiro plano da ponte. A estrutura da ponte foi construída com treliças de madeira, um modelo de ponte que veio a ter uma grande utilização em todo o século XIX. Importante para as ligações de Santo Tirso com Guimarães, Famalicão e Braga, a ponte em madeira seria de imediato arrendada vindo a ter uma longa actividade⁷⁷⁸. A orientação política de resolver com pontes provisórias a travessia dos rios e de cobrar o direito de passagem para a manutenção e para a realização futura das pontes de pedra tem aqui uma confirmação. A opção por soluções rápidas e económicas procurava garantir, embora de forma mais precária, a efectiva concretização do programa de obras públicas.

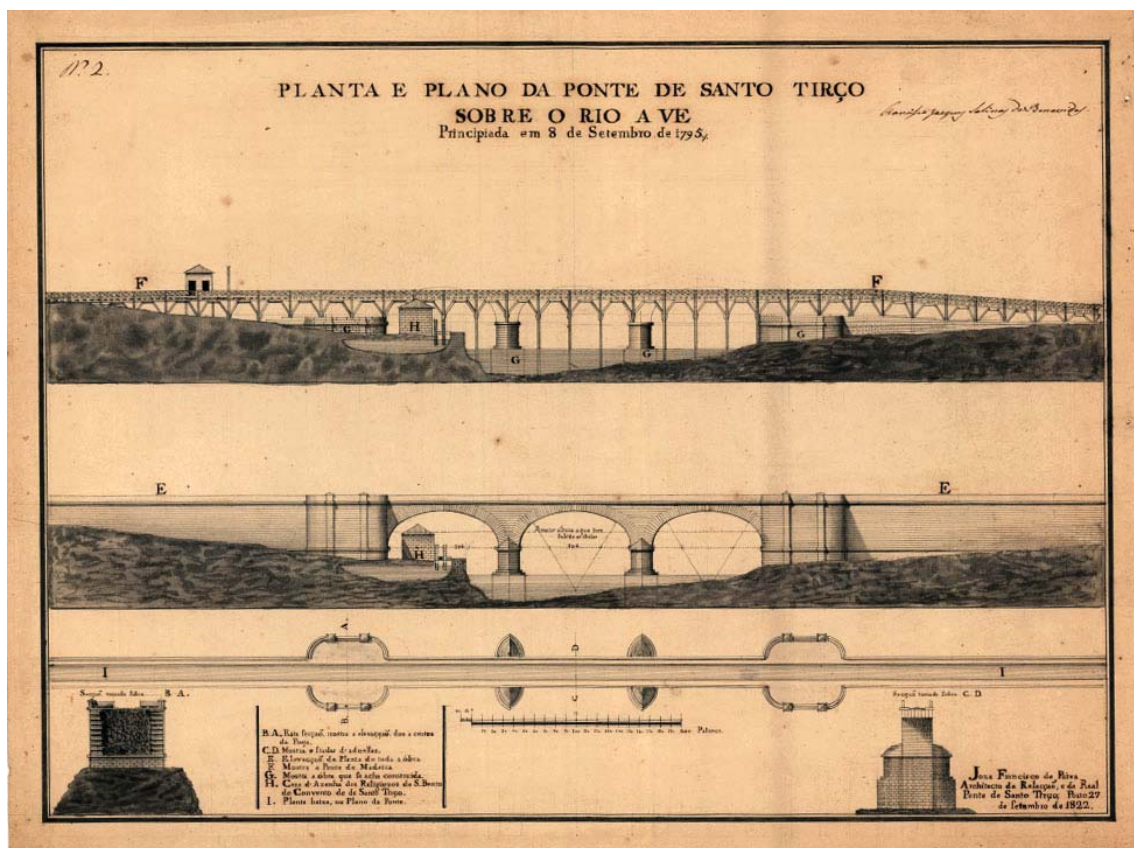


Fig. 145, José Francisco de Paiva, *Planta e Plano da Ponte de Santo Tirso sobre o Rio Ave: principiada em 8 de Setembro de 1795*; *Jose Francisco de Paiva, Architecto da Relação, e da Real Ponte de Santo Tirço, Porto, 27 de Setembro de 1822*, Arquivo BPE, Arm 3-4, Est 3, Herm II, 31 (o alçado inferior representa o projecto original, de autoria desconhecida, de 1795; o alçado superior representa a ponte em madeira realizada por Carlos Amarante, entre 1805 e 1806).

⁷⁷⁷ Ver carta de Pedro de Melo Breiner para António de Araújo de Azevedo, 24 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHM, DIV-3-7-445; transcrito in VASCONCELOS, Flório de, “Carlos Amarante, arquitecto do Porto Oitocentista”, *Boletim Cultural*, 2.^a série, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1989-1990, 7-8, pp. 259-289.

⁷⁷⁸ A portagem da ponte foi arrematada por José Joaquim de Almeida Coutinho, por um ano, no valor de 522\$500, a pagar em quatro quartéis adiantados. A portagem começou a ser cobrada a partir do dia 27 de Janeiro de 1807. A ponte ainda estava ao serviço em 1830; ver Arquivo ADP, K-22-1-13, fls. 48v.

Outro exemplo significativo, revelador das mudanças nas políticas para as obras públicas, é o da travessia do rio Douro junto à cidade do Porto. O conde de Vila Verde e António de Araújo de Azevedo tentaram empreender a obra da ponte de pedra projectada por Carlos Amarante e por D. José do Patrocínio em 1802. Esta tentativa teve início pouco tempo depois de terem chegado ao poder e coincidiu com a morte de um dos impulsionadores deste projecto, Francisco de Almada e Mendonça (18-08-1804). A iniciativa partiu de António de Araújo de Azevedo, que se dirigiu a Gaspar Cardoso de Carvalho e Fonseca (ca. 1744-1826), o provedor da Companhia do Alto Douro, para que Carlos Amarante, nesta altura a trabalhar no projecto da Academia da Marinha e Comércio do Porto, e o engenheiro substituto de Reinaldo Oudinot na direcção das obras da barra do Douro analisassem o local de implantação da ponte⁷⁷⁹. Deviam tirar medições da largura do rio entre a serra do Pilar e os Guindais, realizar um desenho de obra com todas as dimensões necessárias e fazer sondagens para a construção das fundações “afim de se formar huma Ponte de hum Arco só”. António de Araújo de Azevedo interrogava-se, na carta ao provedor, sobre a possibilidade técnica de se construir esta obra em pedra, não obstante os ensaios de Jean-Rodolphe Perronet (1708-1794) sobre pontes com grandes arcos em pedra⁷⁸⁰; considerava que talvez só fosse possível vencer tão grande vão com uma ponte em ferro. O conde de Vila Verde, assim que foi nomeado Inspector-geral das Estradas e Caminhos Públicos do Reino (1804-10-03), acompanhou a iniciativa do seu colega de governo e dirigiu-se à câmara do Porto para esta suspender a extracção de pedra nos Guindais, local de implantação da obra da ponte⁷⁸¹.

Carlos Amarante trabalhou activamente neste projecto durante os anos de 1804 e 1805, tendo construído modelos reduzidos em madeira, tanto da ponte como do cimbreiro, reproduzindo todas as disposições previstas, modelos que foram enviados por via marítima para Lisboa de forma ao governo poder tomar uma decisão sobre o projecto⁷⁸². Não se conhece uma decisão concreta, mas as dificuldades e dúvidas técnicas que o projecto levantava, o elevadíssimo custo da obra e o longo tempo exigido para a sua execução poderão ter feito cair a

⁷⁷⁹ Não é claro quem é o substituto de Reinaldo Oudinot nesta altura, se Luís Gomes de Carvalho, se Faustino Salustiano da Costa e Sá; ver, de António de Araújo de Azevedo para Gaspar Cardoso de Carvalho e Fonseca, *Aviso Régio*, 30 de Agosto de 1804, transcrito in VASCONCELOS, Flórido de, “Carlos Amarante, arquitecto do Porto Oitocentista”, *Boletim Cultural*, 2.ª série, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1989-1990, 7-8, pp. 279.

⁷⁸⁰ Ver PERRONET, Jean-Rodolphe, *Mémoire sur la recherche des moyens que l'on pourrait employer pour construire de grandes arches de pierre de 200, 300, 400 et jusqu'à 500 pieds d'ouverture qui seraient destinées à franchir de profondes vallées bordées de rochers escarpés, par le citoyen Perronet...* [1er décembre 1792], Paris, Imprimerie Nationale Exécutive du Louvre, 1793.

⁷⁸¹ Ver, do conde de Vila Verde para o juiz, vereadores e mais oficiais da Câmara da cidade do Porto, *Aviso Régio*, 27 de Outubro de 1804, Arquivo AHMP, A-PUB-794, fls. 190.

⁷⁸² Ver, do conde de Vila Verde para Gaspar Cardoso de Carvalho e Fonseca, *Aviso Régio*, 27 de Outubro de 1804, Arquivo AHMOP, MR 5.4, fls. 134v-135. Ver ainda a descrição do paradeiro dos modelos em madeira realizados por Carlos Amarante, in REIS, Henrique Duarte e Sousa, *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da Cidade do Porto*, [1866], Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1984, vol. 1, pp. 288.

vontade inicial do governo de pôr em prática a ideia de uma ponte permanente em pedra a atravessar o rio Douro.

Na mesma altura em que os dois membros do Real Corpo de Engenheiros procediam a sondagens e levantamentos no local próximo da actual ponte D. Luís I, Noël-Antoine Apuril du Pontreau (1740-1823), emigrado francês refugiado no mosteiro da Serra do Pilar⁷⁸³, elaborou uma solução alternativa à de Carlos Amarante e de D. José do Patrocínio (Fig. 146). Naturalizado português em 10 de Março de 1803 pelo príncipe regente D. João, o cónego regente de Santo Agostinho e membro da Congregação de Saint Geneviève, agora livre para se movimentar pelo País, começou por se dirigir ao convento de São Vicente de Fora, em Lisboa, onde se dedicou ao estudo de estruturas de pontes na sua actualizada e imensa biblioteca. Concluiu a sua proposta a 18 de Dezembro de 1804, dirigindo-a aos “illustres magistrats et respectables citoyens de Porto et Villa Nova”⁷⁸⁴. A proposta de Apuril du Pontreau, não sendo realizada por um técnico e revelando uma grande pobreza ao nível da representação em desenho, tem a qualidade de assinalar o debate que deve ter suscitado o projecto de Amarante e de Patrocínio.

Apuril du Pontreau propôs a construção de uma ponte de um só arco em pedra, tal como no projecto anterior, mas o arco, em vez de ser de volta inteira, era abatido – “en anse de panier” – segundo o modelo de algumas das pontes de Perronet. Apuril du Pontreau assinalou esta influência ao referir que assistiu à construção e descofragem da ponte de *Neuilly-sur-Seine* (1768-1774) quando estudava no colégio de Saint Geneviève, centro de ensino conhecido pelos seus estudos científicos (Fig. 269)⁷⁸⁵. O arco da ponte proposto por Apuril du Pontreau atingia 140 m de vão livre e o tabuleiro elevava-se 35 m acima do cais de Gaia. A implantação da ponte talvez não diferisse muito da proposta de Amarante e Patrocínio mas distinguia-se principalmente pela cota altimétrica e pelo modo como resolvia os encontros do tabuleiro com as margens. O tabuleiro da ponte implantava-se na meia encosta e não nas alturas da serra do Pilar e da Sé Catedral do Porto, tendo menos de metade da altura da proposta de 1802. Apuril

⁷⁸³ Noël-Antoine Apuril du Pontreau nasceu em Rennes, na Bretanha (1740-05-11). Prior de Notre-Dame, na diocese de Mans, recusou jurar a constituição civil do clero (1791). Exilou-se em Portugal após o decreto de 24 de Maio de 1792 que expulsava de França os padres não juramentados. Franco-realista convicto até ao fim da vida, encontrou exílio em Portugal, regressando a França em 1821.

⁷⁸⁴ Noël-Antoine Apuril du Pontreau, *Réflexions et mémoire sur un pont de pierre à construire sur le Douro à Porto, avec des idées et devis d'un plan sur cet objet intéressant enrichi de figures (...), dédié à MM. les illustres magistrats et respectables citoyens de Porto et Villa Nova par un vieillard, chanoine français, amateur des beaux-arts, franc royaliste, né à Rennes, le 11 Mai 1740, déporté en Guiane pour son amour envers sa foi, sa patrie et son roi, embarqué en Septembre 1792; fait en Monastère de la Serra, près Porto, 18 de Decembre de 18...[1804]*, memória referida por RACZYNSKI, Le Comte A., *Dictionnaire Historico-Artistique du Portugal*, 1847, pp. 234-235.

⁷⁸⁵ Ver o estudo do jornalista e escritor Gilles Avril sobre Noël-Antoine Apuril du Pontreau, de quem é parente afastado, trabalho realizado a partir dos manuscritos que deixou; AVRIL, Gilles, *L'Anti-Napoléon. Mémoires et papiers inédits du chanoine Apuril du Pontreau*, Paris, Editions de la Fondation Napoléon, Nouveau Monde Editions, 2006.

do Pontreau propunha que, para além da via principal de ligação Lisboa-Porto (entre o Alto da Bandeira, hoje Santo Ovídio, em Gaia, e a Batalha, no Porto), ramificassem duas artérias de cada lado da ponte: do lado de Gaia, bifurcavam duas vias, uma em direcção ao mosteiro da serra do Pilar e outra em direcção ao cais de Gaia; e, do lado do Porto, e em simetria, bifurcavam igualmente duas vias, uma em direcção às Fontainhas e outra em direcção à rua Nova dos Ingleses (rua do Infante Dom Henrique)⁷⁸⁶.

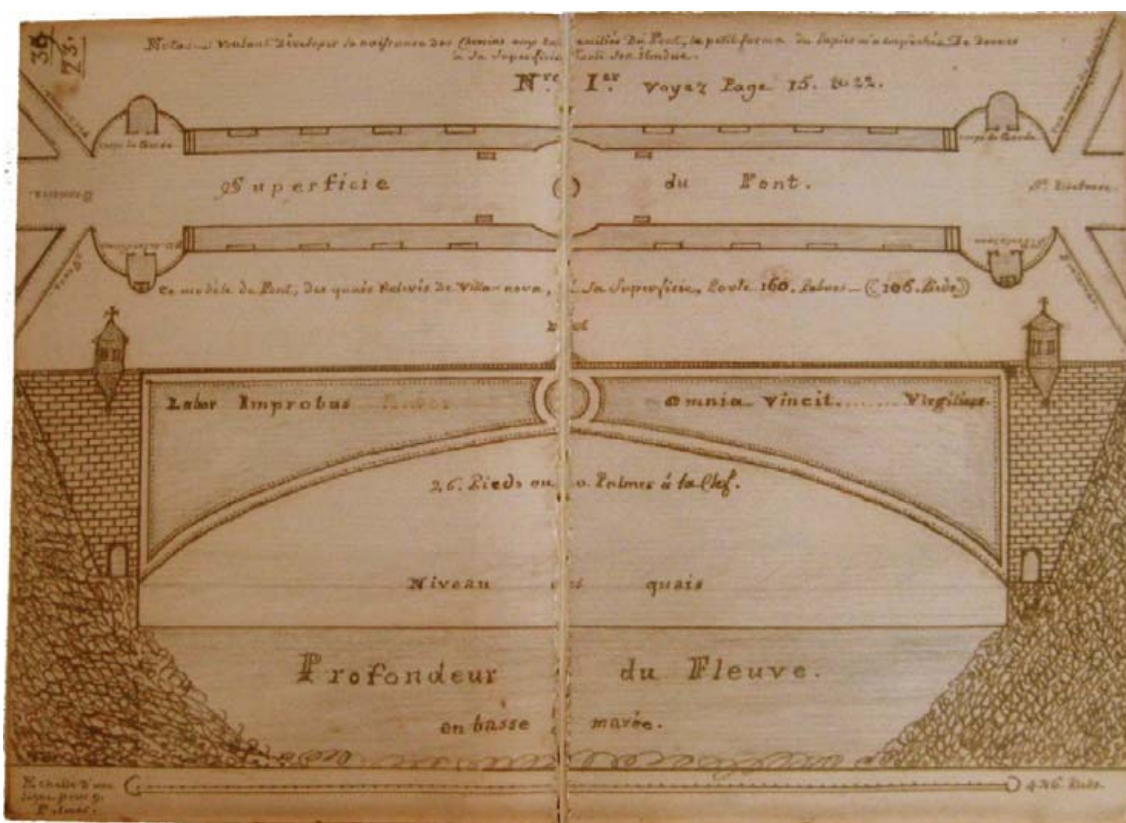


Fig. 146, Noël-Antoine Apuril du Pontreau, [Pont de pierre à construire sur le Douro à Porto], 18 de Dezembro de 1804, in AVRIL, Gilles, *L'Anti-Napoléon. Mémoires et papiers inédits du chanoine Apuril du Pontreau*, Paris, Editions de la Fondation Napoléon, Nouveau Monde Editions, 2006, II e III.

Apesar do carácter amador do desenho, por contraste com a sofisticação do desenho de Carlos Amarante, Apuril du Pontreau desenvolveu a sua proposta realizando, para além da memória, quatro maquetas minuciosamente montadas. Aprofundou a operação financeira para a concretização da obra propondo a contratação, junto do banco de Inglaterra, de um empréstimo de um milhão de cruzados (400 contos), empréstimo caucionado por uma lotaria que pagaria anualmente o custo do empréstimo até à sua finalização; considerava que, com esta solução, não era preciso pesar sobre as populações com impostos, dando como exemplo a

⁷⁸⁶ Na década de quarenta do século XX, o arquitecto italiano Giovanni Muzio (1893-1982) fez uma proposta semelhante para a resolução dos problemas de tráfego no encontro da ponte de D. Luís com a zona da Sé Catedral do Porto; ver COELHO, Sofia Thenaisie, *A cidade em suspenso. Projectos em torno da Sé do Porto (1934-2001)*, Coimbra, Centro de Cultura Urbana Contemporânea, 2001.

basílica de Saint Geneviève (1755-1790), em Paris, realizada com três lotarias. Abordou, ainda, a questão da mão-de-obra necessária para executar este trabalho; para obter um número considerável de mão-de-obra barata, propôs o emprego dos dois regimentos do Porto e de outros regimentos que seriam acantonados na cidade e a utilização, pela força, dos vagabundos, mendigos ou não, para os mais duros trabalhos⁷⁸⁷. No alçado Poente da ponte, Apuril du Pontreau colocou uma epígrafe latina, que atribui a Virgilius: *Labor Improbis Omnia Vincit*⁷⁸⁸, inscrição que seria visível da cidade. Segundo Apuril du Pontreau, o seu projecto foi submetido ao exame de autoridades da cidade. D. José do Patrocínio, seu colega na ordem regular dos Agostinhos e autor do cimbri da ponte desenhada por Carlos Amarante, foi um dos censores e contestou o projecto, com o argumento que era da autoria de um estrangeiro; Apuril du Pontreau considerava, no entanto, que a atitude de D. José do Patrocínio se devia ao facto do governo ter vetado o projecto que tinha realizado em colaboração com Carlos Amarante.

O resultado das tentativas de realizar uma ponte a ligar as duas encostas do vale do Douro foi a construção da ponte das Barcas, junto ao rio. A alternativa ao projecto de uma ponte permanente a unir as duas margens do Douro surgiu, ainda no ano de 1805, a partir do diálogo entre o conde de Vila Verde e Pedro de Melo Breiner. Muito envolvido na construção das estradas a Norte e a Sul do Douro, em particular nas estradas do Porto a Coimbra e do Porto a Braga, Pedro de Melo Breiner propôs ao conde de Vila Verde a construção de uma ponte em madeira a ligar as duas margens do rio. A proposta de Breiner era no sentido de aproveitar a estrutura do tabuleiro da ponte militar de barcas, construída entre 1801 e 1804 e guardada nos armazéns do Estado, na Ribeira do Ouro, e de alugar barcas para a sua montagem; propunha, portanto, uma mudança do programa da ponte que até aqui era exclusivamente militar e, em certo sentido, secreto. A solução foi aprovada com a condição de ser garantida a passagem da navegação fluvial do Douro e de ser accionada a cobrança do direito de passagem para a manutenção da ponte e para a sustentação dos encargos quer com o pessoal quer com o aluguer dos barcos⁷⁸⁹. A ideia inicial de construir uma ponte móvel de barcas associada à estrada militar de Ovar ao Porto, para apoio dos movimentos do exército ao longo da costa litoral a Norte e Sul do Douro, foi assim preterida em função de uma

⁷⁸⁷ Apuril du Pontreau propôs o pagamento aos soldados de um vintém (0,11 francos) e meio por dia de trabalho, para além do seu soldo e da ração habitual; trabalhariam apenas meio dia, revezando-se em turnos, uns de manhã, outros de tarde, de forma a não fatigar demasiado os soldados, justificando o serviço como importante para homens que tinham ofícios de operários e agricultores; cf. AVRIL, Gilles, *L'Anti-Napoléon. Mémoires et papiers inédits du chanoine Apuril du Pontreau*, Paris, Editions de la Fondation Napoléon, Nouveau Monde Editions, 2006, pp. 36-37.

⁷⁸⁸ “O trabalho perseverante tudo vence”; tradução livre.

⁷⁸⁹ Não se encontrou a proposta de Pedro de Melo Breiner que é de 29 de Março de 1805. Ver, do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 8 de Abril de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 38v-39v. Ver, ainda, a carta de Pedro de Melo Breiner para António de Araújo de Azevedo, 24 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHM, DIV-3-7-445.

necessidade maior: a de conquistar uma passagem franca na travessia do Douro junto à cidade do Porto, de forma a permitir a ligação directa da estrada de Lisboa até ao Porto e dar-lhe continuidade para a estrada do Porto a Braga. A ponte das Barcas não deixou de ter valor militar pois foi determinante nos movimentos dos exércitos franceses e anglo-portugueses durante a segunda invasão francesa (Fig. 147).



Fig. 147, SMITH, Henry, *Oporto, With the Bridge of Boats, To the most Noble the Marquis Wellesley K. G. &c &c &c.* This view of Oporto, upon its evacuation by Marshal Soult, before Marquis Wellington, in the campaign of 1809. Is, with permission, respectfully dedicated by his Lordship's most obedient humble servant, Robert Daubeny King, late Lieut. Royal Fusiliers. Henry Smith Esq. del. M. Dubourg sculpt. London, 1 de Julho de 1813, Arquivo AHMP-D-ALB-GRA-1A-13.

O técnico escolhido por Pedro de Melo Breiner foi Carlos Amarante, que voltava de novo ao tema da travessia do Douro mas segundo princípios opostos ao do projecto inicial. O programa, agora, era o de construir uma ponte em madeira e não em pedra, implantada à cota baixa e não à cota alta⁷⁹⁰. Tratava-se de implantar a primeira ponte permanente de barcas em Portugal; apesar de existir prática de instalação de pontes de barcas, estas eram móveis e

⁷⁹⁰ Nesta mesma altura surgiu uma proposta para a construção de uma ponte de barcas entre o Porto e Gaia; a memória é datada de Agosto de 1805 e é de carácter eminentemente técnico; J. X. G., *Para a construção de huma ponte flottante, e das barcas que a deverão supportar, das suas amarrações e ancoras. (?) para a passagem do Rio Douro de hua para outra parte, do Porto para Villa Nova, à semilhança da ponte do Rio Rhone de Beaucaire para Terrascon, na commarca das bocas do Rhone, no Reino de França. Dado por hum curiozo que habitou a França durante 17 annos, e que da construção d'essa ponte tem hum pllenno conhecimento, assim como da de Bayonna de França que passa para a parte do Santo Espirito, Porto, Agosto de 1805, Arquivo AHM, DIV-3-20-1-103.*

estavam integradas nos movimentos do exército. Carlos Amarante tinha experiência no acompanhamento deste tipo de infra-estruturas militares, enquanto membro do Real Corpo de Engenheiros. O modelo de ponte em madeira construída com barcas era utilizado em toda a Europa; era uma infra-estrutura tecnicamente complexa, dispendiosa e de constante manutenção. Em França estavam instaladas pontes de barcas em importantes centros urbanos: Rouen tinha uma ponte de barcas sobre o rio Sena; entre Beaucaire e Tarascon existia uma ponte de barcas sobre o rio Rhône; e Bayonne tinha a ponte de Saint Esprit, sobre o rio Adour.

A ponte das Barcas, no Douro, ficou localizada a Nascente da praça da Ribeira, em frente ao bairro do Barredo e ao postigo da Madeira, cerca de uma centena de metros a jusante do estrangulamento do rio onde viria a ser implantada a ponte de Luís I. Tinha quase 220 metros de extensão e era composta por trinta e três barcas, dispostas lado a lado com pequenos intervalos, ancoradas e ligadas superiormente por uma estrutura de vigas de madeira. O tabuleiro da ponte, para além das fortes guardas laterais, tinha um alçapão central, apoiado em barcas, para a passagem das embarcações; tinha ainda dois tramos laterais flexíveis que estabeleciam a concordância do tabuleiro com os cais marginais, segundo a variação das marés. Quando o rio ameaçava cheia, a ponte era desmontada ficando um tramo amarrado ao cais da Ribeira e outro ao cais de Gaia. A ponte, apesar de ser condicionada pelos longos períodos de cheia do rio Douro (uma média de sessenta dias por ano de impedimento à travessia e à navegação), teve enorme importância quer no tráfego Norte-Sul, quer nas ligações quotidianas entre as populações das duas margens do rio, desde sempre feita por barcas de passagem⁷⁹¹.

A ponte das Barcas abriu ao público no ano seguinte, a 14 de Agosto de 1806⁷⁹², assegurando, ainda que de forma precária, a primeira ligação permanente entre a capital e a cidade do Porto. Enquanto obra pública do Estado, a ponte das Barcas veio consolidar o objectivo de modernizar a rede de vias nacional e de assegurar uma maior fluidez e segurança nas travessias dos rios. Era uma obra precária, onde a ideia de permanência estava ausente, mas foi a resposta técnica e financeira possível perante as circunstâncias económicas e políticas desta época⁷⁹³.

⁷⁹¹ São conhecidos dois momentos em que se construíram pontes de barcas para a travessia do Douro neste local. Em ambos os casos, a razão para a sua improvisada montagem deveu-se ao movimento de tropas e, mal terminadas as operações militares, as pontes foram desmontadas. A primeira foi montada no ano de 997 por Almançor (ca. 938-1002), califa de Córdoba, quando, em guerra com os reinos cristãos ibéricos, se dirigia para Santiago de Compostela; a segunda foi montada com barcas do rio em 1369 para a passagem do exército de D. Fernando I (1345-1383), em guerra com Castela. Foram casos isolados, ao contrário do que referem muitos autores que partem destes dois exemplos para concluir que o sistema mais utilizado na travessia do Douro até à construção da ponte Pênsil foi por pontes de barcas; ver súpula desta tese in CRUZ, Cordeiro, *As pontes do Porto*, Porto, Civilização, 2001, pp. 21-25.

⁷⁹² Ver *Relação das pessoas empregadas no serviço efectivo da Ponte de barcas do Rio Douro*, 15 de Julho de 1816, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 184-184v.

⁷⁹³ Diz João António Monteiro de Azevedo: “Esta vistosa Ponte, unica no seu género em Portugal, e que se compoem de 33 barcas, tendo perto de mil palmos d’extensão, he talvez a obra mais util de quantas se tem feito

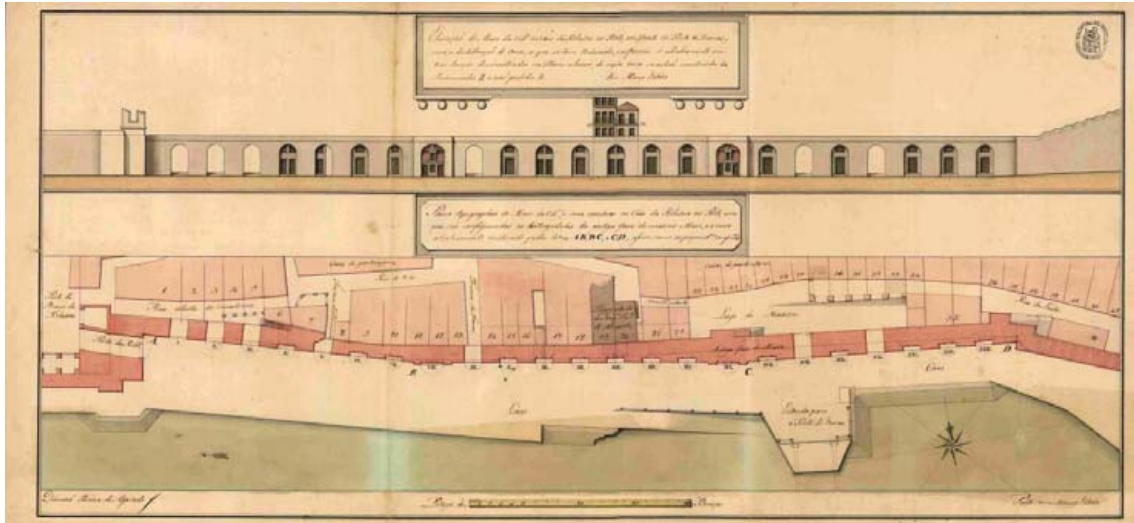


Fig. 148, Damião Pereira de Azevedo, *Plano topographico do Muro da Cidade e seus arredores no Cães da Ribeira no Porto, em que são configuradas as tortuosidades da antiga face do mesmo Muro, e o novo alinhamento indicado pellas letras AB, BC, e CD, assim como as propriedades confrontantes; Elevação do Muro da Cidade no caes da Ribeira no Porto, com a distribuição de arcos, a que se tem reduzido, conforme o alinhamento em três lanços demonstrados no Plano abaixo, de cujos arcos se achão construídos 14, licenciados 7, e não pedidos 2. Em Março de 1813,* Arquivo ANTT, MR, Mç. 783, doc. 42.

A alteração ao projecto de travessia do Douro é indissociável da alteração ao projecto de Reinaldo Oudinot para o centro portuário da cidade do Porto. Este projecto de reestruturação integral dos bairros da Ribeira e do Barredo (1797)⁷⁹⁴ foi profundamente revisto pelo architecto Damião Pereira de Azevedo (1768-1815), poucos meses após a abertura ao serviço da ponte das Barcas (1806-12-03). A proposta de Damião Pereira de Azevedo correspondeu a uma mudança de objectivos: da transformação integral do tecido urbano da Ribeira-Barredo optava-se por uma operação de remodelação, adaptada à estrutura urbana existente. Ao contrário da proposta de Reinaldo Oudinot, a praça da Ribeira mantinha-se encerrada ao rio e a muralha medieval na frente ribeirinha do bairro do Barredo era redesenhada e requalificada pela sua perfuração com arcaria (Fig. 148; Fig. 340). A mudança formal e espacial foi ditada pelas circunstâncias do tempo e dos meios disponíveis, que exigia soluções mais expeditas e menos ambiciosas; mas também foi determinada pela valorização da muralha medieval como elemento urbano, enquanto estrutura cujo valor

no Porto, tanto pelo prazer do passeio, que ella inspira, e commodidades que presta aos viajantes, como porque, a exemplo da de Ruaõ, sóbe, e desce com as marés, abre-se, e fecha-se para dar transito ás embarcaõens maiores, e finalmente desmancha-se, e restabelece-se, quando as vicissitudes do rio o exigem. He incrível o concurso de povo, que diariamente passa por esta ponte, sobretudo ás terças, e sabbados de cada semana. Basta dizer, que sendo os preços da passagem os mais commodos, e sendo isempta de paga a Tropa, e pessoas que vão a diligencias, assim mesmo, regularmente fallando, rende por dia 50,000 reis.”, AZEVEDO, Joaõ Antonio Monteiro d', *Descripção Topographica de Villa Nova de Gaya, e da solemmissima festividade, que em acção de graças pela gloriosa restauração de Portugal, se celebrou na Igreja Matriz da mesma Villa no dia 11 de Dezembro de 1808*, Londres, T. C. Hansard, 1813, pp. 13-14.

⁷⁹⁴ Sobre este projecto, ver *Infra*, 5.3, “A reformulação da Ribeira e do Barredo: a abertura da cidade ao rio”.

simbólico e histórico era capaz de cumprir a função representativa de porta de entrada da cidade. Apesar do abandono do projecto de Reinado Oudinot, continuava a perseguir-se o objectivo de dar uma maior funcionalidade à baixa ribeirinha do Porto e não se prescindia totalmente do objectivo de abrir a cidade ao rio⁷⁹⁵.

No final do seu curto mandato e quinze dias antes de morrer (1806-11-18), o conde de Vila Verde, numa carta para Pedro de Melo Breiner, seu interlocutor privilegiado, criticou os ministros que o precederam por autorizarem a utilização da pedra das muralhas dos centros urbanos nas obras públicas, destruindo estruturas que, apesar de já não terem funções defensivas, deviam ser consideradas como monumentos. O ministro do Reino manifestou a Breiner que rejeitava a ideia de se utilizar pedra da muralha da cidade de Aveiro na construção da estrada de Coimbra ao Porto⁷⁹⁶. Esta disparidade de leituras sobre o significado das muralhas medievais na definição da forma das cidades reflecte, em parte, a mudança radical ocorrida no projecto de reestruturação da Ribeira-Barredo na cidade do Porto. Uma disparidade que se estende à mudança, igualmente radical, do projecto para a ponte sobre o rio Douro⁷⁹⁷. O paralelismo destas duas iniciativas e das respectivas alterações é revelador de dois modelos distintos de intervenção na cidade e no território, tanto no plano das ideias, como no plano da forma e da técnica. É, igualmente, indicador de dois tempos diferentes, caracterizados por circunstâncias económicas e sociais distintas. Modelos e tempos diferentes mas, ainda assim, relacionados entre si pela continuidade dos programas e das políticas.

“Quanto às estradas do Douro e obras da barra, que V. Ex.^a continue na forma ordenada pelo aviso de 10 de Maio de 1802, em que somente manda lembrar a V. Ex.^a que na largura das estradas se não deve entender um preceito a largura indicada, mas que deve não ser maior e para menos, pode V. Ex.^a arbitrar prudentemente, porque em um território tão fértil é objecto de consequência o ocupar-se com caminhos muito terreno; e que não deve haver sumptuosidade em tais obras, nem fazer-se custosa só para se seguir a direcção recta, mas antes se deve procurar que nestes dez anos não suceda a mesma falta que houve nos primeiros; e que se vão estabelecendo pessoas que, por um jornal, fiquem cuidando na conservação daquelas porções de estrada que se forem concluindo, nas quais poderia também empregar-se tropa ou calcetas,

⁷⁹⁵ Sobre este projecto, ver *Infra*, 5.3, “A luta de Reinaldo Oudinot”.

⁷⁹⁶ Ver carta do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, 3 de Novembro de 1806, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 78-78v.

⁷⁹⁷ Sobre o “abismo” que “separa os projectos elaborados em finais do século XVIII, inícios do século XIX, da sua concretização”, ver NONELL, Anni Günther, “A reestruturação da frente urbana ribeirinha e a ponte sobre o Douro”, in *Porto, 1763/1852 – a construção da cidade entre despotismo e liberalismo*, Porto, FAUP publicações, 2002, pp. 224-226.

para se adiantarem as obras com mais economia, ficando V. Ex.^a na inteligência que enquanto continuar a prorrogação, nenhuma terra se pode eximir de contribuir, seja qual for o pretexto.”

Conde de Vila Verde, 1805⁷⁹⁸

“A respeito da construcção em madeira V. Ex.^{cia} deliberará segundo o local; pois he hum meio, que quando he dispendiozo, he melhor escuza-lo, para se poderem construir as Pontes por huma vez; porem sahindo comodo e podendo entreter algum tempo, pode-se recorrer desse remedio, o que V. Ex.^{cia} arbitrará segundo as circunstancias.”

Conde de Vila Verde, 1806⁷⁹⁹.

⁷⁹⁸ Do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 30v-32, documento transcrito por MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980, vol. 1, pp. 517-518.

⁷⁹⁹ Carta do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, 3 de Novembro de 1806, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 77-77v.

Ciclo 8, 1807

A continuidade das obras em curso e a clarificação dos trabalhos estruturantes

Após a morte de conde de Vila Verde, António de Araújo de Azevedo acumulou, além do cargo de ministro dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, os cargos de ministro do Reino (pasta que exerceu interinamente), de ministro assistente ao despacho e de presidente da Junta do Comércio. Na mesma altura em que se dava esta alteração ministerial era decretado em Berlim, por Napoleão Bonaparte (1769-1821), o bloqueio às ilhas britânicas (1806-11-21), uma resposta ao bloqueio britânico da costa continental desde os portos de Brest a Hamburgo (1806-05-16). Perante o insucesso das vias diplomática e militar contra a Inglaterra, Napoleão recorria à arma económica. A medida de Napoleão tinha como objectivo fechar o continente europeu às produções inglesas e assim provocar a asfixia económica da Inglaterra, obrigando-a a fazer a paz com a França. À incapacidade da marinha francesa para bloquear os portos britânicos sucedeu o bloqueio continental, ficando interditos ao comércio com a Inglaterra os portos franceses e os portos dos países aliados ou sob dominação da França⁸⁰⁰. O bloqueio, enquanto arma económica, exigia o domínio completo do continente europeu, o que obrigou Napoleão a dirigir a guerra para as fronteiras terrestres a Oriente e a adiar a frente marítima. Os mares continuavam abertos, apesar do corso francês, e Portugal manteve a sua posição de neutralidade após o decreto de Berlim⁸⁰¹.

A reduzida margem de manobra do governo não impediu o novo ministro do Reino de actuar no campo das obras públicas. A orientação de António de Araújo de Azevedo teve como objectivo dar continuidade e incentivar os trabalhos em curso; desbloquear os obstáculos que surgiam, nomeadamente com a contestação a algumas obras públicas; e encontrar novas modalidades de angariação de fundos para o financiamento das obras. Contudo, a sua acção foi além da mera continuidade dos trabalhos em andamento, revelando uma nova ambição no plano da intervenção no território. António de Araújo de Azevedo retomou dois importantes trabalhos iniciados por José de Seabra da Silva e, para a direcção de ambos, chamou José Bonifácio de Andrade e Silva: a ponte de Sacavém e o encanamento do rio Mondego, trabalhos suspensos, respectivamente, em 1792 e em 1800. Reformulou a obra de encanamento do rio Lima, alterando o programa, o território de intervenção e o modelo de financiamento aprovados em 1805. E deu início ao projecto para um porto militar na foz do rio de Oeiras. O carácter permanente dos trabalhos que promoveu durante o seu curto

⁸⁰⁰ Ver MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental: Economia e Guerra Peninsular*, 1962, Lisboa, 2ª edição revista, Gradiva, 1990.

⁸⁰¹ Em 2 de Abril de 1806, o marquês de Alorna, em carta dirigida ao príncipe regente D. João, escreveu: “fechão-se os Portos aos Inglezes com cuja operação se lhes dificultão todas as operaçoens no Mediterraneo – onde parece mais errada esta rezolução he nas consequencias que pode haver a favor dos Inglezes na nossa America mas Buonaparte julga que a grande influencia continental pode suprir a Maritima”, Arquivo FBNRJ, *Biblioteca Digital*, 946.9.

magistério revela que perseguia a matriz inicial do programa de obras públicas; não apenas a ideia de permanência mas também a de interligação entre vias terrestres, fluviais e marítimas. António de Araújo de Azevedo, um profundo conhecedor das obras públicas que se estavam a realizar na Europa e em Portugal, sendo este um tema a que se dedicou durante toda a sua vida, enriqueceu a matriz *seabrina* com a introdução de novas técnicas e novos materiais⁸⁰². Retomou uma prática estabelecida por José de Seabra da Silva e por Luís Pinto de Sousa e que o conde de Vila Verde tinha secundarizado: a de privilegiar o trabalho dos técnicos e o projecto como método de intervenção no território. Em simultâneo, e de forma contraditória, promoveu o recurso à *corveia* e incluiu nestas obrigações os militares, nomeadamente as brigadas de ordenanças, cujos privilégios, segundo o ministro, não os isentava de participar gratuitamente com seus carros e trabalho para o comum benefício das estradas tal como os outros trabalhadores⁸⁰³. Uma estratégia bem diferente da de José de Seabra da Silva, cujo procedimento foi sempre o de evitar o recurso a este meio de recrutamento de mão-de-obra; e quando Seabra da Silva recorreu à força de trabalho de soldados ou de presos, foram estabelecidos salários proporcionais. Pode-se interpretar este procedimento tão impopular, já anteriormente fomentado pelo conde de Vila Verde, em função das dificuldades económicas da época e da ambição de dar o maior avanço possível às obras que se estavam a promover, procurando assegurar a sua continuidade futura.

António de Araújo de Azevedo, futuro conde da Barca, iniciou a sua actividade política para as obras públicas em Fevereiro de 1807, três meses depois de estar interinamente à frente da pasta do Reino⁸⁰⁴. Começou com uma ampla legislação para a província do Minho, em particular para a região do vale do Lima. Reorganizou a estrutura administrativa e financeira da Inspecção do Minho, criando um cofre único, estabelecido em Braga, tal como tinha feito o conde de Vila Verde para a província do Alentejo; para este cofre passavam a ser transferidos todos os *sobejos das sisas* das comarcas de Viana, Barcelos, Braga, Guimarães e Penafiel, assim como as consignações já existentes para as obras públicas, com a excepção dos fundos para as obras de encanamento dos rios Cávado e Lima⁸⁰⁵. Foi chamado Domingos José

⁸⁰² Sobre o pensamento económico e a acção política de António de Araújo de Azevedo, ver PINTASSILGO, Joaquim António de Sousa, “Pensamento e iniciativas económicas”, in *Diplomacia política e economia na transição do século XVIII para o século XIX. O pensamento e a acção de António de Araújo de Azevedo (Conde da Barca)*, Lisboa, Idem, 1987, pp. 219-387.

⁸⁰³ Ver, de Luís de Oliveira Costa e Almeida, governador interino das Armas do Partido do Porto, para o Senado da câmara, *Portaria*, 3 de Abril de 1807, onde transmite a informação de um aviso régio de António de Araújo de Azevedo, datado de 18 de Março de 1807, para os militares auxiliarem nos trabalhos das estradas sob direcção de Pedro de Melo Breiner, Arquivo AHMP, APUB-794, fls. 290. O Senado da câmara do Porto era o capitão-mor das brigadas de Ordenanças da cidade.

⁸⁰⁴ Ver o essencial da produção legislativa para as obras públicas de António de Araújo de Azevedo, que vai de 4 de Fevereiro a 13 de Agosto de 1807, in Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 78v-94v.

⁸⁰⁵ Ver, António de Araújo de Azevedo para António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, *Aviso Régio*, 4 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 78v-79.

Vieira da Mota Gomes, o juiz de fora de Viana, para a tarefa de arrecadação das verbas e para fiscal do cofre⁸⁰⁶ e Bernardo José de Passos (ca. 1765-1809), o corregedor de Braga, para a presidência do cofre⁸⁰⁷. Para as terras onde não houvesse *sobejos das sisas* era dada autorização às câmaras para deliberarem sobre o adição ao lançamento das sisas, pela quantia e pelo prazo que entendessem necessário⁸⁰⁸. António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, enquanto inspector, mantinha a responsabilidade de administrar e gerir os trabalhos. A reorganização da Inspeção não alterou a prioridade dada à obra da estrada de Braga ao Porto sendo dadas ordens para avançar com a obra da ponte sobre o rio Ave em substituição da barca da Trofa⁸⁰⁹. A obra da estrada de Braga ao Porto manteve-se em grande actividade, quer do lado de Braga em direcção do Porto, onde, a 23 de Novembro de 1807, numa altura em que as tropas francesas estavam a chegar a Abrantes, trabalhavam trezentos soldados⁸¹⁰, quer do lado do Porto em direcção a Braga; a obra continuou mesmo depois da primeira invasão francesa por estar associada à construção do aqueduto de Salgueiros, aquele que veio a ser o principal canal de abastecimento de água à cidade⁸¹¹.

A obra para a qual António de Araújo de Azevedo (1754-1817) mais legislou foi a do encanamento do rio Lima. Esta obra tinha para ele um particular significado; mais de 25 anos antes, em plena juventude, tinha participado activamente na iniciativa de implementação da navegabilidade do rio Lima por parte da *Sociedade Económica dos Bons Compatriotas Amigos do Bem Público de Ponte de Lima* e do seu presidente, José Joaquim de Miranda Henriques (1718-1782), na altura, governador das armas da província do Minho⁸¹²; o projecto, realizado

⁸⁰⁶ Ver, António de Araújo de Azevedo para Domingos José Vieira da Mota Gomes, *Avisos Régios*, 4 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 79v-80.

⁸⁰⁷ Ver, António de Araújo de Azevedo para Bernardo José de Passos, *Aviso Régio*, 4 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 79-79v.

⁸⁰⁸ Ver, António de Araújo de Azevedo para o provedor da comarca de Viana, *Aviso Régio*, 4 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 83-83v.

⁸⁰⁹ Ver, António de Araújo de Azevedo para António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, *Aviso Régio*, 4 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fl. 84v.

⁸¹⁰ Ver, de Gonçalo Pereira Caldas, governador das Armas da província do Minho, para António de Araújo de Azevedo, 23 de Novembro de 1807, Arquivo AHM-DIV-1-13-25-06.

⁸¹¹ Já no final da ocupação de Junot, em reunião da Junta das Obras Públicas da cidade do Porto, foi decidido suspender todas as obras públicas com a excepção do aqueduto de Salgueiros, que acompanhava a estrada de Braga; ver Junta das Obras Públicas, 7 de Junho de 1808, Arquivo AHMP, TG-b-256, fl. 40.

⁸¹² Ver as cartas de António de Araújo de Azevedo para José Correia da Serra, escritas em Ponte de Lima e datadas de 28 de Novembro de 1781 e de 5 de Maio de 1784, sobre o projecto de encanamento do rio Lima, in SEPÚLVEDA], Christovam Ayres [de Magalhães, "Para a História da Academia das Ciências de Lisboa", separata do *Boletim da Segunda Classe*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1927, vol. 12, pp. 197; 222-223. Sobre o papel de António de Araújo de Azevedo nesta tentativa de realizar o encanamento do rio Lima, ver PINTASSILGO, Joaquim António de Sousa, *Diplomacia política e economia na transição do século XVIII para o século XIX. O pensamento e a acção de António de Araújo de Azevedo (Conde da Barca)*, Lisboa, Idem, 1987, pp. 281-285.

pelo engenheiro militar Francisco Pinheiro da Cunha, entre 1780 e 1782, chegou a ser aprovado pelo governo mas não teve concretização no terreno⁸¹³.

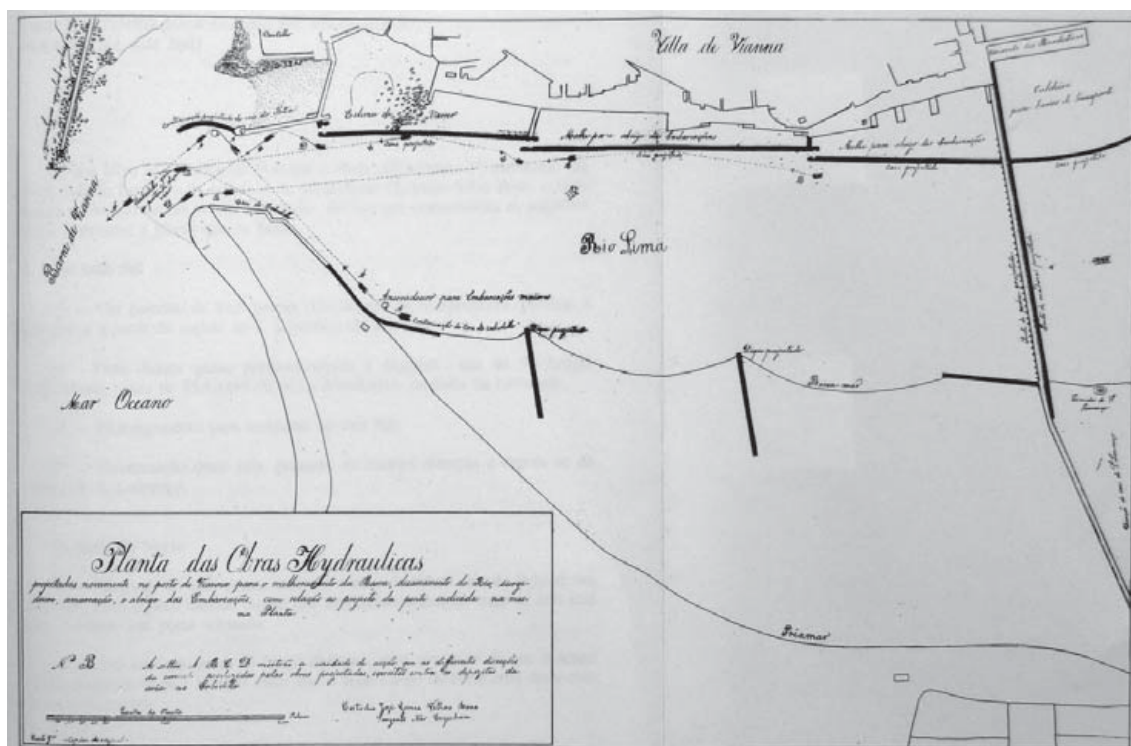


Fig. 149, Custódio José Gomes de Vilas Boas, *Planta das Obras Hydraulicas projectadas novamente no porto de Vianna para o melhoramento da Barra, desassoreamento do Rio, surgedouro, amarração, e abrigo das Embarcações, com relação ao projecto da ponte indicada na mesma Planta*, Custódio Jozé Gomes Villas Boas, Sargento Mór Engenheiro, [1807], cópia do desenho original, in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805*, Viana do Castelo, Amigos do Mar, 1994, pp. 99.

A reformulação a que procedeu António de Araújo de Azevedo à obra de encanamento do rio Lima, aprovada pelo conde de Vila Verde em 1805, envolveu, em primeiro lugar, a definição do território de intervenção. A nova solução propunha a ampliação da área navegável, determinando o desassoreamento do rio e a regularização das suas margens desde a foz em Viana até Ponte da Barca e não apenas até Ponte de Lima, como foi pensado em 1794. A expansão da navegação fluvial até Ponte da Barca, num total de aproximadamente 43 km, era um objectivo antigo desta vila que se prontificou antecipadamente a participar nas despesas da obra⁸¹⁴. A incorporação do lanço do rio entre Ponte de Lima e Ponte da Barca,

⁸¹³ Não se encontrou a ordem da rainha D. Maria I, de Abril de 1782, dirigida ao juiz de Fora da vila de Viana, Filipe Custódio de Faria Andrade, a aprovar e mandar realizar a obra de encanamento do rio Lima; também não se encontrou informação sobre as razões que levaram à sua suspensão. Sobre a sociedade, ver AMZALAK, Moses Bensabat, *A sociedade económica de Ponte de Lima (século XVIII). Apontamentos para a sua história*, Lisboa, 1950.

⁸¹⁴ A câmara de Ponte de Lima aprovou a 17 de Agosto de 1806 a contribuição na carne e no vinho para as despesas no seu distrito da obra de encanamento do rio; ver António de Araújo de Azevedo para a câmara de Ponte de Lima, *Aviso Régio*, 4 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 82v-83.

cujos últimos oito quilómetros (Carregadouro-Barca) estavam impedidos à navegação por penedos, ilhas, pesqueiras e açudes com engenhos, permitiria abrir a via fluvial até à foz do rio Vez, podendo a navegação ser ampliada até aos Arcos de Valdevez⁸¹⁵. Em simultâneo, a via fluvial do Lima cruzava-se em Ponte da Barca com uma importante via terrestre, a estrada de Braga para Monção, estratégica do ponto de vista militar e muito utilizada nas ligações com a Galiza.

A reformulação do projecto envolveu também o programa de intervenção. Na nova proposta, às obras portuárias e de encanamento do rio foi associada a construção de uma ponte a ligar as duas margens do rio, entre Viana e Darque; uma alteração proposta e aprovada pela câmara de Viana (1806-11-04) e apoiada pelo governo que se deve enquadrar não apenas na possibilidade de melhorar as ligações litorais ao Porto e a Caminha mas no facto do porto de Viana ter cais de acostagem para os navios em ambas as margens, sendo o cais do Cabedelo, situado na margem esquerda, aquele que tinha mais fundo e onde ancoravam as maiores embarcações. A ponte seria em pedra e deveria ser construída de modo a que a navegação do rio nunca fosse impedida⁸¹⁶; provisoriamente, para auxiliar a construção da nova ponte e para resolver de forma breve a ligação entre as duas margens, seria construída uma ponte em estacaria de madeira, tal como se estava a fazer na construção da ponte de Vila do Conde.

O ministro reformulou igualmente todo o sistema de financiamento da obra, em parte devido às alterações introduzidas ao projecto mas, sobretudo, em consequência das dificuldades levantadas pelo corpo de negociantes ao tipo de contribuições fixadas em 1805⁸¹⁷. As contribuições para a obra de encanamento do Lima, segundo a nova legislação, eram para vigorar durante vinte anos e passavam a recair sobre as embarcações entradas no porto, de acordo com o tipo e dimensão, e deixavam de ser sobre produtos entrados na alfândega; participavam igualmente os moradores das vilas de Viana, Ponte de Lima, Ponte da Barca e Arcos de Valdevez com o *real de água*, variando os produtos de consumo a serem onerados,

⁸¹⁵ Os engenheiros militares Francisco de Barros e José Martins da Cruz realizaram em 1753 um estudo para permitir a navegação entre o Carregadouro e Ponte da Barca; foi aprovado o orçamento para a demolição das pesqueiras e penedos existentes no rio assim como a realização de uma *finta* pelos concelhos da Barca, Arcos, Ponte de Lima e Viana, para a demolição dos penedos; os donos das pesqueiras e moinhos, num total de 28, teriam de os demolir à sua custa; ver vários documentos, entre os quais, o parecer dos engenheiros, de 7 de Junho de 1753, e o Alvará de D. José I dirigido ao provedor da comarca de Viana, de 30 de Maio de 1754, in NORTON, Manuel Artur, "Projecto económico", *Arquivo do Alto Minho*, Viana do Castelo, 1979, vol. 24, pp. 73-76. Tudo indica que o projecto não se chegou a concretizar.

⁸¹⁶ Ver, António de Araújo de Azevedo para António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, *Aviso Régio*, 4 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 83v-84.

⁸¹⁷ Os negociantes de Viana apresentaram o primeiro requerimento ainda em 1805; ver, do conde de Vila Verde para o juiz de Fora da vila de Viana, *Avisos Régios*, 18 de Abril e 31 de Outubro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 39v; 46.

sendo a forma de arrecadação idêntica à da obra de encanamento do Cávado⁸¹⁸. Para além destas imposições era criado um direito de passagem sobre a ponte de madeira, que seria o fundo de financiamento para a futura ponte de pedra; como financiamento da ponte provisória em madeira entrava o cofre das estradas estabelecido em Braga⁸¹⁹.

O projecto de Custódio José Gomes de Vilas Boas comportava, pois, três frentes: o desassoreamento da barra e melhoramento do porto de Viana, tornando o porto franqueável aos navios de maior lote; o encanamento do rio Lima desde a foz até Ponte da Barca, de modo a garantir a navegação fluvial todo o ano; e a construção de uma ponte a ligar as duas margens (Fig. 149).

Para as obras portuárias, Vilas Boas propôs a regularização de ambas as margens do rio. Na margem direita, ao longo da frente urbana, projectou três molhes sucessivos, ligeiramente separados entre si por comportas, criando docas para as embarcações entre o rio e os espaços urbanos; a Poente, a última das docas formava uma *bacia de varrer*, cujas águas, largadas em direcção à barra na baixa-mar, contribuiriam com a força das correntes descendentes para o desassoreamento da barra; um método que Custódio Vilas Boas já tinha proposto e estava a construir na barra de Esposende. Por fim, um último molhe, curvilíneo, no prolongamento do *cais do Fortim*, em frente ao forte de Santiago da Barra, direccionava as correntes de vazante para o exterior da barra. Na margem esquerda, propunha a construção de uma sucessão de diques: dois diques paralelos à margem do rio e outros dois dispostos transversalmente, com o objectivo de fixar a margem na linha da baixa-mar, forçando a corrente das águas na direcção da barra; estes diques transversais, ou esporões, eram um método mais económico e rápido de solidificar as margens, principalmente quando se tratavam de extensos terrenos arenosos e alagadiços⁸²⁰. No cais de acostagem já existente no Cabedelo, junto à foz, Custódio Vilas Boas propôs o prolongamento do paredão para montante, de forma a fixar-se neste local o ancoradouro para as grandes embarcações.

Associada às obras portuárias, a proposta de uma ponte vinha permitir não apenas a travessia do rio de forma segura todo o ano como estabelecer a ligação entre as duas áreas

⁸¹⁸ Ver, António de Araújo de Azevedo para a câmara de Viana, *Aviso Régio*, 4 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 81-81v; ver, ainda, de António de Araújo de Azevedo para o superintendente do encanamento do rio Lima, *Aviso Régio*, 4 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 81v-82; ver junto a Tabela das contribuições para o encanamento do rio Lima, assinadas por Joaquim Guilherme da Costa Posser (1761-1839), oficial maior da secretaria de Estado do Reino.

⁸¹⁹ O produto da cobrança de passagem passava a constituir um rendimento do concelho, que ficava obrigado à reparação e conservação da futura ponte; ver a tabela com as tarifas a cobrar para a ponte de madeira e para a ponte de pedra in António de Araújo de Azevedo para a câmara de Viana, *Aviso Régio e Tarifas*, 4 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 80-80v. As tabelas estão igualmente assinadas por Joaquim Guilherme da Costa Posser.

⁸²⁰ Ver a análise de Adolfo Loureiro deste projecto, que o data de 1805, em LOUREIRO, Adolfo, "Projecto de Custodio Gomes Villas Boas", in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 1, pp. 116-117.

portuárias, a Norte e a Sul do rio Lima. No projecto, a ponte, com a extensão de cerca de 570 m, implantava-se entre o convento de São Bento, no limite Nascente de Viana, e o cais de São Lourenço, na margem esquerda do rio, local onde se situava a barca de passagem; foi neste local que veio a ser construída uma ponte com treliças de madeira, entre 1818 e 1820, apenas substituída em 1878 pela ponte Eiffel.

Para as obras de navegabilidade, Vilas Boas propôs a manutenção da corrente natural do rio, fazendo intervenções nas margens, tanto com plantações como com muros de pedra, para direccionar as águas. Para vencer os últimos quilómetros do rio Lima, entre o Carregadouro e Ponte da Barca, a parte que estava impedida à navegação e onde o rio tinha maior pendente, Vilas Boas propôs a construção de cinco açudes com comportas (Fig. 150), um modelo que já tinha estudado para o encanamento do rio Cávado e que tinha desenvolvido do ponto de vista teórico⁸²¹.

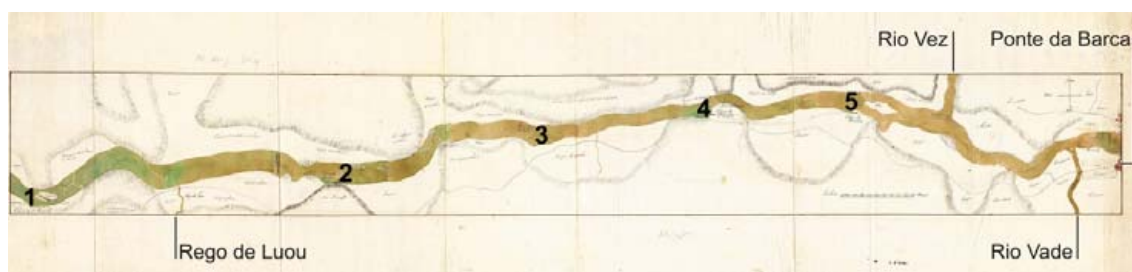


Fig. 150. [Custódio José Gomes de Vilas Boas, *Planta do Rio Lima: onde se mostra os seus campos marginais e se localiza as comportas de S. Martinho, Pombas, Bolor, Fonte Santa e Boavista*, 1807], Arquivo GEAEM/DIE, 4288-I-3-39-54 (1 – Eclusa de São Martinho da Gândara; 2 – Eclusa de Pombas; 3 – Eclusa de Bolor; 4 – Eclusa de Fonte Santa; 5 – Eclusa da Boavista; toponímia principal; sublinhado nosso).

A obra do porto de Viana e de encanamento do rio Lima, legislada por António de Araújo de Azevedo e projectada por Custódio José Gomes de Vilas Boas, era de uma grande ambição tendo em conta as circunstâncias da época e a capacidade económica da região. Estavam presentes dois riscos nas opções do ministro: a imposição à câmara de Viana de um imposto que esta tinha rejeitado e que tinha sido o motivo, de sempre, de resistência à obra do rio Lima – o *real de água* sobre o vinho e a carne na vila e seu termo; e a escolha de Custódio José Gomes de Vilas Boas para engenheiro responsável pelo projecto e direcção da obra, quando estava a ser contestado pelo seu trabalho na obra de encanamento do rio Cávado. A escolha de Custódio Vilas Boas, sendo natural, pelos trabalhos hidráulicos que estava a realizar e pelo conhecimento que tinha da região, era polémica e continha o risco de repercutir o clima de oposição para um novo território.

⁸²¹ Ver, de Custódio José Gomes de Vilas Boas, *Memoria sobre o modo mais vantajoso de remediar os inconvenientes das Prezas d'agoa para regar os Campos, fazer os Rios navegaveis, prevenir o seu areamento, profundar os Portos de Mar, e outros uzos*, s.d., Arquivo ACL, Série Azul, Ms. 351 (7), fls. 166-171; Arquivo FBNRJ, *Colecção Portugal*, I-15-4-21-10.

As tentativas para se realizar obras no rio Lima são um exemplo das dificuldades de concertação entre o poder central e o poder local; são também um exemplo da conflitualidade entre diferentes grupos sociais, ao nível local. Na base desta conflitualidade que, apesar das mútuas acusações, nunca foi violenta esteve a conjuntura adversa por que passava Viana, originada principalmente pelas medidas pombalinas restritivas aos portos regionais e pela acção monopolizadora da Companhia das Vinhas do Alto Douro sobre os vinhos da região, juntando-se a estes factores os condicionalismos naturais do porto de Viana. Os negociantes procuravam por todos os meios que a obra se realizasse e não viam condições para a sua efectivação contando apenas com a sua participação financeira. A câmara, representada pela nobreza e pelo povo, estava contra a obra caso a sua concretização implicasse onerar bens que consideravam de primeira necessidade. José de Seabra da Silva em 1795 decidiu, perante a falta de acordo entre as partes, deixar cair a obra; António de Araújo de Azevedo, pelo contrário, a partir do momento em que houve uma aprovação por parte da câmara e se alterou o programa de intervenção, viu as condições suficientes para poder modificar as contribuições para a obra e impor o que tinha sido rejeitado. A atitude despótica de Araújo de Azevedo enquadrava-se numa cultura reformista que considerava a modernização técnica e o desenvolvimento das infra-estruturas de transporte factores essenciais para o desenvolvimento económico da agricultura, da indústria e do comércio e para uma livre circulação dos produtos; um processo de modernização e desenvolvimento que devia ser fomentado e implementado pelo poder central e que se devia sobrepor aos bloqueios gerados por conflitos e interesses locais.

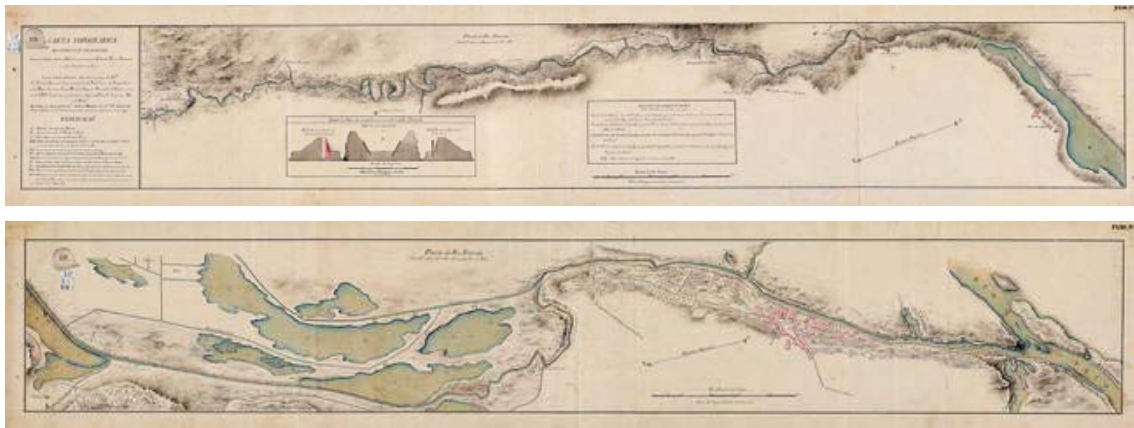


Fig. 151, Manuel Joaquim Brandão de Sousa, Joaquim Manuel Vidal, *Carta topografica da corrente do Rio Almonda: compreendida desde os Moseoens, proximo á Villa de Torres Novas, até á sua embocadura no Tejo levantada debaixo das direcçoens do Ex.mo Sr. Tenente General Commandante do Real Corpo de Engenheiros [Matias Dias Azedo], pelo Major do mesmo Corpo Manoel Joaquim Brandão de Sousa, no anno de 1817, tendo ás suas ordens o Segundo Tenente Joaquim Manoel Vidal*, 1817, Arquivo GEAEM/DIE, 3269-I e 3269-II-2A-28-40.

Os trabalhos de encaminhar as correntes do Tejo e de fortificar as margens nos campos do Ribatejo continuaram durante o período em que António de Araújo de Azevedo esteve à frente da secretaria de Estado do Reino. Nesta altura foi aprovada pelo príncipe uma

representação dos agricultores dos campos de Azinhaga, no Ribatejo, pedindo para se fazer o encanamento do rio Almonda (ou rio da Azinhaga), afluente do Tejo⁸²². A equipa nomeada foi a mesma que dirigia os trabalhos do Tejo, tendo Tomás António de Vila Nova Portugal definido as instruções que reverteram no “Alvará para melhoramento das Lezírias do Tejo”⁸²³. Com estas medidas procurava-se retomar os trabalhos do conde de Valadares, definindo regras para a conservação dos trabalhos no Tejo, nomeadamente para a protecção das plantações que seguravam as margens e para impedir a apropriação por parte de particulares de terrenos no leito ou nas margens do rio⁸²⁴. A obra continuou durante a ocupação de Junot, tendo-se realizado a recuperação da ponte de Almonda, mas a guerra que se sucedeu e a morte de Manuel Correia da Silveira em 1808 impediram a continuação destes trabalhos e a concretização do encanamento do rio Almonda. Estes projectos, no entanto, foram retomados alguns anos mais tarde por D. Miguel Pereira Forjaz, que designou dois membros do Real Corpo de Engenheiros: José Teresio Michelotti para os trabalhos no rio Tejo (1812-1818) e Manuel Joaquim Brandão de Sousa para o encanamento do rio Almonda (Fig. 151).

O governo foi confrontado com um conflito grave na obra da barra de Aveiro durante o ano de 1807. Deveu-se ao clima de contestação por parte das populações, agitado pela acção dos capitães-mores da região do Baixo Vouga⁸²⁵, contra a superintendência e contra a direcção da obra da barra de Aveiro. A raiz do problema devia-se à fase em que se encontrava a obra. O prolongamento do dique em direcção ao mar encontrava-se na sua fase final, estando interceptado o canal de ligação à barra de Mira e estando cortado grande parte do cordão dunar entre o mar e a bacia do Vouga (Fig. 152)⁸²⁶. O dique atingia nesta altura mais de 2400

⁸²² Ver a representação “dos Lavradores do Campo d’Azinhaga” dirigida ao príncipe regente D. João, ant. a 14 de Junho de 1807, Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 402-403; ver os pareceres de Manuel Correia da Silveira e Brito, de 10 de Junho de 1807, e de Tomás António de Vila Nova Portugal, este aprovado pelo príncipe, s.d., Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 401; 398-399.

⁸²³ Ver, António de Araújo de Azevedo para Manuel Correia da Silveira e Brito, *Aviso Régio*, 14 de Junho de 1807, Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 413; ver, ainda, de António de Araújo de Azevedo para Luís de Vasconcelos e Sousa, “Alvará para o melhoramento das Lizirias do Tejo”, 14 de Julho de 1807, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Na Typografia Maignrense, 1826, pp. 447-448.

⁸²⁴ Ver o parecer muito crítico a estes trabalhos no rio Tejo pelo Principal Sousa, D. José António de Meneses e Sousa Coutinho (1757-1817), irmão de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Arquivo AHMOP, MR 34, fls. 428-430; Ver outros documentos, não assinados, mas com conteúdos semelhantes, em Arquivo FBNRJ, Colecção Linhares, 1-29, 14, 39 doc. 55; 1-29, 14, 9 doc. 10; 1-29, 14, 42 doc. 58.

⁸²⁵ Os capitães-mores eram os oficiais militares responsáveis pelas tarefas de recrutamento, treino e comando das tropas de ordenança em cada cidade, vila, concelho ou território senhorial de Portugal. As ordenanças constituíam uma reserva de terceira linha do Exército, em complemento da segunda linha, as milícias, estruturas militares que serviam de apoio à tropa de linha (tropas profissionalizadas e pagas). A estrutura local das capitánias e das suas companhias de ordenanças reflectia a organização social das localidades onde se inseriam, com os cargos dirigentes a ser atribuídos às pessoas mais prestigiadas das terras. Os oficiais de ordenanças e especialmente os capitães-mores dispunham por isso de uma grande influência ao nível local.

⁸²⁶ Diz Luís Gomes de Carvalho: “A obra da Barra está levada ás bordas do mar; hum pequeno istemo assas débil e delgado, que as marés salvão ja de quando em quando, he quanto resta desses areaes immensos que separavão para

m de comprimento por 14 m de largura. Luís Gomes de Carvalho procurava represar as águas fluviais e aguardava uma grande cheia para tentar a abertura da barra; com o peso das águas e a força da corrente a servirem de impulso, e num momento de grande diferença de nível entre a máxima cheia do Vouga e as maiores baixa-mares, seria possível a acção fluvial superar a força dominante da acção marítima. As consequências desta opção estavam a ser devastadoras para a região de Aveiro: a elevação do nível das águas tinha atingido muitos campos agrícolas, tinha inundado as salinas e a zona baixa da cidade de Aveiro e as águas paradas estavam a poluir o peixe na bacia do Vouga e a deteriorar as condições de saúde pública na região. Por sua vez o cofre da barra estava sem fundos para adquirir materiais e contratar mais pessoal, de forma a acelerar a campanha de obras e tentar proceder à abertura da barra.

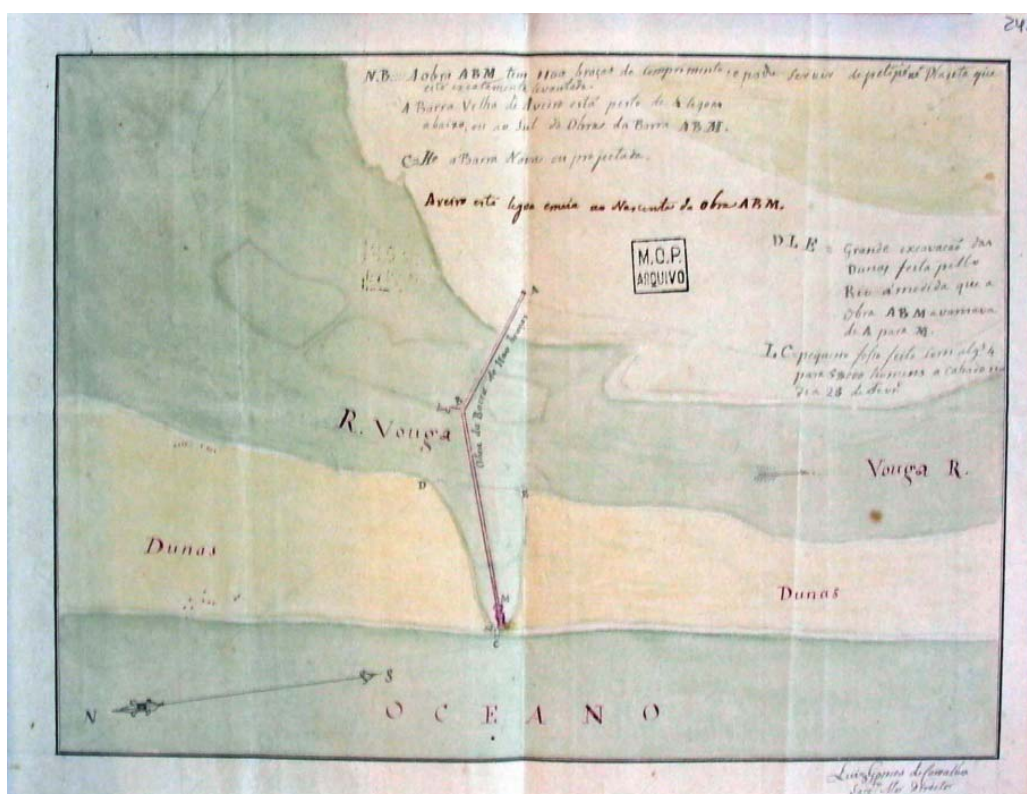


Fig. 152. Luís Gomes de Carvalho, [Borrão do estado da obra da barra de Aveiro, 9 de Março de 1807], Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 248.

João Carlos Cardoso Verney (?-ca. 1810), superintendente da obra da barra de Aveiro, publicou a 6 de Janeiro de 1807 um Edital onde, no seguimento de outras campanhas realizadas em 1805 e 1806 para uma contribuição voluntária, apelava à participação das populações com empréstimos pelo tempo de três meses⁸²⁷. Ou seja, no momento em que tudo

sempre a Ria do Oceano”; ver carta de Luís Gomes de Carvalho para o visconde de Anadia, cópia de carta para Luís de Vasconcelos e Sousa, 26 de Janeiro de 1807, Arquivo AHU, CU-Reino, Cx. 37-A-2-3.

⁸²⁷ Ver, de João Carlos Cardoso Verney, *Edital de noticia para bem da Real Obra da Barra*, 6 de Janeiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 262. Ver as cartas com referências a este edital, de José Maria Rangel de Quadros, em princípio para António de Araújo de Azevedo, de 22 de Janeiro e 10 de Fevereiro de 1807, Arquivo

se preparava para a operação de abertura da barra, a população viu que a obra estava a parar por falta de meios. Em consequência da pressão provocada pelo ambiente de contestação, Gomes de Carvalho decidiu tentar abrir a barra com as condições existentes, apesar de estar a ser um Inverno seco e de o dique ainda não estar suficientemente elevado para represar todas as águas do Vouga. Contando com as frequentes chuvas do mês de Fevereiro, preparou a obra de modo a realizar-se a operação durante este mês e definiu uma campanha de dez dias de trabalho a ter início no dia 12 de Fevereiro⁸²⁸. No dia 11, dia anterior ao começo da campanha de abertura da barra, Gomes de Carvalho encerrou a passagem de água pela testa da obra e uniu o dique ao que restava do cordão dunar, que já não tinha mais de 5 braças (11 m). A partir daqui, a obra de demolição das dunas deixava de ter por agente as águas do Vouga e passava a ser realizada apenas à força de braço.

Pelo lado do governo, António de Araújo de Azevedo dirigiu-se a José Maria Rangel de Quadros, capitão do regimento de Bragança e morador na cidade de Aveiro, no sentido de solicitar os capitães-mores para convocarem as populações e de recolherem os donativos voluntários⁸²⁹. Dirigiu-se igualmente a Luís de Oliveira da Costa (1753-1809), governador interino das Armas do Partido do Porto, para auxiliar na organização dos trabalhadores tendo sido deslocado para Aveiro um destacamento de cinquenta soldados de infantaria⁸³⁰. Os capitães-mores de Ílhavo, Esgueira e Estarreja reuniram as populações que concorreram gratuitamente com pessoal operário, carros e barcos de transporte. Trezentos homens efectivos trabalharam no corte da última porção do cordão dunar e o pessoal operário da administração da obra reforçou a testa do dique de forma a poder resistir às investidas do mar. A última operação consistiu na abertura de uma vala ou canal entre os níveis de preamar e de baixa-mar. Para esta operação foi convocada toda a população.

A 28 Fevereiro, após vários dias com milhares de homens a trabalhar na abertura do canal⁸³¹, as águas do Vouga irromperam em direcção ao mar. Durante mais de sete horas, e na vazante, as águas do Vouga tiveram saída para o Atlântico pela nova barra. As tempestades e

AHMOP, MR 32, fls. 263; 264-265. Ver, ainda, para uma leitura mais geral sobre estas contribuições, AMORIM, Inês, “Recursos e infra-estruturas portuárias – gestão e funcionalidade de um porto: Aveiro (1756-1857)”, *História*, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 3ª série, Porto, 2008, vol. 9, pp. 141-167.

⁸²⁸ Ver carta de Luís Gomes de Carvalho para António de Araújo de Azevedo, 8 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 288.

⁸²⁹ Ver carta de José Maria Rangel de Quadros, datada de 10 de Fevereiro, onde refere a instrução de António de Araújo de Azevedo, de 19 de Janeiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 264-265.

⁸³⁰ Ver carta de Luís de Oliveira da Costa de Almeida Correia para António de Araújo de Azevedo, 16 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 255-257; ver ainda cartas de Luís Gomes de Carvalho para António de Araújo de Azevedo, 8 e 17 de Fevereiro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 288; 254.

⁸³¹ Entre 4000 a 5000 pessoas, segundo Luís Gomes de Carvalho; cerca de 9000 pessoas segundo relato de José Maria Rangel de Quadros. No total foram registados 14286 homens de trabalho, 1391 dias de carros, 759 carros de faxina e 1177 barcos, assim como 5.511\$266 réis de donativo gratuito; a recolha de donativos voluntários envolveu 23 capitánias-mores; ver *Mappa do Dom gratuito que por ordem do Ill.mo e Ex.mo Sr. Antonio d’Araujo pedio Joze Maria Rangel para a Barra de Aveiro*, ca. 7 de Abril de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 306.

ventos fortes que atingiram a costa naquele dia, a agitação marítima e a maré enchente oposta à corrente ainda débil do Vouga encerraram de novo a barra na madrugada do dia seguinte, 1 de Março. A obra do dique não sofreu qualquer dano mas Luís Gomes de Carvalho procedeu de imediato à protecção da obra do lado do mar construindo um tapume com estacaria batida. Após esta experiência, em que Gomes de Carvalho pôde avaliar a capacidade de resistência do dique à movimentação das correntes de vazante e de enchente, os objectivos passaram a ser: elevar o dique acima das maiores cheias e marés equinociais; vedar as partes do dique construídas com pedra solta (muros de enrocamento), revestindo ambas as faces com pedra aparelhada e assente com cal; e prolongar o dique da Gafanha para Nascente de forma a represar toda a água da bacia do Vouga. Todas estas operações inscreviam-se na forma do plano aprovado em 1802.

Perante o fracasso da tentativa de 28 de Fevereiro, Gomes de Carvalho decidiu preparar tudo para tentar abrir de novo a barra, provocando uma “inundação artificial”, na esperança de ainda haver uma cheia na Primavera. Contudo, as águas estavam a elevar-se muito devagar devido à falta de chuvas e ao grande receptáculo da bacia do Vouga⁸³². Entretanto o tapume de protecção da obra, do lado do mar, não resistiu à tempestade das marés vivas equinociais dos dias 23 e 24 de Março; o mar entrou pelo canal feito a braços de homens, entupindo-o parcialmente, e ainda depositou areias no canal aberto pelo rio. Luís Gomes de Carvalho viu-se obrigado a adiar a abertura da barra e decidiu dar saída às águas do Vouga; reestabeleceu a circulação do rio na testa da obra, dirigindo-o de novo para a barra de Mira, de forma a desfazer os estragos causados pela acção marítima e continuou com os trabalhos de reforço e prolongamento do dique (Fig. 153)⁸³³.

O fracasso da tentativa de abertura da barra, e os acontecimentos subsequentes, criaram um ambiente de desilusão e de desconfiança das populações quanto à capacidade da equipa dirigente em conseguir abrir a barra que fez disparar a contestação geral. A reacção das populações não era contra a obra. Desde 1751 que pagavam o *real de água* para a obra de abertura da barra e nunca desaprovaram este imposto como, por exemplo, fizeram as populações de Viana. Pelo contrário, as populações da bacia do Vouga tinham plena consciência que a natureza trabalhava sempre no sentido de fechar a barra e que a única forma possível de sair da situação de decadência da região era por intervenção humana, através da realização de obras hidráulicas. As manobras e a pressão dos capitães-mores sobre o governo

⁸³² Ver carta de Luís Gomes de Carvalho para Luís de Vasconcelos e Sousa, 9 de Março de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 290-291. Ver ainda carta de Luís Gomes de Carvalho, em princípio para António de Araújo de Azevedo, 16 de Março de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 242.

⁸³³ Ver cartas de Luís Gomes de Carvalho para António de Araújo de Azevedo, 26 de Março, 15 de Abril, 4 de Maio e 9 e 31 de Agosto de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 217; 307-314; 322-323; 339; 336-337.

para demitir o superintendente e o engenheiro foram intensas⁸³⁴. As críticas, lideradas por José Maria Rangel de Quadros e acompanhadas pelos capitães-mores, começaram por ser dirigidas a Luís Gomes de Carvalho, por não ter vedado devidamente as saídas de água pelo dique, nomeadamente pela Gafanha, e por não ouvir os “práticos”, homens com experiência do mar e os pescadores da ria; as críticas rapidamente passaram para suspeições sobre se haveria boa ordem nas contas do cofre, para os altos ordenados do superintendente e do director (incluindo o de Reinaldo Oudinot, que se encontrava no Funchal) que esgotavam os fundos para a obra e ainda para a forma de actuação dos técnicos que procuravam encontrar pretextos para prolongar a sua comissão.

João Carlos Cardoso Verney⁸³⁵ e Luís Gomes de Carvalho⁸³⁶, perante a acção, munida da “força militar”, dos capitães-mores, pediram o apoio do governo para nomear uma autoridade superior; sugeriram Pedro de Melo Breiner, governador das Justiças e da Relação do Porto, por estar encarregado das obras públicas da comarca, aonde se deslocava com regularidade pelo objecto das suas comissões, e por ter acompanhado todo o processo, tendo pleno conhecimento das “desordens” e da “fermentação de partidos revoltosos”. Francisco de Paula Leite (1747-1833), então marechal de campo e governador das Armas da Corte e província da Estremadura⁸³⁷, e José Teresio Michelotti (1762-1819), enquanto director dos trabalhos hidráulicos do Reino e membro do Real Corpo de Engenheiros, foram chamados pelo governo para visitarem o local, com o objectivo de ser reestabelecida a ordem e de darem o seu conselho sobre a obra⁸³⁸. Os ânimos acalmaram mas, assim que Paula Leite e Michelotti

⁸³⁴ Ver cartas de José Maria Rangel de Quadros, 9 e 30 de Março e 7 de Abril de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 267-268; 230-231; 304-306; carta de Manuel da Maia Vieira, capitão-mor de Ílhavo, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 218-219; carta de Luís Rodrigues de Figueiredo, capitão-mor, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 244-245.

⁸³⁵ Ver carta de João Carlos Cardoso Verney para Luís de Vasconcelos e Sousa, 5 de Março de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 220-221; ver junto, informação do procurador fiscal do Erário, Tomás António de Vila Nova Portugal, de 10 de Março de 1807.

⁸³⁶ Ver carta de Luís Gomes de Carvalho para Luís de Vasconcelos e Sousa, 9 de Março de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 290-291.

⁸³⁷ Francisco de Paula Leite de Sousa, primeiro visconde de Veiros, foi um militar e nobre português. Teve uma carreira brilhante ao serviço da Real Armada (1763-1799), alcançando o posto de chefe de esquadra. Regressou ao Exército como marechal de campo em 1799 (9 Maio), vindo a ser nomeado tenente-general a 24 de Junho de 1807, altura dos acontecimentos em Aveiro. Foi governador de Armas da Corte e da província da Estremadura, e posteriormente do Alentejo. Teve um papel activo na derrota das tropas napoleónicas na primeira invasão de Portugal.

⁸³⁸ Sobre esta fase crítica de contestação à obra encontra-se uma breve referência na “Memoria sobre a barra de Aveiro”, publicada em Londres em 1813: “...havendo nos annos subsequentes de 1805 e 1807 acontecido grandes obstaculos, e imputaçoens contra a obra, as quaes S.A.R. dissolveo, precedendo as mais circunspectas, e legaes averiguaçoens pelo habil Professor Hidraulico o Major José Theresio Micheloti debaixo da presidencia do Marechal de Campo (hoje Tenente General, e Encarregado do Governo das Armas da Província do Além-Téjo) Francisco de Paula Leite; das quaes averiguaçoens resultou maior crédito, constância, zelo, e intelligencia, assim do Engenheiro Encarregado, como do Desembargador Superintendente Verney.”, *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, Londres, 1813, vol. 6, pp. 343.

deixaram Aveiro (1807-06-12), recomeçaram as movimentações e cresceu o “projecto de assassinar o Director sargento mor Luís Gomes de Carvalho”, o que motivou um inquérito promovido por Pedro de Melo Breiner, enquanto governador das Justiças do Porto⁸³⁹.

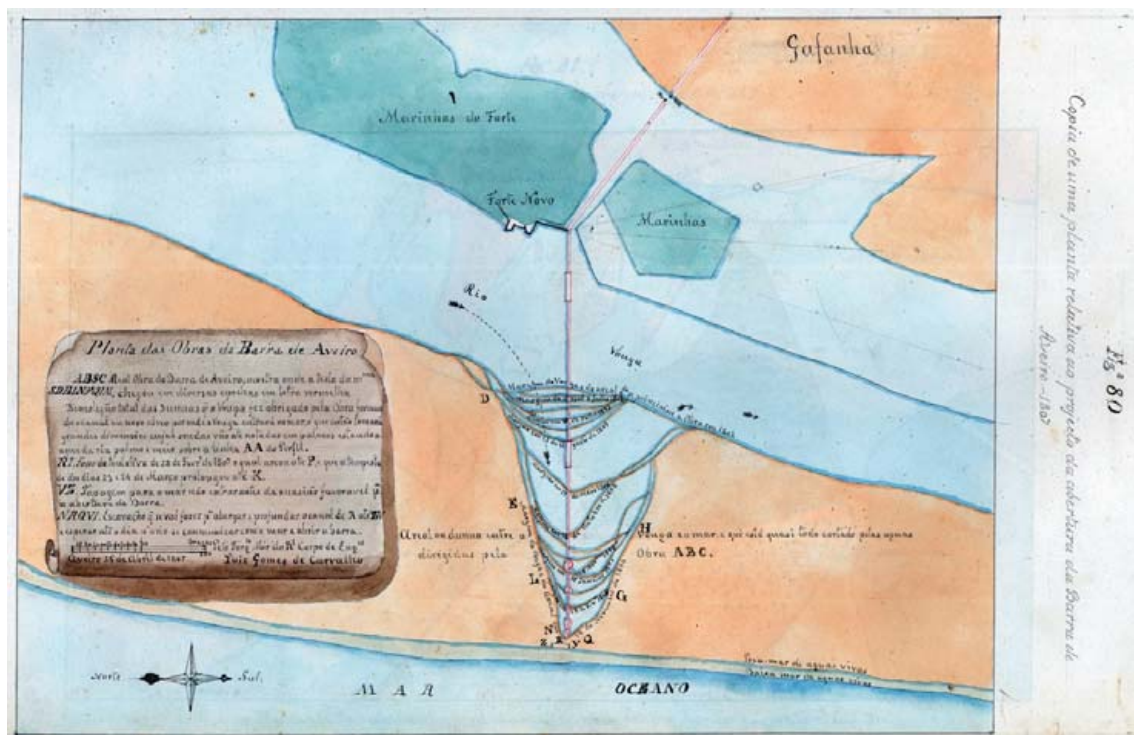


Fig. 153, Luís Gomes de Carvalho, “Planta das Obras da Barra de Aveiro”, 25 de Abril de 1807, in *Livro da despesa e dos trabalhos das obras da Barra de Aveiro, Anno Economico de 1876 a 1877*, cópia ca. 1877, Arquivo AHDPA, Bib D 10-41.

O engenheiro José Auffdiener, que se encontrava a trabalhar nas estradas em torno da cidade do Porto e tinha uma sólida formação em hidráulica⁸⁴⁰, foi chamado por Luís de Oliveira da Costa para ir a Aveiro e escrever um relatório sobre o trabalho do seu camarada de armas no Real Corpo de Engenheiros. A memória que José Auffdiener apresentou foi muito crítica quanto às opções de projecto e de obra⁸⁴¹. Considerou que não se teve em consideração os efeitos muito prejudiciais, sobre o território da bacia do Vouga e sobre as populações, da elevação artificial das águas e que apenas se pensou em abrir a barra. Criticou o modo de construção do dique, do interior para o mar, quando o verdadeiro sistema hidráulico, em casos semelhantes, era de construir do mar para terra; criticou a implantação do dique, cuja direcção, formando um ângulo de 90° com a corrente do rio, não era natural; e discordou da necessidade

⁸³⁹ Ver carta de João Carlos Cardoso Verney para António de Araújo de Azevedo, 24 de Junho de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 324-325; ver, ainda, com um ponto de vista diferente, carta de Caetano José Vaz Parreiras, 25 de Junho de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 326-327.

⁸⁴⁰ Ver *Infra*, 3.5, “A contratação de um engenheiro da *Ecole des Ponts et Chaussées*. O diálogo entre Luís Pinto de Sousa e D. Vicente de Sousa Coutinho”.

⁸⁴¹ Ver José Auffdiener, *Memoria sobre a barra d’Aveiro*, Porto, 23 de Abril de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 315-321.

de recorrer à natureza para resolver um problema de pura ciência hidráulica. Para Auffdiener não se devia contar com um factor contingente para abrir a barra perguntando-se, caso acontecessem vários anos de seca seguidos, como se empreenderia a conclusão da obra.

Apesar da contestação local e da crítica de José Auffdiener aos trabalhos, António de Araújo de Azevedo, enquanto ministro interino do Reino, manteve a confiança na equipa que dirigia a obra e no final de Julho, através de instruções, assegurou a permanência dos encarregados da obra e os fundos para o financiamento dos trabalhos, terminando com as contestações⁸⁴². Prevalencia a ideia e método de Reinaldo Oudinot, quer de construir o molhe a partir de um ponto fixo em terra em direcção ao mar, tal como já tinha concretizado na década de setenta na barra do rio Liz, em Vieira, quer de interceptar todas as águas da bacia do Vouga e de utilizar o volume e a corrente das águas represadas para vencer a força da acção marítima e dos ventos na costa portuguesa, factores que José Auffdiener não tomou em consideração. As obras prosseguiram mas não chegou a acontecer uma cheia nos meses de Primavera, tendo Luís Gomes de Carvalho adiado o projecto de abertura da barra para o Inverno seguinte⁸⁴³.

A conflitualidade surgida em Aveiro em torno da obra de abertura da barra foi despoletada pelo edital publicado por Cardoso Verney no início do ano de 1807. A tensão social surgiu antes de mais porque ficou compreensível às populações que a obra se aproximava do fim. Este factor, associado às dificuldades financeiras reveladas na notícia pública, aumentou a pressão para se concretizar a operação de abertura da barra, numa altura em que as populações estavam a ser muito afectadas pelos trabalhos. O clima de tensão manifestou-se na resistência e oposição dos agentes locais à autonomia e autoridade das equipas nomeadas para a administração e direcção das obras públicas. Os capitães-mores, ao serem os organizadores da participação da população, na fase que se julgava final e redentora da obra, queriam também ser obreiros no grande acontecimento. Mas com a sua atitude instigante e desafiadora, os militares das ordenanças acima de tudo estavam a pôr em causa um modelo de gestão em que a obra pública era dirigida, de forma totalmente autónoma, por uma burocracia moderna e especializada do Estado; a acção destes militares também revelou uma violência, por então contida, contra a autoridade de um Estado em processo de modernização e de desenvolvimento institucional. Dentro do aparelho burocrático do Estado, a repartição de obras públicas da barra de Aveiro, sem uma ligação próxima à sociedade, quando neste caso era

⁸⁴² Não se encontraram estas instruções; ver carta de Luís Gomes de Carvalho para António de Araújo de Azevedo, 31 de Agosto de 1807, Arquivo AHMOP, MR 32, fls. 336-337.

⁸⁴³ Luís Gomes de Carvalho, na sua Memória sobre a barra de Aveiro, ao descrever a assistência do governo, nos sucessivos ministérios, à obra da barra de Aveiro, diz, sobre esta fase da obra, que foi o “Exm. Antonio de Araújo de Azevedo que a sustentou em uma extraordinária crise de negras imputações contra a Obra, e de summa pobreza a que estava reduzida”, CARVALHO, Luís Gomes de, “Memória descritiva ou notícia circunstanciada do Plano e processo dos effectivos Trabalhos Hydraulicos empregados na Abertura da Barra de Aveiro”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1814, vol. 6, n.º 28, parte 1, pp. 213.

a população da região de Aveiro que financiava a obra da barra, necessitou do envolvimento e apoio persistente dos governos para garantir a sua operacionalidade e continuidade.

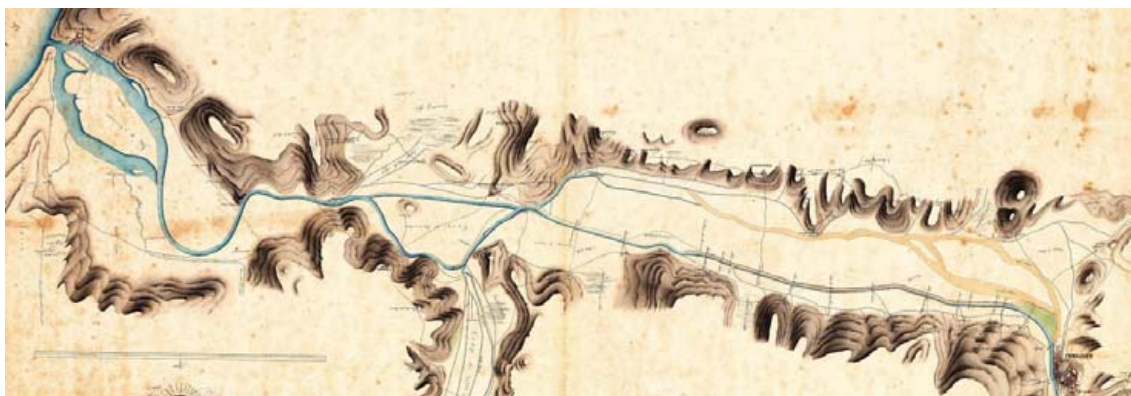


Fig. 154, Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá, António Egídio da Ponte Ferreira, *Planta dos campos de Coimbra levantada à vista pelo Capitão de Engenheiros Alexandre Jozé Botelho de Vasconcellos e Sá, desenhada por Antonio Egídio da Ponte Ferreira, Tenente d'Engenheiros*, 1849, Arquivo GEAEM/DIE, 3647-3-37-51 (pormenor).

Em Julho de 1807, António de Araújo de Azevedo retomou uma obra iniciada por José de Seabra da Silva e suspensa desde 1800, o encanamento do rio Mondego. A suspensão da obra tinha originado a degradação dos trabalhos empreendidos durante a década de noventa por Estêvão Dias Cabral, trabalhos que estavam longe do seu fim e que exigiam regular acompanhamento, principalmente devido aos estragos provocados ciclicamente pelas cheias do Mondego. Nos sete anos de abandono dos trabalhos, o Mondego, “Rio-torrente de areia e cascalho” como o descreve José Bonifácio de Andrade e Silva, tinha aberto roturas, ou “quebradas”, nas margens e entrado pelos campos assoreando vastas áreas agrícolas; nalguns pontos tinha aberto um novo leito, desviando-se do canal artificial construído por Estêvão Cabral, o que perturbava a corrente das águas e dificultava a navegação. Os arvoredos plantados na década de noventa para segurar as margens estavam parcialmente arruinados e muitos tinham sido roubados devido à crónica falta de lenhas para consumo doméstico.

António de Araújo de Azevedo levantou a suspensão da obra e nomeou José Bonifácio de Andrade e Silva (1763-1838) para o duplo cargo de superintendente e de director do Encanamento do rio Mondego e Obras Públicas da cidade de Coimbra⁸⁴⁴; um caso único na época que se devia ao facto de José Bonifácio, para além de técnico, ser simultaneamente magistrado⁸⁴⁵. A nomeação de José Bonifácio continha também a excepcionalidade de, pela

⁸⁴⁴ Ver, de António de Araújo de Azevedo para José Bonifácio de Andrade e Silva, *Aviso Régio*, 7 de Julho de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 90-90v.

⁸⁴⁵ José Bonifácio de Andrade e Silva nasceu em Santos, no Brasil (1763). Foi para São Paulo (1777), onde fez os estudos preparatórios para o ensino superior. Veio para Portugal (1780). Matricula-se nas faculdades de Filosofia Natural e de Leis da Universidade de Coimbra. Completou o curso de Filosofia (1787) e o de Leis (1788). Foi bolseiro do Estado na Europa (1790-1800). Regressou a Portugal (1800), onde teve uma intensa actividade pública que, no seu conjunto, está por estudar. Regressa ao Brasil em 1819.

primeira vez, ser chamado um técnico formado na Universidade de Coimbra⁸⁴⁶. A obra de encanamento do Mondego mantinha-se assim como um caso distinto no contexto metropolitano em que, depois da escolha de Estêvão Cabral, voltava a não ser nomeado um membro do corpo de engenheiros. António de Araújo de Azevedo anexou definitivamente a provedoria dos Marachões à administração da superintendência, para que os trabalhos de construção e manutenção de valados e de diques (marachões) estivessem sujeitos à obra principal de regularização do Mondego.

O ministro repôs a originária aplicação de dois terços do *real de água* de Coimbra para o encanamento do Mondego, de acordo com o Alvará para as obras públicas do Reino de 28 de Março de 1791, e mandou transferir os rendimentos respectivos do cofre do Real de Água e do cofre da Ponte de Coimbra para a tesouraria da Superintendência⁸⁴⁷. Determinou ainda uma reformulação da administração, quer quanto aos funcionários do quadro, quer quanto à contabilidade e registo dos trabalhos.

O primeiro encargo de José Bonifácio era o de reparar as obras anteriormente realizadas, proceder às plantações de árvores e arbustos para segurar e fortificar o álveo do rio e recuperar os campos agrícolas que se encontravam inundados de areias; o objectivo imediato era a recuperação do trabalho realizado por Estêvão Cabral mas a longo prazo tratava-se de dar continuidade e desenvolvimento à obra de regularização do rio Mondego. José Bonifácio devia também dar continuidade aos trabalhos de recuperação das estradas e pontes em torno do vale do Mondego, em particular das pontes da Cidreira e do Padrão.

Apesar de ser crítico do projecto de Estêvão Cabral, principalmente quanto ao traçado e perfil escolhidos e quanto aos métodos construtivos adoptados, José Bonifácio considerou um erro ter-se suspenso o encanamento do rio, obra que devia ter “continuado, como era de razão”⁸⁴⁸. A razão de fundo para José Bonifácio era que as obras hidráulicas para a regularização de um rio constituíam trabalhos de muitos anos, que tão pouco se podiam abandonar mesmo depois de acabadas as suas partes essenciais, necessitando de contínuo acompanhamento e manutenção; mas a razão fundamental apontada por José Bonifácio devia-se a que a transformação operada no Baixo Mondego a partir de 1791 era em grande parte irreversível. A fixação do álveo do rio com um percurso e um perfil praticamente constante constituía um grande avanço, um primeiro passo no processo de desassoreamento do rio; uma obra essencial

⁸⁴⁶ Ver *Infra*, Cap. 3, “As instituições de suporte das políticas de fomento”.

⁸⁴⁷ Ver, de António de Araújo de Azevedo para o corregedor de Coimbra, *Aviso Régio*, 11 de Agosto de 1807, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 93-93v. Ver, de [José Bonifácio de Andrade e Silva para o marquês de Borba, Minuta de carta sobre a administração dos cofres da superintendência do rio Mondego], Lisboa, 3 de Fevereiro de 1816, Arquivo FBNRJ, *Colecção Portugal* (proveniente da *Colecção José Bonifácio*), I-32, 31, 045, 009, doc. 58. Ver *Infra*, 4.8, “As instruções para o encanamento do rio Mondego”.

⁸⁴⁸ Ver carta de José Bonifácio de Andrade e Silva para D. Miguel Pereira Forjaz, secretário dos Negócios Estrangeiros, da Guerra e da Marinha no Conselho de Regência, 26 de Julho de 1810, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1942, vol. 12, pp. 117-119.

para a defesa da ponte e da cidade baixa de Coimbra e para a preservação dos campos agrícolas do Mondego, diante dos efeitos destruidores das grandes cheias e da constante acumulação de areias no leito do rio.

Para José Bonifácio de Andrade e Silva era possível tirar partido do trabalho já feito, introduzindo correcções e aditamentos ao canal principal, completando o seu traçado, e ampliando a intervenção para o conjunto do vale do Mondego⁸⁴⁹. Sendo defensor da necessidade de um novo leito para o Mondego, as principais divergências de José Bonifácio ao plano de Estêvão Cabral prendiam-se com o traçado escolhido, por ser demasiado encostado ao lado Sul do vale do Mondego, em detrimento de uma linha intermédia, mais favorável para a irrigação dos campos e menos danosa ao curso do rio quando deixa Coimbra e dá entrada nos campos baixos do Mondego; prendiam-se também com a largura do novo álveo do rio (ca. de 66 m), demasiado estreito para absorver as águas do Mondego, não se tomando em consideração a massa das águas médias, sua velocidade e queda⁸⁵⁰. As divergências prendiam-se igualmente com os métodos construtivos adoptados para o encanamento do rio que consistiram em taludes de terra, reforçados com estacaria e fixados com vegetação; José Bonifácio considerava que as margens deviam ser defendidas com paredões em pedra, igualmente reforçados com estacaria, e estes marachões deviam ser mais elevados para conter as cheias ordinárias da Primavera e do Outono (Fig. 155)⁸⁵¹.

José Bonifácio de Andrade e Silva tomou posse do cargo em Setembro de 1807 e deu início à sua acção convocando os proprietários de terrenos no vale do Mondego a plantarem ou semearem de árvores e arbustos os seus areais, dando assim cumprimento ao que designou de “sábias providências” da carta régia de 24 de Março de 1794⁸⁵². Para José Bonifácio era essencial organizar uma administração regular, não apenas para completar a obra mas, principalmente, para ser garantida uma assistência contínua, pois tratava-se de uma “obra de

⁸⁴⁹ Ver, de [José Bonifácio de Andrade e Silva, Minuta de carta sobre as obras e reparos que se tem feito no Encanamento do Rio Mondego e seus campos na conformidade do Aviso de 7 de Julho de 1807], s.d. [ca. 1814-1817], Arquivo FBNRJ, *Colecção Portugal* (proveniente da *Colecção José Bonifácio*), I-32, 26, 003, 11, doc. 29. Ver uma notícia detalhada sobre os primeiros trabalhos de José Bonifácio como superintendente do encanamento do rio Mondego, muito coincidente com o conteúdo desta carta, in CASTILHO, António Feliciano de, *A faustíssima exaltação de sua magestade fidelíssima o senhor D. João VI ao throno: poema...*, Lisboa, Na Impressão Régia, 1818, pp. 57-58, nota 27; esta obra foi também publicada no *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Régia, 1817-1818, vol. 11, n.º 59, parte 2, pp. 281-368. O poema de Feliciano de Castilho, nas suas notas, dá muitas informações sobre obras públicas em Portugal e no Brasil; constituiu uma fonte importante para o estudo desta época mas ignorada, com raríssimas excepções, pela historiografia.

⁸⁵⁰ Agostinho José Pinto de Almeida foi defensor das opções de Estêvão Cabral quanto à largura do rio, travando acesos debates com José Bonifácio; ver ALMEIDA, Agostinho José Pinto de, “Notícia sobre o Encanamento do Rio Mondego”, *Diário de Governo*, Lisboa, Abril de 1822, n.º 96, pp. 673-675; n.º 97, pp. 682-684; n.º 98, pp. 690-692.

⁸⁵¹ Ver *Infra*, 4.8, “As instruções para o encanamento do rio Mondego”.

⁸⁵² Ver CARVALHO, Joaquim Augusto Simões de, *Memoria Historica da Faculdade de Philosophia*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1872, pp. 305.

muitos anos e de grandes despesas”. Apesar dos trabalhos terem sido perturbados pelas invasões francesas e pela crise económica que se seguiu, a decisão de António de Araújo de Azevedo de reabrir e recuperar a obra e de nomear José Bonifácio foi da maior importância pois garantiu a continuidade e desenvolvimento dos trabalhos de encanamento do Mondego para lá do período de guerra. Os trabalhos realizados por José Bonifácio de Andrade e Silva e continuados por Agostinho José Pinto de Almeida (1784-1848), professor da faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra, seu colaborador e, mais tarde, director das obras⁸⁵³, permitiram a regular manutenção e ampliação da obra até à década de quarenta do século XIX.

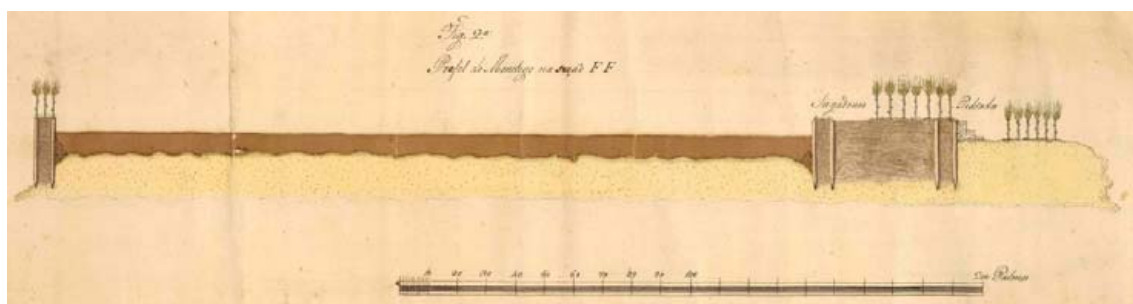


Fig. 155, Agostinho José Pinto de Almeida, Joaquim José de Miranda, “Perfil do Mondego na secção FE”, in *Mappa dos principais trabalhos, executados nos últimos mezes do anno 1819 em beneficio da navegação do Mondego, e cultura dos seus Campos, com a Carta Topográfica de huma parte do Mondego necessária para a sua intelligência*, Joaquim Joze de Miranda, *Architecto da Universidade de Coimbra* desenhou, [ca. 1819-1820], Arquivo ANRJ, Cartografia, 4Y-0-235 (pormenor).

Consolidou-se o novo canal do Mondego, refazendo o sistema construtivo das suas margens e conferindo-lhe um perfil contínuo; construíram-se caminhos de sirga para apoio à navegação fluvial que melhorou significativamente, em particular, no Verão; diminuiu-se o efeito destruidor das cheias nos campos do Mondego, mantendo-se o benefício da inundação e fertilização dos campos pelas suas águas; criaram-se rotinas na limpeza e conservação das valas e canais de rega dos campos; desenvolveu-se a drenagem dos pauis e ribeiros afluentes do Mondego, um trabalho que Estêvão Cabral não chegou sequer a iniciar; promoveram-se intensas campanhas de florestação que envolveram a solidificação das margens do canal do rio

⁸⁵³ Agostinho José Pinto de Almeida nasceu em Coimbra (1784). Ingressou na Universidade de Coimbra (1797), completando o bacharelato em Filosofia (1800) e o doutoramento em Matemática (1805). Foi ajudante do Observatório Astronómico (1801). Foi ajudante e substituto de José Bonifácio de Andrade e Silva na direcção das obras hidráulicas do Mondego, (1814-1822), servindo gratuitamente durante estes oito anos. Foi director efectivo das Obras do Mondego e das Obras Públicas do distrito de Coimbra (1822-04-24), cargo que exerceu até 1848, dando continuidade aos trabalhos de regularização do rio Mondego. Realizou relatórios sobre minas e obras públicas hidráulicas (pós 1820). Foi professor substituto de Astronomia Física (1818-1819); 1º lente de Astronomia Teórica (1825-1834); 2º lente de Astronomia Prática (1830-1834); e 1º lente de Mecânica Celeste (1840-1848). Foi-lhe atribuída a regência da disciplina de Hidráulica (1836), ramo das matemáticas aplicadas. Nesta altura deixou o cargo de 1º astrónomo e director do Observatório Astronómico, onde teve como adjunto Filipe Folque (1800-1874), matemático e membro do Real Corpo de Engenheiros. No regime liberal, foi vice-presidente e presidente da Câmara de Coimbra. Figura ímpar da Universidade de Coimbra, continuou os estudos científicos da Universidade em torno do Observatório Astronómico e prolongou a obra de José Monteiro da Rocha, o grande obreiro da reforma pombalina, para lá dos anos quarenta do século XIX.

e a construção da mata do Choupal (Fig. 154; Fig. 155); reduziu-se o risco e o tempo das inundações, melhorando-se as condições de saúde pública, em particular na cidade baixa de Coimbra⁸⁵⁴.

O melhoramento das condições de navegabilidade do Mondego, que se estendeu até ao porto da Raiva, em Penacova, foi acompanhado do desenvolvimento da rede de estradas da região, de forma a articularem-se os espaços da planície litoral com os do interior montanhoso e de modo a serem mais fluidas as trocas comerciais, tendo como principal centro consumidor a cidade de Coimbra. Iniciadas durante a direcção de Estêvão Cabral, mas desenvolvidas principalmente a partir de 1804, as estradas em torno de Coimbra foram objecto de intervenção durante a administração de José Bonifácio, nomeadamente as pontes nas estradas do Porto, de Cidreira, do Almegue, da Portela e de Ansião. José Bonifácio de Andrade e Silva realizou ainda um projecto para a reformulação da ponte de Coimbra (local da actual ponte de Santa Clara), muito danificada durante as invasões francesas; propôs a construção de arcos com grandes vãos ao centro da ponte, em alternativa aos pequenos e pouco elevados arcos existentes, assim como propôs a substituição do robusto parapeito em pedra por delicadas guardas de ferro; a intenção era que a ponte desse mais franca expedição às águas do Mondego e não funcionasse como um açude que represava as areias e elevava o álveo do rio defronte de Coimbra⁸⁵⁵.

A Universidade de Coimbra, não tendo exercido funções directas na obra do Mondego, não deixou de estar profundamente envolvida nestes trabalhos, principalmente pela actividade dos seus professores encarregados da administração e direcção (José Bonifácio de Andrade e Silva, Agostinho José Pinto de Almeida e José da Cunha Neves e Carvalho) e pela participação, em diferentes momentos, dos seus arquitectos (José Carlos Magni, Manuel Alves Macamboa e Joaquim José de Miranda), que colaboraram nos trabalhos de desenho, de levantamentos topográficos e hidrográficos e na reconstrução e melhoramento de pontes e calçadas.

António de Araújo de Azevedo retomou o projecto da ponte de Sacavém, obra iniciada por José de Seabra da Silva em 1792 e suspensa no ano seguinte⁸⁵⁶. Depois da construção da ponte das Barcas no rio Douro, em 1806, o único local de travessia na estrada de Lisboa ao Porto que permanecia com barcas de passagem era o rio de Sacavém (actual rio

⁸⁵⁴ Ver ALMEIDA, Agostinho José Pinto de, “Notícia sobre o Encanamento do Rio Mondego”, *Diário de Governo*, Lisboa, Abril de 1822, n.º 96, pp. 673-675; n.º 97, pp. 682-684; n.º 98, pp. 690-692.

⁸⁵⁵ Não se encontrou este projecto de José Bonifácio para o qual realizou desenhos e uma memória entre 1814 e 1816. Ver um esboço da proposta em SILVA, José Bonifácio de Andrada e, [*Instruções dadas para servirem de Regulamento às obras futuras e policia do Mondego, e seus campos, segundo Aviso de 7 de Julho de 1807*], Coimbra, [folheto impresso], 20 de Dezembro de 1813.

⁸⁵⁶ Ver *Supra*, Ciclo 1, 1789-1792, “De fase preparatória e experimental à afirmação de uma política de obras públicas. A definição de uma rede de vias”.

Trancão). Era ainda um ponto de passagem obrigatório para as ligações à região da Beira e ao longo do Tejo e para os movimentos do exército, principalmente em direcção a Abrantes. Em Junho de 1807, António de Araújo de Azevedo encarregou José Bonifácio de Andrade e Silva da construção da ponte sobre o rio de Sacavém e definiu que a ponte devia ser em ferro e não em pedra ou madeira, como estavam a ser as práticas prosseguidas até aqui⁸⁵⁷. António de Araújo de Azevedo já tinha manifestado o seu apreço por esta tecnologia de construção de pontes, aquando da tentativa empreendida em 1804, de construir a ponte de pedra sobre o rio Douro. Também conhecia a ponte em ferro fundido sobre o rio Severn (1777-1780) quando em 1789 visitou as fábricas metalúrgicas de Coalbrookdale, o local onde foi produzida a primeira ponte de ferro da história da engenharia (Fig. 156)⁸⁵⁸. A escolha de José Bonifácio de Andrade e Silva, para projectar e dirigir esta obra, decorre desta opção construtiva; José Bonifácio não só tinha conhecimentos técnicos de construção de pontes, pois foi um dos requisitos para a sua viagem de estudo pela Europa (1790-1800), como dominava em profundidade a tecnologia metalúrgica e os seus processos industriais; conhecimentos teóricos e práticos, primeiro adquiridos enquanto estudante de Filosofia (ciências da natureza) na Universidade de Coimbra e bolseiro do Estado em estudos mineiros e metalúrgicos na Europa e logo continuados e desenvolvidos enquanto Intendente Geral das Minas e Metais do Reino e enquanto regente da cadeira de Metalurgia no seu regresso à faculdade de Filosofia⁸⁵⁹. Segundo

⁸⁵⁷ Na mesma altura em que se iniciaram os estudos para a ponte, foi requisitado do Arquivo Militar o projecto para a ponte de Sacavém realizado por José Auffdiener; ver, de Joaquim Norberto Xavier de Brito (1774-1843), seguramente em nome de António de Araújo de Azevedo, para José Maria das Neves Costa (1774-1841), ambos funcionários do Arquivo Militar, ofício datado de 20 de Junho de 1807, in CAIXARIA, Eduardo, *O Real Arquivo Militar. Cronologia Histórica e Documental, 1802-1821*, Lisboa, Direcção de Infra-Estruturas, Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar, [2006], pp. 149.

⁸⁵⁸ António de Araújo de Azevedo, nomeado em 1787 embaixador de Portugal nas Províncias Unidas (Holanda), partiu de Lisboa a 2 de Junho de 1789, chegando a Haia em Agosto de 1790, sendo acompanhado por Francisco José Maria de Brito (1739-1825), secretário da legação portuguesa. Neste intervalo de um ano, dirigiu-se a Londres e por fim a Paris. Em Inglaterra para além de Londres, Oxford e Bristol, visitou Birmingham, Derby, Matlock, Manchester e Liverpool. O seu roteiro britânico, feito debaixo de “hum plano methodico e scientifico”, e que constituiu um modelo à época, teve como um dos objectivos principais a visita aos estabelecimentos da indústria inglesa (principalmente têxtil, cerâmica e metalúrgica), onde se insere a ida ao centro mineiro e metalúrgico de Coalbrookdale; outro dos objectivos foi conhecer as grandes infra-estruturas viárias, tendo António de Araújo de Azevedo assinalado a visita às obras portuárias em Liverpool, compostas por diques e docas para o abrigo das embarcações; ver TRIGOSO, Sebastião Francisco de Mendo, “Elogio Histórico do Conde da Barca”, *História e Memórias da Academia Real das Sciencias*, Lisboa, Na Tipografia da mesma Academia, 1823, vol. 8, pp. XXII; PINTASSILGO, Joaquim António de Sousa, *Diplomacia política e economia na transição do século XVIII para o século XIX. O pensamento e a acção de António de Araújo de Azevedo (Conde da Barca)*, Lisboa, Idem, 1987, pp. 230-238.

⁸⁵⁹ Ver de SILVA, José Bonifácio de Andrada e, “Memória sobre as minas em Portugal”, Lisboa, 8 de Novembro de 1809, in AMZALAK, Moses Bensabat, *José Bonifácio de Andrada e Silva, economista*, separata do *Boletim da Academia das Ciências de Lisboa*, Lisboa, Academia das Ciências, Novembro de 1941, vol. 13, pp. 21-41. Para um conhecimento mais amplo dos trabalhos científicos de José Bonifácio, ver SILVA, José Bonifácio de Andrada e, *Obras Científicas, Políticas e Literárias*, Santos, publicação da Prefeitura de Santos, coligadas e reproduzidas por Edgard de Cerqueira Falcão, 3 vols., 1965.

as instruções que José Bonifácio de Andrade e Silva recebeu, todas as peças de ferro para a ponte deviam ser fundidas na Real Ferraria da Foz de Alge “não só para utilidade daquele estabelecimento, mas tão bem para honra nacional”⁸⁶⁰.

José Bonifácio ia realizar uma obra em que havia precedente europeu conhecido mas em que não havia qualquer experiência em Portugal. Dedicou-se à concepção e elaboração da proposta e convidou, para o levantamento e estudo do local, para a realização dos desenhos e para a execução da obra de ferro, o seu colega e amigo Guilherme Eschwege (1777-1855), director da fábrica de Ferro da Foz de Alge⁸⁶¹. Nas ferrarias da Foz de Alge, desde o início do seu funcionamento (1803-1805), já se tinham feito inúmeros ensaios de fusão nos seus altos-fornos, tendo sido realizadas a primeira fundição regular em 1806 e a segunda em 1807; embora ainda não se tivesse fixado o melhor método de fundição, já se tinham obtido resultados positivos o que permitia confiar na capacidade desta unidade metalúrgica para a concretização da obra⁸⁶². José Bonifácio diz que começou por idealizar um projecto modesto para a ponte mas, “dezejando Sua Alteza Real que este primeiro monumento da nossa industria sahisse igual ás das mais bellas pontes de ferro das Naçoens estranhas”, nomeadamente da Inglaterra e da Alemanha, reformulou o “primeiro plano por menos elegante”⁸⁶³.

Segundo José Bonifácio, as vantagens das pontes de ferro relativamente às pontes de pedra ou de madeira podiam sintetizar-se em quatro pontos: as pontes de ferro podiam vencer vãos maiores e terem um perfil longitudinal mais próximo da horizontal, pesando menos e resistindo mais; por comparação com a construção em pedra, conseguiam-se com o ferro peças maiores, evitando-se tantas juntas; como o ferro fundido (ou ferro coado) tinha maior resistência que a pedra ou a madeira, uma ponte em ferro poderia suportar pesos muito maiores e, pela mesma razão, não necessitava de uma estrutura maciça para os arcos podendo a ponte ser constituída por uma estrutura composta de arcos paralelos entre si, ou *costelas*, ganhando-se em leveza e poupando-se em quantidade de material, mão-de-obra e despesa; por

⁸⁶⁰ Ver de [José Bonifácio de Andrade e Silva, Minuta de carta sobre a ponte de Sacavém], ca. 1808, Arquivo FBNRJ, *Colecção Portugal* (proveniente da *Colecção José Bonifácio*), I-32-31-045, 004 (doc. incompleto).

⁸⁶¹ Sobre os trabalhos científicos de Guilherme Luís, barão de Eschwege, ver CHOFFAT, Paul, “Biographies de Géologues Portugais. Le Baron d’Eschwege (1777-1855)”, *Comunicações do Serviço Geológico de Portugal*, Lisboa, Comissão dos Trabalhos Geológicos, 1912-1913, tomo 9, pp. 180-214.

⁸⁶² ESCHWEGE, Guilherme Luís, Barão de, “Memoria sobre as dificuldades das fundições, e refinações nas fabricas de ferro, para ganhar este metal na maior quantidade, e da melhor qualidade para os diferentes fins”, 1812, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1991, tomo 4, pp. 97-101. Idem, “Abreviada exposição do estado da Fabrica de ferro da Foz d’Alge”, *Diário do Governo*, Lisboa, n.º 86, 13 de Abril de 1837, pp. 499-500.

⁸⁶³ Não se encontraram quaisquer elementos relativos a este projecto, quer de documentação régia, quer de memórias ou desenhos do projecto, com a excepção da minuta da carta já citada e que deve ser dirigida a um dos governadores ou, com mais probabilidade, a um dos secretários do 2º Conselho de Regência.

fim, considerava que as pontes de ferro tinham “preheminencia sobre as de pedra em serem mais duraveis, e conservarem-se por mais tempo sem reparos, e concertos”, dando como exemplo a ponte de Coalbrookdale, construída em 1777 e que “está ainda hoje tão perfeita como se viesse de ser acabada” (Fig. 156; Fig. 260); juntava a estas vantagens o facto de todo o material poder ser reciclado para ferro forjado ou em barra, em caso da ponte ter sido destruída e de ser necessário reedifica-la.



Fig. 156, EDMUNDS, J., *A view of the Iron Bridge, erected over the River Severn, near Coalbrook-Dale, in the county of Salop*, Madeley, s.d., Arquivo GEAEM/DIE, 10458-2A-24A-111 (folheto de propaganda impresso pouco tempo após a realização da obra).

O desenho da estrutura de ferro projectada por José Bonifácio e Guilherme Eschwege era formado por um arco segmentar ou rebaixado, cujo segmento de círculo tinha 140 palmos (30,40 m) de vão e 17 (3,74 m) de flecha. Era portanto uma solução distinta da ponte de Coalbrookdale, com o seu arco de volta inteira, e estava mais próxima do desenho da ponte de Sunderland (1793-1796), sobre o rio Wear, em Inglaterra (Fig. 157; Fig. 158). Na ponte de Sunderland (já demolida, mas hoje designada ponte Wearmouth) foram adoptados para o ferro os métodos de construção utilizados nos arcos das pontes em pedra, de associação de pequenas peças; com o seu arco muito rebaixado em ferro fundido, fazendo lembrar algumas das pontes em pedra de Perronet, atingiu o vão de 71 m, o maior existente à época, o que representou um grande salto tecnológico na construção de pontes⁸⁶⁴. A estrutura em arco da

⁸⁶⁴ A ideia de concepção da ponte de Sunderland foi de Thomas Paine (1737-1809), político, intelectual, inventor, e um dos *Pais Fundadores dos Estados Unidos da América*, autor de *Common Sense* (1776), *The*

ponte de Sacavém subdividia-se em oito *costelas* paralelas, travejadas entre si por *gatos*, arcos que tinham de espessura três polegadas (8,25 cm). Sobre estes oito arcos ou *costelas* assentava o tabuleiro horizontal da ponte, construído com lajeado de pedra e revestido com calçada de pedra miúda⁸⁶⁵. O tabuleiro tinha a largura de 35 palmos (7,70 m), dos quais 25 (5,50 m) eram para as carruagens e carros e os restantes para o tráfego pedonal. A ponte, ao centro do arco e na preamar, atingia a altura de 59 palmos (12,98 m) permitindo a permanente navegação fluvial para os barcos à vela (os mastros atingiam cerca de 9,00 m). Do tabuleiro da ponte saíam duas rampas de concordância com a estrada e com a vila de Sacavém, de pendente “muito doce”, estendendo-se a ponte por mais de 380 m. Os pegões da ponte e os muros das rampas seriam construídos ou revestidos a cantaria de pedra aparelhada.

O método construtivo proposto por José Bonifácio para a construção dos arcos em ferro da ponte de Sacavém consistia em segmentar cada arco em peças iguais entre si, peças que designa de *aduelas*, de forma a simplificar tanto a construção dos moldes e o processo de fundição e desmoldagem, como facilitar o transporte do material em ferro por “simples carros e maos caminhos”. Este método de desmultiplicação dos elementos dos arcos permitia, segundo José Bonifácio, a redução do número de moldes, tornando o sistema de construção semelhante ao de uma ponte em pedra aparelhada. Para além disto, com este método evitavam-se dificuldades na montagem e travejamento dos arcos e poupava-se muito trabalho na fixação e encaixe das peças. José Bonifácio seguia de perto o método inovador da ponte de Sunderland, de construção do arco por segmentos iguais, através da associação de peças como se tratasse de pedra aparelhada, e afastava-se assim da ponte de Coalbrookdale, construída com a união de dois semi-arcos de uma só peça, cuja fundição se realizou na vizinha fábrica dos irmãos Darby.

American Crisis (1776-1783), *Rights of Man* (1791) e *The Age of Reason* (1793-1794). Thomas Paine apresentou a ideia da ponte a Benjamin Franklin (1706-1790), em 1786. Considerando que a indústria na América ainda estava numa fase inicial de desenvolvimento, Benjamin Franklin propôs a Thomas Paine levar a sua proposta para Inglaterra. A ideia foi apropriada por Rowland Burton, construtor da via rápida com portagens entre Stockton e Sunderland, tomando para si todos os créditos da inovadora solução. Robert Stephenson (1803-1859), um dos maiores construtores de pontes do século XIX, realizou trabalhos de reparação e reconstrução da ponte de Sunderland em 1858-1859; considerou esta ponte, pelas suas proporções e pequena quantidade de material utilizado, inigualável. A ponte foi desmontada e substituída por uma ponte em aço em 1929. Ver GIEDION, Sigfried, *Space, Time and Architecture. The growth of a new tradition*, 1941, Cambridge, Massachusetts, 5ª edição, Harvard University Press, 1967, pp. 170-174.

⁸⁶⁵ José Bonifácio justifica esta opção: “Prefferi este methodo de cobrir os arcos ao praticado em Inglaterra e Alemanha com chapas de ferro ou tabuado por ser menos pezado que hú, e mais duradouro que outro”.



Fig. 157, [CLARKE, Robert, *To Rowland Burdon Esqr M.P. by Whom this Excellent piece of Mechanism was invented & under whose Patronage it has been carried into Execution This East view of the Cast Iron Bridge over the River Wear at Sunderland in the County of Durham, previous to the Centre being taken down, Is respectfully dedicated by His humble Servant Robert Clarke, Rpb. Clarke Del. J. Raffield sculpt., Publish'd Octr. 1st, 1796. by J. & J. Taylor at the Architectural Library High Holborn, 1796*], Arquivo BPMP, C-M&A, 20(30).



Fig. 158, CLARKE, Robert, *To the Society instituted at London, for the Encouragement of Arts, Manufactures and Commerce; This West View of the Cast Iron Bridge built by Rowland Burdon, Esq.r M.P. over the River Wear at Sunderland in the County of Durham, Is respectfully dedicated, by their humble Servant, Robert Clark, Rob.t Clarke del. J.Raffike sculp.t. Publish'd Feb.y 1st 1798, by J. & J. Taylor, at the Architectural Library, High Holborn.*

A obra metálica da ponte de Sacavém – o seu sistema estrutural – compreendia 296 peças de aduelas (6523 arrobas⁸⁶⁶) e 1776 peças de travejamento (5565 arrobas), num total de 178 toneladas de ferro fundido. Embora o vão do arco fosse praticamente idêntico ao da ponte de Coalbrookdale (30,50 m), a quantidade de ferro empregue na obra era bastante menor do que nesta ponte (384 toneladas). O projecto para Sacavém aproximava-se assim, de novo, da ponte de Sunderland onde, para além do perfil do arco muito abatido e do método construtivo por aduelas, se tinha reduzido drasticamente a quantidade de ferro utilizada na sua construção (264 toneladas). José Bonifácio orçamentou a obra de ferro em 9.670\$450 reis e o custo total da empreitada, incluindo o transporte terrestre do material desde a fábrica até ao porto da Barquinha e o transporte fluvial pelo Tejo até Sacavém, em trinta contos e quinhentos mil reis (30.500\$000), o que representava uma grande economia relativamente à ponte em pedra projectada quinze anos antes por José Auffdiener⁸⁶⁷. Após a realização do projecto deu-se início à construção dos moldes para a fundição; não ultrapassou esta fase, aquela que foi a primeira tentativa de se construir uma ponte em ferro em Portugal⁸⁶⁸.

A execução de uma ponte deste tipo exigia conhecimento teórico de estruturas de ferro, disponibilidade de utilização deste material de construção e capacidade de fundição dos elementos estruturais. Tratava-se de uma tecnologia relativamente recente e sofisticada existindo poucas pontes de ferro fundido na Europa e no continente americano. Esta experiência, interrompida pela invasão das tropas francesas e espanholas, revela a existência em Portugal de capacidade técnica e científica para se conceber e executar uma obra desta natureza. Uma capacidade que foi obtida ao longo de quase vinte anos de programas de fomento, entre os quais a sistemática política de obras públicas, o relançamento da exploração mineira e da produção metalúrgica, o investimento no desenvolvimento florestal, a promoção da investigação e do ensino técnico e científico e o envio de bolseiros para estudar na Europa. O percurso de José Bonifácio de Andrade e Silva representa bem todos estes esforços, pois esteve envolvido em todas estas áreas, tendo sido um participante activo e defensor das

⁸⁶⁶ Uma arroba, nas antigas unidades de medida portuguesas, correspondia a cerca de 15 kg.

⁸⁶⁷ Na minuta da carta de José Bonifácio, a parte relativa ao orçamento e às medições encontra-se rasurada e incompleta. A ponte de Coalbrookdale custou cerca de £ 3.200 (= 11.379\$000 réis) e a ponte de Sunderland cerca de £ 30.000 (= 106.680\$000 réis).

⁸⁶⁸ Diz Jácome Rattton sobre o projecto para a ponte de Sacavém, depois de se referir ao projecto realizado em 1792 por José Auffdiener: “Outro projecto houve de se construir a mesma ponte com arcos de ferro; e o meu amigo o Capitão engenheiro de minas [Guilherme Eschwege], addito então ás de ferro de Figueiró dos Vinhos me comunicou este projecto, e que já nas ditas minas de Figueiró se tinham principiado algumas formas debaixo da sua direcção; mas a infausta invasão embaraçou a execução deste novo projecto, cujo custo seria incomparavelmente menor”, RATTON, Jacome, *Recordações de Jacome Rattton, sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de Maio de 1747 a Setembro de 1810*, 1813, Lisboa, Fenda Edições, 1992, pp. 250.

políticas de fomento do Estado nesta época⁸⁶⁹. A introdução da tecnologia do ferro nas obras públicas mostra, por sua vez, que António de Araújo de Azevedo procurava impulsionar o desenvolvimento técnico e acreditava, contra a visão de decadência do Reino, na capacidade de modernização tecnológica. A tentativa de realizar a ponte de Sacavém mostra também que António de Araújo de Azevedo procurava aprofundar o objectivo *seabrino* de construção de uma rede permanente de vias para o território continental.

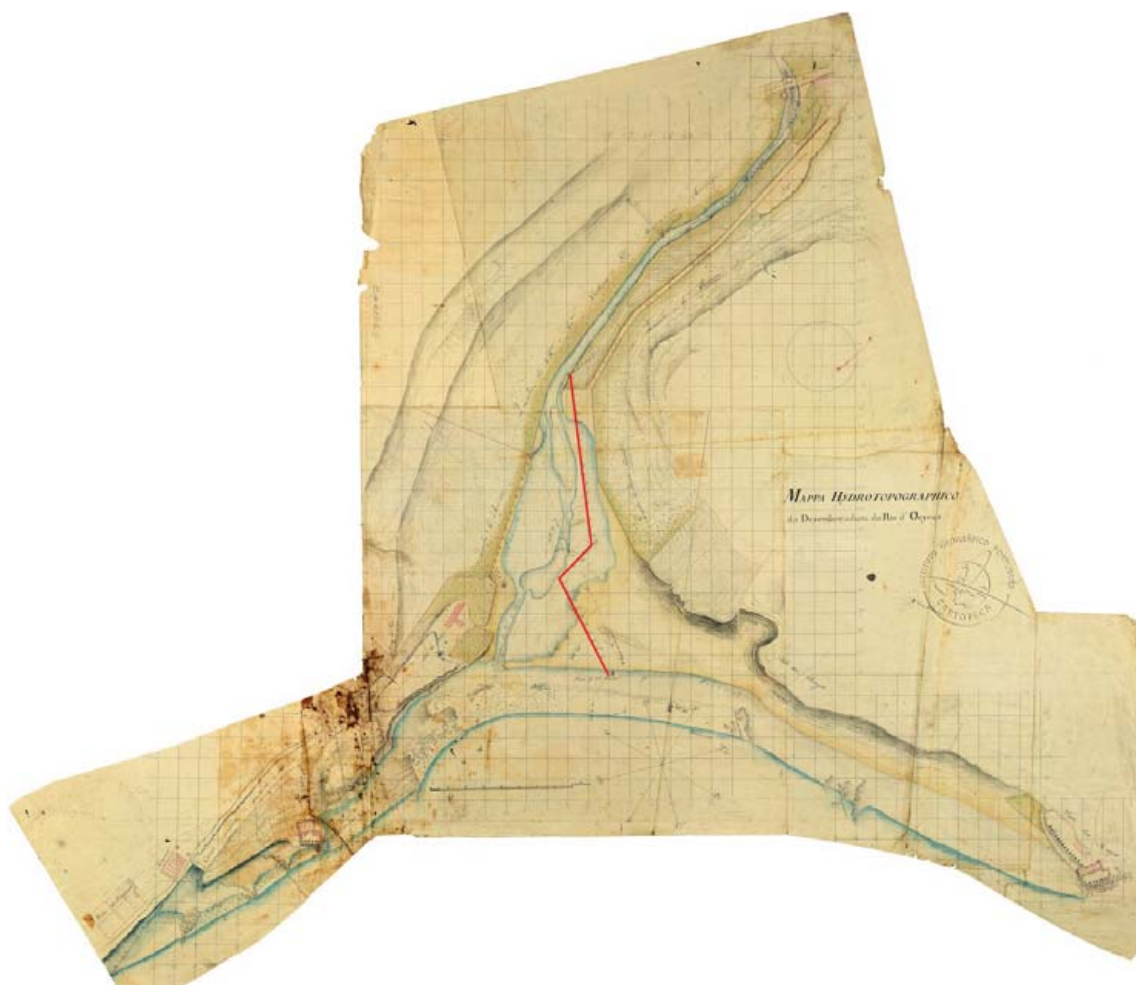


Fig. 159. Conrado Henrique Niemeyer, *Mappa Hydrotographico da dezembucadura do rio d'Oeyras*, [ca. 1805-1806], Arquivo IGP, CA-345 (— linha estabelecida como a mais própria para a navegação; sublinhado nosso).

Para além de dar continuidade e aprofundar o programa de obras públicas que decorria pela secretaria de Estado do Reino, António de Araújo de Azevedo actuou também para as obras públicas como ministro da Guerra. Dentro dos preparativos militares que tinham por objecto guarnecer a costa marítima a Norte e a Sul do Tejo, António de Araújo de Azevedo deu início ao estudo de um pequeno porto marítimo em Oeiras. A posição do rio de Oeiras

⁸⁶⁹ Para além dos seus textos e memórias relativos a matérias científicas e técnicas, ver os discursos pronunciados na Academia das Ciências, enquanto seu primeiro secretário, publicados nas *História e Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, entre 1812 e 1819.

(ribeira da Laje), mesmo à boca da barra e defronte da Torre do Bugio, protegido em ambas as margens por elevações rochosas (Monte dos Clérigos e Alto do Areeiro) e por fortificações (forte das Maias e forte do Areeiro), constituía um local estratégico para o abrigo de embarcações. Um porto militar neste local permitia à marinha de guerra exercer a vigilância sobre a barra, controlar as embarcações de corsários das potências beligerantes e garantir a livre navegação e comércio do porto; permitia, ainda, em caso de guerra, actuar na defesa de Lisboa em apoio das fortificações situadas em ambas as margens do rio Tejo⁸⁷⁰; e oferecia um porto de abrigo à navegação em caso de dificuldades na entrada ou saída da barra⁸⁷¹.

Os estudos para o porto de Oeiras começaram em 1804 ou 1805 e foram realizados por Conrado Henrique Niemeyer (Fig. 159)⁸⁷². Niemeyer procedeu ao levantamento topográfico e hidrográfico do local. A partir das sondagens realizadas e do estudo das correntes das águas, das marés e dos ventos dominantes, estabeleceu a linha mais própria para as embarcações darem entrada no porto com segurança, evitando os ventos de Norte e de Sul, e definiu, como local mais apropriado para a construção de uma bacia portuária, o espaço interior da foz do rio, acessível a partir de um canal de navegação. Com a morte de Conrado Henrique Niemeyer, a 14 de Fevereiro de 1806⁸⁷³, o projecto seria retomado por José Teresio Michelotti, director dos trabalhos hidráulicos do Reino.

⁸⁷⁰ Sobre a polícia marítima do porto de Lisboa, ver decretos do príncipe regente D. João, de 3 de Junho e de 16 de Agosto de 1803 in MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental: Economia e Guerra Peninsular*, 1962, Lisboa, 2ª edição revista, Gradiva, 1990, pp. 169-172.

⁸⁷¹ O marquês de Pombal promoveu o projecto de um porto de abrigo em Oeiras para auxílio às embarcações em caso de perigo na passagem da barra do rio Tejo. Realizado no final da década de sessenta, a partir de uma ideia de Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1700-1769), ministro da Marinha e irmão do marquês, o engenheiro Luís d'Alincourt desenvolveu o projecto e orientou a obra. A ideia era a de desviar a foz do rio de Oeiras através de um canal de navegação que contornava pelo interior o Alto do Areeiro e construir um porto interior. Devido ao elevadíssimo custo de cortar uma zona granítica a obra foi suspensa poucos anos depois. Ver GUEDES, Maria Manuela Pereira de Oliveira da Costa, "Luís D'Alincourt, engenheiro francês radicado em Oeiras", *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1984, vol. 53, pp. 9-27; GUEDES, Lívio da Costa, "O Arco Belém-S. Julião da Barra, contorno da enseada de Paço de Arcos", *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1986, vol. 54, pp. 7-200; BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira (coord.), *Cartografia de Oeiras: 4 séculos de representação do território; do século XVI ao século XX*, Oeiras, Câmara Municipal de Oeiras, 2003.

⁸⁷² Ver documentos trocados entre António de Araújo de Azevedo e Joaquim da Costa e Silva sobre o projecto de um porto no rio de Oeiras realizado pelo tenente-coronel Conrado Henrique Niemeyer, 4 de Março e 8 de Abril de 1805, Arquivo AHM, DIV-3-7-424.

⁸⁷³ Encontra-se por fazer um estudo sobre o percurso e a obra de Conrado Henrique Niemeyer, figura maior da engenharia portuguesa desta época. Foi membro da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica. Oficial do Real Corpo de Engenheiros tinha a patente de coronel quando morreu a 14 de Fevereiro de 1806. Ver a breve mas importante biografia em MENDES, Humberto Gabriel, "A abertura e exploração da Mina de Azougue de Coima, no final do século XVIII, em duas plantas da Mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral. Um engenheiro alemão, Conrado Henrique Niemeyer, ao serviço de Portugal", *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, 1978, vol. 26, pp. 199-234.

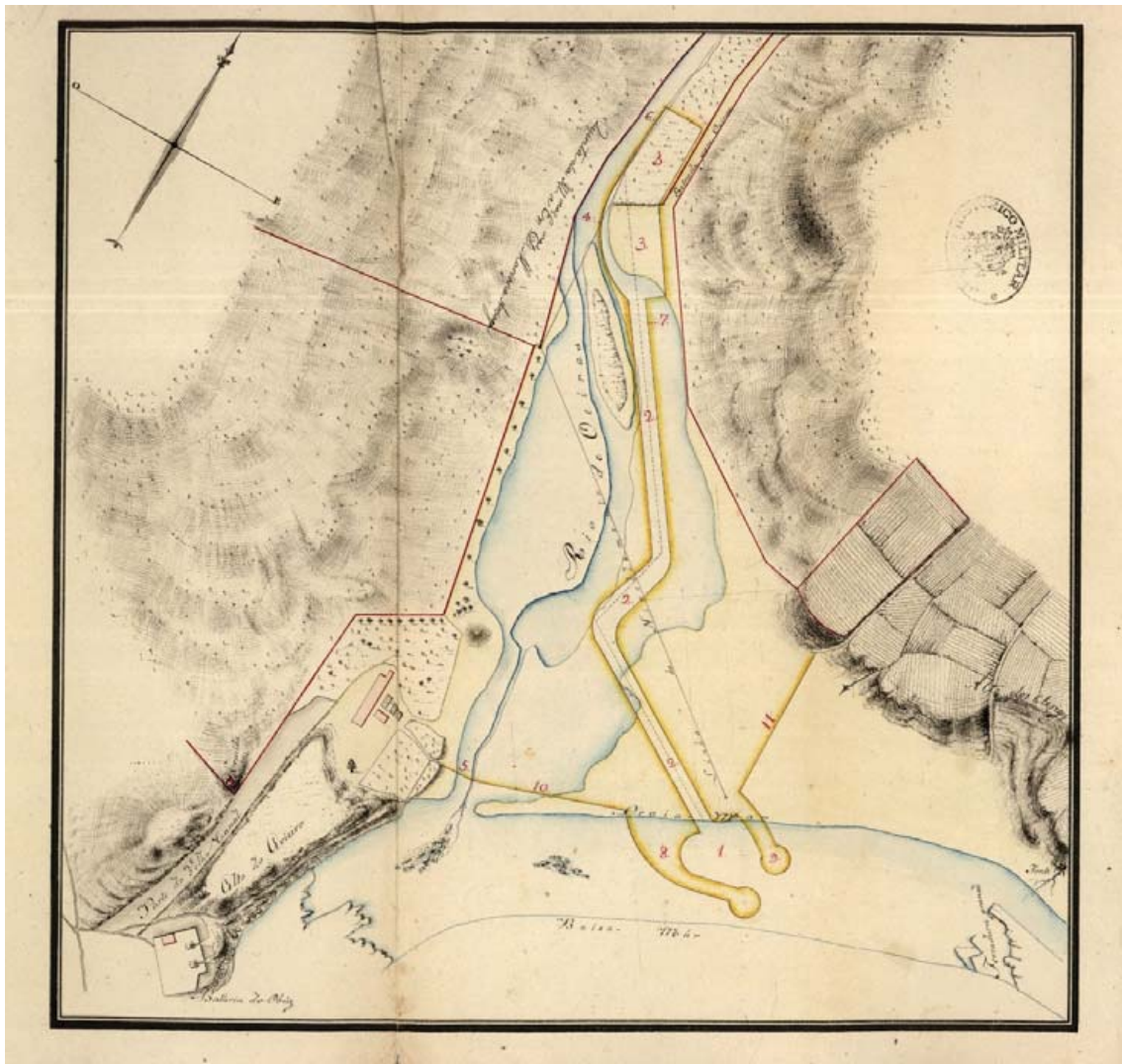


Fig. 160. José Teresio Michelotti, [Porto marítimo na foz do rio de Oeiras], in *Rapport ou Memoire particuliere presentée a S. Ex.e Dom Antoine de Araújo Azevedo. Quelques observations sur la Commission et Ouvrages a faire a Oeiras*, [ca. 1807], Arquivo AHM, DIV-3- 20-1- 21.

No esboço da proposta, apresentado em Abril de 1807 a António de Araújo de Azevedo, Michelotti adoptou e aprofundou os princípios definidos por Niemeyer (Fig. 160)⁸⁷⁴. A proposta portuária era constituída por três espaços: um primeiro, um espaço de abrigo exterior, formado por dois molhes avançados sobre o mar, tendo como funções defender o canal das areias transportadas pelo mar e proteger da acção marítima as embarcações no acesso ao porto interior; um segundo, um espaço interior constituído por uma bacia ou pequeno porto para acomodação das embarcações, com condições para operações de

⁸⁷⁴ Ver Joseph Thérèse Michelotti, *Rapport ou Memoire particuliere presentée a S. Exe. Dom Antoine de Araújo Azevedo. Quelques Observations sur la Commission a ouvrages a faire a Oeiras*, [13 de Abril de 1807], Arquivo AHM, DIV-3-20-1-21; ver carta de Giuseppe Teresio Michelotti [para António de Araújo Azevedo], 13 de Abril de 1807, Arquivo AHM, DIV-3-7-523. Ver a transcrição desta memória, inserida num estudo sobre os projectos portuários para Oeiras e Paço de Arcos, in GUEDES, Lívio da Costa, “O Arco Belém-S. Julião da Barra, contorno da enseada de Paço de Arcos”, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1986, vol. 54, pp. 134-138.

carga e descarga; e um terceiro, um canal de navegação, a ligar o espaço exterior de abrigo com o espaço interior portuário, definido por dois cais que prolongavam os dois molhes para o interior, organizando todo o espaço do vale rio de Oeiras numa plataforma horizontal. As dimensões dos vários espaços foram calculadas a partir de uma fragata de guerra com aproximadamente 31 m de comprimento por 8 m de largura. Nesta solução, proposta por Michelotti, o curso do rio seria encanado e separado do canal de navegação e do pequeno porto, de forma a evitar os depósitos arrastados pelas enxurradas do rio e de forma a permitir, sempre que necessário, a utilização da sua corrente para a limpeza da bacia portuária, através de comportas situadas no rio e no canal.

Na memória que acompanhava o esboço da proposta, Michelotti colocava ao ministro António de Araújo de Azevedo o problema da direcção da obra. Considerava que era necessário toda a unidade nas ordens superiores e que as únicas dificuldades a ultrapassar apenas deviam dizer respeito aos obstáculos e acidentes colocados pela natureza, dificuldades que se ultrapassavam com a prevenção, actividade, constância e destreza, principalmente quando se tinham de defrontar o mar em tempestade, o rio em cheia e a força dos ventos do Sul. Referia que as ciências estavam desenvolvidas em Portugal, o que permitia enfrentar as obras mais difíceis, mas que não estava seguro de poderem ser levadas até ao fim. Chamava a atenção que as obras portuárias não se faziam de um golpe, que necessitavam de tempo para se consolidarem e que sofriam estragos perante a acção das forças da natureza, precisando de diligentes trabalhos de reparação. Lembrava as “oposições” que tinham existido nas obras das barras do Douro e de Aveiro ou no porto de Cherbourg, em França. Considerando que não era possível escapar aos acidentes fortuitos ou naturais, toda a habilidade do engenheiro não era suficiente para enfrentar as “oposições”, exigindo um grau de unidade compatível com a comissão de que era encarregado, devendo ficarem claros os poderes e limites deste cargo. José Bonifácio de Andrade e Silva, ao falar da obra do Mondego, sintetizou o significado destas “oposições” de que fala o seu amigo Michelotti, ao dizer que se deviam principalmente ao facto de serem coisas novas⁸⁷⁵; um tipo de oposição que os engenheiros da segunda metade do século XIX já não enfrentarão, pelo grau de especialização e prestígio profissional que entretanto adquiriram.

Depois da apresentação do primeiro esboço, Michelotti avançou para o projecto de execução. Para os trabalhos de campo, medições, nivelamentos, cálculos e realização do projecto, teve como colaboradores António José Pereira e Luís Máximo Jorge de Bellegarde (1773-1811)⁸⁷⁶ e, para os trabalhos de desenho, teve o apoio de Francisco Pedro de Arbués

⁸⁷⁵ Minuta de carta de José Bonifácio de Andrade e Silva sobre “as obras e reparos que se tem feito no Encanamento do Rio Mondego e seus campos na conformidade do Aviso de 7 de Julho de 1807”, s.d. [ca. 1814-1817], Arquivo FBNRJ, *Colecção Portugal* (proveniente da *Colecção José Bonifácio*), I-32, 26, 003, 11, doc. 29.

⁸⁷⁶ Luís Máximo Jorge de Bellegarde nasceu em Lisboa, na freguesia de S. Mamede (1773-11-30). Formou-se na Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho e nas Faculdades de Matemática e de Filosofia da Universidade

Moreira (1777-1843)⁸⁷⁷. Os trabalhos de projecto seriam interrompidos pelas invasões francesas não se voltando a elaborar nenhuma outra proposta para um porto em Oeiras⁸⁷⁸. O desenho dos molhes avançados com formas curvilíneas e testas circulares, proposto por José Teresio Michelotti, revela uma grande modernidade e é, ainda hoje, um tipo de desenho muito utilizado em obras portuárias. O primado da linha recta começava gradualmente a desaparecer.

A posição de António de Araújo de Azevedo, de continuar as políticas de obras públicas, tinha por base uma certa descrença em relação às ameaças de Napoleão, tendo em consideração que, invadindo Portugal, a França perderia o acesso aos produtos coloniais, principalmente ao algodão do Brasil. Por outro lado, a balança comercial entre Portugal e a França cresceu acentuadamente neste período, aproximando-se dos valores da Inglaterra, tendo-se, portanto, ultrapassado uma das principais reclamações da França contra Portugal. Era esta falta de sentido económico que devia levar António de Araújo de Azevedo a não acreditar totalmente numa invasão, mesmo que a sua possibilidade já estivesse de alguma maneira incorporada na sociedade portuguesa. A legislação para as obras públicas de António de Araújo de Azevedo pode ter sido movida por esta leitura optimista. Não sendo assim, talvez considerasse que, independentemente do curso dos acontecimentos, seria sempre importante avançar com decisões que considerava essenciais para o desenvolvimento do território continental. Apesar de não ter havido continuidade nas obras do encanamento do rio Lima, do porto de Oeiras e da ponte em ferro sobre o rio de Sacavém, as obras públicas prosseguiram após o período das guerras peninsulares. Mesmo que com muitos menos meios, os avanços foram significativos com exemplos como o encanamento do rio Mondego, a obra de abertura da barra de Aveiro, a modernização da estrada de Braga ou a construção da ponte de madeira em Viana, sobre o rio Lima. O mesmo se pode dizer da aprovação, por António de Araújo de Azevedo, do projecto de Carlos Amarante para a Academia da Marinha e Comércio do Porto (1807-09-26), dois meses antes da chegada das tropas napoleónicas, aprovação que permitiu o

de Coimbra. Foi professor substituto da Academia Real da Marinha, sócio da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica e da Academia das Ciências. Foi membro do Real Corpo de Engenheiros. Ajudante de José Teresio Michelotti (1805), colaborou nos trabalhos do Tejo e no projecto de canal de navegação entre Setúbal e Lisboa. Morreu ainda jovem (1811-09-30), de “huma febre aguda, adquirida nas operações dos nivelamentos relativos ao projecto do Canal entre os Rios Sado, e das Enguias e foi victima da sua actividade”. Prestigiado pelos seus conhecimentos científicos e técnicos e pelas suas qualidades de trabalho, deixou estudos manuscritos sobre hidráulica; ver “Fontes manuscritas”.

⁸⁷⁷ Ver cartas de José Teresio Michelotti para António de Araújo de Azevedo, 7 de Agosto e 19 de Setembro de 1807, Arquivo ADB/UM, *Fundo Conde da Barca*, Cx. 12, doc. 27 (1 e 2).

⁸⁷⁸ Jácome Rattton, no seu livro *Recordações*, descreve o projecto de Michelotti para o porto de Oeiras; descreve, também, a operação financeira que estava a ser pensada para a realização da obra e que seria a partir de um imposto sobre as embarcações que entravam e saíam na barra do Tejo, pela utilidade que retirariam desta infraestrutura. A Junta do Comércio, de que era presidente António de Araújo de Azevedo, seria a entidade encarregada da execução do plano, “mas a infausta invasão não deo lugar a realizar-se este projecto”; RATTON, Jácome, “Bacia de paço d’Arcos, e outra que houve projecto de se formar na foz do Rio de Oeiras”, in *Recordações* (...), 1813, Lisboa, Fenda Edições, 1992, pp. 224-226.

arranque da obra e garantiu a sua realização; contudo, o contexto do pós-guerra, fez com que os trabalhos se prolongassem por décadas. As pressões externas remeteram os objectivos do conhecimento, ordenamento e transformação do território para orientações condicionadas pelas necessidades militares. Mesmo assim, em plena véspera da invasão de Portugal pelas tropas francesas e espanholas, António de Araújo de Azevedo afirmava de modo significativo uma vontade de intervenção que foi predominantemente civil.

As condições políticas alteraram-se profundamente para Portugal com a vitória das tropas francesas frente ao exército russo em Friedland (1807-06-14), o que deu a Napoleão o domínio quase total do continente europeu. Após os tratados de Tilsit, de 7 e 9 de Julho de 1807, que consagraram a paz da França com a Rússia e a Prússia, Napoleão regressava ao problema inglês e à guerra no mar⁸⁷⁹; uma guerra considerada pouco provável, depois da derrota francesa na batalha naval de Trafalgar, a 21 de Outubro de 1805. Para Napoleão a hegemonia francesa no continente era o caminho para a hegemonia nos mares. O tratado de aliança franco-russo estipulava que ambos os impérios obrigariam a Suécia, a Dinamarca e Portugal a fecharem os seus portos ao comércio britânico, a expulsarem os embaixadores e a declararem guerra à Inglaterra até 1 de Dezembro de 1807. A Rússia, pela sua posição geopolítica, ficava responsável pela Suécia (e Finlândia). A França encarregar-se-ia da Dinamarca e de Portugal. Para Napoleão já não se tratava apenas da questão económica em torno do sistema continental mas de voltar a enfrentar militarmente a Inglaterra. Enquanto países neutros e de intenso comércio marítimo, Suécia, Dinamarca e Portugal estavam agora sobre uma nova conjuntura que se traduzia na exigência francesa de participação numa guerra ofensiva contra a Inglaterra. Nesta altura, a importância dos três países neutros era, para Napoleão, de ordem marítima e não territorial e centrava-se na posse dos seus portos e das suas frotas de guerra. Napoleão pretendia reunir as esquadras navais dos países continentais e atacar as ilhas britânicas⁸⁸⁰. Para a Inglaterra, a eventualidade da Dinamarca poder aderir ao sistema continental significava perder o acesso ao mar Báltico, de que dependia em matérias-primas para os seus estaleiros navais; contudo, o grande receio da Inglaterra era a possibilidade da frota de guerra dinamarquesa poder cair nas mãos de Napoleão. No início de Setembro, altura em que o general Junot (1771-1813) – nomeado por Napoleão comandante do *Corps d'Observation de la Gironde* – chegava a Baiona para preparar a invasão de Portugal, Copenhaga era sitiada e bombardeada (1807-09-02/05) e a esquadra dinamarquesa desbaratada por um corpo expedicionário britânico tendo como comandante das tropas o

⁸⁷⁹ Diz Napoleão, a 4 de Julho de 1807: “la guerre du continent est terminé. Tous les efforts doivent se jeter du côté de la marine”, *apud* HICKS, Peter, “Napoleon, Tilsit, Copenhagen, and Portugal”, *Napoleonica. La Revue*, Paris, Fondation Napoléon, octobre 2008, 2, pp. 6, nota 13.

⁸⁸⁰ Ver BONAPARTE, Napoléon, *Correspondance générale*, Fondation Napoléon, Éditions Fayard, 2010, vol. 7 (1807 - Tilsit, l'apogée de l'Empire).

general Arthur Wellesley (1769-1852). Portugal, pela sua posição no Atlântico e pela importância do Brasil, tinha um peso diferente da Dinamarca e da Suécia no conflito entre a França e a Inglaterra. Tanto a Inglaterra como a França consumiam amplamente os produtos coloniais do comércio português e, em larga medida, dependiam do algodão brasileiro para as suas indústrias têxteis⁸⁸¹. A Inglaterra dependia também do vinho do Douro para consumo interno e para abastecimento da marinha mercante e de guerra; dependia igualmente do porto de Lisboa (Fig. 161) e dos portos do Algarve assim como das ilhas dos Açores e da Madeira para as movimentações e abastecimento das suas frotas no Atlântico e no Mediterrâneo, mesmo com o porto de Gibraltar a funcionar como principal entreposto britânico. Por sua vez a esquadra naval portuguesa, pela sua dimensão e pela qualidade de construção e desenho dos seus navios, era considerada uma das melhores da Europa. No confronto de interesses entre as políticas britânica e francesa após Tilsit, Portugal adquiria uma posição central, tornando-se insustentável a política de neutralidade conquistada até então. O controlo dos portos portugueses e a posse da frota de navios de guerra da marinha portuguesa tornava-se um factor decisivo na confrontação entre as duas principais potências e, neste momento específico, a chave para a guerra no mar. Portugal via-se forçado a ter de escolher ou a guerra com a França e Espanha ou a guerra com a Inglaterra⁸⁸². A adesão ao sistema continental significava seguramente a perda do Brasil e provavelmente o bombardeamento de Lisboa e a destruição da marinha portuguesa pela Inglaterra; a manutenção da aliança com a Inglaterra significava a

⁸⁸¹ Os Estados Unidos eram, nestes anos, o maior fornecedor de algodão à Inglaterra, a que se seguia, a significativa distância, Portugal. A França tinha perdido em 1804 a ilha de S. Domingos, nas Antilhas, ficando sem a principal fonte de algodão e de açúcar; a partir desta altura, a exportação portuguesa de algodão para França suplantou a exportação destinada à Inglaterra; ver MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental: Economia e Guerra Peninsular*, 1962, Lisboa, 2ª edição revista, Gradiva, 1990, pp. 39-64; ver também SILBERT, Albert, “Portugal perante a política francesa (1799-1814)”, 1968, in *Do Portugal do Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*, Lisboa, Livros Horizonte, 1972, pp. 33-78.

⁸⁸² Em carta para o príncipe regente D. João, datada de 8 de Setembro de 1807, diz Napoleão: “Monsieur mon Frère et Cousin, j’ai regardé la paix du continent, sur laquelle je reçois avec plaisir les félicitations de Votre Altesse Royale, comme un acheminement à la paix maritime. (...) Aucune demi-mesure n’aurait ni le même succès ni le même caractère d’attachement à la cause commune; et Votre Altesse Royale est amenée par les événements à choisir entre le continent et les insulaires”. Em carta para Carlos IV, rei de Espanha (1751-1819), datada de 8 de Setembro de 1807, diz Napoleão: “Ce n’est que par des mesures bien concertées et fidèlement exécutées que le Portugal peut être amené à cet état de déférence qui nous donnera l’espoir de la paix maritime, et que Votre Majesté jugera plus conforme à ses vues. (...) et qu’il faut, avant tout, arracher le Portugal à l’influence de l’Angleterre et forcer cette dernière puissance à désirer et à demander la paix”. Em carta para Eugène Napoléon (Eugène Rose de Beauharnais, 1781-1824), vice-rei de Itália, datada de 8 de Outubro de 1807, diz Napoleão: “Mon fils, mon ministre a quitté Lisbonne; faites mettre l’embargo sur les bâtiments portugais à Civita-Vecchia, Ancône, Venise, Livourne, et dans tous les ports qui sont en notre pouvoir”. Em carta para o vice-almirante Denis Decrès (1761-1820), ministro da Marinha, datada de 13 de Outubro de 1807, diz Napoleão: “Monsieur Decrès, mon ministre a quitté le Portugal; on doit donc considérer la guerre comme déclarée à cette puissance. Envoyez donc des courriers dans tous mes ports, à Hambourg et en Hollande, et écrivez par l’estafette à Naples, en Italie, à Livourne et à Gênes, pour que l’embargo soit mis sur tous les bâtiments portugais”. Em carta para Champagny, datada de 20 Outubro de 1807, diz Napoleão: “Mon intention est en même temps que vous écriviez au ministre de la marine de donner l’ordre à tous mes bâtiments de guerre et corsaires de courir sur le pavillon portugais”.

ocupação de Portugal por tropas francesas e espanholas. Toda a estratégia diplomática de António de Araújo de Azevedo durante os meses de Verão e Outono de 1807 foi a de tentar manter o estatuto de neutralidade perante as ameaças das duas potências, negociando abertamente com a França e secretamente com a Inglaterra, protelando qualquer opção com carácter definitivo e conquistando tempo, na esperança de que algum acontecimento mudasse o rumo das coisas a favor de Portugal. Simultaneamente e de forma discreta preparava-se a frota estacionada no porto de Lisboa para a eventual transferência da capital de Portugal para o Brasil⁸⁸³.

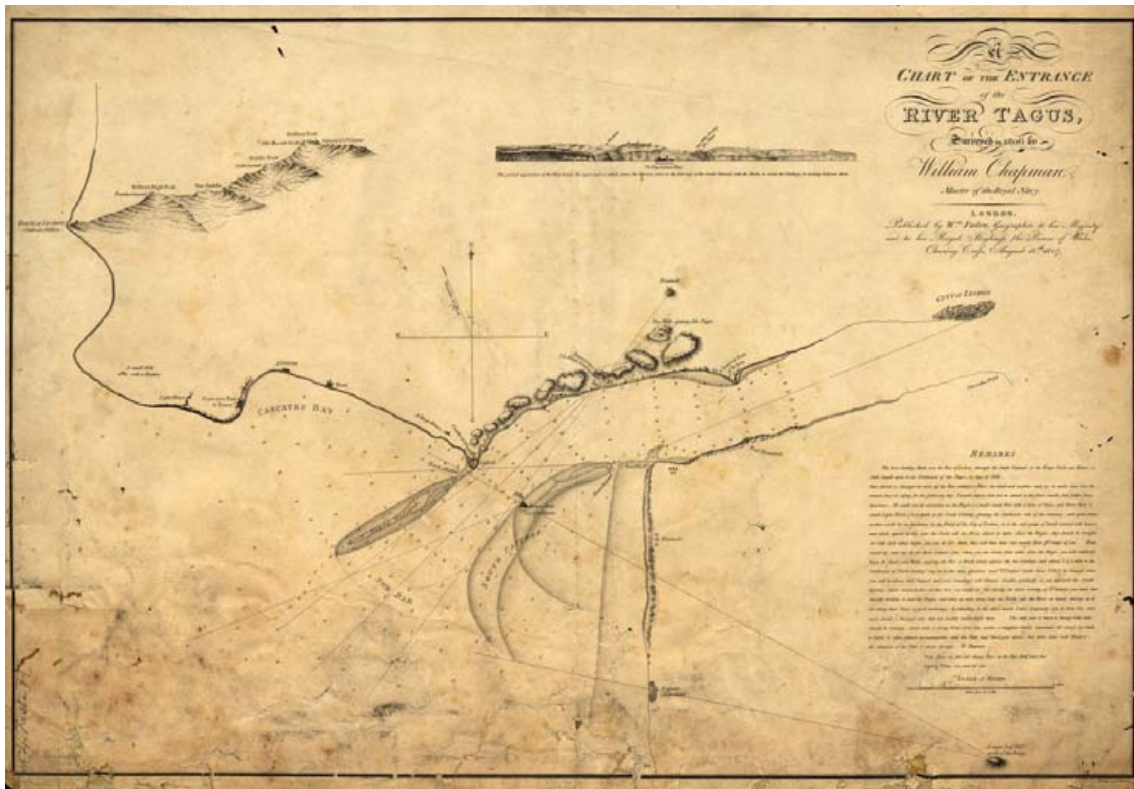


Fig. 161, CHAPMAN, William, *Chart of the Entrance of the River Tagus, surveyed in 1806 by William Chapman, master of the Royal Navy*, London, published by William Faden, Geographer to his Majesty, and to his Royal Highness the Prince of Wales, 12 de Agosto de 1807, Arquivo BNP, C.C. 982-a.

⁸⁸³ Jorge Borges de Macedo considera que a “invasão de Portugal pelos Franceses, dentro do Bloqueio Continental, está explicitamente relacionada com a estratégia marítima. É um capítulo da guerra atlântica e por sua vez, um capítulo dos primeiros ensaios da guerra económica e total”. No entanto, não considera aquele que foi um dos objectivos essenciais de Napoleão para a invasão: a posse da frota da marinha de guerra portuguesa; ver MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental: Economia e Guerra Peninsular*, 1962, Lisboa, 2ª edição revista, Gradiva, 1990, pp. 68-69. Sobre este assunto, ver HICKS, Peter, “Napoleon, Tilsit, Copenhagen, and Portugal”, *Napoleonica. La Revue*, Paris, Fondation Napoléon, octobre 2008, 2.

1.3 Um programa em destruição, 1807-1809

Ciclo 9, 1807-1808

As opções de Junot para as obras públicas e as intenções de Napoleão.

Alterações na rede de vias



Fig. 162, Domingos Sequeira, *Junot protegendo a cidade de Lisboa*, [1808], Arquivo MNSR.

“A efêmera conquista de Portugal foi a causa de todos os desastres que para a França depois se seguiram”.

Paul Thiébault⁸⁸⁴

A 29 de Julho de 1807, dois dias depois de chegar a Paris e após os acordos com a Rússia e a Prússia, Napoleão ordenou a concentração de forças militares francesas em Baiona, na fronteira franco-espanhola, com vista à invasão de Portugal. O exército foi denominado *Corps d'Observation de la Gironde*, designação fugidia para um exército invasor mas já utilizada em 1801, quando apoiou as tropas espanholas na *guerra das Laranjas*. O general Jean-Andoche Junot (1771-1813), governador da cidade de Paris, tendo sido também embaixador

⁸⁸⁴ *Apud*, SILVA, João Paulo Ferreira, *Primeiras Invasões Francesas, 1807-1808. A Invasão de Junot e a Revolta Popular*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, Instituto de Estudos Académicos para Seniores – Adriano Moreira, 2012, pp. 2.

de França em Portugal num curto período, em 1805, foi nomeado comandante em chefe das tropas⁸⁸⁵.

O exército foi sendo preparado durante os meses de Agosto a Outubro e ficou composto por três divisões de infantaria, pela artilharia e cavalaria e por uma brigada de engenheiros, num total de cerca de 24.000 homens⁸⁸⁶. A 25 de Setembro, Portugal declarou a adesão ao Bloqueio Continental por meio de uma carta de António de Araújo de Azevedo, ministro dos Negócios Estrangeiros, enviada ao seu homólogo francês, mas nada se alterou nos planos napoleónicos. Os embaixadores de França e de Espanha retiraram-se de Lisboa no início de Outubro, argumento suficiente para que Napoleão desse como declarada a guerra a Portugal. A 12 de Outubro, Napoleão deu ordem a Junot para entrar em Espanha, considerando que o Inverno era a melhor estação para se actuar na península ibérica. Pediu a Junot para lhe enviar relatórios, acompanhados de “croquis” com a descrição das estradas e da natureza dos terrenos das províncias por onde passasse, encarregando os oficiais engenheiros dessa tarefa. Era necessária a recolha de elementos para poder conhecer as distâncias entre as localidades e os seus recursos; o que, em parte, mostra o pouco conhecimento da geografia física e humana dos territórios que iam atravessar e procurar conquistar⁸⁸⁷.

A intenção de Napoleão era a de que o exército, depois de passar a fronteira em Irún, atravessando o rio Bidasoa, se dirigisse por Vitoria, Burgos, Valladolid, Salamanca e Cidade Rodrigo, descrevendo uma diagonal pelo planalto central da meseta ibérica, onde se inscreve a bacia hidrográfica do rio Douro (Fig. 163). Não deu mais indicações sobre a marcha das tropas de Junot, a não ser a de que, a partir de Cidade Rodrigo, se deviam dirigir para Lisboa pelas proximidades do Tejo, proibindo, contudo, movimentações pela margem Sul do rio; uma precaução militar perante o risco de exposição que representava para um exército a travessia de um grande rio, como o Tejo.

Napoleão colocava as tropas em movimento ainda antes do Tratado de Fontainebleau estar negociado e assinado com a Espanha. Fazia-o sem um verdadeiro plano de invasão, sem ter combinado as operações dos exércitos com o aliado espanhol, sem ter garantido o abastecimento e alojamento das tropas para uma longa jornada de 1000 km e sem saber se os exércitos iam ser recebidos como amigos ou como inimigos, em Portugal. A partida

⁸⁸⁵ Ver THIEBAULT, Baron de, *Relation de l'expédition du Portugal, faite en 1807 et 1808, par le 1er Corps d'Observation de la Gironde devenu Armée de Portugal*, Paris, Magimel, Anselin et Pochard, 1817, pp. 229-240. Ver Decreto de Napoleão Bonaparte, Saint-Cloud, 2 de Agosto de 1807, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*,

http://www.histoire-empire.org/correspondance_de_napoleon/correspondance_de_napoleon.htm.

⁸⁸⁶ O general Delaborde comandava a 1ª divisão; o general Loison a 2ª, e o general Travot a 3ª. O general Kellermann comandava a cavalaria e o general Taviel a artilharia. O coronel Vincent dirigia o corpo de engenharia.

⁸⁸⁷ Ver carta de Napoleão Bonaparte para Junot, Fontainebleau, 17 de Outubro de 1807, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem.

precipitada das tropas fez com que grande parte do exército não levasse capotes para a chuva nem calçado suplente ou rações de reserva. Napoleão, porém, contava com a resistência militar do exército português, auxiliado pelos britânicos, e receava o genuíno apoio do exército espanhol perante o que tinha sucedido com a invasão de 1801. O que comandava a marcha das tropas era a data de 1 de Dezembro de 1807, conforme estava firmado no Tratado de Tilsit.



Fig. 163, LOPEZ, Tomas, *Mapa general de España, dedicado al Serenissimo Senor Don Fernando Principe de Asturias, por Don Tomas Lopez, Geógrafo de los Dominios de S. M. de varias Academias*, Madrid, 1795, Arquivo BPE, Pasta 8, 1.

As primeiras tropas francesas, depois de uma saída em falso da cavalaria⁸⁸⁸, colocaram-se em marcha seis dias depois, a 18 de Outubro. Por esta mesma altura, partia por via terrestre em direcção a Portugal o embaixador português em Paris, D. Lourenço de Lima (1767-1839), presenciando a partida das tropas, tendo chegado a Lisboa a 1 de Novembro. Junot organizou o exército em dezasseis colunas, marchando a um dia de distância entre cada uma. Foi uma marcha lenta no seu início por várias razões: o modelo de organização, havendo quinze dias de diferença entre as tropas mais avançadas e as mais recuadas; a dificuldade do terreno na travessia dos Pirenéus; e as más condições meteorológicas com períodos de muita chuva. Junot

⁸⁸⁸ A cavalaria partiu a 10 de Outubro, chegando a Salamanca cinco dias depois. Tendo feito 500 km, foram obrigados a retroceder por falta de estadia e de víveres; cf. THIEBAULT, Baron de, *Relation de l'expédition du Portugal, faite en 1807 et 1808, par le 1er Corps d'Observation de la Gironde devenu Armée de Portugal*, Paris, Magimel, Anselin et Pochard, 1817, pp. 2-3.

programou estabelecer acantonamentos em Salamanca e Cidade Rodrigo e aguardar a reunião de todo o exército no dia 26 de Novembro, em Alcântara, junto ao Tejo e à fronteira com Portugal. Contava entrar em Portugal no dia 1 de Dezembro e a 10 chegar a Lisboa⁸⁸⁹.

Napoleão escreveu a Junot a 31 de Outubro reprovando a ordem de marcha⁸⁹⁰. Mandou acelerar o movimento das tropas, marchando em três colunas por divisão, o que reduzia a distância entre a primeira e a última coluna a cinco dias. Com esta organização, segundo Napoleão, poupavam-se dez dias e a vanguarda do exército podia chegar a Lisboa a 1 de Dezembro. A ordem era de duplicação do tempo de marcha, não devendo parar sobre pretexto algum, mesmo o da subsistência, de modo a não ser retardada um só dia⁸⁹¹. Numa corrida contra o tempo, a aceleração do movimento das tropas era determinada pela saída das tropas britânicas de Copenhaga. Napoleão receava que, depois de bombardearem a capital da Dinamarca e a sua frota naval, a frota britânica se dirigisse para Lisboa com o mesmo fim; resta a dúvida sobre a possível desconfiança de Napoleão em eventuais preparativos da esquadra portuguesa, receando a partida da corte para o Brasil. Napoleão não compreendia o distinto significado do porto de Copenhaga e do porto de Lisboa. A posição estratégica de Lisboa, de porto de trânsito no Atlântico, tornava comuns os interesses extracontinentais portugueses e britânicos, sendo “desprovida de sentido” a referência a Copenhaga⁸⁹². É esta coincidência de objectivos geopolíticos que explica os acordos secretos entre o príncipe regente D. João e Jorge III, do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda, realizados dois dias depois de o príncipe, por carta régia, ordenar o fecho dos portos portugueses aos navios mercantes e de guerra da Grã-Bretanha, oficializando a adesão ao Bloqueio Continental (1807-10-20)⁸⁹³. Para o imperador dos franceses e rei de Itália, o sucesso da expedição dependia da rapidez da execução antecipando-se a qualquer movimento de surpresa dos britânicos ou dos portugueses. Napoleão deu instruções a Junot para que, assim que chegasse a Lisboa, se apoderasse da frota portuguesa e tomasse posse da capital e de todo o País.

Em simultâneo, Napoleão começou a organizar um segundo exército em Baiona, para uma eventual ajuda a Junot, para o caso de haver combates; no entanto, tratava-se na verdade

⁸⁸⁹ Ver carta de Junot para Napoleão Bonaparte, Baiona, 22 de Outubro de 1807, in JUNOT, Jean-Andoche, *Diário da I invasão francesa*, 1806-1808, Lisboa, Livros Horizonte, introdução de António Ventura, tradução de Manuel Ruas, 2008, pp. 90-92.

⁸⁹⁰ Ver carta de Napoleão Bonaparte para Junot, Fontainebleau, 31 de Outubro de 1807, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem.

⁸⁹¹ Ver FOY, *Histoire de la guerre de la Péninsule sous Napoléon, précédée d'un Tableau politique et militaire des puissances belligérantes*, Paris, 2.ª edição, Baudouin Frères, 1827, pp. 342-343.

⁸⁹² Cf. MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental: Economia e Guerra Peninsular*, 1962, Lisboa, 2ª edição revista, Gradiva, 1990, pp. 45-49.

⁸⁹³ A Convenção secreta sobre a transferência da capital de Portugal para o Brasil e a ocupação temporária da ilha da Madeira pelas tropas britânicas foi assinada em Londres a 22 de Outubro de 1807 e ratificada por Portugal a 8 de Novembro e pela Grã-Bretanha a 11 de Dezembro do mesmo ano; cf. MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental: Economia e Guerra Peninsular*, 1962, Lisboa, 2ª edição revista, Gradiva, 1990, pp. 45-46.

de uma operação com vista a ocupar pontos-chave em Espanha. O Tratado de Fontainebleau, assinado secretamente a 27 de Outubro entre França e Espanha e que dividia o território continental português em três reinos, era para Napoleão um expediente para entrar com as suas tropas na península ibérica e conquistar primeiro Portugal e depois a Espanha, tendo em vista, entre outras ambições, o controlo da bacia do Mediterrâneo⁸⁹⁴ e a conquista de espaço no Atlântico. Para a Espanha, o tratado era a possibilidade de poder conquistar Portugal como mais uma província. Ficou decidido, em cumprimento do Tratado de Fontainebleau, que Francisco Taranco (?-1808), capitão general da Galiza, entraria por Valença, ocupando o Porto e submetendo a província de Entre Douro e Minho. Francisco Solano (1768-1808), capitão general da Andaluzia, entraria por Elvas, seguindo pela margem esquerda do Tejo, ocupando Setúbal e as baterias no Tejo defronte de Lisboa e submetendo as províncias do Alentejo e do Algarve. Com estas transferências, Napoleão ia esvaziando a Espanha dos seus principais exércitos, criando condições para a sua ocupação. As províncias de Trás-os-Montes, Beira e Estremadura, segundo o Tratado, ficavam sob controlo francês⁸⁹⁵. A França preferia ocupar o centro do território português delimitado pelos rios Douro e Tejo.

Junot escreveu a Napoleão da cidade de Vitoria-Gasteiz, a 3 de Novembro. Um dos problemas que Junot colocou e que considerava da maior importância para o exército francês e para Portugal era o do abastecimento de trigo. Como o País não produzia trigo para mais de quatro meses, assim que os seus portos fossem fechados, de acordo com o Bloqueio Continental, o abastecimento só podia ser feito por terra. Era um processo moroso e difícil, para o qual a Espanha não oferecia recursos suficientes, obrigando a preparar uma linha de abastecimento a partir de França⁸⁹⁶. O abastecimento de trigo à cidade de Lisboa virá a tornar-se numa das questões chave da ocupação francesa, problema para o qual Napoleão não conseguiu e pouco se esforçou em encontrar uma resposta.

Numa altura em que as tropas francesas estavam exaustas e a precisar de descanso, devido às chuvas torrenciais e aos poucos meios de subsistência, com a ordem de Napoleão, tiveram de dobrar a jornada e partir em marchas forçadas para Salamanca. Devido ao ritmo da marcha, em grande parte feita de noite, e às difíceis condições de sobrevivência, o número de soldados doentes ou incapazes de suportar o ritmo da marcha foi engrossando, dispersando-se pelos acampamentos e hospitais nos centros urbanos ao longo da rota espanhola. As tropas tinham a ordem de fazer os cerca de 130 km que separavam Salamanca de Alcântara, junto ao

⁸⁹⁴ Cf. AYMES, Jean-René, *L'Espagne contre Napoléon. La guerre d'indépendance espagnole (1808-1814)*, Paris, Nouveau Monde, Fondation Napoléon, 2003, pp. 31-34.

⁸⁹⁵ Ver o Tratado de Fontainebleau, in ANÓNIMO, *Observador Portuguez, Historico, e Politico de Lisboa, desde o dia 27 de Novembro do anno de 1807, em que embarcou para o Brazil o Principe Regente Nosso Senhor e toda a Familia Real, por motivos da invasão dos francezes, etc.*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1809, pp. 9-13.

⁸⁹⁶ Ver carta de Junot para Napoleão Bonaparte, Vitoria, 3 de Novembro de 1807, in JUNOT, Jean-Andoche, *Diário da I invasão francesa, 1806-1808*, Lisboa, Livros Horizonte, 2008, pp. 92-93.

Tejo, em cinco dias. Significava uma marcha acelerada (43 km/dia), mais do dobro da velocidade feita até Salamanca. A rota foi estabelecida por Cidade Rodrigo, Perales del Puerto, Moraleja, Zarza la Mayor e Piedras Albas.

A 12 de Novembro, um dia antes do 2º *Corps d'Observation de la Gironde*, comandado pelo general Dupont, entrar em Espanha, dirigindo-se para Vitória, Burgos e Valladolid, as tropas francesas comandadas por Junot partiram de Salamanca e dirigiram-se para Cidade Rodrigo. As condições meteorológicas agravaram-se com fortes nevões e chuvas torrenciais. O estado das estradas, boas no Verão mas quase intransitáveis na época das chuvas, fatigou os soldados e destruiu-lhes o calçado. O exército e as autoridades locais espanholas, ao contrário do que seria suposto, não auxiliaram o exército francês com mantimentos ao longo do caminho, deixando os soldados praticamente sem alimentos desde Salamanca até Cidade Rodrigo (89 km). Em Cidade Rodrigo, o governador criou todas as dificuldades, impedindo o abastecimento. A relativa regularidade da marcha até Salamanca deu lugar à pilhagem geral e aos assassinatos, desordenando todo o exército que deixou um rasto de destruição e de caos em Cidade Rodrigo.

A partir de Cidade Rodrigo havia duas rotas possíveis para a invasão: uma, a Norte da serra da Estrela, por Almeida, Celorico da Beira, Ponte de Mucela, com pontes nos rios Mondego, Alva e Ceira, estrada mais apropriada para a artilharia e uma zona mais fértil e habitada para sustentar o exército; e outra, a Sul da serra da Estrela, por Castelo Branco até Abrantes, mais breve mas menos conhecida, por maus caminhos, sem pontes, constituindo uma zona agreste e pouco habitada. Entre a estrada da Beira e o caminho de Abrantes, Junot optou pelo caminho de Abrantes, onde viu vantagens por ser mais curto, por evitar a praça de armas de Almeida e por poder abastecer-se em Alcântara. Ignorava que era uma rota totalmente desapropriada para a marcha de um exército, particularmente em época de chuvas, com um relevo acidentadíssimo, perpendicular à direcção da caminhada, desprovido de arborização, onde os vales, secos no Verão, se transformavam em rios torrenciais em direcção ao Tejo e ao Zêzere, quando as chuvas se prolongavam por meses consecutivos; ignorava, também, que não ia encontrar mantimentos em Alcântara.

Conforme avançaram pela Estremadura espanhola em direcção a Alcântara, o estado dos caminhos ia piorando, o tempo era progressivamente mais chuvoso e a escassez cada vez maior. As chuvas por vezes eram tão intensas que as estradas ficavam inundadas e em parte desapareciam, perdendo-se qualquer rasto do caminho. Muitos dos soldados já não tinham calçado, provocando inúmeros ferimentos nos pés. As marchas excessivas, com pouco tempo de luz do dia, contribuíram para as deserções e para a dispersão de muitos soldados. A cavalaria, já fatigada antes de partir de Baiona, perdeu dois terços dos seus cavalos na marcha até Alcântara, em boa parte por falta de provisões passando os cavalos a ser mantimento dos soldados. A artilharia perdeu grande parte da cavalaria ainda antes de chegar a Salamanca,

substituindo-a por bois; marchando noite e dia, acabou por se atrasar significativamente, sendo obrigada a ficar para trás. O exército francês ia cedendo às condições da natureza, às dificuldades impostas pelo território e à exaustão dos seus homens⁸⁹⁷.

No dia 17 de Novembro começaram a chegar a Alcântara as primeiras tropas do exército francês em total desordem e doentes, o prenúncio de maiores desordens e enfermidades. Já se encontrava no local, há mais de oito dias, Juan Carrafa, capitão general da Estremadura e comandante das tropas espanholas que ficaram de acompanhar Junot em direcção a Lisboa. Junot montou o quartel-general, enquanto preparava a logística para a entrada no território português, tendo como preocupação maior resolver o problema dos mantimentos. Foram dois dias de dificuldades em obter mantimentos e de indecisões sobre o local de travessia da fronteira e do caminho a tomar em direcção a Abrantes. O coronel Vincent (Charles-Humbert-Marie Vincent, 1753-1831)⁸⁹⁸, comandante do corpo *du génie* deste exército, fez o reconhecimento do rio Erges, linha de fronteira nesta região. Foi até Salvaterra do Extremo e não encontrou condições para a montagem de uma ponte de barcas, quer pela falta de madeiras na região quer pela forte corrente do rio devido às chuvas. Decidiram entrar pela ponte de Segura, sobre o rio Erges⁸⁹⁹. Como um grande número de soldados, uma parte da artilharia e todas as bagagens tinham ficado para trás, foi dada ordem às colunas atrasadas para esperarem em Zarza la Mayor, marchando com a última divisão do exército. François-Antoine Herman (1758-1837), que tinha sido cônsul geral da França em Lisboa desde 1806 e se encontrava em Madrid, juntou-se aos exércitos de ocupação, nomeado por Napoleão administrador geral das Finanças de Portugal⁹⁰⁰.

Nesta pequena vila espanhola manteve-se o problema do abastecimento do exército francês, não tendo chegado os esperados mantimentos de Madrid, nem tendo na região forma

⁸⁹⁷ Ver a descrição da marcha extremamente violenta e agonizante entre Salamanca e Alcântara in THIEBAULT, Baron de, *Relation de l'expédition du Portugal, faite en 1807 et 1808, par le 1er Corps d'Observation de la Gironde devenu Armée de Portugal*, Paris, Magimel, Anselin et Pochard, 1817, pp. 19-33.

⁸⁹⁸ Sobre o coronel Vincent, ver SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1929, vol. 16, pp. 232-244; VICENTE, António Pedro, "Para a história da engenharia francesa em Portugal. Aspectos da actuação do coronel Vincent (1807-1808)", *Arquivos do Centro Cultural Português*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1972, vol. 5, pp. 658-671.

⁸⁹⁹ Ver [VINCENT, Colonel], "Précis des travaux de l'armée française entrée en Portugal à la fin de l'année 1807, sous les ordres du general en chef duc d'Abrantes", [1809], in PEREIRA, Ângelo, *D. João VI, Príncipe e Rei*, Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1953, vol. 1, pp. 192-203.

⁹⁰⁰ Ver carta de Napoleão Bonaparte para Junot, Fontainebleau, 12 de Novembro de 1807, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem. Ver, ainda, carta de François-Antoine Herman para o chanceler do consulado francês em Portugal, Madrid, 11 de Novembro de 1807; e carta do barão de Strogonoff para o conde da Ega em Lisboa, Madrid, 10 de Novembro de 1807, in PEREIRA, Ângelo, *D. João VI, Príncipe e Rei*, Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1953, vol. 1, pp. 161-167. Ver, ainda, carta do marquês de Marialva para António de Araújo de Azevedo, escrita de Elvas a 21 de Novembro, onde relata que se encontrou no dia 19 com o marquês de Alorna, em Estremoz, e que este lhe assegurou que Herman se encontrava em Alcântara, in PEREIRA, Ângelo, *Idem*, pp. 172-173.

de os encontrar por ser muito desabitada. Com a falta de alimentos em Alcântara, tornou-se inadiável a entrada no território português. Apesar da fome, da chuva torrencial, da ignorância dos caminhos e da incerteza relativamente aos inimigos que pudesse encontrar, Junot, não tendo alternativa, decidiu avançar em direcção a Castelo Branco. A marcha era, por ora, um combate superior ao de uma batalha e parar significava ser vencido pelo cansaço e pela fome.

No mesmo dia da chegada, a 17 de Novembro, Junot declarou ao *Corps d'Observation de la Gironde* que entraria em Portugal dentro de 48 horas e produziu uma proclamação aos portugueses, onde não fazia nenhuma declaração de guerra, deixando espaço para o exército invasor poder ser recebido como amigo e não como ocupante, uma ambiguidade mantida sempre por Napoleão⁹⁰¹. Na proclamação referia que o exército francês “vem para vos tirar do domínio inglês e faz marchas forçadas para livrar a vossa bela cidade de Lisboa da sorte de Copenhague”⁹⁰². Junot ignorava que, nesta mesma altura, uma esquadra britânica, vinda do porto de Plymouth e comandada pelo almirante Sidney Smith (1764-1840), já se tinha instalado ao largo da barra do Tejo, colocando em estado de bloqueio o porto de Lisboa. Desconhecia também que, poucos dias antes deste bloqueio (entre 10 e 13 de Novembro), uma esquadra russa tinha entrado no porto de Lisboa para invernar; esta esquadra, composta por 9 navios e 2 fragatas, era comandada pelo contra-almirante russo Seniavin (1763-1831) e vinha em viagem do mar Negro para São Petersburgo na sequência da preparação da guerra contra a Suécia; enfrentando forte nortada na costa ocidental portuguesa e com poucas esperanças de chegar à Rússia antes do aparecimento dos gelos no mar Báltico, foi obrigada a aportar (Fig. 162).

A 19 de Novembro, iniciou-se a invasão do território de Portugal sob chuva intensa. Junot tinha recebido instruções de Napoleão para que o exército, assim que entrasse em território português, fosse alimentado, vestido e pago através de contribuições requisitadas nas povoações por onde passasse⁹⁰³. Os exércitos partiram sem levar mantimentos e sem ter na frente uma companhia de engenheiros e sapadores a preparar o caminho. Vão ser cinco jornadas mortais até às primeiras tropas chegarem a Abrantes (150 km).

⁹⁰¹ Ver “Proclamation du général Junot”, Alcântara, 17 de Novembro de 1807, in FOY, *Histoire de la guerre de la Péninsule sous Napoléon, précédée d'un Tableau politique et militaire des puissances belligérantes*, Paris, 2.^a edição, Baudouin Frères, 1827, pp. 413-415. Ver o comentário de D. Pedro de Sousa Holstein sobre a não declaração de guerra in CARVALHO, Maria Amália Vaz de, *Vida do Duque de Palmella, D. Pedro de Souza e Holstein*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, vol. 1, pp. 184-186.

⁹⁰² In MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental: Economia e Guerra Peninsular*, 1962, Lisboa, 2.^a edição revista, Gradiva, 1990, pp. 46.

⁹⁰³ Ver carta de Napoleão Bonaparte para o general Clarke, ministro da Guerra, Fontainebleau, 5 de Novembro de 1807, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem. Diz Napoleão nesta carta: “Je n'entends pas que, sous le prétexte de manque de vivres, sa marche soit retardée d'un jour: cette raison-là n'est bonne que pour des hommes qui ne veulent rien faire; 20,000 hommes vivent partout, même dans le désert”.

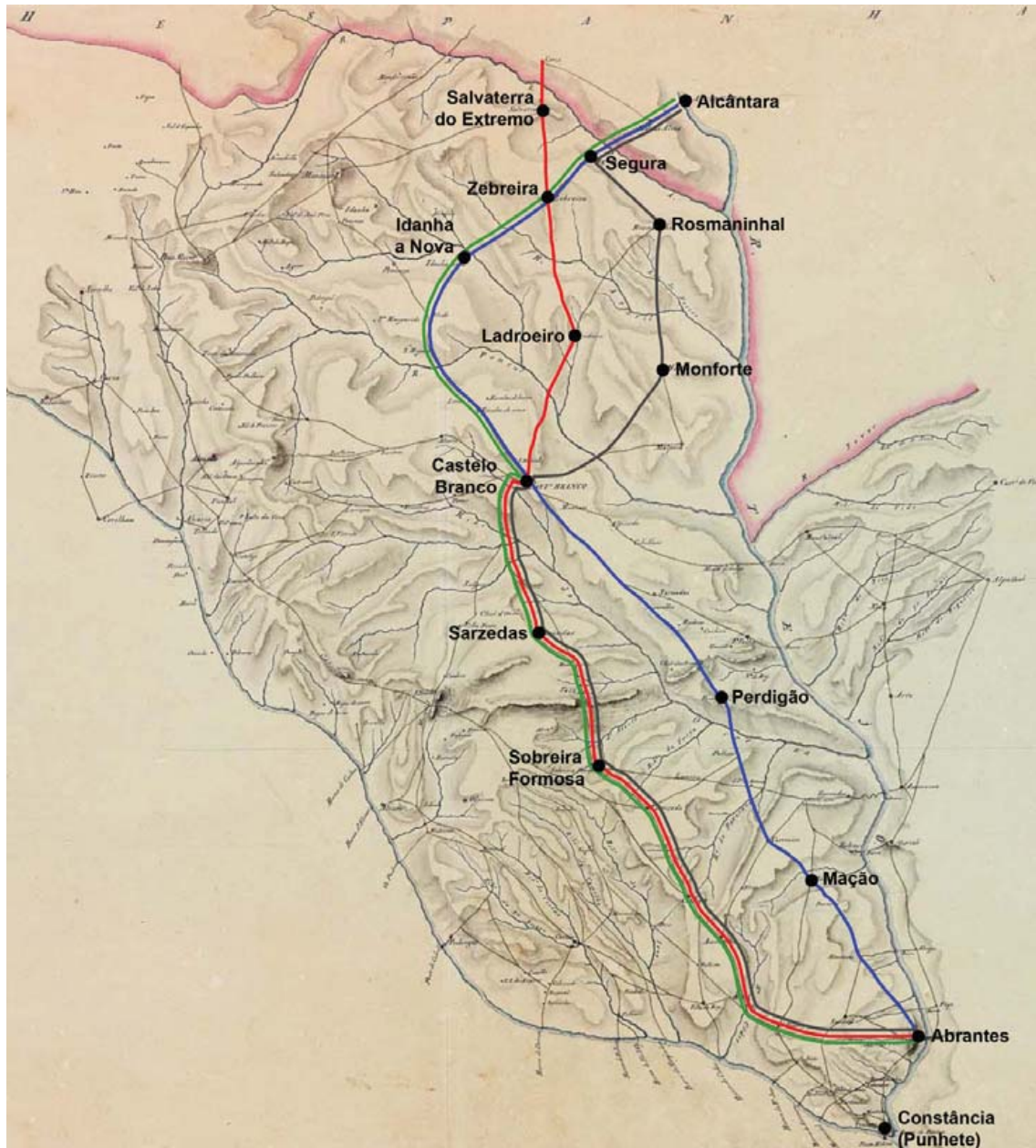


Fig. 164. [José Carlos de Figueiredo], *Esboço da Beira Baixa entre Tejo e Zézere: onde se nota chorographicamente as posições das estradas militares, e se dá pelos terrenos huma ideia das questões da estratégia que lhes são relativas feita pella Comissão [das Pontes e Estradas Militares] em Abril de 1828, s.d. [ca. 1828], Arquivo GEAEM/DIE, 1858-2-19-28 (pormenor; — Vanguarda do Exército; — 1ª Divisão e Quartel-General; — 2ª Divisão; — 3ª Divisão; sublinhado nosso).*

Depois de atravessarem o Tejo na ponte romana de Alcântara e se dirigirem para o rio Erges, entrando em Portugal pela ponte de Segura, os exércitos estacionados em Alcântara dividiram-se por dois caminhos diferentes (Fig. 164). A vanguarda do exército principiou o movimento, seguindo por Idanha-a-Nova, o mais a Norte e o mais longo dos caminhos. No dia seguinte, a 20, a 2ª divisão de infantaria seguiu-lhe os passos, e a 1ª divisão, o estado-maior do exército e a divisão do general Carrafa seguiram por Rosmaninhal e Monforte, o caminho mais

a Sul. Poucos dias depois, partiram de Zarza la Mayor a 3ª divisão, a cavalaria e a artilharia que tinha ficado para trás; seguiram por um caminho intermédio, atravessando a vau o rio Erges, passando por Salvaterra do Extremo e seguindo por Zibreira e Ladroeiro.

Os exércitos atravessaram as inúmeras cadeias de montanhas escarpadas e, a vau e com muitas dificuldades, a ribeira do Aravil e o rio Ponsul que desaguam no Tejo. A artilharia ficou para trás desde a primeira jornada, após a passagem do rio Erges, pela total impossibilidade de movimentar os seus carros de transporte nestes caminhos. As tropas, aproximadamente em número de 15.000 homens, chegaram extenuadas e esfomeadas a Castelo Branco, a 21 de Novembro, à noite. Os soldados desesperados, ignorando instruções impeditivas de saques, dedicaram-se à pilhagem a uma cidade de 5000 habitantes, sem reservas para um tão grande contingente. Sucederam-se as requisições forçadas (entre as quais os onze fornos de pão da cidade que trabalharam toda a noite), os assaltos e os assassinatos.

No dia seguinte, a 22, as tropas continuaram a marcha em direcção a Abrantes no meio de um constante dilúvio, desmoralizadas pelo cansaço e pela fome e com a maioria dos soldados (3/4) sem capotes e de pés nus. Já era difícil de manter a disciplina e sucediam-se, ao longo das jornadas, pilhagens a pequenas aldeias dispersas; o destino dos soldados que ficavam para trás era o de serem assassinados pelas populações. O território era cada vez mais árido, mais montanhoso e mais difícil de percorrer. Os soldados por vezes não encontravam sequer lenha para fazer uma fogueira e secar o corpo e a farda encharcada pelas águas da chuva e das torrentes. A partir de Castelo Branco, os exércitos tinham-se dividido em duas colunas e tomaram trajectos diferentes.

A 2ª divisão seguiu por Perdigão, Mação e Penhascoso, caminhando pela margem esquerda do rio Ocreza e depois pela margem direita do Tejo. Ao chegar a Perdigão, já de noite, não havia quaisquer mantimentos pois as populações tinham desaparecido com os seus bens. Teve de vencer as duas passagens da serra das Talhadas, na zona de Ródão, contrafortes da serra da Estrela (Fig. 90). Chegada ao rio de Ocreza, a torrente larga, profunda e rápida das águas obrigou a recorrer a uma barca que só podia levar 12 homens ou 4 cavalos à vez. O transporte de mais de 8.000 homens e de 800 a 900 cavalos fez-se com uma extrema lentidão, com muitos acidentes e inúmeras perdas de soldados, demorando só esta travessia dois dias.

A vanguarda, que levava um dia de avanço, a 1ª divisão e o estado-maior, e mais tarde a terceira divisão, seguiram por Sarzedas, Sobreira Formosa, Proença-a-Nova e Sardoal, um caminho mais a Norte e um território extremamente montanhoso e erizado de escarpas rochosas. Sem mapas e sem guias de montanha, passaram sucessivamente a vau vários ribeiros com caudais cheios e rápidos, entre os quais o rio de Ocreza, colocando à prova a resistência e a paciência dos soldados. As colunas de infantaria quebravam-se, ao passar os ribeiros transbordantes, marchando em debandada não se assemelhando a um exército mas a um amontoado de homens exasperados pela miséria. Os soldados ao passarem em Sarzedas, a única

povoação nestas redondezas, saquearam a terra. Nesta longa marcha por veredas e carreiros de montanha, os trilhos estreitos obrigavam constantemente a caminhar em linha, passando um soldado de cada vez. Tiveram de descer o desfiladeiro quase vertical da ribeira de Codes e escalar, logo a seguir, a parede rochosa na margem esquerda deste afluente do Zêzere, no meio de uma paisagem erma e quase inabitada. Após 15 horas de marcha, grande parte feita de noite, sob intensa chuva e em total escuridão, os homens mais ágeis e resistentes, 1/6 da coluna, chegaram a Sobreira Formosa às 11 horas da noite (ca. 40 km de Castelo Branco). Para agravar o desespero, não encontraram lugar para montar o acampamento pois todo o terreno estava enlameado e coberto de água, tendo os soldados de passar a noite de pé, com água pelos joelhos, morrendo muitos homens neste bivaque⁹⁰⁴.

A vanguarda do exército francês chegou a Abrantes a 23 de Novembro. Junot chegou no dia seguinte de manhã com a elite da 1ª divisão de infantaria. Nos dias 25 e 26 chegou a 2ª divisão. A 28 e 29 chegou a 3ª divisão. Os restantes corpos foram chegando aos poucos, por destacamentos, até ao início de Dezembro. As tropas francesas, depois de atravessarem as áridas regiões espanholas de Castela-Leão e da Estremadura e as temerárias e agrestes serras da Beira Baixa, chegavam ao vale do Tejo que, a partir daqui, se alargava numa vasta zona produtiva e habitada e cujo rio era navegável até Lisboa. Pela primeira vez em doze dias, desde que saíram de Salamanca, as tropas tinham direito a uma distribuição completa de alimentos, com pão para um dia de avanço.

Para além de tomar posse de Abrantes, Junot assegurou-se da posição de Constância, pequena vila situada na margem esquerda do Zêzere, na sua confluência com o Tejo e, do ponto de vista militar, o complemento da ocupação de Abrantes. Desde a *Guerra Fantástica* (1762) que se tinha pleno conhecimento da importância estratégica da posição de Abrantes para a defesa da capital, sendo nesta vila que o conde de Lippe montou o seu quartel-general. A ocupação de Abrantes pelas tropas francesas sem qualquer resistência significava, em princípio, que não haveria combate para a posse de Lisboa.

Em Zarza la Mayor tinham ficado as reservas de artilharia e a coluna com equipamentos. Foram dadas instruções para seguirem pela estrada de Alcântara a Badajoz e dali seguirem pela estrada de Elvas e Estremoz em direcção a Lisboa. Significava uma desobediência às instruções de Napoleão, de não haver movimentações das tropas francesas a Sul do Tejo, mas era a única forma de dar saída a estes transportes, pois a alternativa era voltarem para trás até Cidade Rodrigo para seguirem pela estrada da Beira. O problema das principais vias de transporte em Portugal, de ligação entre o interior e o litoral, ficava claro nesta opção. A escolha residia entre a estrada da Beira, por Almeida e Coimbra, entroncando na via para Lisboa, e a estrada de Elvas, por Montemor-o-Novo e Montijo.

⁹⁰⁴ Bivaque significa uma área de acampamento em que só se dispõe de abrigos naturais, especialmente árvores, cavernas ou zonas secas e planas; é uma técnica de dormir ao ar livre sem a utilização de barracas.

Durante a marcha do exército francês, Napoleão foi escrevendo a Junot, dando instruções para a ocupação de Portugal. Deu-lhe a conhecer a declaração do príncipe regente D. João, em que adere à “causa do Continente” para “a aceleração da Paz Marítima”⁹⁰⁵, mas insistiu que a ordem era de marchar directo até Lisboa sem parar um só dia. Tinha esperança de conseguir apoderar-se da força naval portuguesa e, para isso, enviou secretamente um corpo de oficiais e um comissário da marinha, um engenheiro construtor e ainda um batalhão de artilheiros para tomarem posse do porto e da esquadra de guerra. Assim que chegasse a Lisboa devia colocar guarnições na frota, nos arsenais e nas praças-fortes. Devia arvorar o pavilhão francês em todas as embarcações, repartir os oficiais da marinha e colocar em cada navio 200 homens de infantaria, devendo alguns dos navios de guerra estar equipados e abastecidos de alimentos a ponto de poderem deslocar-se para todo o lado. Diz Napoleão, a este respeito: “Votre mission sera parfaitement belle si vous pouvez vous emparer de la flotte”⁹⁰⁶. Depois da posse do porto de Lisboa e da sua frota, Junot devia desembaraçar-se do exército português, começando pelo seu desarmamento, a que se seguiria a formação de um novo exército português de 5.000 a 6.000 homens, entre oficiais e soldados, e o seu envio para França para entrarem ao serviço do exército francês. Será a futura *Legião Portuguesa*, corpo de tropas portuguesas integrado na *Grand Armée* francesa. Devia, também, desembaraçar-se da família real, convencendo o príncipe a ir de bom grado para Baiona. Seria acompanhado por oficiais cuja “commission apparente sera de l'escorter, mais bien réellement pour le garder”. Devia, ainda, desembaraçar-se dos homens mais notáveis e influentes do País, dando ordem para se dirigem para Baiona por diferentes caminhos. Será a futura *Deputação a Baiona*, na verdade, um grupo de exilados políticos portugueses⁹⁰⁷. Quanto às tropas francesas, deviam ser dispostas nos campos, em acampamentos, fora da cidade de Lisboa.

Nesta conjuntura, a diplomacia inglesa pressionava e colocava três cenários possíveis. Dois eram de paz: a partida do príncipe regente para o Brasil ou a entrega da esquadra de guerra. O outro cenário era o da guerra: a continuação do príncipe em Lisboa com a manutenção da esquadra no Tejo, o que teria como consequência o bombardeamento da frota de guerra e da cidade de Lisboa, tal como tinha acontecido a Copenhaga três meses antes. Sabendo da presença do exército francês em território português, o príncipe regente D. João

⁹⁰⁵ Ver a transcrição da Carta Régia, de 20 de Outubro de 1807, in MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental: Economia e Guerra Peninsular*, 1962, Lisboa, 2ª edição revista, Gradiva, 1990, pp. 43-44.

⁹⁰⁶ Ver as cartas de Napoleão Bonaparte para o general Junot, Fontainebleau, 8 e 12 de Novembro de 1807; ver, também, carta de Napoleão para o vice-almirante Decrès, ministro de la Marinha, Fontainebleau, 2 de Novembro de 1807, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem.

⁹⁰⁷ Ver RESENDE, Marquez de, *Breves reflexões sobre um escripto recém-publicado em que se offende a chamada deputação portugueza que foi a França em 1808*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1871. Ver, também, RAMOS, Luís A. de Oliveira, “D. Francisco de Lemos e a Deputação a Baiona” in *Estudos de História de Portugal. Homenagem a A. H. de Oliveira Marques*, Lisboa, Editorial Estampa, 1983, vol. 2, pp. 273-288.

reuniu o conselho de Estado que se pronunciou de 24 para 25 de Novembro pelo embarque da família real para o Brasil, dando-se início à retirada. “D. João, um monarca que por temperamento preferia aproveitar a oportunidade do momento a qualquer confronto de princípio”⁹⁰⁸, dava fim à política de neutralidade. Com a decisão de não fazer a guerra, o príncipe confirmava uma posição já por ele apreendida em 1801, a de que as populações, que desconheciam a verdadeira guerra há mais de um século, não estavam predispostas para o derramamento de sangue. A resistência militar significava trazer para o solo português o conflito entre as duas principais potências que, até aqui, só se tinha travado nos mares.

O conselho de Estado nomeou um emissário, José de Oliveira Barreto, para ir conferenciar com Junot, numa última esperança de o persuadir a suspender a entrada em Lisboa, declarando a decisão de retirada do príncipe para o Brasil no caso de as tropas continuarem a marcha, mas também com o objectivo de conquistar tempo para a partida da frota; em simultâneo nomeou um militar, Carlos Frederico Lecor (1764-1836), para ir observar os movimentos do exército francês. O tempo para se proceder ao embarque de todas as pessoas e mercadorias com destino ao Brasil era muito escasso pois em poucos dias as tropas francesas podiam chegar à capital. A operação de retirada para o Brasil tinha começado a ser planeada em Agosto e decorreu em total sigilo nos estaleiros navais. Houve modificações no interior dos navios para poderem transportar uma grande quantidade de pessoas para uma longa jornada. Foram preparados cerca de 23 navios da marinha de guerra e 31 navios da marinha mercante.

No dia seguinte, a 26 de Novembro, D. João nomeou o Conselho de Regência para governar Portugal durante a sua ausência. O conselho era composto por cinco governadores e dois secretários de Estado, mais um substituto para cada uma das funções, representantes da nobreza, do clero e da magistratura que seriam juramentados pelo cardinal patriarca de Lisboa, D. Francisco Miguel António de Mendonça (1725-1808), antigo reitor da Universidade de Coimbra (1779-1785)⁹⁰⁹. No Decreto de 26 de Novembro, o príncipe anunciava a sua partida para o Brasil e dirigia a toda a nação a ordem de receber como amigos os exércitos franceses e espanhóis. De acordo com as Instruções que acompanhavam o decreto e que constituíam o instrumento jurídico de governo, competia ao Conselho de Regência, governando de forma colegial e em nome do soberano, a conservação e aplicação das leis do Reino. A manutenção da

⁹⁰⁸ FUENTE, Francisco de la, *D. Miguel Pereira Forjaz, conde da Feira, 1769-1827. O organizador da luta contra Napoleão*, Parede, Tribuna, 2011, pp. 45.

⁹⁰⁹ Ver, do príncipe regente D. João, *Decreto e Instruções*, 26 de Novembro de 1807, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...). Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Idem, 1826, pp. 474-475. Ver, ainda, *Infra*, Anexo 1, “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

paz e a colaboração com as forças de ocupação passavam a constituir a base orientadora de toda a administração pública e militar portuguesa⁹¹⁰.

Entretanto, os tormentos e esforços do exército invasor não terminaram em Abrantes. O dilúvio continuava, embora suavizado pelo clima ameno do litoral, mas faltava ainda atravessar a foz do rio Zêzere, percorrer a estrada da Golegã e atravessar o rio de Sacavém, num total de cerca de 140 km até Lisboa. Junot deu descanso às tropas, enquanto se preparava uma ponte de barcas, junto a Constância, sobre o rio Zêzere (Fig. 109). Nascendo na serra da Estrela, a cerca de 1900 m de altitude, com um curso de cerca de 200 km, o Zêzere, com a sua corrente encaixada, pode atingir uma vazão superior a 10.000 m³/s. As chuvas contínuas tinham engrossado o seu caudal que transportava de forma torrencial um enorme volume de água, representando um obstáculo, à primeira vista, intransponível. A cheia extraordinária do rio e a violência da corrente impediram o pronto estabelecimento de uma passagem em Constância. O corpo de engenheiros, comandados pelo coronel Vincent, os sapadores-mineiros catalães e um destacamento de infantaria do exército francês, com o apoio de alguns habitantes e operários locais experimentados, reunindo barcas da ponte montada em 1801, conseguiram com trabalhos continuados armar provisoriamente uma ponte com cerca de 190 m de extensão.

A 26 de Novembro, Junot mandou marchar para Lisboa e não esperou pelas outras tropas, contando passar o Zêzere durante a tarde. O exército partiu de Abrantes mas quando chegou a Constância (14 km) ainda não havia condições para a travessia do rio Zêzere. A ponte montada com tanto esforço fora parcialmente arrebatada pela corrente que, em menos de uma hora, engrossara mais de 3 m. Tiveram de esperar pelo dia seguinte para atravessar o Zêzere com muita dificuldade e perigo, pois a ponte ainda não estava totalmente estabilizada.

Depois de passar Vila Nova da Barquinha, o exército francês desaguou na vasta e fértil planície da Golegã, local onde a estrada de Abrantes entroncava com a antiga estrada Lisboa-Porto (Fig. 165). A planície da Golegã estava totalmente inundada pelas cheias do Tejo. A vanguarda do exército e uma parte da primeira divisão fizeram este percurso com a água pelos joelhos; estas tropas dormiram no dia 27 na Golegã e no dia 28 no Cartaxo. Outras tropas fizeram um desvio, por Torres Novas e Pernes, evitando as inundações dos rios Alviela e Almonda ao passarem em pontos mais distantes da desembocadura no Tejo. O restante exército francês caminhava lentamente e de forma desordenada separado pelas torrentes e pelas planícies inundadas.

⁹¹⁰ Ver ARAÚJO, Ana Cristina Bartolomeu de, “As invasões francesas e a afirmação das ideias liberais”, in MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, vol. 5, pp. 21-40.



Fig. 165, Lourenço Homem da Cunha de Eça, Carlos Luís Ferreira Amarante, *Mapa do curso e margens do Rio Tejo compreendido entre a boca de Sacavem, e a villa de Tancos: levantado para serviço do Exército, em 1801,* Arquivo GEAEM/DIE, 3268-IV-3-33-45 (pormenor; — Estradas do Ribatejo e de Elvas; 1 – Golegã; 2 – Santarém; 3 – Cartaxo; 4 – Carregado; 5 – Sacavém; 6 – Salvaterra de Magos; 7 – Aldeia Galega; sublinhado nosso).

A 27 de Novembro, início do embarque no cais de Belém, Carlos Frederico Lecor escreveu a António de Araújo de Azevedo dizendo que o exército francês ainda se encontrava em Constância, necessitando de mais de um dia para chegar a Santarém (ca. 60 km), e ainda se iria confrontar com o estado quase impraticável dos campos da Golegã⁹¹¹. Junot, entretanto, conferenciou com José de Oliveira Barreto, talvez em Santarém. Confirmando-se a notícia do embarque, Junot mandou Herman falar com o ministro António de Araújo de Azevedo para tentar convencer o príncipe a não partir para o Brasil, na medida em que vinha para proteger os interesses portugueses, fechando os portos à Inglaterra, e não como exército invasor. Uma breve indecisão podia dar tempo a Junot para chegar a Lisboa antes da partida da frota portuguesa⁹¹². Herman ainda conseguiu contactar com António de Araújo de Azevedo, que estava na Nau Medusa, mas já nada havia a fazer; não havia retorno possível.

O embarque foi feito sobre chuva intensa e mau tempo no mar. No dia seguinte continuaram os embarques de pessoas e bens. Entretanto, as inúmeras embarcações ficaram paradas em Belém, pois não corria qualquer vento no estuário do Tejo. A família real, os ministros, os inúmeros funcionários, membros da nobreza e da magistratura, muitos oficiais do exército e da marinha, negociantes e toda a restante tripulação, aguardavam a bordo dos navios que o vento soprasse e os levasse para o mar alto. Estava tudo suspenso, dependente do vento, enquanto os exércitos franceses avançavam em marchas forçadas para Lisboa. O contra-almirante Seniavin e a sua esquadra, apesar da aliança franco-russa, conservaram a mais estrita neutralidade e mantiveram-se em estado de hibernação.

⁹¹¹ Ver as cartas para António de Araújo de Azevedo de José de Oliveira Barreto, Golegã, 26 de Novembro de 1807, e de Carlos Frederico Lecor, Cartaxo, 27 de Novembro de 1807, in PEREIRA, Ângelo, *D. João VI, Príncipe e Rei*, Lisboa, Idem, 1953, vol. 1, pp. 180-181.

⁹¹² Ver PEREIRA, Ângelo, *D. João VI, Príncipe e Rei*, Lisboa, Idem, 1953, vol. 1, pp. 174-179; FOY, *Histoire de la guerre de la Péninsule sous Napoléon, (...)*, Paris, 2.^a edição, Baudouin Frères, 1827, pp. 394-395.

A 29 de Novembro, dia “que era o mais sereno que imaginar se pode”⁹¹³, pelo amanhecer, começou a soprar uma brisa e, com a ajuda da maré, o comboio formado por grande parte da esquadra de linha e muita da marinha mercante portuguesa, transportando cerca de 15.000 pessoas, apoiado por uma escolta de treze navios de guerra britânicos, fez-se à vela e navegou pela barra do Tejo fora em direcção ao hemisfério Sul. A meio da viagem entre Lisboa e a Madeira, 9 dos navios britânicos regressaram à barra do Tejo de forma a garantir o bloqueio ao porto de Lisboa. Neste mesmo dia 29, depois de atravessar o rio de Sacavém (rio Trancão) por uma ponte de barcas preparada pelo coronel Vincent, a testa do exército francês chegou a Sacavém, vila situada a 10 km de Lisboa. Junot tinha com ele cerca de 1.500 soldados, mal ordenados e exaustos. Aguardavam-no o general Martinho de Sousa e Albuquerque e o brigadeiro Francisco de Borja Garção Stockler assim como várias personalidades em representação da nação. Enviados pelo Conselho de Regência para o cumprimentar, anunciaram a partida da família real para o Brasil. Junot decidiu ficar em Sacavém para não chegar de noite a Lisboa. Grande parte dos navios que ainda estavam atrasados na saída da barra pôde, assim, sair tranquilamente. Neste mesmo dia o Conselho de Regência tomou uma das suas primeiras medidas, de acordo com o espírito de colaboração: a montagem de uma ponte de barcas em Sacavém⁹¹⁴.

A 30 de Novembro, Junot entrou na cidade de Lisboa pela manhã com os restos dos seus quatro batalhões de elite. A tropa, depois de dezoito dias de marchas forçadas e de fome, em que as chuvas e as torrentes a debilitaram fisicamente e destruíram as suas fardas, chegou magra e exaurida. Não possuíam corpo de artilharia, nada tinham com que atacar ou com que se defender senão armas enferrujadas e cartuchos cheios de água⁹¹⁵. A data mítica de 1 de Dezembro, consagrada no Tratado de Tilsit, cumpria-se com um dia de antecedência mas de pouco valia o feito, pois Napoleão não só não conseguiu a posse da esquadra naval portuguesa como reforçou o poder atlântico da Grã-Bretanha. Agora, o Reino Unido passava a ter acesso directo aos produtos coloniais, uma ambição com mais de duas décadas, ao mesmo tempo que a França os deixava de receber. Sob o pretexto de pôr em prática o bloqueio continental, fracassavam dois dos objectivos fundamentais da invasão: a prisão da família real e a posse da

⁹¹³ Ver carta de João Guilherme Cristiano Müller para D. Domingos de Sousa Coutinho, Lisboa, 7 de Janeiro de 1808, Arquivo ANTT, BN, 1-29-20-88, doc. 60.

⁹¹⁴ Ver “Avizo ao mesmo Intendente Geral [da Policia da Corte e Reino] para immediatamente se construir em Sacavém huma ponte de Barcas”, 29 de Novembro de 1807, in *Diários das deliberações do Conselho de Regência (do Reino de Portugal)*, 27 de Novembro de 1807 a 30 de Janeiro de 1808, Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 476.

⁹¹⁵ Ver as descrições da marcha dos exércitos franceses desde Baiona até Lisboa por dois dos seus generais: FOY, *Histoire de la guerre de la Péninsule sous Napoléon, précédée d'un Tableau politique et militaire des puissances belligérantes*, Paris, 2.^a edição, Baudouin Frères, 1827, pp. 338-403; THIEBAULT, Baron de, *Relation de l'expédition du Portugal, faite en 1807 et 1808, par le 1er Corps d'Observation de la Gironde devenu Armée de Portugal*, Paris, Magimel, Anselin et Pochard, 1817, pp. 7-70.

esquadra naval portuguesa. Mantinha-se, no entanto, outro objectivo napoleónico: o domínio da península ibérica, estando agora a Espanha entalada entre Portugal e os Pirenéus, com tropas francesas de ambos os lados e já muitas delas a disseminar-se por pontos-chave do território espanhol. A Junot restava, no plano político interno, tentar administrar o País e pôr em marcha o bloqueio ao Reino Unido. A invasão ficava, assim, circunscrita à ocupação militar do território e o bloqueio continental de pouco servia na medida em que os portos de Lisboa e do Douro estavam cercados por mar pelos britânicos; o bloqueio marítimo sobrepuja-se de forma mais eficaz e severa ao bloqueio continental, paralisando quase por completo o porto de Lisboa e o movimento alfandegário. A posse do porto e da cidade de Lisboa não representava uma vitória mas uma grande dificuldade para o exército invasor porque era muito difícil, para não dizer impossível, sustentar uma cidade de 200.000 habitantes sem abastecimento de trigo vindo do exterior; comprovavam-no séculos de história. Era, portanto, uma questão de tempo e, para a Grã-Bretanha, bastava esperar defronte das barras do Tejo e do Douro pelo momento em que as populações se levantassem contra o domínio napoleónico para poder intervir.

O príncipe regente, a 28 de Janeiro de 1808, seis dias depois de entrar no porto de São Salvador da Baía e quatro após desembarcar, publicou uma Carta Régia onde abria os portos brasileiros às nações amigas, pondo fim ao *Exclusivo Colonial*. Com este acto, concebido na nau Príncipe Real, em plena travessia para as Américas, e concluído na Baía, o Brasil inseria-se na economia mundial, sem exclusivos e sem protecctionismos, sob o signo da liberdade de comércio. Uma decisão tomada contra a vontade do Reino Unido que pretendia condições especiais para o seu comércio, o que viria a conseguir com o Tratado de Comércio de 1810. Com a abertura dos portos, terminava o longo monopólio comercial do mercado brasileiro pela metrópole, provocando uma profunda mudança nas relações políticas e económicas entre Portugal e o Brasil. A mudança de sistema, suspendendo o estatuto colonial do Brasil, era uma inevitabilidade decorrente do facto dos portos de Lisboa e do Douro estarem bloqueados por terra pelos franceses e por mar pelos ingleses. Como as nações europeias estavam sujeitas ao Bloqueio Continental, imposto por Napoleão, momentaneamente apenas a Grã-Bretanha tirava pleno partido das novas relações comerciais brasileiras, a que se juntava uma economia crescente, a dos Estados Unidos da América⁹¹⁶. O fim do *Exclusivo Colonial* representava um golpe profundo na actividade económica e comercial das cidades de Lisboa e Porto. O porto de Lisboa viria a sofrer com esta perda de forma mais acentuada e prolongada do que o porto do Douro pois o que alimentava a força do Porto, para além dos produtos coloniais, era o mercado de exportação de vinho que não deixou de se manter.

⁹¹⁶ Sobre a abertura dos portos brasileiros e suas consequências, ver Rubens Ricupero, “O problema da Abertura dos Portos”, in OLIVEIRA, Luís Valente; RICUPERO, Rubens (org.), *A Abertura dos Portos*, São Paulo, Senac, 2007, pp. 16-59.

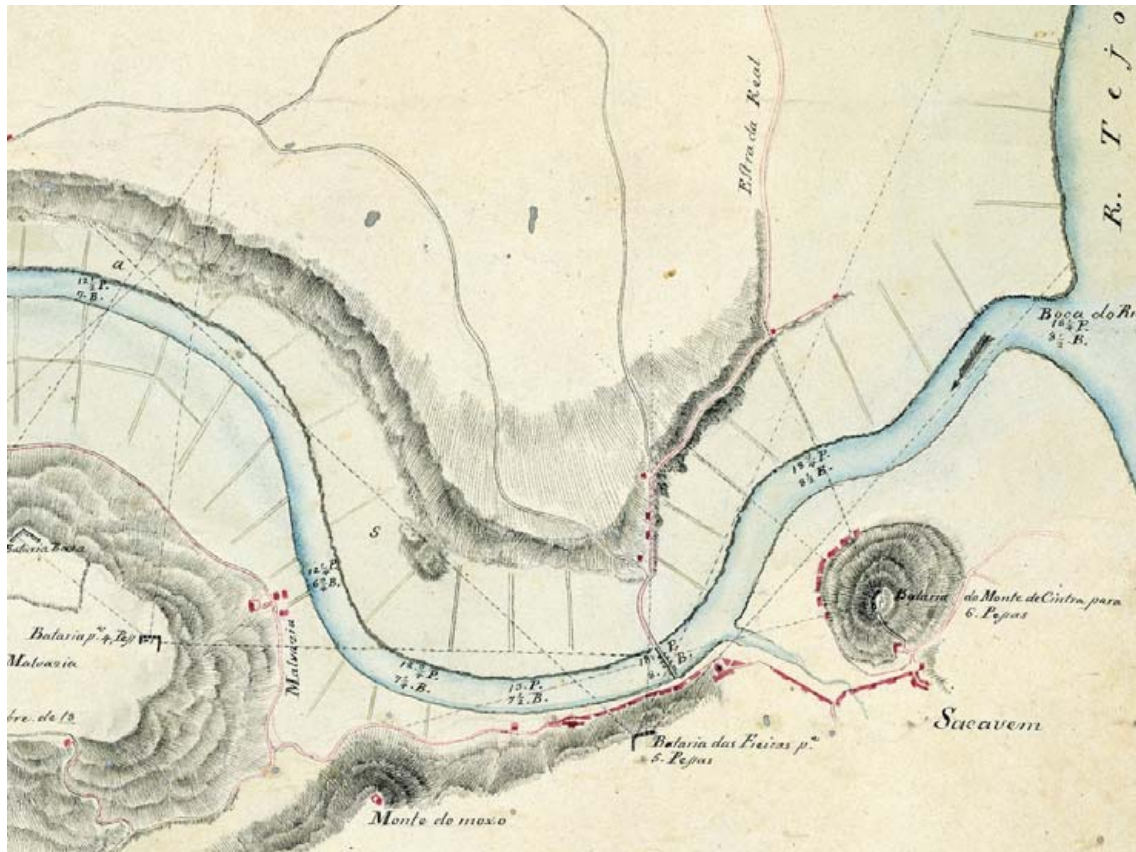


Fig. 166, Lourenço Homem da Cunha d'Eça, *Configuração do rio de Sacavem athe Frielas, e do terreno contiguo em que estão situadas as baterias.* Por Lourenço Homem da Cunha d'Eça Major Engenheiro e Governador Militar de Sacavém, s.d. [ca. 1809-1813], Arquivo IGP, CA-366 (pormenor).

Depois da partida da corte para o Brasil e com a presença do exército francês no território continental, o Conselho de Regência não tomou medidas específicas para as obras públicas, com a excepção da montagem de uma ponte de barcas em Sacavém (Fig. 166) e, um mês depois, com a ordem de suspensão da cobrança dos impostos para a obra do porto de Viana, encanamento do rio Lima e construção da ponte entre Darque e Viana. Esta decisão, tomada a 31 de Dezembro de 1807⁹¹⁷ e assinada pelo secretário do Reino, João António Salter de Mendonça⁹¹⁸, foi devida, seguramente, à rejeição do modelo de financiamento implementado para a obra de Viana em Fevereiro do mesmo ano. As opções de António de Araújo de Azevedo, quer o da imposição do *real de água* recusado pelo concelho de Viana, quer o da escolha do engenheiro militar, tinham aqui o seu termo. A obra, a cargo de Custódio José Gomes de Vilas Boas e que teve início pela construção do cais de acostagem junto ao cabedelo, na margem esquerda do rio Lima, ficou interrompida. Foi, em princípio, a única

⁹¹⁷ Ver LOUREIRO, Adolfo, "Porto de Vianna do Castello", in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 1, pp. 114.

⁹¹⁸ Ver carta de Francisco Pereira Peixoto Ferraz Sarmiento para António de Araújo de Azevedo, s.d., Arquivo ADB/UM, *Fundo Conde da Barca*, Cx. 16, Doc. 13-3.

medida de suspensão de uma obra pública tomada pelo primeiro Conselho de Regência continuando a decorrer as obras públicas que estavam em actividade antes da invasão francesa.

Pedro de Melo Breiner, governador da Relação do Porto e presidente da Junta das Obras Públicas da cidade, tinha sido nomeado pelo príncipe para o Conselho de Regência. Era um dos cinco governadores do Reino, tendo a incumbência da presidência do Real Erário. Devido às inúmeras responsabilidades que tinha no Porto e na região e às muitas dúvidas das autoridades políticas e militares perante o modo como se devia processar a colaboração com os exércitos ocupantes, Pedro de Melo Breiner demorou-se na sua deslocação para Lisboa. Quanto às obras públicas, encarregou José Teixeira de Sousa, corregedor interino da comarca do Porto e antigo adjunto de Francisco de Almada e Mendonça, para dar continuidade à inspecção e administração de todas as obras que tinham estado sob a responsabilidade do antigo corregedor⁹¹⁹. As contribuições específicas para obras públicas, criadas durante a governação de José de Seabra da Silva e sob inspecção de Francisco de Almada e Mendonça, eram as da estrada de Valongo, da ponte de Vila do Conde, das obras da Póvoa de Varzim e da ponte de Santo Tirso. Após a conclusão das pontes, e de acordo com o Aviso Régio de 9 de Fevereiro de 1805, do conde de Vila Verde, os impostos deviam ser aplicados na reparação das estradas de acesso⁹²⁰. Nesta transferência de responsabilidades, Breiner associou as obras que, entretanto, ele próprio tinha iniciado. As obras que estavam em curso sob a sua directa administração eram a ponte de “Gonçalve”, em Leça da Palmeira, e algumas reparações na estrada do Porto a Ovar, trabalhos que estavam a ser realizados com os *sobejos das sisas* do julgado de Bouças e do concelho de Gaia, respectivamente. Também estava a decorrer a obra da estrada de Braga, entre a cidade e o seu termo, que estava a ser financiada com os *sobejos das sisas* do concelho da Maia e com o produto da venda dos terrenos da antiga estrada; José Teixeira de Sousa podia recorrer aos serviços do arquitecto da cidade, Luís Inácio de Barros Lima, ou do membro do Real Corpo de Engenheiros, Carlos Amarante, para a regularização dos terrenos baldios que se tinham adquirido para a obra. A estrada marginal desde o Porto até São João da Foz do Douro estava a ser realizada com os *sobejos das sisas* deste couto e com o auxílio de contribuições específicas. A transferência da inspecção das obras públicas de Breiner para Teixeira de Sousa assegurava a continuidade da reparação e melhoramento das infra-estruturas de circulação da comarca do Porto, onde sobressaem dois modelos de financiamento: o do *real de água*, utilizado por José de Seabra da Silva, e o dos *sobejos das sisas*, também utilizado por este ministro e largamente difundido pelo conde de Vila Verde.

⁹¹⁹ Ver a carta de Pedro de Melo Breiner para o desembargador José Teixeira de Sousa, 8 de Dezembro de 1807, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 94-95.

⁹²⁰ Ver, do conde de Vila Verde para Pedro de Melo Breiner, *Aviso Régio*, 19 de Fevereiro de 1805, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 30v-32.

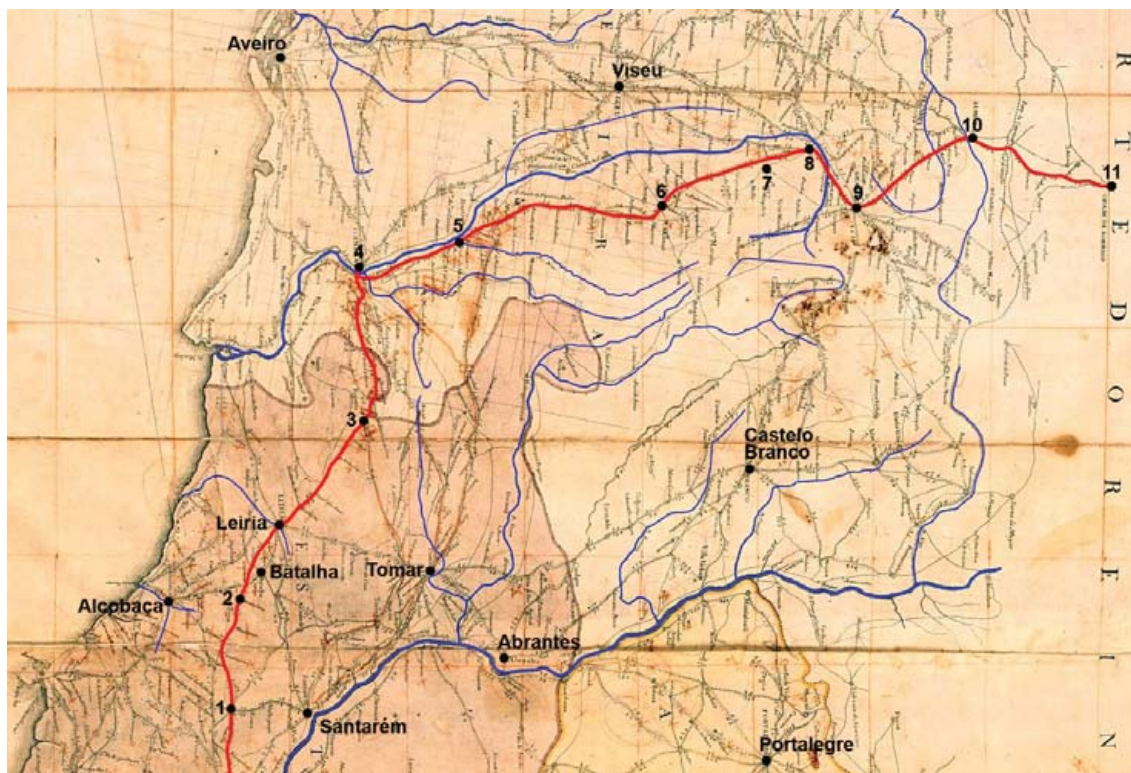


Fig. 167, EÇA, Lourenço Homem da Cunha d', des.; ALMEIDA, Romão Eloy de, grav., *Carta Militar das Principaes Estradas de Portugal, Carte Militaire des Principales Routes du Portugal*, Lisboa, 1808, Arquivo IGP, CA-49 (pormenor; (pormenor; Piquetes: 1 – Rio Maior; 2 – Carvalho; 3 – Pombal; 4 – Coimbra; 5 – Ponte de Mucela; 6 – Pinhações; 7 – Linhares; 8 – Celorico da Beira; 9 – Guarda; 10 – Almeida; 11 – Cidade Rodrigo; — Traçado da estrada; — Rios; sublinhado nosso).

A recolha das tropas que tinham ficado pelo caminho, a passagem da cavalaria e o transporte da artilharia e de todo o material de guerra desde Cidade Rodrigo, obrigou Junot a definir uma nova via para os movimentos do exército desde a fronteira até Lisboa. Os generais franceses tinham plena noção que o caminho escolhido para a marcha do exército desde a fronteira até Abrantes não podia ter sido pior para um exército invasor e devia ser rejeitado como rota para futuro. Consideravam o melhor itinerário a estrada de Elvas, por ser a via principal de ligação de Portugal com a Europa, por ser pouco acidentada e estar preparada para o trânsito de viaturas, mas Napoleão tinha desde cedo rejeitado a utilização desta via como eixo de movimentação das tropas francesas e o Alentejo, pelo tratado de Fontainebleau, tinha ficado sob ocupação espanhola. Optaram pela estrada da Beira para os transportes e pela estrada de Elvas para as comunicações. O general Paul Thiébault (1769-1846), chefe do Estado-Maior do exército francês, ficou encarregado de reparar a nova via militar e completar a ligação de Almeida a Cidade Rodrigo. A concretização deste trabalho dependia, no entanto, da prévia instalação de tropas francesas na praça-forte de Almeida.

A estrada da Beira, posicionada no centro de Portugal, servida por uma via rápida moderna entre Coimbra e Lisboa, com a praça-forte de Almeida a resguardar a fronteira, possibilitava uma resposta aos problemas de circulação com que se confrontava o exército

francês. Não deixava, todavia, de ser uma opção muito difícil. Embora a estrada pela Beira-Alta, ao contrário dos caminhos da Beira-Baixa, tivesse pontes em pedra no atravessamento dos principais rios (Dueça, Ceira, Alva, Mondego e Côa), percorria uma zona muito montanhosa, entre a margem esquerda do rio Mondego e o sopé da serra da Estrela. Para além de estreita e, em certas partes, em mau estado, com pendentes acentuadas no atravessamento das linhas hidrográficas, a estrada da Beira não tinha em seu redor grandes fontes de abastecimento para o atravessamento de milhares de homens e de cavalos.

A estrada da Beira não estava prevista no Plano de Estradas de Miguel Pereira Pinto Teixeira (Fig. 208) e, em princípio, não foi objecto de nenhum plano no período anterior às invasões francesas⁹²¹. A introdução, pelo exército francês, deste novo eixo de sentido E-W consolidou-se com as guerras peninsulares como via de penetração no interior do território continental, a partir de Coimbra em direcção a Almeida e, daí, até Salamanca, onde bifurcava para Madrid e para Baiona. Foi pelo corredor da Beira Alta que se realizou a terceira invasão francesa, a mais destrutiva de todas as invasões.

O itinerário definido por Thiébauld desde Lisboa a Cidade Rodrigo foi divulgado em finais de Dezembro, após a ocupação da praça-forte de Almeida que, até essa altura, se tinha mantido com forças militares portuguesas. A rota, com cerca de 430 km de extensão, foi dividida em duas partes, com descanso de um dia a meio da viagem, na cidade de Coimbra. De Lisboa a Coimbra, a via escolhida era a nova estrada construída na década de noventa do século XVIII e os pontos de pernoita eram Vila Franca, Rio Maior, Carvalho (próximo de Pedreiras) e Pombal. De Coimbra a Cidade Rodrigo, a via escolhida seguia de perto a estrada da Beira (Fig. 167). Depois de passar a ponte de Coimbra (hoje de Santa Clara) tomava a margem esquerda do Mondego, tendo do lado Sul o sopé da serra da Estrela (Fig. 169). Os pontos de paragem eram Ponte de Mucela, local de atravessamento do rio Alva, Pinhanços, Linhares, Guarda, Almeida (Fig. 168) e, já em Espanha, Cidade Rodrigo. A passagem da via pela Guarda, obrigando a contornar a vertente Nascente da serra da Estrela, devia-se à necessidade de parar em centros urbanos grandes para os abastecimentos do exército e à importante posição militar da cidade que, num ponto elevado na aba da serra, cobria todos os caminhos e formava a porta de entrada na Beira Alta.

O itinerário foi organizado por tramos de um dia de marcha, num total de onze dias (média de 39 km/dia), cujos pontos de paragem correspondiam a aglomerados urbanos onde foram montados piquetes militares, compostos por brigadas de nove militares. Foi criada uma Inspeção-geral em Coimbra e duas inspecções, correspondentes às duas partes em que se

⁹²¹ Sobre este plano, datado de 1781, ver *Infra*, 2.3, “O plano para uma rede nacional de estradas, de Miguel Pereira Pinto Teixeira”.

dividiu o trajecto, uma em Leiria e outra em Linhares⁹²². Os inúmeros funcionários destas inspecções geriam uma máquina burocrática de abastecimento, registo e controlo dos destacamentos do exército nos seus movimentos entre Lisboa e Almeida. Foram, ainda, mandados estabelecer dois hospitais de apoio ao movimento das tropas: um em Leiria, de 20 camas, e outro em Coimbra, de 50 camas⁹²³.



Fig. 168. *Ponte Grande Sobre o Rio Côa*, Azinhal, © Luís Fernandes (ponte construída em cantaria de granito no século XVII, com tabuleiro plano tripartido, constituída por três arcos segmentares; a ponte ligava Guarda a Almeida e ficou muito destruída na terceira invasão francesa; em 1824-1825, durante o reinado de D. João VI, a ponte foi objecto de profunda reconstrução, assinalada por um padrão com uma inscrição gravada em latim).

A divulgação do itinerário foi acompanhado de um Aviso do novo secretário do Reino, João António Salter de Mendonça (1746-1825), para os corregedores de Santarém, Viseu, Linhares, Coimbra, Torres Vedras, Guarda, e Leiria a prevenir o envio dos destacamentos militares para a montagem dos piquetes, devendo os cofres das comarcas avançar com o pagamento dos ordenados deste pessoal para posteriormente serem abonados

⁹²² Ver, de Thiébault, “Itinerario para ir, e vir de Lisboa á Cidade de Rodrigo”, 26 de Dezembro de 1807, e “Estado Nominativo do soldo extraordinário concedido aos Officiaes, e Gendarmas, ou Cavalleiros armados, Dragões, e Soldados a Cavallo Portuguezes destinados para a Policia da Estrada de Lisboa até Almeida”, 27 de Dezembro de 1807, in ANÓNIMO, *Observador Portuguez, Historico, e Politico de Lisboa, desde o dia 27 de Novembro do anno de 1807, (...), etc.*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1809, pp. 79-85.

⁹²³ Ver ordem de Thiébault, de 4 de Janeiro de 1808, in ANÓNIMO, *Observador Portuguez, Historico, e Politico de Lisboa, (...)*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1809, pp. 111-114.

pelo Erário⁹²⁴. Os trabalhos de reparação da via envolveram as populações das comarcas por onde passava a estrada através do recurso ao trabalho compulsivo, a *corveia*, modelo de requisição forçada das populações, eliminado em França após a revolução. As circulares para os corregedores, emanadas pelo Conselho de Regência, mandavam aprontar a quantidade de população necessária para o concerto da estrada por onde ia transitar a coluna de tropas francesas que se encaminhava para Lisboa⁹²⁵. A 25 de Janeiro, ainda se trabalhava na conclusão do concerto da estrada entre Coimbra e Ponte de Mucela⁹²⁶.

Colocaram-se inúmeras dificuldades logísticas ao movimento das tropas francesas no corredor da Beira, dificuldades que não se colocaram aos exércitos espanhóis ao atravessarem o Minho e o Alentejo. O capitão engenheiro Louis-Marie Edma Boucherat (1776-1823)⁹²⁷, num relatório sobre o estado da estrada de Lisboa a Almeida, por Coimbra, escrito a 3 de Fevereiro de 1808, fez uma análise das maiores dificuldades⁹²⁸. O trajecto para Almeida tinha sido alterado, deixando de ser por Linhares, seguindo por Celorico da Beira, por ser mais directo e estar em melhor estado. A estrada não tinha capacidade para os carros de transporte franceses, sem se realizarem grandes obras na via. A alternativa de recorrer aos meios de transporte local – carros de bois – também apresentava sérias dificuldades: a lentidão (menos de 3 km/hora) e a pouca capacidade de carga deste meio de transporte, assim como a dificuldade em reunir o número de carros necessários ao transporte de todo o material que ainda existia em Cidade Rodrigo. A maior dificuldade, porém, voltou a ser a dos abastecimentos do exército. Boucherat refere que se tinham esgotado os recursos da região para alimentar as colunas do exército que passaram durante o mês de Janeiro; e, em quase todos os postos de paragem estabelecidos, foi necessário mandar vir mantimentos num raio de 20 a 30 km, já não havendo forma de transitarem nem sequer 600 soldados. Tudo indica que o

⁹²⁴ Ver, de João António Salter de Mendonça para o corregedor de Santarém, *Aviso Régio*, 28 de Dezembro de 1807, in ANÓNIMO, *Observador Portuguez, Historico, e Politico de Lisboa, (...)*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1809, pp. 86.

⁹²⁵ Ver Circulares e Avisos aos Corregedores, de 4 e 21 de Janeiro de 1808, in *Diários das deliberações do Conselho de Regência (do Reino de Portugal)*, 27 de Novembro de 1807 a 30 de Janeiro de 1808, Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 476.

⁹²⁶ Ver “Aviso ao Corregedor de Coimbra, ordenando que promova com toda a efficacia a conclusão do concerto do caminho que daquela cidade vai para o sitio da Ponte de Morsella”, 25 de Janeiro de 1808, in *Diários das deliberações do Conselho de Regência (do Reino de Portugal)*, Idem, Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 476.

⁹²⁷ Ver uma breve biografia deste engenheiro in VICENTE, António Pedro, “Manuscritos do Arquivo Histórico de Vincennes, referentes a Portugal”, *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa –14*, Paris, Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, vol. 3 (1807-1811), pp. 77-79.

⁹²⁸ Ver, do capitão de engenharia Boucherat, “Rapport sur l’état de la route de Lisbonne à Almeida par Coimbra”, 3 de Fevereiro de 1808, *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa – 14*, Paris, Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, vol. 3 (1807-1811), pp. 80-93.

exército francês acabou por recorrer à estrada de Elvas para completar os transportes e que a estrada militar da Beira não cumpriu totalmente o seu objectivo⁹²⁹.

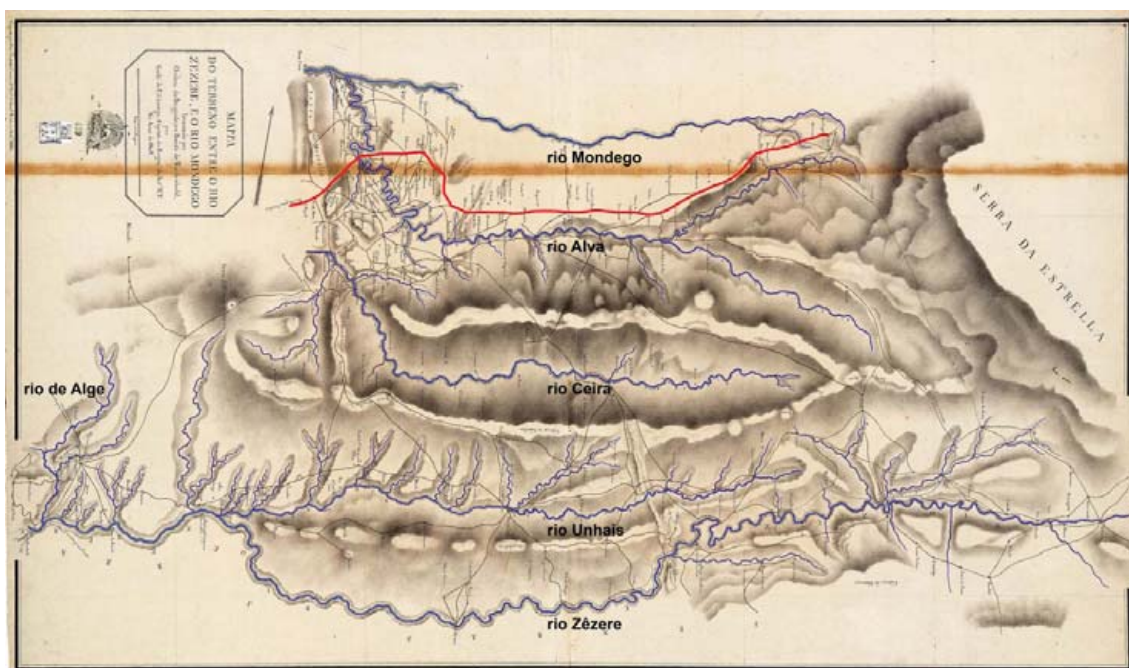


Fig. 169, Guilherme Eschwege, *Mapa do terreno entre o Rio Zézere e o Rio Mondego levantado por ordem do Brigadeiro Barão de Wiederhold por Guilherme de Eschwege, Capitão do Regimento de Artilharia nº 1, no anno de 1809; copiado por Joze Candido Correa, 2º Tenente d'Armada Real, no Archivo Millitar, 1809, Arquivo GEAEM/DIE, 3275-3-33-45* (— Estrada da Beira; — Rios; sublinhado nosso).

Apesar das limitações, a reparação e organização da estrada militar da Beira e o essencial da instalação dos exércitos ocupantes terminou no final de Janeiro de 1808; dois meses de movimentações e acomodações militares, depois de um mês de marchas. A 1 de Fevereiro, após insistentes exigências de Napoleão, Junot demitiu o Conselho de Regência e formou um governo napoleónico, pondo fim à autoridade portuguesa e aos termos do Tratado de Fontainebleau⁹³⁰.

Durante o período de ocupação até à demissão do Conselho de Regência vigorou a divisão do território imposta pelo “iníquo” Tratado de Fontainebleau, como lhe chama o general Foy, e do qual se queixa amargamente Junot por não poder sequer administrar a totalidade do território. Os generais espanhóis tinham a posse administrativa e militar do Minho, do Alentejo e do Algarve e as receitas destas províncias deixaram de ser transferidas para o Erário, de acordo com o Tratado. Como se não bastasse a transferência da capital para o Brasil, os termos em que foi feita a ocupação vinha desarticular toda a máquina do Estado. Junot insistia com Napoleão que o território português era indivisível pela relação orgânica

⁹²⁹ Ver José Maria Ferreira da Fonseca, “Mémoire topographique et militaire sur les communications, positions militaires et places fortes de la frontière du Beira depuis Almeida jusqu’au Tage”, 1809, *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa – 14*, Idem, 1983, vol. 3 (1807-1811), pp. 172-181.

⁹³⁰ Ver *Infra*, Anexo 1, “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

que existia entre as diferentes províncias, todas dependentes umas das outras formando uma unidade geográfica e económica e que a imensa população de Lisboa e a máquina administrativa do Estado não sobreviviam apenas com as receitas das três províncias sob administração francesa (Trás-os-Montes, Beira e Estremadura). Napoleão respondia que o Tratado não estava em vigor pois não tinha sido publicado nem os limites da divisão de Portugal em três reinos distintos estavam ratificados com o rei Carlos IV de Espanha, devendo, portanto, tomar posse de todo o País⁹³¹.

Com a formação de um governo de autoridade francesa, Junot retomava parcialmente a ordem administrativa tradicional. Os generais espanhóis passaram a ter de enviar as remessas dos impostos das respectivas províncias para o Erário Régio e, ao mesmo tempo, Junot obrigava a que se enviassem para o Erário impostos que tradicionalmente ficavam nos respectivos concelhos, como o subsídio militar da cidade do Porto. Os militares espanhóis, contudo, recusaram submeter-se a um comando militar único, como pretendia Junot, mantendo a sua autonomia e impedindo um verdadeiro controlo do território por parte do exército francês que, por sua vez, não tinha tropas suficientes para tal objectivo. Os comandantes militares espanhóis foram extremamente cautelosos na ocupação dos territórios portugueses, procurando não interferir nas instituições existentes e evitando qualquer atitude opressiva ou ofensiva das suas tropas para com as populações sob seu controlo. As elites militares espanholas não se reviam nas opções do poder político em Madrid e viam com muito receio o desguarnecimento de tropas das províncias espanholas e a entrada consecutiva de tropas francesas no território espanhol. Não se reviam, portanto, na ocupação de um País com quem não se consideravam em guerra. A tentativa de Junot de ter o comando das tropas espanholas e a recusa dos seus generais a esta intenção eram o espelho de uma desunião e desconfiança mútuas que não durariam muito a revelar-se. Junot, no entanto, com a imposição de uma governação francesa, pode actuar militarmente em todo o território ordenando de imediato o licenciamento das brigadas de milícias nas províncias que até aqui lhe tinham escapado ao controlo. Ocupou Setúbal e os fortes da margem esquerda do Tejo e mandou guarnições para Lagos e Faro.

O governo criado por Junot tinha um carácter provisório, pois seriam mantidas as leis do Reino e as instituições do Estado, desde tribunais, a corregedorias e juntas de administração. Junot, contudo, visava introduzir mudanças a prazo, ordenando que se traduzisse o código de direito civil e o código de comércio napoleónicos⁹³². Como o novo

⁹³¹ Refere Junot a Napoleão: “Diz V. M. «até que as circunstâncias nos permitam publicar o Tratado»; mas, *Sire*, este Tratado divide Portugal, e Portugal é indivisível”; ver em particular as cartas de Junot para Napoleão Bonaparte, de 19 de Janeiro e de 4 e 14 de Fevereiro de 1808, in JUNOT, Jean-Andoche, *Diário da I invasão francesa*, 1806-1808, Lisboa, Livros Horizonte, 2008, pp. 129-133; pp. 134-136; 139-143.

⁹³² Ver a carta de Junot para Napoleão Bonaparte, de 24 de Maio de 1808, in JUNOT, Jean-Andoche, *Diário da I invasão francesa*, 1806-1808, Lisboa, Livros Horizonte, 2008, pp. 169-172.

governo tinha de lidar com as leis do antigo regime e com a complexa administração pública portuguesa, Junot necessitou de um conselheiro político português em cada área governativa. Nesta lógica, o governo provisório tinha por base as secretarias de Estado tradicionais e em cada pasta haveria um governante francês e um conselheiro português⁹³³. Junot reuniu as pastas do Reino e da Fazenda num ministério único que designou de secretaria de Estado do Interior e das Finanças, nomenclaturas que viriam a ser adoptadas na administração portuguesa muitos anos depois. Associou as secretarias da Guerra e da Marinha e eliminou a pasta dos Negócios Estrangeiros, pois não havia lugar para a diplomacia de Estado neste limbo geopolítico em que se encontrava Portugal continental. Criou uma secretária-geral encarregada dos Arquivos, uma matéria particular e rodeada de secretismo onde não entrava nenhum representante português. Junot, por sua vez, seria o presidente do Conselho.

Três políticos nomeados pelo príncipe regente mantiveram-se em funções depois da demissão do Conselho de Regência: Pedro de Melo Breiner, o conde de Sampaio e o principal Castro, antigo reitor da Universidade de Coimbra. Os oficiais das secretarias de Estado tradicionais também se mantiveram em serviço, incluindo os oficiais maiores. Foram eles que, num difícil exercício de colaboração com o poder ocupante e com muitas dificuldades, principalmente financeiras, mantiveram e asseguraram a gestão diária dos negócios do Estado e protegeram as instituições vigentes. Sem eles, muito provavelmente, o caos ter-se-ia instalado; como refere Junot, os funcionários civis franceses não dominavam a legislação do antigo regime e não conseguiam decifrar a máquina administrativa portuguesa.

A maior dificuldade com que se confrontaram foi com a contribuição de guerra imposta por Napoleão de 100 milhões de francos (40 milhões de cruzados) para a qual devia contribuir toda a população, sem excepção de pessoa ou instituição⁹³⁴. Portugal tinha de pagar não só os ordenados de todo o exército francês (despesa avaliada por Junot em 4 milhões de francos por mês) mas ainda as tropas do 2º *Corps d'Observation de la Gironde*, do general Dupont, que entretanto se foram espalhando por Espanha. A Casa da Moeda estava a trabalhar ininterruptamente, produzindo moeda portuguesa com a prata recolhida das igrejas, mas não conseguia ultrapassar o valor de 1,2 milhões de francos mensais⁹³⁵. Para além de toda a repressão e violências exercidas pelos exércitos franceses, que foram gerando um ódio à sua presença, a contribuição de guerra foi uma afronta que anulou qualquer hipótese de aceitação da administração francesa pelas populações.

⁹³³ Ver *Infra*, Anexo 1, “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

⁹³⁴ Ver documentação in SORIANO, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal*, (...), Lisboa, Idem, 1893, 2.ª época, tomo 5, parte 1, pp. 24-40, docs. 10 e 11.

⁹³⁵ Ver a carta de Junot para Napoleão Bonaparte, de 21 de Maio de 1808, in JUNOT, Jean-Andoche, *Diário da I invasão francesa, 1806-1808*, Lisboa, Livros Horizonte, 2008, pp. 166.

Francisco António Herman era a figura principal deste governo e o político que fazia a ponte entre Junot, ou seja, Napoleão, e os políticos portugueses, estando muitas vezes mais próximo destes do que de Junot. Um caso exemplar é o da criação do cargo de corregedor-mor por província, decretada a 1 de Fevereiro. Promovida por Junot, e inspirada na figura do Prefeito de Departamento de França, a lei impunha um cargo intermédio entre o poder central e as comarcas e câmaras (um administrador ou inspector por província), reforçando a centralização da administração pública. Junot visava um maior controlo policial das províncias, maior capacidade de recrutamento de soldados e maior fiscalização na recolha dos impostos. A medida teve a oposição de Francisco António Herman que não admitia qualquer interferência destes corregedores na administração pública civil. As instruções para os corregedores-mores, publicadas a 2 de Abril, vieram confirmar a posição de Herman, ficando assente que nada seria alterado na ordem judicial ou administrativa, na natureza dos impostos ou na forma da sua arrecadação. Junot, queixando-se a Napoleão, refere que Herman estava a dificultar a aplicação desta lei, dando mais importância aos interesses do País do que aos do exército francês⁹³⁶. O cargo não teve qualquer continuidade após a presença francesa e acabou por deixar um rasto de oposição a um modelo intermédio na administração do Estado⁹³⁷, modelo que, no entanto, já tinha sido proposto durante a década de noventa do século anterior por Alberto Carlos de Meneses e que, em parte, tinha sido posto em prática, ainda que de forma temporária, por José de Seabra da Silva quando criou o cargo de juiz *demarcante* por província.

O corpo de engenheiros francês que participou na primeira invasão francesa era constituído por cerca de 16 oficiais, comandado pelo coronel Vincent. Formado na *École du Génie de Mézières*, tal como a maioria dos outros oficiais de engenharia, Vincent desenvolveu uma intensa e múltipla actividade em Portugal. A sua intervenção repartiu-se entre trabalhos de apoio às marchas das tropas, aquartelamento do exército, reforço das fortificações de Lisboa e do Tejo, organização e construção dos acampamentos militares, reconhecimento dos terrenos em torno de Lisboa para organizar a sua defesa, elaboração de memórias e planos de defesa para o estado-maior do Exército, assim como, memórias sobre os itinerários de guerra e das marchas do exército; para além de ter sido um elemento decisivo na disposição dos corpos do exército na frente dos combates. As necessidades eram inúmeras, a que se juntavam as exigências de Napoleão de mais e mais relatórios para perceber com detalhe o teatro de guerra.

⁹³⁶ Ver as cartas de Junot para Napoleão Bonaparte, de 3 e 7 de Junho de 1808, in JUNOT, Jean-Andoche, *Diário da I invasão francesa*, 1806-1808, Lisboa, Livros Horizonte, 2008, pp. 180-183.

⁹³⁷ Ver, sobre o debate em torno desta questão após a revolução de 1820, CAETANO, Marcelo, “Os antecedentes da reforma administrativa de 1832 (Mouzinho da Silveira)”, separata de *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa*, Lisboa, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 1968-1969, vol. 22, pp. 7-55.



Fig. 170, EÇA, Lourenço Homem da Cunha d', des.; ALMEIDA, Romão Eloy de, grav., *Carte Militaire des Principales Routes du Portugal*, *Carta Militar das Principaes Estradas de Portugal*, Lisboa, 1808, Arquivo IGP, CA-49.

Assim que chegou a Lisboa, o coronel Vincent tratou de organizar o serviço de engenharia quanto a pessoal e material. O pequeno número de oficiais empregados no exército era insuficiente para a realização dos trabalhos de cartografia e tornava-se necessário obter o apoio dos engenheiros militares portugueses. Vincent rapidamente tomou conhecimento do trabalho dos engenheiros portugueses e da importância de recorrer aos seus serviços. Provavelmente por esta razão, o corpo de engenheiros portugueses, tal como o corpo de artilharia, não fez parte do exército enviado para França, com poucas excepções, entre as quais Marino Miguel Franzini. Os engenheiros que se encontravam em *comissão activa*, ou seja, que estavam empregados em trabalhos de engenharia nas diversas províncias do Reino, mantiveram-se em funções continuando a receber os seus ordenados e gratificações próprios das diligências de que estavam incumbidos⁹³⁸.

Vincent propôs-se a Junot para estabelecer os contactos e dialogar directamente com os quadros portugueses de engenharia. Tudo indica que esta aproximação se estabeleceu

⁹³⁸ No momento da chegada dos franceses, o corpo de engenheiros era constituído por 110 oficiais, dos quais dois se encontravam em serviço na Europa; destes engenheiros, 67 estavam empregados em comissões activas – 34 na província da Estremadura, 22 nas províncias do Minho e Trás-os-Montes e 11 nas províncias do Alentejo e Algarve; ver as relações dos oficiais engenheiros em actividade durante a ocupação francesa, com a descrição das suas comissões e ordenados, in CAIXARIA, Eduardo, *O Real Archivo Militar. Cronologia Histórica e Documental, 1802-1821*, Lisboa, Direcção de Infra-Estruturas, Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar, [2006], pp. 180-186.

através do Arquivo Militar⁹³⁹. O Arquivo Militar era constituído essencialmente por um gabinete de desenho e por um depósito onde se guardavam instrumentos matemáticos e geodésicos, material cartográfico, planos e memórias, assim como uma biblioteca⁹⁴⁰. Com a deslocação da capital para o Rio de Janeiro, o depósito foi, em grande parte, transferido, ficando apenas livros impressos e algumas cartas e planos sem interesse para o serviço do exército invasor; um registo do material cartográfico do arquivo, de Dezembro de 1807, é elucidativo deste esvaziamento⁹⁴¹. É muito provável, contudo, que muito do espólio do arquivo tivesse ficado escondido, pois logo após a saída dos ocupantes, uma relação do final de 1808 contém uma vasta quantidade de desenhos e mapas⁹⁴². No entanto, o esforço feito por António de Araújo de Azevedo nos anos de 1805 a 1807, de recolher e concentrar todo o material de desenho e de memórias neste arquivo, não foi suficiente e muita documentação ainda se encontrava dispersa por instituições, por vários oficiais ou confiada a altas patentes militares. Os manuscritos portugueses actualmente pertencentes ao Arquivo Histórico de Vincennes e, principalmente, a colecção de documentos reunidos por Junot na sua colecção particular mostram que muito material cartográfico ainda se encontrava em Portugal. Quando do leilão da biblioteca de Junot, ocorrido em Paris em 1813, após a sua morte, foram à praça muitos desenhos de cartografia manuscrita portuguesa, topográfica e hidrográfica, e muitos desenhos de obras públicas, nomeadamente das obras da barra de Aveiro, do encanamento do Mondego, da estrada de Lisboa a Coimbra, dos portos de São Martinho e de Vila Nova de Portimão, entre outros. Para além de demonstrar que muito material da engenharia portuguesa não tinha sido transportado para o Brasil, isto revela que Junot tinha conhecimento dos trabalhos de obras públicas que se tinham realizado e dos que faltavam concluir ou empreender⁹⁴³.

Um contacto que o coronel Vincent estabeleceu foi com o marquês de La Rozière. Após ter comandado o exército português ao Norte do Douro, na campanha militar de 1801, La Rozière foi nomeado Inspector-geral das Fronteiras e Costas Marítimas. Estavam confiados a La Rozière os mapas, planos e memórias elaborados por esta repartição, que compreendiam

⁹³⁹ Ver Relatório do coronel Vincent, Lisboa, 6 de Dezembro de 1807, in SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1929, vol. 16, pp. 240-241.

⁹⁴⁰ Ver CAIXARIA, Eduardo, “O *Arquivo Militar* e a 1.ª Invasão Francesa”, in *O Real Arquivo Militar. Cronologia Histórica e Documental, 1802-1821*, Lisboa, Direcção de Infra-Estruturas, Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar, [2006], pp. 62-70.

⁹⁴¹ Ver, de Inácio José Leão e de Luís Manuel de Serpa, “Relação dos mapas que existem no Gabinete do Desenho, estabelecido no Correio Geral”, 16 de Dezembro de 1807, in CAIXARIA, Eduardo, *O Real Arquivo Militar. (...)*, Idem, [2006], pp. 171.

⁹⁴² Ver o registo dos documentos in CAIXARIA, Eduardo, *O Real Arquivo Militar. (...)*, Idem, [2006], pp. 188-207.

⁹⁴³ Ver o catálogo do leilão da livraria de Junot: *Catalogue des livres rares et précieux de la bibliothèque de feu S. Excel. M.^{gr} Le Duc D'Abrantès...*, Paris, J. Gratiot, 1813. Existem exemplares de alguns destes desenhos nos arquivos portugueses.

as três divisões da Inspecção – a Norte do Douro, entre Douro e Tejo e a Sul do Tejo – assim como outras cartas gerais e particulares. Vincent consultou estes documentos e considerou-os “d’excellentes reconnoissances militaires appuyées de mémoires”, “vraiment précieux pour l’intelligence du théâtre de la guerre dans le pays”⁹⁴⁴. A 12 de Janeiro de 1808, o coronel Vincent recebeu a colecção de documentos que estavam na posse de La Rozière, iniciando de imediato a elaboração de cópias e a análise dos territórios que faltavam cartografar⁹⁴⁵.

Nos reconhecimentos que fez em torno de Lisboa, o coronel Vincent considerava da maior importância o território entre Lisboa e Peniche, frente costeira acessível a um desembarque da esquadra inglesa. Uma das falhas que Vincent se apercebeu na cartografia obtida foi a falta de levantamentos entre o Cabo da Roca, em Sintra, e o Cabo Carvoeiro, onde se situava o porto e praça-forte de Peniche, pois tinha bons levantamentos entre Lisboa e o Cabo da Roca. Regularizadas as relações institucionais com o Conselho de Regência, os engenheiros do Arquivo Militar foram chamados para auxiliar o coronel Vincent na elaboração deste levantamento. A pessoa encarregada de dirigir o trabalho foi Carlos Frederico Bernardo de Caula (1766-1835), tenente coronel do Real Corpo de Engenheiros que tinha trabalhado durante quinze anos nos levantamentos geodésicos dirigidos por Francisco António Ciera.

Vincent dirigiu-se a Caula, pedindo-lhe, pelos seus conhecimentos particulares de tudo o que se tinha realizado em topografia nos últimos anos em Portugal, que escolhesse dois engenheiros para o coadjuvar, que se deveriam ocupar do levantamento, tendo por base a triangulação do Reino elaborada por Ciera⁹⁴⁶. Foram seleccionados para proceder aos trabalhos os engenheiros José Maria das Neves Costa (1774-1841) e Joaquim Norberto Xavier de Brito (1774-1843), dois camaradas de trabalho no Arquivo Militar. Estava implícito a este levantamento a compreensão da importante posição defensiva para a cidade de Lisboa das futuras linhas de Torres Vedras. A elaboração da carta topográfica compreendida entre o Cabo da Roca e Peniche foi considerada pelo Conselho de Regência como fazendo parte do serviço do Arquivo Militar, tendo sido dadas ordens para prestarem auxílio os governadores militares, comandantes de regimentos e magistrados territoriais, fornecendo soldados, guias, operários,

⁹⁴⁴ Ver Relatório do coronel Vincent, Lisboa, 31 de Dezembro de 1807, in SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Idem, 1929, vol. 16, pp. 241.

⁹⁴⁵ Ver de La Rozière, “État des Cartes, Plans, Itinéraires, Mémoires et Papiers relatifs à l’Inspection des Frontières et des Côtes de Portugal”, 12 de Janeiro de 1808, in VICENTE, António Pedro, “Manuscritos do Arquivo Histórico de Vincennes, referentes a Portugal”, *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa – 14*, Paris, Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, vol. 3 (1807-1811), pp. 68-75. Esta documentação encontra-se depositada no Arquivo de Vincennes, em França, cujos manuscritos portugueses foram estudados por António Pedro Vicente. La Rozière nasceu a 10 de Outubro de 1755, em Pont de L’Arche, vindo a falecer a 7 de Abril de 1808, em Lisboa.

⁹⁴⁶ Ver carta do coronel Vincent para Carlos Frederico Bernardo de Caula, Lisboa, 21 de Janeiro de 1808, in SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1910, vol. 5, pp. 279.

aboletamentos e transportes requeridos pelos oficiais engenheiros⁹⁴⁷. O trabalho topográfico viria a ser apresentado a Junot pelo coronel Vincent em finais de Junho, altura em que apresentou um plano para a defesa de Portugal e em que as sublevações das populações contra a ocupação francesa já se tinham estendido a todo o País (Fig. 171)⁹⁴⁸.

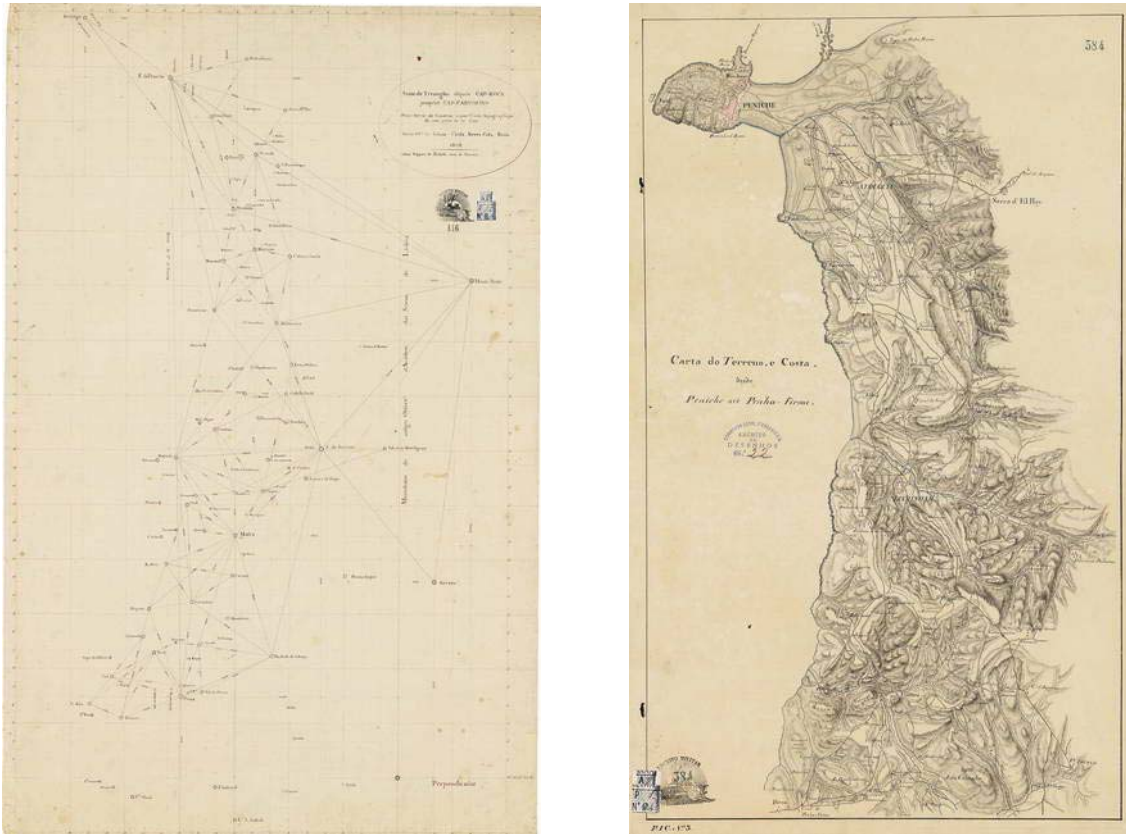


Fig. 171, Carlos Frederico Bernardo de Caula, José Maria das Neves Costa e Joaquim Norberto Xavier de Brito, *Suite de triangles depuis Cap-Roca jusqu'au Cap-Carvoeiro: pour servir de canevas a une carte topographique de cette partie de la cote par les Off.rs du Génie Caula, Neves-Costa, Brito*, 1808, Arquivo GEAEM/DIE, 1017-1-2-2; [José Maria das Neves Costa], *Carta do terreno, e costa, desde Peniche até Penha-Firme*, [1808], Arquivo GEAEM/DIE, 3300-III-1-7-11.

⁹⁴⁷ Ver Portaria, 27 de Janeiro de 1808, in *Diários das deliberações do Conselho de Regência (do Reino de Portugal)*, 27 de Novembro de 1807 a 30 de Janeiro de 1808, Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 476; ver, ainda, carta para o conde de Sampaio, 28 de Janeiro de 1808, in SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1910, vol. 5, pp. 280.

⁹⁴⁸ Ver, do coronel Vincent, "Memoire sur la defense de l'Armée Françoise en Portugal contre l'invasion de l'ennemi par terre, ou par mer", Lisboa, 28 de Junho de 1808, in VICENTE, António Pedro, "Um soldado da Guerra Peninsular, Bernardim Freire de Andrade e Castro", separata do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 267-269. Ver, ainda, de Carlos Frederico Bernardo de Caula e de José Maria das Neves Costa, *Descrição do terreno da costa de Portugal comprehendido entre o Cabo da Roca, e a Villa da Ericeira, com varias observaçoens sobre a sua defeza contra hum ataque marítimo*, Arquivo Militar, 6 de Março de 1808, Arquivo AHM, DIV-3-1-3-16; No final da memória, os autores referem que o principal objectivo do seu trabalho foi a "determinação dos pontos fundamentaes da Carta Topographica da Costa que se projecta levantar".

O Arquivo Militar teve um período de trabalho intenso. O conde de Sampaio, secretário do Conselho de Regência, vai conduzir mais oficiais engenheiros para o Arquivo. O coronel Eusébio Dias Azedo (ca. 1752-?), que era governador da praça de Peniche, regressou ao Arquivo Militar, seu anterior local de trabalho, depois da ocupação da praça por forças francesas. O tenente-coronel Lourenço Homem da Cunha d'Eça (1767?-1833), engenheiro militar com muita experiência em desenho cartográfico e professor substituto da cadeira de desenho na Academia de Fortificação, também foi deslocado para o gabinete de desenho.

Um dos pedidos de Napoleão era de relatórios detalhados sobre as estradas e a posição das praças-fortes de forma a compreender o País. Foi de novo o coronel Vincent que teve de encontrar resposta a este requisito. Decidiu fazer um mapa roteiro de Portugal com os itinerários fundamentais⁹⁴⁹. O mapa foi construído tendo por base o mapa de Tomás Lopez, na sua edição portuguesa (Fig. 205), o mais utilizado dos mapas de Portugal mas muito impreciso e desactualizado. Lourenço Homem da Cunha d'Eça foi o autor do desenho e as operações de trabalho foram em tudo semelhantes às que tinha realizado pouco tempo antes José Maria das Neves Costa para a realização do *Mappa geographico do Reino de Portugal* (Fig. 138). Foi mantida a composição do mapa de Neves Costa, com a representação do território continental orientado a Nascente, tal como foi adoptada a mesma escala (ca. 1:470.000) de acordo com a légua terrestre portuguesa, de 18°. Pode-se, pois, considerar o mapa de Neves Costa, com a nova organização das divisões militares e das brigadas de ordenanças, como a matriz da *Carta Militar das Principaes Estradas de Portugal* (Fig. 170). O que diferia era o programa inerente ao novo mapa e, por consequência, o tipo de informação a assinalar. Se Neves Costa tinha retirado ao mapa de Tomás Lopez o relevo e as vias terrestres, deixando apenas as linhas hidrográficas e as principais povoações, neste mapa, foi igualmente retirado o relevo e mantidos os rios e as localidades, mas foi eleita e reforçada a informação relativa às estradas. Estas foram objecto de uma tentativa de actualização mas muito insuficiente. Algumas vias, como a estrada Lisboa-Porto, pelo Carregado, Rio Maior, Leiria e Coimbra, foram actualizadas embora com todas as deformações advindas da adaptação à distorcida base de Tomás Lopez. Sintomático de conhecimento mais pormenorizado e de atenta actualização é a estrada da Beira que está representada por Celorico da Beira e não por Linhares. Os erros e as falhas vindos do mapa de Tomás Lopez mantêm-se neste mapa das estradas e são a expressão da falta de levantamentos actualizados no depósito do Arquivo Militar, havendo contudo muitas correcções da toponímia. O exemplo mais evidente é o da província do Minho, a região com mais densidade de estradas e pontes do território continental e que está reduzida a

⁹⁴⁹ Segundo um biógrafo do coronel Vincent, o conceituado engenheiro francês Armand Samuel de Marescot (1758-1832), Vincent trabalhou na organização de um itinerário das estradas de Portugal; ver SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1910, vol. 5, pp. 269-272.

pouquíssimas estradas. Não constam sequer algumas das principais estradas reais, como a antiga e a nova estrada do Porto a Guimarães. O importante e actualizado mapa da província do Minho, de Custódio José Gomes de Vilas Boas, não constava do espólio do Arquivo Militar e um dos vários exemplares manuscritos deste mapa só deu entrada na instituição em 1809⁹⁵⁰.

Se Lourenço Homem da Cunha d'Eça foi o autor do desenho, Romão Elói de Almeida foi o autor da gravação do mapa. Enquanto artista gravador, dirigiu a secção de gravadores da Casa do Arco do Cego (1799-1801) donde transitou para a Impressão Régia. Na Impressão Régia, Romão Elói de Almeida veio a dedicar-se à elaboração de cartas geográficas, adquirindo esta experiência em cartografia com os trabalhos de Luís André Dupuis, realizados no gabinete de desenho, gravura, e impressão da Sociedade Marítima, Militar e Geográfica (1799 a 1803)⁹⁵¹. Entre 1799 e 1803, realizou uma chapa para um mapa Geográfico do Reino e quatro chapas para um mapa Militar em ponto grande, chapas em cobre que nunca chegaram a ser impressas, não se conhecendo o seu paradeiro ou, tão pouco, se foram acabadas. Feita a partir de uma chapa de cobre com a dimensão de 75x135 cm, a impressão deste primeiro mapa das estradas de Portugal, apesar de não estar indicada, decorreu na Impressão Régia, instituição onde Elói trabalhou precisamente até 1808⁹⁵². A *Carta Militar das Principaes Estradas de Portugal* é, em princípio, o primeiro mapa gravado e impresso em Portugal, talvez antecipado pela edição portuguesa do mapa de Tomás Lopez, de que se desconhece o gravador e a casa impressora (Fig. 205). A delicadeza do traço, o cuidado na composição do mapa e no desenho da letra assim como a homogeneidade e hierarquia da informação são uma manifestação da expressão gráfica de Romão Elói de Almeida no único mapa que deixou gravado.

A *Carta Militar das Principaes Estradas de Portugal* está despida de qualquer conteúdo militar. O mapa assinala, ao longo das estradas principais, algarismos que indicam as distâncias entre lugares, tanto em léguas como em horas de caminhada a pé, mas trata-se de um tipo de informação que já constava no mapa de Tomás Lopez e que foi objecto de alguma actualização; assinala também a divisão provincial, uma informação comum à generalidade dos mapas; estranhamente não tem petipé, não assinalando, portanto, a escala do mapa, reduzindo a informação, relativa ao dimensionamento, à que foi registada ao longo das estradas. Tudo indica que o mapa foi desenhado e gravado em muito pouco tempo e que ainda serviu o exército francês durante as suas movimentações em Portugal. Loison, em meados de Junho, quando se dirigiu de Almeida para o Porto pela Régua, já levava consigo o mapa das estradas de

⁹⁵⁰ O mapa foi remetido ao Arquivo Militar por D. Miguel Pereira Forjaz em Agosto de 1809; ver CAIXARIA, Eduardo, *O Real Archivo Militar. Cronologia Histórica e Documental, 1802-1821*, Lisboa, Idem, [2006], pp. 216, doc. 15. Cf. Fig. 201.

⁹⁵¹ Ver *Infra*, 3.6 “A constituição efémera de um novo instituto técnico-científico: a Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica”.

⁹⁵² Ver SOARES, Ernesto, *História da Gravura Artística em Portugal. Os Artistas e as suas Obras*, Lisboa, 1940, tomo 1, pp. 66-70; pp. 187-191.

Portugal. É provável, contudo, que o mapa não tenha chegado a Napoleão durante a presença de Junot em Portugal; em Outubro de 1808, já Junot estava em Espanha, Napoleão pede-lhe de novo mapas e informações sobre as estradas de Portugal⁹⁵³.



Fig. 172. L. H. [EÇA, Lourenço Homem da Cunha d'], des., ALMEIDA, Romão Eloy de, grav., *Carta Militar das Principaes Estradas de Portugal*, Lisboa, 1808, Arquivo BNP, C.C. 1226-r.

Ao contrário dos levantamentos da costa entre o Cabo da Roca e o Cabo Carvoeiro, este mapa ficou com a sombra de ter sido um trabalho requisitado pela força ocupante. Ainda no mesmo ano, seria feita uma segunda edição do mapa. Na reimpressão foi alterada a cartela, tendo sido rasurado o título em francês e substituído pelas armas de Portugal. Lourenço Homem da Cunha d'Eça reduziu o seu nome às iniciais L. H.; as legendas, porém, mantiveram-se nas duas línguas (Fig. 172). A realização do mapa deixaria dissabores a Lourenço Homem que nunca referiu este trabalho no seu curriculum⁹⁵⁴. O mapa napoleónico viria a ser muito criticado, pela sua falta de rigor. Eusébio Dias Azedo, em carta para D. Miguel Pereira Forjaz, de 22 de Setembro de 1808, sintetizou o tom crítico quando referiu que este foi o mapa “que o coronel engenheiro Vincent fez gravar de uma cópia da de Lopes na qual o redactor adoptou à vontade os itinerários que pôde haver à mão sem critério algum geográfico que afiance a sua exactidão, já duvidosa pelos erros conhecidos do original”⁹⁵⁵. Apesar das

⁹⁵³ No catálogo do leilão da livraria de Junot, consta a seguinte descrição: “Carte des routes militaires du Portugal, gravée à Lisbonne par ordre de S. Exc. le duc d'Abrantès, 2 feuilles collées”; e “Une autre petite carte manuscrite donnant les mêmes routes”. Ver a carta de Napoleão Bonaparte para Junot, que se encontrava em La Rochelle, Saint-Cloud, 19 de Outubro de 1808, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem.

⁹⁵⁴ Ver o processo individual de Lourenço Homem da Cunha d'Eça, Arquivo AHM, DIV-3-7-153.

⁹⁵⁵ *Apud*, DIAS, Maria Helena (coord.), *Portugal em vésperas das Invasões Francesas; conhecimento geográfico e configurações*, [Lisboa], Instituto Geográfico do Exército, 2007, pp. 8.

críticas, o mapa das estradas não deixou de ser utilizado pelo exército e viria a ter uma edição britânica em 1811, da autoria do cartógrafo e gravador Aaron Arrowsmith⁹⁵⁶.

Quando da formação do novo governo, Junot, numa das suas proclamações, anunciava, entre outras medidas de carácter administrativo, a abertura de estradas e canais para facilitar as comunicações e aumentar a agricultura e a indústria. Em carta a Napoleão, escrita após a formação do governo provisório, Junot esclareceu mais pormenorizadamente quais eram os seus objectivos quanto a esta matéria⁹⁵⁷. Considerava que as vias de comunicação eram um assunto de primeira urgência em Portugal: mandou reparar a estrada de Lisboa a Coimbra e concluir a estrada de Coimbra ao Porto; mandou refazer, em toda a sua extensão, a estrada de Lisboa a Elvas e Badajoz, por se encontrar em péssimo estado de conservação; mandou abrir uma nova estrada entre Lisboa e Almeida, enviando técnicos para fazer o reconhecimento do terreno a fim de ser dada a melhor direcção a esta nova rota; ordenou, igualmente, a abertura de um canal desde Setúbal até à Moita, de forma a comunicar o Tejo com o Sado, devido às dificuldades que o cabo Espichel colocava à navegação de cabotagem. Pedia, assim, a Napoleão a aprovação do plano de vias, pois seria indispensável cativar parte da contribuição de 40 milhões de cruzados para concretizar estes projectos. Considerava, em qualquer caso, a reparação da estrada de Elvas absolutamente necessária, pois era a única em direcção a Lisboa praticável para os carros franceses. Propunha, ainda, completar-se o palácio da Ajuda e a praça do Comércio, assim como o cais ao longo do Tejo projectado no período do marquês de Pombal. Havia falta de trabalho, quer em Lisboa quer no interior, tornando-se necessário empregar braços perante o imenso desemprego e miséria que campeava.

Nestas opções de Junot conjugam-se, objectivos militares e civis. As estradas do Alentejo e da Beira estabeleciam as ligações de Lisboa às praças-fortes de Elvas e Almeida, rotas fundamentais para o controlo militar do território e para a comunicação com Espanha, permitindo, em simultâneo, abrir o interior e facilitar a circulação com os territórios mais distantes. A estrada de Lisboa ao Porto, para além de possibilitar a ocupação de posições militares na região centro, principalmente em Leiria e Coimbra, zona desguarnecida pelos exércitos franceses, era estratégica para aceder com mais facilidade à cidade do Porto e aos territórios a Norte do Douro, compensando o bloqueamento das ligações por mar. O canal de navegação entre o Tejo e o Sado, ligando Lisboa a Setúbal, ideia antiga e muitas vezes lembrada

⁹⁵⁶ A edição britânica teve ligeiras alterações na composição e na escala; ver “Map of the roads of Portugal. London Published 1.st January 1811 By A. Arrowsmith Hydrographer to H.M.H. the Prince of Wales N.º 10 Soho Square”, reproduzido in CAMPAR, António; GAMA, António; NABAIS CONDE, Carlos Alberto; CRAVIDÃO, Fernanda Delgado; CUNHA, Lúcio; JACINTO, Rui (coord.), *Olhar o mundo, ler o território. Uma viagem pelos mapas [coleção Nabais Conde]*, Coimbra, Instituto de Estudos Geográficos, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2004, pp. 248.

⁹⁵⁷ Ver carta de Junot para Napoleão Bonaparte, Lisboa, 4 de Fevereiro de 1808, in JUNOT, Jean-Andoche, *Diário da I invasão francesa, 1806-1808*, Lisboa, Livros Horizonte, 2008, pp. 136-137.

desde o início da década de oitenta do século anterior, para além de facilitar o transporte de cereais e o movimento de tropas entre o Alentejo e a capital, permitia um maior controlo do importante porto e praça militar de Setúbal e, eventualmente, poderia dificultar o bloqueio marítimo britânico. As estradas de Lisboa ao Porto e de Lisboa a Elvas eram objectivos que vinham da administração de José de Seabra da Silva. A eleição destas duas vias, um eixo Norte-Sul e outro Nascente-Poente, vem confirmar a hierarquia estabelecida na década anterior para as principais estradas de Portugal.

Napoleão não estava preocupado com o empobrecimento geral da Nação. Pelo contrário, esse era um dos seus objectivos: purgar de gente e de bens o País. Napoleão não respondeu concretamente aos planos de Junot mas pode ter aludido ao assunto quando disse que Junot, nas suas proclamações, prometia demais e só projectava organização⁹⁵⁸. Nas circunstâncias em que se encontrava em Portugal, considerava ridícula tal atitude. O que era urgente e da maior necessidade, e que constituíam os projectos que queria ter visto em prática logo após a ocupação, era retirar todas as tropas portuguesas e dirigi-las para França e logo a seguir desarmar a população para dominar o País e assegurar uma severa tranquilidade. Numa carta de Dezembro do ano anterior, Napoleão já tinha deixado bem claro a Junot o cenário em que se encontrava:

“L'espoir que vous concevez du commerce et la prospérité est une chimère avec laquelle on s'endort. Voyez la misère, la famine, les Anglais débarquant, toutes les intrigues agitant le pays, le fantôme même du prince régent jeté sur vos côtes. Quel commerce faire dans un pays qui est bloqué et dans des circonstances de guerre aussi incertaines que celles où se trouve le Portugal?”⁹⁵⁹.

A estrada de Elvas era da maior importância para o exército francês, apesar de se situar na província do Alentejo, território sob controlo espanhol segundo o Tratado de Fontainebleau. Tanto Junot como os engenheiros franceses, em particular o coronel Vincent, não deixaram de elogiar as qualidades desta via. A sua importância estratégica devia-se a um conjunto de factores: era a rota mais directa de Lisboa para Madrid, sendo a via por onde circulavam os correios e os transportes internacionais e por onde passaram durante o governo

⁹⁵⁸ “Vous ne projetez qu'organisation”; ver carta de Napoleão Bonaparte para o general Clarke, ministro da Guerra de França, Paris, 26 de Fevereiro de 1808; carta de Napoleão Bonaparte para Junot, Paris, 4 de Março de 1808, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem.

⁹⁵⁹ Ver carta de Napoleão Bonaparte para Junot, Milão 20 de Dezembro de 1807, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem. Em nova carta, três dias depois, diz Napoleão: “Vous faites comme les hommes qui n'ont point l'expérience des conquêtes, vous vous bercez de vaines illusions: tout le peuple qui est devant vous est votre ennemi. Vous aurez, du moment que la mer sera tenable, des Anglais sur vos côtes et des intrigues dans vos provinces. Alors tous les moyens que vous aurez laissés aux Portugais tourneront contre vous; car enfin la nation portugaise est brave”, carta de Napoleão Bonaparte para Junot, Milão 23 de Dezembro de 1807, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem.

de Junot os abastecimentos de trigo vindos de Espanha; era a única estrada com condições para o movimento dos grandes carros de transporte franceses desde a fronteira; era, ainda, através desta via, por derivação em Montemor-o-Novo, que se fazia o abastecimento de trigo da região de Évora e Beja para a cidade de Lisboa e que os exércitos ocupantes se movimentaram para o controlo do território a Sul do Tejo; era, também, através dela que se fazia a ligação com a maior praça de armas portuguesa, a cidade de Elvas, e foi por ela que o coronel Vincent definiu a principal rota de retirada do exército francês em caso de necessidade⁹⁶⁰.

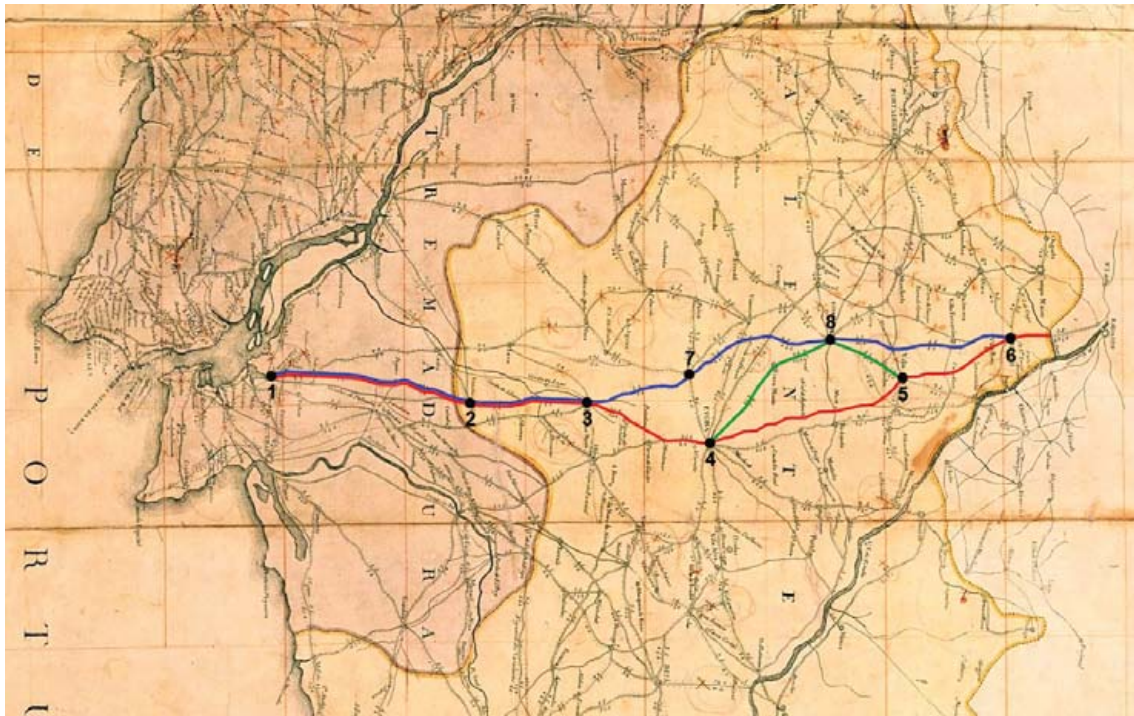


Fig. 173, EÇA, Lourenço Homem da Cunha d', des.; ALMEIDA, Romão Eloy de, grav., *Carta Militar das Principaes Estradas de Portugal, Carte Militaire des Principales Routes du Portugal*, Lisboa, 1808, Arquivo IGP, CA-49 (pormenor; 1 – Aldeia Galega; 2 – Vendas Novas; 3 – Montemor-o-Novo; 4 – Évora; 5 – Vila Viçosa; 6 – Elvas; 7 – Arraiolos; 8 – Estremoz; — Traçado de 1796; — Traçado de 1804; — Traçado acrescentado em 1808; sublinhado nosso).

José Auffdiener foi encarregado, pelo governo de Junot, de examinar as estradas de Lisboa a Elvas, e sua derivação para Évora, e de elaborar os planos e orçamentos para a reparação urgente destas duas estradas. Enquanto membro do Real Corpo de Engenheiros português, Auffdiener teve de fazer face a uma comissão de serviço comprometedora, tal como muitos dos seus camaradas de armas. A proposta apresentada por José Auffdiener, de que apenas se conhece uma memória, era ambiciosa e abrangia dois traçados de Aldeia Galega (Montijo) a Elvas: um por Estremoz e outro por Évora e Vila Viçosa, duas vias que

⁹⁶⁰ Ver, do coronel Vincent, “Memoire sur la defense de l’Armée Françoise en Portugal contre l’invasion de l’ennemi par terre, ou par mer”, Lisboa, 28 de Junho de 1808, in VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, Bernardim Freire de Andrade e Castro”, separata do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 267-269.

correspondiam aos traçados definidos, respectivamente, em 1804 e em 1796. Auffdiener acrescentou duas vias diagonais já existentes entre estas duas rotas: de Estremoz para Vila Viçosa e de Estremoz para Évora, passando por Évora Monte (Fig. 173). O plano definia, ainda, os concertos a realizar, acompanhados do cálculo de trabalhadores necessários, tempo de execução e custo dos trabalhos.

A proposta de José Auffdiener foi aprovada e Francisco António Herman, a 22 de Abril de 1808, enquanto secretário de Estado dos Negócios do Interior, escreveu ao corregedor de Évora para retomar a obra de reparação da estrada de Elvas⁹⁶¹. Deu ordens para se continuar com a maior actividade, trabalhando-se ao mesmo tempo em todos os pontos da via, devendo as câmaras colectadas proceder às transferências dos fundos para o cofre da obra de acordo com o sistema de financiamento que estava aprovado desde 1804. João José da Veiga, o inspector da obra nomeado pelo conde de Vila Verde, foi chamado para dar continuidade ao trabalho, provavelmente, interrompido com a invasão e a partida da corte para o Brasil. Herman enviou a Veiga o relatório e plano de José Auffdiener⁹⁶², pedindo ao inspector uma particular atenção ao percurso entre Elvas e Vila Viçosa e daí para Estremoz, continuando por Montemor-o-Novo até Aldeia Galega, por ser o percurso mais usado pelos correios e transportes. Este traçado correspondia a uma fusão dos dois traçados anteriores, aproveitando partes de um e de outro. A estrada de Évora para Montemor-o-Novo também devia ser objecto de grande atenção pelo “socorro de viveres” necessários a Lisboa e pela importância da feira de Évora. A maior urgência destas obras tornava necessária a suspensão interina da construção da ponte sobre a ribeira de Canha, a chegar a Montemor-o-Novo, devendo o respectivo plano ser examinado “cientificamente”. É possível que esta análise do projecto da ponte fosse uma exigência de José Auffdiener que criticou a responsabilidade de um magistrado, João José da Veiga, na construção da ponte sobre a ribeira de Canha, declarando que devia ser concluída por um engenheiro; no entanto, um dos engenheiros franceses, Eugène Paris, designa-a de “très beau pont en pierres” sendo muito provável que tivesse trabalhado um engenheiro militar nas obras realizadas na estrada de Elvas a partir de 1804⁹⁶³. No entanto, a opção de não continuar com a ponte sobre o Canha correspondeu ao adiamento das obras mais dispendiosas e demoradas e à valorização da melhoria do traçado e da rápida reparação do pavimento das estradas.

⁹⁶¹ Ver, de Francisco António Herman para o corregedor de Évora, *Aviso*, 22 de Abril de 1808, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 94v-95. O documento foi riscado com duas linhas cruzadas.

⁹⁶² Ver, de Francisco António Herman para João José da Veiga, *Aviso*, 22 de Abril de 1808, Arquivo AHMOP, MR 18, fls. 95-95v. O documento foi riscado com duas linhas cruzadas.

⁹⁶³ Ver, do chefe de batalhão de engenharia Charles-Jean-Baptiste Eugène Paris, “Mémoire de reconnaissance de la route d'étapes depuis da frontière d'Espagne du côté de la France jusqu'à Lisbonne”, s.d. [ca. 1808], *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa - 14*, Paris, Centro Cultural Português, Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, vol. 3 (1807-1811), pp. 110-114 (transcrição parcial).

José Auffdiener escreveu uma nova memória sobre as estradas de Lisboa a Elvas a 4 de Maio; em princípio, correspondeu a uma nova comissão, desta vez para analisar os campos agrícolas e as actividades produtivas ao longo das estradas para Elvas, provavelmente devido aos constantes problemas de abastecimento com que se confrontava o exército francês nos seus movimentos⁹⁶⁴. Nesta memória, Auffdiener fez uma síntese dos trabalhos de reparação a realizar e dos métodos a aplicar manifestando a esperança que com as obras que estavam a ser feitas estas estradas seriam praticáveis durante todo o ano, principalmente no Verão.

Para Auffdiener, de Aldeia Galega a Elvas, por Estremoz, bastavam construir, de raiz, 5 léguas de estrada (31 km) e na restante, entre as partes novas, tratava-se de alinhar o traçado, uniformizar o perfil e dar uma nova dimensão à via, alargando-a para 60 palmos (13,20 m). De Aldeia Galega a Elvas, por Évora e Vila Viçosa, deviam ser incorporadas no traçado as vilas de Redondo e de Borba, aproveitando caminhos já existentes; seria necessário construir cerca de 5 léguas de estrada nova entre Elvas e Montemor, por Évora, Borba e Vila Viçosa, sendo o perfil de estrada o mesmo da via anterior. De Évora a Estremoz, por Évora Monte, devido à natureza mais difícil do terreno e à pior qualidade do pavimento, a largura da via teria 40 palmos de largura (8,80 m), com mais 20 palmos para os dois fossos laterais; esta rota precisava de ser construída de novo em 12 léguas (ca. 74 km)⁹⁶⁵. O método construtivo proposto e o tipo de pavimento à base de cascalho e saibro ou calcetado, variavam de acordo com os diferentes tipos de terreno, ao longo da via, que começavam por ser arenosos, nas primeiras léguas, após Aldeia Galega, e que, até Elvas, passavam a argilosos, graníticos e xistosos.

Para resolver o atravessamento a vau dos inúmeros ribeiros ao longo do percurso – secos no Verão mas impetuosos com as chuvas, uns desaguando no Guadiana, outros no Tejo – Auffdiener propôs um sistema construtivo próprio: quando o leito do ribeiro não fosse formado por seixos ou por saibro duro, seria construída uma calçada larga, de 20 a 40 m, fundada numa base sólida, de um lado ao outro do ribeiro, refazendo todo o seu leito na zona de atravessamento; os acessos a partir das margens deviam ter pendentes suaves e deviam ser calcetados com grandes lajes de pedra para resistir à rapidez e força das águas.

Considerava da maior conveniência a plantação de árvores ao longo das vias, tornando mais agradável a viagem numa região descoberta e sob um céu abrasador, devendo o produto das árvores reverter para a manutenção das estradas. Também propunha a drenagem de lagunas e pântanos que se formavam na época das chuvas, de forma a proteger as estradas que, nestes locais, deviam ser acompanhadas de fossos laterais.

⁹⁶⁴ Ver AUFFDIENER, José, “Mémoire sur les routes de Lisbonne à Elvas”, 4 de Maio de 1808, *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa – 14*, Idem, 1983, vol. 3 (1807-1811), pp. 161-168.

⁹⁶⁵ José Auffdiener avaliou o custo destas 12 léguas de estrada nova, o único orçamento que refere na memória, em 1 conto de réis por légua (6,2 km), num total de 12 contos (12.000\$000) ou 75.000 francos.

José Auffdiener, que devia desconhecer esta região do País, mostra na sua memória o enorme fascínio que sentiu pelas terras alentejanas, admirando a beleza da paisagem e de centros urbanos como Évora, Elvas ou Vila Viçosa. Com formação em botânica, Auffdiener faz uma descrição não apenas dos tipos de produção agrícola e florestal, o objecto da sua comissão, mas dedica uma parte da memória à análise da flora autóctone, que descreve com minúcia, entusiasmado pela imensa variedade de plantas selvagens. Auffdiener, conforme avança na descrição da estrada em direcção a Elvas, remete para sucessivas notas esta informação alheia a um relatório militar. Nada diz sobre questões militares, ao contrário das memórias elaboradas sobre esta rota por engenheiros do corpo francês, a não ser uma breve referência ao forte de Lippe, em Elvas, numa subtil homenagem a Valleré e à escola onde ambos se formaram, a *École des Ponts et Chaussées*: “le fort de Lippe offre dans un petit espace toutes les ressources de l’art militaire orné de l’élégance de l’architecture”.

Desta mesma altura, para além da memória de José Auffdiener, são conhecidas duas outras memórias sobre a rota de Elvas elaboradas por membros do *Corps du Génie* francês: a do capitão de engenharia Frédéric Derouet (1779-?), o mais jovem dos oficiais que serviram na primeira invasão francesa, e a do chefe de batalhão de engenharia Charles-Jean Baptiste Eugène Paris (1777-1827)⁹⁶⁶.

Frédéric Derouet, na sua memória de reconhecimento da estrada de Lisboa a Elvas, para além de descrever a via e obras de reparação necessárias, aborda alguns aspectos distintos, de conteúdo marcadamente militar. Considera a via por Estremoz a única praticável por viaturas entre Lisboa e Madrid, não apresentando dificuldades maiores para o trânsito das tropas, a não ser as partes arenosas do caminho e os poucos recursos da região por onde passava. Faz uma minuciosa descrição dos tempos de marcha necessários para as tropas percorrerem a via de Lisboa até Elvas. Para além da travessia do Tejo (ca. 18 km), que poderia variar entre 1h30m e 3 horas, de acordo com o vento, considerava serem precisas 42 horas de caminhada desde Aldeia Galega a Elvas, contando com 1h30m de marcha para um soldado percorrer uma légua portuguesa (6,2 km). Na travessia do Tejo, as 3 léguas que separavam Lisboa de Aldeia Galega tinham de ser percorridas na enchente do estuário, para que se chegasse à margem Sul na maré cheia e se pudessem desembarcar os carros e cavalos, sem grandes dificuldades. Segundo o engenheiro Derouet, o actual Montijo, com mais de 600 fogos (700 no censo de 1801), estava sempre fornecido de meios de transporte por funcionar como

⁹⁶⁶ Ver uma breve biografia destes dois engenheiros in VICENTE, António Pedro, “Manuscritos do Arquivo Histórico de Vincennes, referentes a Portugal”, *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa – 14*, Idem, 1983, vol. 3 (1807-1811), pp. 107-109; 141-143.

posta e como entreposto de todas as mercadorias que se enviavam para Espanha e França por terra⁹⁶⁷.

Não se sabe qual foi o grau de execução do plano de Auffdiener mas foram realizadas obras e a rota de Elvas não deixou de ser amplamente utilizada pelas tropas francesas. Não pôde ser a planeada via de retirada, pois aos planos sobrepôs-se a realidade da ocupação: a incapacidade do exército francês em controlar o território e as pessoas.



Fig. 174, Luís Gomes de Carvalho, *Mappa do Rio de Aveiro para intelligencia do Plano da Abertura da Nova Barra*, Aveiro, s.d. [ca. 1813], Arquivo GEAEM/DIE, 643-1-2A-3.

A obra de abertura da barra de Aveiro continuou durante o governo do conselho de Regência e o governo de Junot. Luís Gomes de Carvalho trabalhou no reforço e elevação do dique em direcção ao mar e no prolongamento e elevação do dique em direcção à Gafanha. O objectivo de represar as águas fluviais e de aguardar uma grande cheia para tentar a abertura da barra mantinha-se. O Inverno foi extremamente chuvoso e Luís Gomes de Carvalho manteve o método de encher a grande bacia do Vouga, fechando as saídas das águas para o canal em direcção a Mira, enquanto reforçava a obra hidráulica e esperava por uma grande cheia durante as chuvas de Fevereiro ou Março.

As chuvas continuaram durante estes meses, provocando a inundação geral nos campos e na cidade de Aveiro e, por consequência, os clamores da população. No final de Março, novas chuvas intensas e consecutivas produziram uma grande elevação das águas da bacia do Vouga. Luís Gomes de Carvalho aguardou por um momento de acentuado desnível entre as águas do Vouga e do Atlântico. A 3 de Abril, às 7 horas da noite, com pouca gente e quando o desnível era de 2 m, depois de ter sido retirada a estacaria e o areal que represava as águas do lado da praia e após a abertura de uma vala, à força de braço com enxadas e pás, expressivamente iniciada por Luís Gomes de Carvalho e por João Carlos Cardoso Verney, as

⁹⁶⁷ Ver, do capitão de engenharia Frédéric Derouet, “Reconnaissance de la route de Lisbonne à Elvas”, 25 de Abril de 1808, *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa – 14*, Idem, 1983, vol. 3 (1807-1811), pp. 144-147.

águas irromperam “como tiro de pólvora” numa “torrente arrebatadora para o mar, arrastando massas enormes de areia”. A força da vazão foi tal que, em 24 horas, o nível das águas baixou 0,66 m em Aveiro, estando a cidade a mais de 10 km da barra, e em menos de três dias a cidade deixou de estar inundada, ficando as ruas lavadas do lodo da cheia pela chuva que caiu nestes dias; sucederam-lhe ventos moderados que secaram as ruas e as casas. A barra do Vouga atingiu 120 braças de largura (264 m) e 20 a 30 palmos de profundidade (4,40 a 6,60 m), a melhor barra portuguesa depois da barra do Tejo⁹⁶⁸.

Após seis anos de trabalhos continuados e depois de dois séculos de constantes encerramentos da barra, atingia-se o objectivo principal: obter uma barra permanente para a bacia do Vouga que se mantém ainda hoje fixada na mesma posição (Fig. 174). A obra, constituída por dois diques, um do lado de terra com 1.276 m de extensão e outro do lado do mar com 1.350 m, com largura média de 16 m, onde se utilizou toda a muralha da cidade de Aveiro, tinha custado até esta altura 100 contos de réis (100.000\$000).

Os benefícios para as populações da região e para parte da Beira Litoral foram imensos, a começar pela saúde pública. O corpo de médicos e cirurgiões de Aveiro – corpo progressivamente reforçado devido às inúmeras epidemias e febres que grassavam na região, principalmente no Verão, provocadas pelas águas paradas da bacia do Vouga – verificou o abaixamento das doenças epidémicas e do nível de mortalidade, após a salubridade do ar provocada pela abertura da barra. Entre os últimos cinco anos antes da abertura da barra e os quatro anos seguintes a taxa de mortalidade tinha baixado 26%, apesar dos últimos números incluírem as mortes provocadas pelas guerras peninsulares. A abertura da barra foi da maior importância para a actividade económica da região: na produção de sal, nos campos agrícolas, na pesca, na apanha do moliço (Fig. 177) e na actividade comercial e portuária⁹⁶⁹. A cidade de Aveiro adquiriu um porto de águas profundas com um ancoradouro imenso, com 12 km de extensão desde São Jacinto à Torreira (designado de Cal Grande).

A força da erupção das águas na abertura da barra destruiu 600 m do dique, o que tornou urgente uma nova campanha de obras. Para além da reparação dos estragos, faltava concluir a testa do molhe e intervir na margem Norte da barra de forma a controlar os movimentos das areias do cabedelo (Fig. 175; Fig. 176). As dificuldades financeiras do cofre

⁹⁶⁸ Ver, do Escrivão da Superintendência da Barra de Aveiro, Miguel Joaquim Pereira da Silva, *Certidão de Declaração*, 15 de Abril de 1808, in NEVES, Francisco Ferreira, “Documentos relativos à abertura da actual Barra de Aveiro”, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, 1956, vol. 22, pp. 295-296; ver, ainda, LOUREIRO, Adolfo, “Projectos e trabalhos de Reynaldo Oudinot e de Luiz Gomez de Carvalho”, in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, vol. 2, pp. 28-30.

⁹⁶⁹ Ver vários documentos in NEVES, Francisco Ferreira, “Documentos relativos à abertura da actual Barra de Aveiro”, *Idem*, Aveiro, 1956, vol. 22, pp. 287-291; ver, ainda, BALBI, Adrien, *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et d’Algarve, comparé aux autres États de l’Europe*, 1822, *Idem*, 2004, tomo 2, pp. 206-208.

da obra, que já vinham dos anos anteriores, mantinham-se e representavam o principal obstáculo ao avanço dos trabalhos.



Fig. 175, Luís Gomes de Carvalho, *Planta da Obra da Barra d'Aveiro, e do estado actual da mesma Barra mostrando huã parte CS a Y do antigo alveo do Vouga, Aveiro, 30 de Julho de 1809*, Arquivo AHU, Cartografia, D.1314.

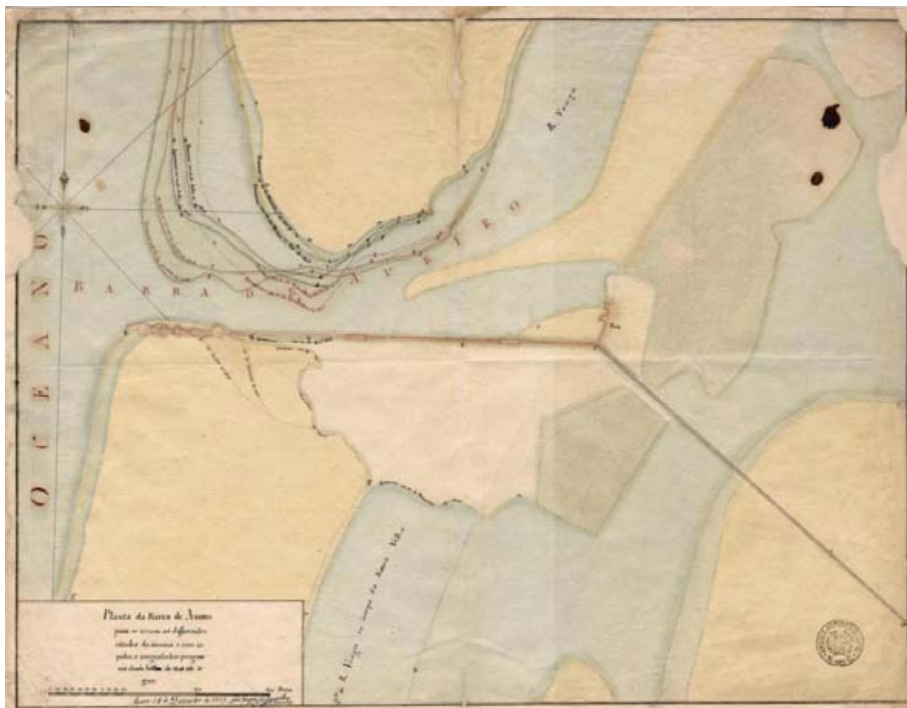


Fig. 176, Luís Gomes de Carvalho, *Planta da Barra de Aveiro para se verem os diferentes estados da mesma e seus rápidos, e assignalados progressos desde Junho de 1808 até agora, Aveiro, 21 de Dezembro de 1809*, Arquivo AHU, Cartografia, D.1315.

Francisco António Herman, a 2 de Maio, em resposta a uma conta da obra apresentada pelo superintendente, João Carlos Cardoso Verney, pediu-lhe um conjunto de esclarecimentos sobre as finanças da obra: informação sobre a contribuição das freguesias e vilas das duas comarcas (Aveiro e Vila da Feira); a quanto importavam as sisas; informação acerca da cobrança da contribuição sobre os barcos moliceiros e a quanto esta poderia ascender após a abertura da barra e se era bem fundamentada. Pediu, ainda, uma estimativa da despesa mensal da obra da barra e do tempo necessário para a conclusão do projecto⁹⁷⁰. Francisco António Herman escreveu também à Companhia do Alto Douro, instituição que tinha uma dívida com o cofre da barra de Aveiro que vinha dos tempos do marquês de Pombal e que D. Rodrigo de Sousa Coutinho, quando lançou a obra, já tinha tentado regularizar. A dívida ascendia a mais de 50 contos de réis e Herman propôs à Companhia que apresentasse um valor mensal para abatimento progressivo da dívida e para a continuação da obra da barra⁹⁷¹. Perante a resposta da Companhia do Alto Douro, de que estava sem condições para pagar a dívida, Herman ordenou que a Companhia transferisse mensalmente para o cofre da barra 100\$000⁹⁷². O problema da falta de regularização da dívida manteve-se durante o segundo conselho de Regência⁹⁷³. A obra, no entanto, não parou continuando sempre em actividade, mesmo “na mais desgraçada ephoca, de que os homens possam recordar-se, pello flagêllo da guerra actual”, como diz Luís Gomes de Carvalho. O serviço da obra da barra foi mesmo equiparado ao do exército, por D. Miguel Pereira Forjaz, para poder ser mais prontamente assistido⁹⁷⁴.

A solução proposta por Reinaldo Oudinot e continuada por Luís Gomes de Carvalho foi coroada de êxito e representava um grande avanço nas capacidades da engenharia portuguesa num campo tão complexo e sofisticado como o da hidráulica. Avanços que se alargavam à capacidade de planificação dos trabalhos no longo prazo, ao domínio da construção em grande escala e à organização de estaleiros onde trabalhavam várias centenas e, por vezes, milhares de operários. Pelo facto da abertura da barra ter acontecido durante a ocupação francesa, não houve lugar para a valorização do acontecimento. António Feliciano de

⁹⁷⁰ Ver, de Francisco António Herman para João Carlos Cardoso Verney, *Aviso*, 2 de Maio de 1808, Arquivo AHMOP, MR 17, fls. 58. O documento foi riscado com duas linhas cruzadas.

⁹⁷¹ O valor exacto é de 56.636\$217; ver, de Francisco António Herman para o Provedor e Deputados da Companhia Geral das Vinhas do Alto Douro, *Aviso*, 2 de Maio de 1808, Arquivo AHMOP, MR 5.4, fls. 147v. O documento foi riscado com duas linhas cruzadas.

⁹⁷² A resposta da Companhia é do dia 13 de Maio; ver, de Francisco António Herman para o Provedor e Deputados da Companhia Geral das Vinhas do Alto Douro, *Aviso*, 30 de Maio de 1808, Arquivo AHMOP, MR 5.4, fls. 148. O documento foi riscado com duas linhas cruzadas.

⁹⁷³ Ver GUIMARÃES, Isidoro Francisco, “Memoria sobre a nova Barra d’Aveiro aberta em 3 d’Abril de 1808”, 23 de Junho de 1809, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, 1942, vol. 8, pp. 164-171.

⁹⁷⁴ Ver CARVALHO, Luís Gomes de, “Memória descriptiva ou notícia circunstanciada do Plano e processo dos effectivos Trabalhos Hydraulicos empregados na Abertura da Barra de Aveiro”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1814, vol. 6, n.º 28, parte 1, pp. 211-215.

Castilho, no poema que dedicou a D. João VI pelo início do seu reinado, lembrou o feito e não deixou de aludir ao *génio* e à *sabedoria* de Reinaldo Oudinot e ao *engenho* de Luís Gomes de Carvalho na materialização desta obra maior:

“Arduas fadigas, derramadas sommas
Ao Vouga nunca destruir poderão
A barreira, que entrada ao mar tolhia:
Em Teus dias, Senhor, um Genio grande,
(O preceito foi Teu, é Tua a glória)
As cadeias quebrou, que o Rio atavão.
Surge, e bramando presuroso corre,
Chega ao Tridente do feróz Neptuno,
Corre a abraçar a graciosa Thetis:
Nem mais soberbo discorria outr'ora
Pelos campos Ideos o vasto Xanto,
Quando amou de Neera o lindo rosto.
Não fuja aos versos meus, á fama, á gloria
O nome d'Oudinot, que o sabio Plano
Deo qual déste tambem, qual desempenhas
Engenhoso Carvalho em nossos dias”.
António Feliciano de Castilho, 1818⁹⁷⁵



Fig. 177, “Barco moliceiro na faina”, in *Aveiro e o seu Distrito*, Aveiro, Junta Distrital de Aveiro, Dezembro de 1975, n.º 20, pp. 45-46.

⁹⁷⁵ CASTILHO, António Feliciano de, *A faustíssima exaltação de sua magestade fidelíssima o senhor D. João VI ao throno: poema...*, Lisboa, Na Impressão Régia, 1818, pp. 20.

Para Napoleão, o domínio de Portugal era o primeiro passo para o domínio da Espanha e a alavanca para o ambicioso plano de dominar o Mediterrâneo e poder actuar no Atlântico. O domínio continental da Europa permanecia como um objectivo mas no propósito de vir a ter poder nos mares e ser uma ameaça à Grã-Bretanha. A formação de uma esquadra de guerra no porto de Lisboa continuava, por isso, a ser uma intenção de Napoleão e os arsenais da Marinha estavam preparados, apetrechados e treinados para todo o tipo de trabalhos navais, com centenas de operários experimentados. Mandou acabar um navio que estava em construção e construir novos navios de modelo francês; ordenou também a recuperação dos navios que não tinham seguido para o Brasil por não estarem em condições. Para três destes vasos de guerra definiu os respectivos nomes: *Maria Primeira* passava a chamar-se *Cidade de Lisboa*; a embarcação nova passava a chamar-se *Portugal*; e *São Sebastião* passava a chamar-se *Brasil*⁹⁷⁶. A trindade que Napoleão desejava ter na mão. Napoleão conseguiu, também, obter autorização do czar Alexandre I (1777-1825) para poder ter o controlo da esquadra russa, ancorada no Tejo, mas Seniavin manteve-se neutral até ao final da primeira invasão francesa. Para Junot, a esquadra russa tornou-se um peso pois não lhe era útil e ainda havia a necessidade de fornecer mantimentos a milhares de marinheiros. Contudo, a esquadra naval mais prestigiada da Rússia teve, seguramente, um efeito dissuasor na marinha britânica durante o severo bloqueio ao porto de Lisboa. Certo é que Napoleão, apesar de sonhar com o poderio marítimo, nunca conseguiu que um navio de pavilhão francês entrasse ou saísse do porto de Lisboa durante a ocupação.

O príncipe regente D. João aportou na baía de Guanabara a 7 de Março de 1808, onde já estava D. Rodrigo de Sousa Coutinho, próximo secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra. No dia seguinte, na nova capital do Império, a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (Fig. 178), o príncipe regente pronunciou uma resposta às medidas de Napoleão que tinham redundado na ocupação de Portugal, declarando nulos o Tratado de Badajoz, de 1801, e o Tratado de Neutralidade, de 1804. A 1 de Maio publicou um manifesto com a declaração de guerra contra a França, medida que deu entrada no Desembargo do Paço a 10 de Junho de 1808, em pleno fervilhar da revolta contra a ocupação francesa.

⁹⁷⁶ Ver carta de Napoleão Bonaparte para Junot, Baiona, 10 de Maio de 1808, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem.

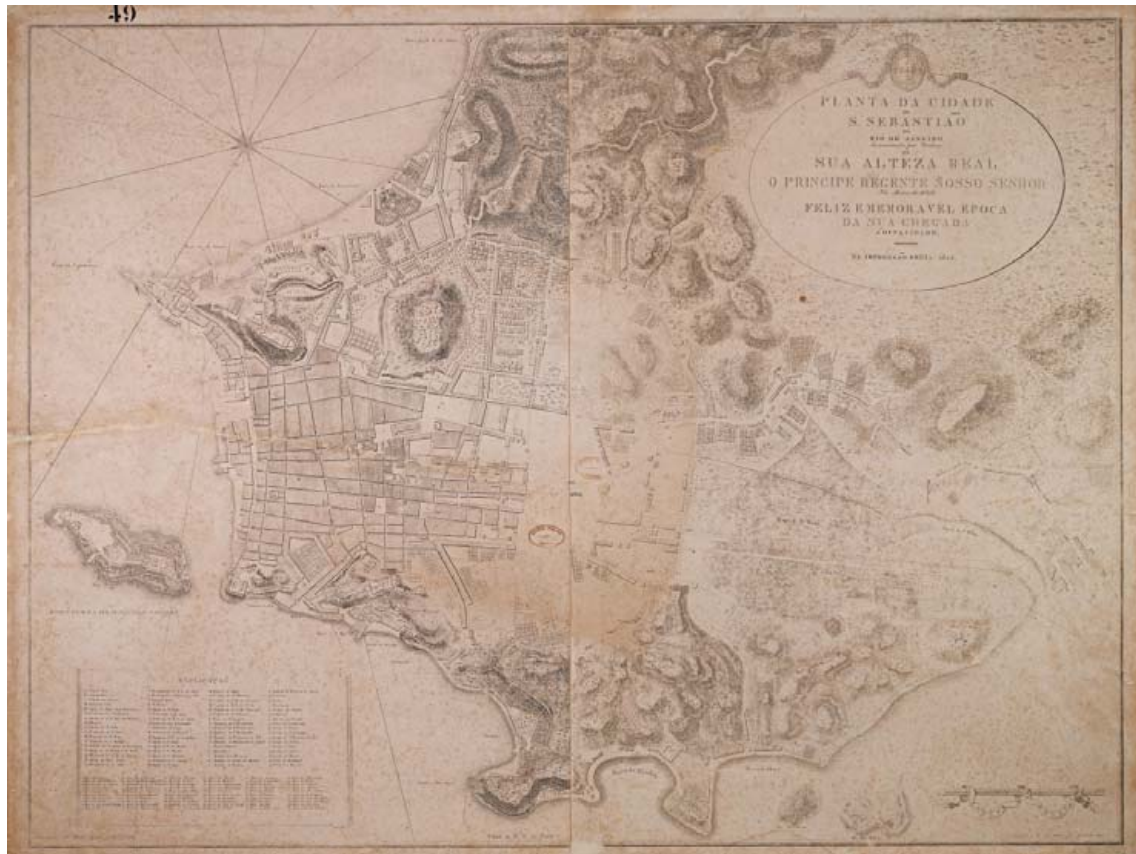


Fig. 178, REIS, J. A. dos, *Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, levantada por ordem de Sua Alteza Real o Príncipe Regente, Nosso Senhor, no ano de 1808. Feliz e memorável época da sua chegada à dita cidade. Desenhado no Real Arquivo Militar por J. A. dos Reis, Na Impressão Régia, 1812, Arquivo ANRJ, Cartografia, 4Y-534 (é o primeiro mapa impresso no Brasil).*

No final de Fevereiro, o general Solano, que ocupava o Sul de Portugal, desde a linha do Tejo, informou Junot que tinha sido chamado para regressar com as suas tropas à costa da província da Andaluzia. Junot nada podia fazer, a não ser vigiar o seu movimento retrógrado até Badajoz e ocupar a importante praça de Elvas, porquanto não tinha o comando das tropas espanholas. A chamada de Solano devia-se aos conflitos internos do poder em Madrid perante a ameaça de Napoleão que já dominava militarmente os pontos-chave de Espanha. Colocava-se a hipótese de Carlos IV se deslocar para Cádiz e passar para a América Latina, seguindo os passos do príncipe regente D. João. Gerou-se um tumulto em Aranjuez, a 17 de Março, contra a saída da família real espanhola que acabaria por levar à demissão de Manuel de Godoy, primeiro-ministro espanhol, à abdicação forçada de Carlos IV e à subida ao trono do seu filho Fernando VII. Um exército francês com 25 mil soldados, comandado pelo general Joachim Murat (grão-duque de Berg, 1767-1815) marchou de imediato sobre Madrid onde chegou a 23 de Março. No dia seguinte, dava entrada em Madrid Fernando VII, enquanto novo rei de Espanha. Recebeu Murat como aliado, confiando que Napoleão cumpriria o Tratado de Fontainebleau. Napoleão convocou para Baiona a família real espanhola e o ex-ministro Godoy, conseguindo de Carlos IV e de Fernando VII a deposição do poder. Nomeou seu

irmão, José Bonaparte, novo rei de Espanha (5 de Maio de 1808). No tratado de abdicação dos Bourbons, ficou inscrito um artigo secreto onde a França, em caso de tomar posse plena de Portugal, daria compensações sobre os territórios das províncias de Portugal que, segundo o Tratado de Fontainebleau, tinham ficado para Espanha. Ficava eliminado o Tratado Fontainebleau que apenas serviu a Napoleão para entrar na península ibérica. Junot, agora, podia operar, de facto, em todo o território mas não tinha tropas suficientes para tal. Pelo contrário, Napoleão foi-lhe pedindo contingentes para reforçar as tropas em Espanha desguarnecendo e secundarizando o território português.



Fig. 179, Francisco de Goya, *El Tres de Mayo*, 1814, Museu Nacional do Prado.

Os levantamentos populares contra as tropas imperiais começaram em Madrid, a 2 de Maio, quando as populações perceberam que estava em operação a anulação da casa real Espanhola. A revolta levou Joaquim Murat a esmagar a população (cerca de oitocentas vítimas) e a ordenar o fuzilamento de mais de cem espanhóis (Fig. 179)⁹⁷⁷. À brutalidade de Murat, sucederam-se as insurreições que alastraram como um rastilho por toda a Espanha, início do

⁹⁷⁷ Ver Ordem do dia de Joaquim Murat, Madrid, 2 de Maio de 1808, in SORIANO, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal, compreendendo a história diplomática, militar e política d'este reino desde 1777 até 1834*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893, 2.^a época, tomo 5, parte 1, pp. 18, doc. 6.

que viria a ser a violenta *Guerra da Independência*, só terminada em 1814⁹⁷⁸. De 23 a 27 de Maio deram-se os levantamentos das populações de Espanha contra a ocupação francesa, desde Valência e Oviedo até Sevilha. A junta formada em Sevilha tomou o título de Junta Suprema do Governo de Espanha e das Índias e, a 30 de Maio, fez uma Proclamação aos portugueses, apelando ao levantamento contra o exército francês⁹⁷⁹.

A partir deste mês de Maio, tudo se tornou mais difícil para Junot começando a derrocada do débil poder napoleónico em Portugal. As comunicações com Espanha e França ficaram cortadas. A interrupção dos correios impedia a ligação com os exércitos franceses e a compreensão das movimentações militares em Espanha. O difícil abastecimento de trigo à cidade de Lisboa, que até aí tinha sido conseguido de forma muito insuficiente através de Espanha, tornou-se uma impossibilidade.

O marechal espanhol Belestá, que tinha vindo substituir Taranco para a cidade do Porto, também foi chamado para regressar à Galiza. Junot, a 3 de Abril, enviou o general Quesnel (1765-1819) e um grupo de funcionários civis e militares, entre os quais o corregedor-mor da província de Entre Douro e Minho, Taboureau, e o delegado de polícia, Perron, com um pequeno destacamento de uns setenta soldados, para tomar posse do comando militar e civil da cidade do Porto. A 6 de Junho, pelas 6 horas da tarde, Belestá, por ordem da Junta Revolucionária da Galiza, aprisionou Quesnel e a maioria das tropas e funcionários franceses, quando estes regressavam da Romaria ao Senhor de Matosinhos. No mesmo dia, e antes de partir para a Galiza com os prisioneiros, Belestá convocou para o seu quartel-general, na Feitoria Inglesa, os representantes das instituições da cidade: Câmara, Relação e governo das Armas. Estavam presentes o juiz de Fora, dois vereadores da Câmara, seis desembargadores da Relação em substituição de Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, e Luís de Oliveira da Costa, de novo governador interino das Armas. Belestá dirigiu as seguintes palavras: “Quando entrei neste Reino livres os achei, e agora retirando-me livres os quero deixar; resta-me porém saber o Governo que querem, se *Português* com a Casa de Bragança se *Francês*”. A resposta foi a de repor a autoridade portuguesa. Belestá retirou-se com as suas tropas e prisioneiros. As armas portuguesas foram hasteadas, os sinos repicaram e deram-se salvas de canhão⁹⁸⁰. No dia seguinte, em reunião da Junta das Obras Públicas, onde estiveram presentes Veiga Magro de Moura, o juiz de Fora e os vereadores do Senado, com a assistência do Procurador da cidade, foi decidido, por unanimidade, suspender todas as obras públicas, de qualquer natureza, com a excepção do aqueduto de Salgueiros, por acompanhar a estrada de

⁹⁷⁸ Sobre a guerra da independência, ver AYMES, Jean-René, *L’Espagne contre Napoléon. La guerre d’indépendance espagnole (1808-1814)*, Paris, Nouveau Monde, Fondation Napoléon, 2003.

⁹⁷⁹ Ver Proclamação in SORIANO, Simão José da Luz, *Idem*, 1893, 2.ª época, tomo 5, parte 1, pp. 52-54, docs. 15.

⁹⁸⁰ BASTO, Artur de Magalhães, “O Porto contra Junot”, 1962, in *Estudos Portuenses*, Porto, edição fac-similada, Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1990, vol. 1, pp. 173-234.

Braga que também estava em construção; o momento era de preparar a luta para a expulsão dos franceses⁹⁸¹.

A libertação durou apenas três dias, pois o governo em nome de Napoleão foi reposto. O recuo deve ter sido uma decisão concertada pois envolveu a câmara, o governo militar, a corregedoria e a relação do Porto, num processo ainda por compreender. Provavelmente, a revolta não foi avante, “não por falta de vontade, mas por que, com fundamento, tinham medo”, como diz Ferraz Sarmiento⁹⁸². Ou então, pela necessidade de haver acções combinadas com as várias províncias, pois a cidade do Porto estava sem tropas para se defender⁹⁸³.

Francisco António Herman escreveu ao corregedor interino da cidade, José Teixeira de Sousa, a 11 de Junho, com demonstrações de apreço pela conduta pacífica da cidade, avisando do envio de tropas francesas para manter a segurança. A sublevação, porém, tinha entrado em marcha. Depois do dia do Senhor de Matosinhos, o segundo momento alto foi o dia do Corpo de Deus, a 16 de Junho. As revoltas alastraram por todo o País quase em simultâneo, como se tivesse havido um acto combinado. Em poucos dias estava todo o País sublevado, com a excepção de Lisboa e dos territórios mais próximos da capital. O exército francês já só controlava o chão que pisava.

No mesmo dia do Corpo de Deus, o general Loison, o *Maneta*, que estava em Almeida para tentar assegurar a comunicação com Salamanca, recebeu ordens de Junot para marchar com um corpo de 2.600 soldados para a cidade do Porto. Tratava-se de submeter à ordem napoleónica a segunda cidade do País e de tentar impedir o alastramento da revolta e o vazio de tropas francesas a Norte do Douro. Partiu no dia seguinte e, em vez de seguir pela estrada da Beira e tomar a estrada Coimbra-Porto, provavelmente para evitar o risco da travessia do rio Douro na ponte das Barcas, dirigiu-se por Lamego, Régua, Mesão Frio e Padrões de Teixeira para prosseguir por Amarante e Penafiel, com vista a entrar na cidade do Porto pelo lado oriental. Todo este trajecto, entre Lamego e Padrões de Teixeira, tinha sido desenhado por José Auffdiener e construído pela Companhia do Alto Douro, a partir de 1790, estando as estradas renovadas, e o restante percurso até ao Porto tinha sido objecto de obras de reparação. A força militar de Loison, depois de passar o rio Douro na barca da Régua, a 21 de Junho, foi

⁹⁸¹ Ver Junta das Obras Públicas, 7 de Junho de 1808, Arquivo AHMP, TG-b-256, fls. 40.

⁹⁸² Francisco Pereira Peixoto Ferraz Sarmiento, *Relação dos assassinios feitos em diferentes terras da Provincia do Minho neste anno de 1809*, 1809, Arquivo ADB/UM, *Fundo Conde da Barca*, Cx. 42, Doc. 6, fls. 155-189.

⁹⁸³ Segundo uma famosa carta dirigida ao príncipe regente a 23 de Junho, onde se pedia a convocação de cortes, assinada por três pessoas em nome da “junta do governo”, os autores dizem que a razão de não terem avançado com a revolta se deveu à necessidade de estarem de acordo com as outras províncias e de esperar que os exércitos espanhóis saíssem da provincia do Minho; a publicação do documento em Londres, em 1819, foi acompanhada de uma carta, assinada por *Publicola*, muito provavelmente pseudónimo de Vicente José Ferreira Cardoso da Costa, que pediu para não serem revelados os nomes dos autores. Ver “Em Junta do Governo”, Porto, 23 de Junho de 1808, *O Campeão Portuguez*, Londres, L. Thompson, 1819, vol. 1, pp. 62-68; ver o mesmo documento in SORIANO, Simão José da Luz, *Idem*, 1893, 2.^a época, tomo 5, parte 1, pp. 70-75, doc. 22.

atacada no alto dos Padrões de Teixeira pelo coronel Francisco da Silveira (1763-1821), com membros das brigadas de Milícias e de Ordenanças do Minho e de Trás-os-Montes, naquele que foi o primeiro combate das províncias sublevadas contra o exército francês. As Juntas formadas em Amarante, Guimarães e Vila Real tiveram um papel determinante nas operações de defesa, protegendo a cidade do Porto de uma perigosíssima ofensiva. O ataque fez com que Loison retrocedesse, atravessasse precipitadamente o rio e recuasse para Lamego, perdendo cerca de 500 soldados, trem e artilharia, a sua secretaria particular e um mapa das estradas de Portugal⁹⁸⁴. Nas suas marchas pela Beira, espalhou o terror pelas povoações desguarnecidas, cometendo as maiores violências e saques mas também perdendo muitos soldados por actos de guerrilha das populações. A Norte do Douro o território ficava temporariamente livre para a organização da sua defesa.

Formaram-se juntas de governo nas cidades e vilas em sublevação, onde teve particular importância a Junta do Algarve. Foi a partir dela que se formou a defesa do território a Sul do Tejo sob comando do conde de Castro Marim (Francisco de Melo da Cunha Mendonça e Meneses, 1761-1821), tenente general e governador do Algarve. No Porto, depois do levantamento da cidade a 18 de Junho, formou-se no dia seguinte a Junta Provisional do Supremo Governo. A Junta formada no Porto vai conseguir agregar em torno de si as juntas que se formaram nas três províncias do Norte e funcionar como um governo nacional em nome do príncipe regente D. João. Procedeu-se de imediato à reorganização do exército, totalmente desmontado por Junot, cuja tarefa coube a Bernardim Freire de Andrade (1759-1809), tendo como seu adjunto D. Miguel Pereira Forjaz (1769-1827). O exército, com 1.500 soldados de tropa de linha, num total de cerca de 8.000 homens, apesar de mal treinado e mal equipado, partiu do Porto a 3 de Agosto e avançou para Sul em direcção a Coimbra, já sublevada e em risco de ser tomada de assalto pelas tropas de Loison, tendo chegado à cidade dois dias depois. A acção decorreu em simultâneo com o desembarque do exército britânico no porto da Figueira. Grande parte da Guarda Real da Polícia, corpo militar da cidade de Lisboa, conseguiu fugir a 1 de Agosto e também se dirigiu para Coimbra. Entretanto, os correios do Porto para Lisboa foram cortados deixando de haver notícias do Norte em Lisboa.

Napoleão, perante a situação portuguesa, escreveu a seu irmão, José Bonaparte, poucos dias antes de este chegar a Madrid como novo rei de Espanha, a definir as prioridades na península ibérica: em Portugal, o general Junot tinha 23.000 soldados, entre as três divisões de infantaria e a artilharia e cavalaria, e em Espanha, o general Dupont tinha cerca de 90.000. Perante a partida das tropas espanholas do Alentejo e Algarve, para apoiar os levantamentos na

⁹⁸⁴ Ver AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984; ver SOARES, Joaquim, *Compendio Historico dos acontecimentos mais celebres, motivados pela revolução de França, e principalmente desde a entrada dos francezes em Portugal até a segunda restauração deste, e gloriosa aclamação do Principe Regente o serenissimo senhor D. João VI*, Coimbra, Na Real Imprensa da Universidade, 1808, pp. 40.

Andaluzia, e das tropas espanholas do Minho, para apoiar os rebeldes da Galiza, os dois pontos importantes aonde era necessário fazer uma verdadeira guerra conjunta em Espanha e Portugal era na Galiza e na Andaluzia⁹⁸⁵. Os acontecimentos, porém, decorreram mais rápidos que os movimentos dos exércitos franceses e as contas de Napoleão.

Com a revolta instalada em Espanha e Portugal e com o pedido de auxílio das Juntas da Galiza e da Andaluzia, a Grã-Bretanha enviou um comboio de cerca de 150 a 170 navios com um contingente militar de aproximadamente 13.500 soldados tendo como comandante o general Arthur Wellesley (1769-1852). Saiu a 12 de Julho do porto de Cork, no Sul da Irlanda, e chegou à Corunha oito dias depois. O governo da Galiza defendeu que era melhor empregar as forças em expulsar os franceses de Portugal de que dependia a sorte da Espanha. A esquadra naval chegou defronte da barra do Douro a 24, onde se deteve para Wellesley e o seu Estado-maior reunirem com o presidente da Junta, D. Frei António de São José de Castro, bispo do Porto (1745-1814), e, pelo exército, com Bernardim Freire de Andrade e D. Miguel Pereira Forjaz⁹⁸⁶. A proposta portuguesa foi de realizar-se uma acção conjunta e do desembarque britânico ser na Figueira, onde a guarnição francesa do forte de Santa Catarina tinha sido capturada por uma força dirigida por dois militares, estudantes da Faculdade de Matemática, e composta por estudantes da Universidade de Coimbra (dando origem ao Corpo de Voluntários Académicos) e algumas centenas de populares⁹⁸⁷.

A 25, Wellesley seguiu para a barra do Tejo, onde estava o almirante Cotton a comandar o bloqueio. Ficou definido o porto da Figueira para local de desembarque, o qual viria a ocorrer entre 1 e 5 de Agosto, sem que ao longo destes dias o exército francês se apercebesse do movimento (Fig. 180). O desembarque foi contrariado pelos fortes ventos do Norte, muito frequentes na costa nesta época do ano, e todos os barcos do porto da Figueira capazes de aguentar o mar foram empregues no transporte das tropas para Lavos, na margem esquerda do rio. A opção pela barra do Mondego, deveu-se a ser demasiado perigoso actuar a partir do Tejo, fortemente protegido de ambas as margens por artilharia e pela presença da esquadra russa, devido à praça-forte de Peniche ter tropas francesas e devido à falta de condições para um grande desembarque entre o Cabo Carvoeiro e o Cabo Mondego.

⁹⁸⁵ Ver carta de Napoleão Bonaparte para o rei de Espanha, José Bonaparte, 14 de Julho de 1808, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem.

⁹⁸⁶ Ver VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, Bernardim Freire de Andrade e Castro”, separata do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 129-133.

⁹⁸⁷ Ver ARAÚJO, Ana Cristina Bartolomeu de, “A participação do Batalhão Académico de Coimbra na derrota dos franceses no Porto”, in OLIVEIRA, Valente de (coord.), *O Porto e as Invasões Francesas, 1809-2009*, Porto, Público, Câmara Municipal do Porto, 2009, vol. 2, pp. 275-308.



Fig. 180, L'EVEQUE, Henry, "The landing of the British Army at Mondego Bay", engraved by J. Vendramini, in *Campaigns of the British Army in Portugal, under the command of general the Earl of Wellington, K. B., Commander in Chief, &c. &c.*, London, printed by W. Bulmer and Co. Cleveland-Row, 1812.

Os britânicos saíam do mar e vinham enfrentar a guerra no continente. Mantiveram-se no litoral, apoiados na linha da costa pela frota, cobertos no interior pelas improvisadas tropas portuguesas e protegidos na retaguarda pelas populações. Pelo interior, nas proximidades da nova e da antiga estrada Porto-Lisboa (principalmente em Leiria e Tomar), e, do lado Sul do Tejo, actuaram as tropas portuguesas, fechando todas as possíveis movimentações ou fugas do exército francês, principalmente as programadas por Elvas ou por Almeida, de que os comandos militares portugueses tinham conhecimento. Uma opção militar portuguesa que foi determinante para a segurança das populações das províncias, em particular da Beira e da qual discordaram os militares britânicos. Os generais britânicos tinham como único alvo Lisboa e o seu porto. Os generais portugueses tinham como objectivos o cerco das tropas francesas e garantir a segurança de todo o território. Duas estratégias distintas e, em parte, autónomas mas que, apesar das discordâncias, se complementaram e convergiram de forma implacável no enclausuramento do exército francês⁹⁸⁸.

⁹⁸⁸ Ver, de Bernardim Freire de Andrade, "Resumo Histórico da marcha e procedimento do general do exército português Bernardim Freire d'Andrade na ocasião da gloriosa tentativa para o desbarate dos franceses e restauração destes Reynos de Portugal. A que se juntão exactas cópias dos documentos officiaes e authenticos que

Depois do combate da Roliça (1808-08-17) e da batalha do Vimeiro (1808-08-21), as tropas francesas recuaram para Torres Vedras e reorganizaram-se em torno de uma linha elevada mais próxima de Lisboa (Mafra, Montachique e Bucelas)⁹⁸⁹. Os exércitos britânicos e portugueses posicionaram-se de novo e não avançaram, contra a vontade de Wellesley que pretendia continuar de imediato o ataque. Os ingleses ficaram à espera da chegada do general Moore com mais um contingente britânico. O exército francês não tinha ficado desmantelado nestes dois combates e estava de novo em formação numa posição muito forte geograficamente. Praticamente já não havia mais tropas francesas disseminadas pelo território continental estando concentradas na defesa da capital. As que estavam sediadas no Porto e no Algarve tinham sido aprisionadas pelas tropas espanholas e portuguesas restando pequenos contingentes em algumas praças de armas, como Almeida e Elvas, Peniche e Palmela. Do ponto de vista militar, o recuo do exército francês para as praças-fortes de Almeida e de Elvas, mas principalmente para a de Elvas, como planeou o coronel Vincent e como teria aprovado Napoleão, não era possível pois estas linhas estavam cortadas pelos exércitos portugueses. Mesmo a rota da invasão, pela Beira Baixa, estava cortada, uma vez que Abrantes tinha sido ocupada por tropas portuguesas, mal as tropas francesas se concentraram na defesa de Lisboa. Continuar a lutar era praticável para os franceses, possuindo ainda um forte contingente, apesar das muitas perdas sofridas nos combates. Porém, a opção de combater trazia um problema sem solução à vista: há três meses que o abastecimento de pão à cidade era insuficiente e não havia reservas; e resistir – as tropas anglo-portuguesas não tomaram a iniciativa de atacar – significava sacrificar à fome Lisboa e o próprio exército. O cerco era total. Junot agiu rapidamente. No dia seguinte à batalha do Vimeiro, enviou um emissário (Kellermann) para negociar a rendição. E com isso conseguiu o que acabou por ser, talvez, o seu maior triunfo, a *Convenção de Sintra*, assinada em Lisboa a 30 de Agosto⁹⁹⁰.

Os acordos estabelecidos, negociados entre ingleses e franceses, permitiram a Junot sair do País com todas as tropas, todo o material de combate e, por fim, com o saque de guerra, sem

forão relativos a tão alta e feliz empreza”, Sete Rios, 17 de Outubro de 1808, in VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, Bernardim Freire de Andrade e Castro”, Idem, 1970, vol. 40, pp. 239-322.

⁹⁸⁹ Ver [VINCENT, Colonel], “Précis des travaux de l’armée française entrée en Portugal à la fin de l’année 1807, sous les ordres du general en chef duc d’Abrantes”, [1809], e “Lettre officielle de l’auteur écrite au ministre de la Guerre en Novembre 1809”, in PEREIRA, Ângelo, *D. João VI, Príncipe e Rei*, Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1953, vol. 1, pp. 192-204. Esta memória, acompanhada de uma carta ao ministro da Guerra de França, da autoria do chefe do corpo de engenheiros francês, constitui um testemunho e uma síntese da ocupação de Portugal. O coronel Vincent pagaria um preço elevado por este relatório crítico ficando anos sem progredir na carreira. Fonte documental nunca referida ou estudada, apresentada como anónima, é da maior importância para a compreensão da primeira invasão francesa.

⁹⁹⁰ Na Convenção de Sintra, ratificada a 30 de Agosto, diz-se: “Art. XVII. Nenhum português será chamado para prestar contas pela sua conduta política durante o período que o exército francês ocupou este país. E todos aqueles que continuaram no exercício das suas funções, ou aqueles que aceitaram empregos debaixo do Governo francês, ficam debaixo da protecção dos comandantes britânicos; as suas pessoas ou propriedades não sofrerão injúrias, pois não puderam optar entre ser ou não obedientes ao Governo francês”.

nenhumas contrapartidas⁹⁹¹. Nem sequer foi considerado o regresso da deputação a Baiona, impedido por Napoleão⁹⁹², ou do exército português integrado na *Grande Armée*⁹⁹³. Com a pressa em conseguir terminar rapidamente a campanha militar, abrir o porto de Lisboa e aprisionar a esquadra russa, os generais ingleses aceitaram uma convenção que acabava por consagrar diplomaticamente a política de extorsão⁹⁹⁴. A 1 de Setembro, a esquadra britânica entrou no Tejo, pondo fim ao bloqueio do porto de Lisboa e libertando a população da capital de uma crise alimentar muito próxima (Fig. 181). Dez dias depois começou o embarque do exército francês e a 15 de Setembro fez-se à vela o primeiro comboio de navios da marinha britânica em direcção aos portos de Quiberon e La Rochelle, na costa ocidental de França, só se completando o transporte das tropas francesas no início do ano seguinte (1809). As primeiras tropas deste exército, após o desembarque, reentraram com o seu armamento em Espanha, juntando-se aos exércitos franceses. Em Janeiro de 1809 estavam de novo na Galiza, dando-se início à segunda invasão francesa⁹⁹⁵.

⁹⁹¹ A 23 de Agosto de 1808, durante o período de armistício e por ordem de Junot, Étienne Geoffroy Saint-Hilaire (1772-1844) apresentou-se na Imprensa Régia ordenando a entrega de 554 chapas pertencentes à *Florae Fluminensis*, da autoria de Frei José Mariano da Conceição Veloso (1742-1811), as quais lhe foram entregues perante as ameaças de prisão. Geoffroy Saint-Hilaire, conceituado naturalista francês que fez parte da expedição científica ao Egipto, foi escolhido por Napoleão para visitar as instituições portuguesas e recolher colecções para a França; ver o documento com a narração do saque a Francisco António Herman pelo director da Imprensa Régia, datado de 31 de Agosto de 1808, in SOARES, Ernesto, *História da Gravura Artística em Portugal. Os Artistas e as suas Obras*, Lisboa, 1940, vol. 1, pp. 379.

⁹⁹² D. Francisco de Lemos, reitor da Universidade de Coimbra, foi, talvez, o único membro da deputação que conseguiu regressar a Portugal antes da paz geral. Tendo chegado a Baiona em Abril de 1808, partiu de Bordéus a 15 de Setembro de 1810 e em princípios de Novembro chegou à fronteira portuguesa.

⁹⁹³ Ver carta do novo Conselho de Regência ao príncipe regente D. João, 18 de Outubro de 1808, in SORIANO, Simão José da Luz, *Idem*, Lisboa, Idem, 1893, 2.^a época, tomo 5, parte 1, pp. 238-245, doc. 39-B.

⁹⁹⁴ Cf. SILVA, João Paulo Ferreira, *Primeiras Invasões Francesas, 1807-1808. A Invasão de Junot e a Revolta Popular*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, Instituto de Estudos Académicos para Seniores – Adriano Moreira, 2012, pp. 10-11. Sobre o debate entre os oficiais britânicos do exército e da marinha para os termos da Convenção e sobre o processo de pagamento de dívidas do exército francês e controlo do saque por parte dos oficiais ingleses, assim como, sobre a comissão de inquérito criada em Londres para examinar a conduta dos generais ingleses, ver SORIANO, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil (...)*, Idem, pp. 108-217, docs. 30-35.

⁹⁹⁵ A 18 de Setembro de 1808, Napoleão, já sabendo da rendição das tropas de Junot, fez uma proclamação ao exército francês: “Soldats, après avoir triomphé sur les bords du Danube et de la Vistule, vous avez traversé l'Allemagne à marches forcées. Je vous fais aujourd'hui traverser la France sans vous donner un moment de repos. Soldats, j'ai besoin de vous. La présence hideuse du Léopard souille les continents d'Espagne et de Portugal; qu'à votre aspect il fuie épouvanté. Portons nos aigles triomphantes jusqu'aux colonnes d'Hercule: là aussi nous avons des outrages à venger. Soldats, vous avez surpassé la renommée des armées modernes mais avez-vous égalé la gloire des armées de Rome, qui, dans une même campagne, triomphaient sur le Rhin et sur l'Euphrate, en Illyrie et sur le Tage? Une longue paix, une prospérité durable seront le prix de vos travaux. Un vrai Français ne peut, ne doit prendre du repos que les mers ne soient ouvertes et affranchies”, in *Consulat - Premier Empire (...)*, Idem.



Fig. 181, *Planta Topographica da Cidade de Lisboa, compreendendo na sua extensão a beira Mar da Ponte d'Alcantra até ao Convento das Commendadeiras de Santos, e sua largura da Real Praça do Commercio até ao Collegio dos Religiozos Agostinhos descalços na Rua de S. Sebastião da Pedreira. Tudo de banho vermelho he o que se conserva antigo; e vermelho mais vivo denotão as Igrejas: O banho amarelo, o Projecto do novo Plano, e o amarelo mais vivo as Igrejas novas, s.d. [ca. 1779-1789], Arquivo IGP, CA-356 (pormenor).*

“On n’a jamais conçu de quoi les habitans de Lisbonne ont vécu pendant les mois d’avril, mai et juin; il y a eu à cet égard des faits qu’on ne peut expliquer: par exemple, Lisbonne n’avoit éprouvé dans sa population qu’un sixième de diminution, et on n’y consumma que le tiers de ce qu’on avoit toujours consommé”.

Paul Thiébault, 1817⁹⁹⁶.

⁹⁹⁶ THIEBAULT, Baron de, *Relation de l’expédition du Portugal, faite en 1807 et 1808, (...)*, Idem, pp. 95, nota 1.

Ciclo 10, 1808-1809

A acção do bispo do Porto e de Soult. O processo de destruição da rede de vias



Fig. 182, Filipe Neri Gorjão, Manuel Epifânio de Saldanha Machado, *Planta da cidade do Porto e golpe de vista sobre os seus contornos: indicando as actuaes Baterias de posição sobre as margens do Douro: os entrenchamentos dos rebeldes do Porto [e] das tropas fieis de El Rey Nosso Senhor D. Miguel 1º: a entrada da Barra em S. João da Foz e costa adjacente até Matozinhos executada, arranjada, e desenhada, pelo Major do Real Corpo d'Engenheiros Manoel Epifanio de Saldanha Machado em Abril de 1833; redigida esta carta na Repartição do Quartel Mestre General do Exercito de diversos trabalhos anteriormente feitos e reunidos aos de reconhecimentos ultimamente praticados pelos Officiaes da mesma repartição, e de outros, debaixo da direcção do seu chefe o Brigadeiro Fillipe Neri Gorjão, 1833, Arquivo GEAEM/DIE, 3670-II-1A-11A-46.*

A prisão pelas tropas espanholas do general Quesnel e da pequena guarnição francesa no regresso de Matosinhos ao Porto e os três dias do efémero levantamento da cidade (6 a 9 de Junho de 1808) foram o impulso para a sublevação geral das populações nas províncias do Norte. O clima de fermentação revolucionária, após este primeiro momento, tornou-se geral na população. A notícia rapidamente se espalhou nos meios do exército e da administração pública. No Porto, o levantamento só ocorreu a 18 de Junho, quando Trás-os-Montes e algumas cidades e vilas do Minho já se tinham sublevado (Fig. 182). Neste sábado, pelas cinco

horas da tarde, a artilharia começou a movimentar-se no quartel à praça de Santo Ovídio (actual praça da República) – edifício e praça construídos na década anterior – juntando-se muita população a assistir. Entre os militares destacavam-se João Manuel de Mariz Sarmiento, capitão e comandante do corpo de artilharia, e Luís Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, tenente-coronel do Real Corpo de Engenheiros. Perante mais de 400 pessoas, entre militares e população, Mariz, “o primeiro que com ousadia não vulgar se poz a frente do povo”⁹⁹⁷, pronunciou o grito da revolta, aclamando o nome do príncipe regente, mote da pioneira sublevação transmuntana. A voz espalhou-se e, da praça de Santo Ovídio, as tropas e a população que, entretanto, foi engrossando, desceram para o centro da cidade, à praça Nova das Hortas (actual praça da Liberdade). Foi um momento de libertação e de festa geral e o primeiro grande acontecimento popular no novo centro urbano da cidade, uma festa que se prolongaria com a iluminação da cidade durante três noites. O movimento das tropas e da população, a partir da praça Nova das Hortas, subiu para a Batalha pela nova rua de Santo António (actual rua 31 de Janeiro) dirigindo-se para a Câmara, nesta altura instalada a contragosto no quartel da Batalha, junto à porta do Sol. Este edifício, construído na década anterior para quartel da Cavalaria e presos da Calceta, foi onde Francisco de Almada instalou o governo da corregedoria e provedoria. A Câmara, representada pelo juiz de Fora e pelos vereadores do Senado, assim como a própria Companhia do Alto Douro que tinha a sua sede de governo no Porto, à rua das Flores, associaram-se às acções dos militares, num novo momento de aclamação. Os militares revolucionários dirigiram-se aos representantes do poder civil para promover a formação de um governo provisório⁹⁹⁸.

O momento era de libertação mas também de receio pois sabia-se da deslocação das tropas de Loison para o Porto e não se tinha conhecimento nem do itinerário nem da progressão da marcha. Ninguém imaginava que Loison vinha pelo Douro. Temia-se a chegada de tropas francesas pela estrada Lisboa-Porto. Este receio ficou expresso num motim popular ocorrido nos armazéns do Assento⁹⁹⁹, ao cais dos Guindais, na mesma altura da aclamação na praça de Santo Ovídio, devido a uma ordem para preparar 3000 rações para uma coluna do exército francês que vinha pernoitar aos Carvalhos, na estrada Porto-Lisboa, a 12 km da cidade. Era um boato e apenas revelava que não se sabia qual a marcha de Loison. Rapidamente foi organizada a defesa da cidade, deslocando-se a artilharia para a ponte das Barcas e para o alto de Santo Ovídio, em Gaia, a que se juntaram tropas milicianas da Maia e de Penafiel que

⁹⁹⁷ Ver a carta assinada por Publicola, *O Campeão Portuguez*, Londres, L. Thompson, 1819, vol. 1, pp. 170-174.

⁹⁹⁸ Ver, sobre o movimento revolucionário e os primeiros passos para a constituição de um governo provisório, José Viriato Capela; Henrique Matos; Rogério Borralheiro, “As Juntas do Norte na Restauração de Portugal de 1808”, in OLIVEIRA, Valente de (coord.), *O Porto e as Invasões Francesas, 1809-2009*, Porto, Público, Câmara Municipal do Porto, 2009, vol. 2, pp. 43-119.

⁹⁹⁹ Os armazéns do Assento eram instalações onde se organizava o abastecimento de pão aos exércitos, cujo fornecimento era feito por arrematação. Os arrematantes eram os assentistas.

estavam de guarda à cidade, assim como muito povo a quem foram distribuídas milhares de armas (ca. 15.000). Associou-se a esquadra inglesa que estava a fazer o bloqueio ao porto do Douro, preparando um dos navios do Brasil para funcionar como uma bateria flutuante com a função de defender a recente ponte das Barcas, no caso dos franceses se lhe aproximarem¹⁰⁰⁰. Ao ódio aos franceses, juntava-se o medo e a coragem como propulsores da revolta.

A noite foi intensa; não havia tempo a perder. Após a aclamação ao fim do dia, era preciso definir com rapidez uma estrutura de poder que desse corpo à revolta e dirigisse as operações de defesa da cidade de forma a haver continuidade entre os actos de aclamação e a efectiva instauração de um governo provisório. Este passo político decorreu sob sigilo nas instalações da Câmara, em princípio¹⁰⁰¹. Um pequeno grupo, formado por oficiais do exército que encabeçaram o movimento e por dois bacharéis formados na Universidade de Coimbra, prepararam propostas de organização de um corpo eleitoral que, por sua vez, promoveria a eleição de uma junta provisória de governo. O rol de pessoas seleccionadas, muito provavelmente, foi feito a partir dos cadernos eleitorais municipais. Da reunião de três propostas, ficaram apontados os elementos representativos do corpo eclesiástico, da Câmara, da Relação, do Exército, dos negociantes e do povo para participar no “Congresso” eleitoral. Pelas três horas da manhã saíram piquetes para avisar os eleitos, convidando-os a comparecer, às cinco horas da manhã, nas instalações da Câmara. Por sua vez os militares foram convocados para a praça de Santo Ovídio. O corpo militar, com a presença de tropa de linha e milicianas, fez formatura e prestou juramento “perante Luís Cândido e sob a sua espada”, tendo à cabeça o batalhão da Maia. Fê-lo, na presença de muita população, com a bandeira hasteada ao centro e peças de artilharia nos flancos¹⁰⁰², conferindo um significado simbólico ao momento. O simbolismo extravasava para a própria praça, cuja grande escala foi concebida para parada militar e que veio a ser palco de importantes pronunciamentos militares ao longo do século XIX, sendo este o primeiro. A marcha seguiu em direcção à Batalha até à Câmara. Em princípio, devido à demora de D. Frei António de São José de Castro (1745-1814), bispo do Porto, que era um dos convocados e à falta de espaço para reunir toda a gente, a assembleia foi

¹⁰⁰⁰ Ver NEVES, José Acúrsio das, “História Geral da Invasão dos Franceses em Portugal e da Restauração deste Reino”, 1810-1811, in *Obras completas de José Acúrcio das Neves*, Porto, Afrontamento, s.d., vol. 2, pp. 272-273, nota 2.

¹⁰⁰¹ Seguiu-se, pela actualização das fontes, a versão apresentada pelos autores do artigo “As Juntas do Norte na Restauração de Portugal de 1808”, mas Joaquim Soares diz que a preparação do Congresso decorreu na “casinha da Ponte, onde se cobrão as passagens”, ou seja, na casa da Portagem situada nos arcos do muro da Ribeira, que tinha sido, pouco tempo antes, desenhada por Damião Pereira de Azevedo; ver SOARES, Joaquim, *Compendio Historico dos acontecimentos mais celebres, motivados pela revolução de França, e principalmente desde a entrada dos francezes em Portugal até a segunda restauração deste, e gloriosa aclamação do Principe Regente o serenissimo senhor D. João VI*, Coimbra, Na Real Imprensa da Universidade, 1808, pp. 34.

¹⁰⁰² Cf. José Viriato Capela; Henrique Matos; Rogério Borralheiro, “As Juntas do Norte na Restauração de Portugal de 1808”, in OLIVEIRA, Valente de (coord.), *O Porto e as Invasões Francesas, 1809-2009*, Porto, Público, Câmara Municipal do Porto, 2009, vol. 2, pp. 53.

desviada para o paço Episcopal¹⁰⁰³. Seria o prenúncio das movimentações do bispo para se apropriar do movimento revolucionário.

Depois de uma noite de “jornada revolucionária”¹⁰⁰⁴, cerca das sete da manhã, reunidos na sala do dossel do paço com a presença do bispo do Porto à cabeceira, começaram os trabalhos do “Congresso convocado pelo Corpo Militar” para a constituição do que veio a designar-se por Junta Provisional do Supremo Governo, denominação oriunda da pioneira Junta de Sevilha. Entre os muitos convocados, participavam no Congresso três membros do Real Corpo de Engenheiros – Carlos Amarante, Luís Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado e Faustino Salustiano da Costa e Sá. Devia estar bem presente no pensamento destes homens, reunidos em Congresso, onde prevaleceu o sentido de unidade em torno de uma causa comum, que se Loison entrasse no Porto com as suas tropas seria uma carnificina, de que já havia muitos exemplos, vindo-se a confirmar, pouco tempo depois, em Leiria, Beja e Évora. Havia, no entanto, a consciência da debilidade em que se encontrava o poder napoleónico, dado o exemplo da fácil prisão do general Quesnel pelos granadeiros de Saragoça. Com a saída dos exércitos espanhóis, Junot não tinha tropas suficientes para ocupar todo o território continental. Já não tinha sequer exército para controlar as províncias que estavam sob seu controlo pelo Tratado de Fontainebleau, Trás-os-Montes, Beira e Estremadura e, para as quais, foi calculado o seu exército, facto bem patente na libertação das terras transmontanas.

A proposta do corpo militar ao Congresso foi apresentada por João Manuel de Mariz Sarmiento a quem, em primeiro lugar, cabia a responsabilidade e o risco do movimento¹⁰⁰⁵. A corporação militar, enquanto a instituição que “restaurou o Porto”, tinha elegido seis membros para uma junta provisional de governo; para completar a sua constituição, pedia para serem eleitos dois membros do clero, dois da magistratura e dois do comércio, de forma a haver legitimidade representativa. A junta provisional responderia pelo uso da autoridade soberana, a que as circunstâncias obrigavam a se apossar e exercer, enquanto não fosse reinstituído o governo deixado pelo príncipe regente antes da sua partida para o Brasil.

¹⁰⁰³ Ver COSTA, Vicente José Ferreira Cardoso da, “Considerações Políticas sobre a Revolução Portuguesa de 1808”, s.d., in TASSO, Luís Otávio Pagano, *Considerações políticas e económicas sobre Portugal, 1808-1812*, São Paulo, Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2010, pp. 123-124.

¹⁰⁰⁴ Cf. José Viriato Capela; Henrique Matos; Rogério Borralheiro, “As Juntas do Norte na Restauração de Portugal de 1808”, in OLIVEIRA, Valente de (coord.), *O Porto e as Invasões Francesas, 1809-2009*, Porto, Público, Câmara Municipal do Porto, 2009, vol. 2, pp. 56.

¹⁰⁰⁵ O autor anónimo do *Observador Portuguez, Historico, e Politico*, não considera os acontecimentos de 18 de Junho uma revolta militar secundada pelo povo, mas uma movimentação preparada em simultâneo por magistrados e militares, dando os nomes das principais figuras; ver ANÓNIMO, *Observador Portuguez, Historico, e Politico de Lisboa, desde o dia 27 de Novembro do anno de 1807, em que embarcou para o Brazil o Principe Regente Nosso Senhor e toda a Familia Real, por motivos da invasão dos francezes, etc.*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1809, pp. 325-326.

Terá havido, provavelmente, debate e contrapropostas pois a organização final, aprovada por voto secreto, foi diferente. Foram constituídas duas juntas; uma junta interina de governo, com todos os direitos de soberania, presidida pelo bispo do Porto e composta por dois membros em representação do clero, dois em representação da magistratura, dois em representação do corpo militar e dois em representação dos cidadãos¹⁰⁰⁶; a outra junta seria militar e tomaria a direcção das operações de ataque e defesa, sendo presidida pelo governador das Armas do Partido do Porto e constituída por cinco membros, um de cada ramo do exército (corpo de engenheiros, artilharia, infantaria, cavalaria e milícias). Seguiu-se a votação dos membros constituintes nomeados para as duas juntas tendo sido todos eleitos por unanimidade. O documento final do Congresso, redigido por José de Melo Freire, desembargador e juiz da Coroa, foi assinado por todos os presentes¹⁰⁰⁷. Mariz Sarmiento e Luís Cândido, dois dos protagonistas do movimento, ficaram, respectivamente, na junta de governo e na junta militar. A divisão em duas juntas provavelmente nasceu do peso dos militares na proposta inicial para a junta de governo, encontrando-se uma solução onde se compatibilizavam de forma mais equitativa os vários grupos sociais. Não deixava de ser um insucesso dos militares envolvidos no movimento e uma vitória do bispo do Porto que saía do Congresso presidente da junta de governo.

O súbito surgimento do bispo do Porto, a tutelar a revolta e os destinos da cidade, é um acontecimento surpreendente; uma das figuras da igreja que mais incorporou o espírito de colaboração com a força ocupante. Para além de se ter antecipado ao patriarca de Lisboa, tendo sido o primeiro membro do corpo eclesiástico a dirigir a “voz pastoral” aos seus diocesanos para anunciar a benevolência dos exércitos franceses (1807-12-05)¹⁰⁰⁸, o bispo do Porto, apenas vinte e oito dias antes da revolução, a 22 de Maio, tinha escrito a Napoleão a agradecer o sucesso da missão da Deputação a Baiona que só veio aumentar “a confiança sem limites” na “grandeza e clemencia incomparavel” de “Vossa Magestade Imperial e Real” que outra coisa não pode oferecer aos portugueses “que não seja segurança e felicidade”¹⁰⁰⁹. Poucos anos antes, a figura eleita teria sido, naturalmente, Francisco de Almada e Mendonça (1757-1804), o

¹⁰⁰⁶ Ver *Infra*, Anexo 1, “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”.

¹⁰⁰⁷ Ver “Estabelecimento da Junta do Governo do Porto”, 19 de Junho de 1808, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...). Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Idem, 1826, pp. 524-526.

¹⁰⁰⁸ Ver a biografia de D. António de São José de Castro in FERREIRA, J. Augusto, *Memorias Archeologico-historicas da Cidade do Porto (Fastos Episcopales e Politicos). Sec. VI-Sec. XX*, Braga, Cruz & Comp.^a Editores, 1924, vol. 2, pp. 381-418. Ver também de Pedro Vilas Boas Tavares, “D. António de S. José de Castro: dever e fidelidade nas, e para além, das circunstâncias”, in OLIVEIRA, Valente de (coord.), *O Porto e as Invasões Francesas, 1809-2009*, Porto, Público, Câmara Municipal do Porto, 2009, vol. 4, pp. 29-74. Ver ainda, de PEREIRA, Isaiás da Rosa, “Pastorais de alguns bispos portugueses por ocasião das invasões francesas”, *Revista de História das Ideias*, Coimbra, Instituto de História e Teoria das Ideias, Universidade de Coimbra, 1988, vol. 10, pp. 327-346.

¹⁰⁰⁹ Ver “Carta do Bispo do Porto ao Imperador Napoleão”, Porto, 22 de Maio de 1808, assim como a apresentação do documento por Publicola, *O Campeão Portuguez*, Londres, L. Thompson, 1819, vol. 1, pp. 170-175.

jovem corregedor cuja autoridade, experiência e sentido político eram incontestáveis na cidade. José Teixeira de Sousa, o corregedor interino que substituiu Francisco de Almada após a sua prematura morte e que tinha sido durante muitos anos seu adjunto, era um homem de gabinete, um burocrata. Os últimos governadores militares, D. João Correia de Sá e Rodrigo de Sousa da Silva Alcoforado, figuras prestigiadas na cidade, tinham falecido; o último há apenas um ano. O brigadeiro Luís de Oliveira da Costa que dirigia interinamente o governo militar, ao oscilar no partido a tomar após o primeiro e fracassado levantamento, dando ordens para se repor a autoridade francesa, acontecimento visível por toda a população, e, ao mesmo tempo, fornecendo material do Arsenal do Exército para discretamente reforçar a artilharia do capitão Mariz, tornou-se vítima da sua hesitação, estando em fuga da cidade desde o dia anterior. Vicente José Ferreira Cardoso da Costa, desembargador da Relação do Porto e muito estimado na cidade pela sua acção como juiz de Fora (1791-1799), devia estar nesta altura em Lisboa e dificilmente seria um político consensual. O governador da Relação, Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, político experiente e firme, activo e respeitado na cidade, tinha uma idade muito avançada e encontrava-se debilitado. Pedro de Melo Breiner que, por sua vez, tinha deixado o Porto para integrar o conselho de Regência, era agora visto como um inimigo por estar a participar no governo de Junot. A eleição do bispo foi, por isso, circunstancial; deveu-se à “casualidade dos tempos”, como diz D. Pedro de Sousa Holstein (1781-1850)¹⁰¹⁰. Os tempos eram de agitação popular.

Da acta do Congresso, a “Lei Fundamental”, não saiu nenhum conteúdo programático para a acção das duas juntas. O programa político restringia-se à defesa da cidade e à libertação do Reino. Este esvaziamento de conteúdo político, ao contrário das actas de proclamação de muitas das juntas que se formaram na mesma altura no País, aparentemente anulava a missão da junta de governo e transferia todo o protagonismo para a junta militar. Aconteceu precisamente o contrário. O bispo do Porto não só conseguiu que a junta militar nunca se viesse a formar como concentrou em si todo o poder de decisão da junta do Supremo Governo, cuja sede passou a funcionar no paço Episcopal. Bastaram quinze dias para Mariz Sarmiento e Luís Cândido serem acusados de uma conspiração, presos em pleno paço Episcopal (1808-07-05), conduzidos para a cadeia da Relação, sumariamente processados e sentenciados a 26 de Julho. O capitão de artilharia Mariz Sarmiento foi condenado a degredo para Angola, aliviante de pena por consideração ao seu papel na libertação¹⁰¹¹, e o tenente-

¹⁰¹⁰ Ver CARVALHO, Maria Amalia Vaz de, *Vida do Duque de Palmella, D. Pedro de Souza e Holstein*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, vol. 1, pp. 203-204.

¹⁰¹¹ Sobre Mariz Sarmiento, ver a ode de João Carlos Leitão, tio materno de Almeida Garrett e que veio a ser juiz de Fora da ilha do Faial, *Ode ao Senhor João Manoel de Mariz Sarmiento, capitão de Artilheria, em memoria do arrojado e glorioso denodo, com que sacudio da cidade do Porto o jugo francez*, Lisboa, Impressão Regia, 1809.

coronel Luís Cândido foi condenado à morte, por “crime atrocissimo”¹⁰¹². A 28 de Julho, um dia antes da execução da pena, já o patíbulo montado, a Junta Provisional do Supremo Governo fez discretamente embarcar durante a noite os condenados para um navio ancorado em São João da Foz do Douro com destino ao Rio de Janeiro, transferindo o problema para o príncipe regente¹⁰¹³. No dia seguinte, a multidão aos milhares (mais de 5000) juntou-se na Relação do Porto, à Cordoaria, em agitação geral, contestando a não execução da pena a Luís Cândido e tentando forçar a cadeia por não acreditar na ausência do réu¹⁰¹⁴. De um momento para o outro Mariz e Cândido passaram de heróis a traidores, “sendo a *infamia de traidor* a arma que se empregava para se perder a quem se queria”¹⁰¹⁵.

As juntas formadas nas cidades e vilas das três províncias do Norte foram, sucessivamente reconhecendo a autoridade da Junta do Porto como governo legítimo do Reino. O processo de agregação em torno do governo do Porto decorreu da distinção da cidade neste vasto território e teve, como fundamentos, a necessidade de haver uma autoridade legítima representativa da soberania portuguesa e uma unidade de acção para a guerra. A adesão da Junta de Viana, sede do governo militar da província do Minho, foi significativa. A aclamação e constituição da junta de Viana tinham decorrido no dia 19 de Junho. Como a junta reunia num único órgão o governo civil da cidade e da comarca e o governo militar da província, designou-se de Junta Provisional de Viana Unida ao Governo das Armas da Província do Minho, tendo como presidente o governador militar, general Gonçalo Pereira Caldas e, como vice-presidente, o juiz de Fora de Viana, Domingos José Vieira da Mota Gomes. Nesta junta, como vogal, Frei Francisco de São Luís Saraiva (1766-1845) teve a sua primeira e importante aprendizagem política, “perigosa honra” que abraçou. Na proclamação de reconhecimento da Junta do Porto, datada de 3 de Julho, a Junta de Viana diz que a “Autoridade Suprema deve ser huma, e indivisível”, principalmente perante a ameaça de “hum inimigo astuto, e poderoso”. Considerava que “atendendo ás circunstancias de localidade,

¹⁰¹² Ver a análise do afastamento destes dois militares, in Pedro Vilas Boas Tavares, “D. António de S. José de Castro: dever e fidelidade nas, e para além das, circunstâncias”, in OLIVEIRA, Valente de (coord.), *O Porto e as Invasões Francesas, 1809-2009*, Porto, Público, Câmara Municipal do Porto, 2009, vol. 4, pp. 29-74.

¹⁰¹³ Ver o Edital sobre a condenação à morte de Luís Cândido, assinado pelo Bispo, Presidente Governador, 29 de Julho de 1808, in ANÓNIMO, *Observador Portuguez, Historico, e Politico (...)*, Lisboa, Na Imprensa Regia, 1809, pp. 477.

¹⁰¹⁴ Ver SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1919, vol. 8, pp. 402-404.

¹⁰¹⁵ Ver COSTA, Vicente José Ferreira Cardoso da, “Factos ochlocraticos, e primeiramente os do Bispo do Porto”, *O Campeão Portuguez*, Londres, L. Thompson, 1819, vol. 1, pp. 205-211; 235-243; 328-335. Este texto faz parte de uma obra de Vicente Cardoso da Costa intitulada *Considerações políticas sobre a revolução Portuguesa de 1808*. Constitui o § 17. Ver a análise e transcrição integral do longo manuscrito in TASSO, Luís Otávio Pagano, *Considerações políticas e económicas sobre Portugal, 1808-1812*, São Paulo, Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2010. A transcrição, infelizmente, tem muitos erros.

riqueza, população, relações commerciaes, e representação civil” da cidade do Porto, depositava interinamente na Junta do Supremo Governo os direitos de soberania enquanto não se reinstaurasse o Conselho de Regência deixado pelo príncipe. Das negociações decorridas entre as duas juntas, Viana assegurou a presença de um deputado na Junta do Porto a representar os interesses da sua comarca¹⁰¹⁶. Para o lugar deixado vago por Mariz, entrou Francisco Osório da Fonseca, o provedor de Viana, mantendo-se, assim, a política do bispo do Porto de esvaziamento dos militares do governo. Entre os interesses de Viana inscritos na Proclamação estava a questão do selo de Alfândega, sua luta desde há mais de duas décadas, que agora se enquadrava numa conjuntura de mudança que lhe podia ser favorável. A junta de Viana tinha “a mais bem fundada esperança de obter do Governo Supremo esta inapreciável vantagem, em beneficio do Commercio, e do publico e geral utilidade”.

Os tempos que se seguiram aos levantamentos e formação das juntas foram de grande agitação nas ruas das cidades e vilas. O que seria um momento revolucionário, a que se seguiria uma mudança de poder e o reconhecimento da legitimidade do novo poder instituído, não aconteceu verdadeiramente. A rua continuou activa. O que caracterizou este “Verão quente” de 1808 foi a compreensão pelas populações de um poder que desconheciam de há séculos: a possibilidade de interferir, através da sua acção, nos destinos da coisa pública. Não será por acaso que apareceram editais, declarações e mesmo grupos subversivos reclamando cortes. No entanto, a luta não foi propriamente contra as instituições, o que corresponderia a uma vontade de transformação, mas contra os agentes do poder. A explosão de ódio foi sobre os funcionários civis e militares que representavam o poder central nas diversas regiões, cidades e vilas. A instrução deixada pelo príncipe regente, quando da sua partida para o Brasil, de “obediência passiva”, como lhe chama Vicente Cardoso da Costa, instrução que definiu o modo de actuação dos funcionários públicos e da máquina do Estado, expunha agora inúmeras pessoas à acusação de colaboracionismo. Eram principalmente os juizes de fora, corregedores e provedores, em suma, os magistrados territoriais ou de vara branca¹⁰¹⁷ que estavam numa posição mais perigosa, muito embora não escapassem militares, funcionários locais e mesmo burgueses contratadores de rendas do Estado e da Igreja. Defensores do primado da lei, os magistrados territoriais obedeceram às ordens políticas soberanas, de que eram os principais representantes na administração pública do Estado distribuída pelo País. Cobia-lhes, entre muitas outras funções, a manutenção da ordem pública e a cobrança dos impostos, tarefas que

¹⁰¹⁶ Ver “Proclamação da Junta de Viana, 3 de Julho de 1808, in RAMOS, Luís A. de Oliveira, “Frei Francisco de S. Luís no Minho (Entre 1766 e 1820)”, *Bracara Augusta*, Braga, Câmara Municipal, 1966, vol. 20, pp. 281-282. Sobre as negociações da Junta de Viana com a do Porto, ver RAMOS, Luís A. de Oliveira, “A resistência contra o imperialismo napoleónico em 1808: o caso de Viana do Minho”, *Arquivo do Alto Minho*, Viana do Castelo, 1976, vol. 21, tomo 2, pp. 176-197.

¹⁰¹⁷ Os magistrados de vara branca eram os corregedores e provedores e os juizes de Fora, que presidiam às Câmaras.

não podiam deixar de cumprir. A mobilização popular não aconteceu, portanto, no sentido de organizar a defesa contra um inimigo comum, próximo e violento, ou de exigir reformas políticas e sociais sendo, sim, determinada pela insubordinação, desconfiança, denúncia e exigência de prisão de pessoas acusadas de serem pró-francesas e traidoras. Os rebates falsos de que vinham aí os franceses mantinham a cidade em permanente agitação e o receio aumentava o espírito de suspeição; na rua, a população via traidores em todo o lado, transformando o patriotismo num furor que ameaçava a segurança pública. As prisões do Porto, principalmente a da Relação, foram recebendo das regiões sublevadas os presos acusados de anti-patriotas, normalmente transportados por escoltas de soldados milicianos¹⁰¹⁸.

As juntas tiveram dificuldade em lidar com as populações em permanente estado de rebelião embora, nestes levantamentos de 1808, onde houve muitas prisões, não tenha havido violência ao ponto de degenerar em assassinatos, com raras excepções. Na cidade do Porto, a Junta do Supremo Governo foi incapaz de controlar as multidões e começou a legislar de acordo com a vontade da rua. A 25 de Junho, a Junta mandou suspender todos os processos judiciais a decorrer na Relação e avançar com os que diziam respeito à polícia, inconfidência (o mesmo que traição) e segurança pública¹⁰¹⁹. No dia seguinte ordenou a realização de uma *devassa* dos *Inconfidentes* que depois do dia da Aclamação de 18 de Junho tivessem “cometido o horroroso crime de *Traição* á sua Pátria” ou que demonstrassem descontentamento pela acção de “sacudir o cruel jugo do *Tyranno*”; e, todos aqueles que ousassem tirar ou riscar os exemplares do edital com a ordem de *devassa*, afixado a toque de caixa nos lugares públicos, seriam acusados de traidores¹⁰²⁰. A 2 de Julho, a ordem foi alterada em função das dúvidas que tinha gerado. José Feliciano da Rocha Gameiro, intendente geral da polícia e juiz nomeado para efectuar a *Devassa de Inconfidência*, considerou que “o conhecimento dos *Réos* culpados, se deve buscar de mais longe” e não só a partir do dia da Aclamação. A *devassa* começava a contar desde o dia de saída do príncipe para o Brasil¹⁰²¹. Abria-se uma caixa de pandora que não tinha mais fim. O próprio bispo podia figurar como réu culpado e traidor neste novo enquadramento. A 6 de Julho, o bispo dirigiu-se, em forma de *pastoral*, à população do Porto e do bispado, mas como governador presidente, onde impunha a pena de excomunhão maior aos fiéis que não fossem jurar e delatar na *devassa de inconfidência* o que soubessem ou tivessem ouvido contra qualquer “Sectario, ou Partidista” do governo francês e seus costumes, antes ou depois da restauração do Reino¹⁰²². Numa confusão

¹⁰¹⁸ Ver NEVES, José Acúrcio das, “História Geral da Invasão dos Franceses em Portugal e da Restauração deste Reino”, 1810-1811, in *Obras completas de José Acúrcio das Neves*, Porto, Afrontamento, s.d., vol. 2, pp. 291.

¹⁰¹⁹ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 529-530.

¹⁰²⁰ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 552.

¹⁰²¹ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 554.

¹⁰²² Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 555-556.

intencional entre o cargo político de presidente do governo e a função de bispo da diocese, D. Frei António de São José e Castro sobrepunha-se à própria junta e alçava-se, através do seu ministério episcopal, a doutrinar das consciências, inquietando-as com desconfianças e vinganças e elevando a denúncia a comportamento supremo da sociedade civil. Nesta marcha de devassa da vida pública e privada, a 12 de Julho, a Junta decidiu repor a circulação dos correios, impedida durante algum tempo por medida de segurança¹⁰²³. As cartas seriam examinadas, tanto no Porto como nas províncias, de forma a evitar que as “pessoas mal intencionadas” espalhassem “papeis sediciosos” ou transmitissem informações aos “Inimigos da Patria, do Estado, e da Religião”. O exame seria realizado por pessoas idóneas nomeadas pela Junta e pelos funcionários dos correios que ficavam “responsáveis pelo mais inviolável segredo”.

Neste clima persecutório de qualquer um e lisonjeiro das multidões, o caso de Custódio José Gomes de Vilas Boas é exemplar. Em Barcelos, assim que se deu a aclamação da soberania portuguesa e se formou a Junta (1808-06-20), foi eleito um procurador que, como representante do clero, nobreza e povo e da nova ordem estabelecida, propôs a suspensão da obra de encanamento do Cávado e a aplicação do *real de água* e todos os mais impostos no esforço de guerra; pedido de suspensão já emitido anteriormente por Barcelos¹⁰²⁴. Custódio Vilas Boas já não estaria na região tendo sido chamado a Viana, assim que se formou a Junta, tal como outros oficiais militares. Viana, como sede do governo militar da província do Minho, tinha um papel fundamental na reorganização dos corpos militares desmontados pelos franceses e para isso necessitava urgentemente de oficiais. Gonçalo Pereira Caldas, governador das Armas da província do Minho e presidente da Junta, devia depositar grande confiança em Vilas Boas, não só pelo seu trabalho de levantamento cartográfico e estatístico do Minho mas, também, pelos planos que realizou para a defesa da província assim como pelo plano, muito elogiado, de organização das brigadas de ordenanças do Minho. Domingos José Vieira da Mota Gomes, juiz de Fora e corregedor interino de Viana e vice-presidente da Junta, também conhecia muito bem Vilas Boas. Tendo sido, anteriormente, juiz de Fora de Esposende, Vieira da Mota Gomes tinha realizado, em conjunto com Vilas Boas, os trabalhos de florestação promovidos por D. Rodrigo de Sousa Coutinho¹⁰²⁵, conhecendo também a sua actividade como engenheiro responsável pela obra de encanamento dos rios Cávado e Lima.

¹⁰²³ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 558.

¹⁰²⁴ Ver *Collecção de proclamações, editais e pastorais, etc.*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1808.

¹⁰²⁵ Ver, de VILAS BOAS, Custódio José Gomes de; GOMES, Domingos José Vieira da Mota, “Resposta aos Quesitos apresentados pelo Visconde de Balsemão”, 16 de Junho de 1803, in CRUZ, António, *Geografia e economia da província do Minho nos fins do século XVIII. Plano de descrição e subsídios de Custódio José Gomes de Vilas-Boas*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Centro de Estudos Humanísticos, 1970, pp. 89-128.

A 6 de Julho, um dia depois da prisão de Mariz Sarmento e de Luís Cândido no Porto¹⁰²⁶, gera-se um motim em Viana por causa da presença de Vilas Boas em que foi agitador o padre carmelita Frei Pedro de São José, “orador influente junto das massas”¹⁰²⁷. A Junta de Viana, “quando já se observavão alguns indícios do motim”, publicou uma proclamação aos “Portuguezes” onde exortava a não dar “ouvidos ás malignas suggestoens de alguns espiritos inquietos, que sob o falso pretexto do publico interesse, pretendem espalhar entre vós suspeitas e desconfianças tão injuriosas á honra dos vossos Representantes, quando destituidas de fundamento algum solido”¹⁰²⁸. A proclamação lembrava que a urgência das circunstâncias exigia “actividade e rapidez nas Operaçoens” para a defesa pública, necessitando de ser dirigidas com madureza e circunspecção, “para que se não se malogre o seu efeito”. Um dos militares que estava a trabalhar para as operações de defesa, junto com o engenheiro militar José Carlos Mardel e outros, era Custódio Vilas Boas. Mas o motim eclodiu e foi Frei Francisco de São Luís que, com a sua inteligência, tacto político e capacidade de persuasão, evitou uma situação explosiva de justiça sumária e assegurou a posição e autoridade da Junta perante “as massas”, que não deixavam de ser, como refere Vieira da Mota Gomes, uma pequena parte da população¹⁰²⁹. O preço foi a prisão de Custódio Vilas Boas e metê-lo em processo, mas “ninguem jurou contra elle; e nenhum papel suspeitozo lhe apareceu”¹⁰³⁰. Não deixava de ser uma medida de segurança e, de facto, a prisão foi assaltada pelo povo, duas vezes, para o matarem. A Junta de Viana, a partir deste momento, dificilmente poderia contar com Vilas Boas, o engenheiro militar mais competente e enérgico de que dispunha.

Dois dias depois do motim, a Junta do Porto dirigiu-se à Junta de Viana mandando enviar para a cadeia da Relação, assim que terminasse o processo, Custódio Vilas Boas e “mais presos de inconfidência e motim popular”. Deveriam ser remetidos presos e conduzidos por um destacamento de tropa de linha do regimento de infantaria de Viana, “força de 300

¹⁰²⁶ Segundo Arnaldo Gama (1828-1869), no seu livro, *O Sargento Mor do Vilar. Episódios da invasão dos franceses em 1809*, Custódio Vilas Boas, uma personagem secundária do romance, teria sido preso por ter partilhado com Mariz Sarmento e Luís Cândido “o pensamento de criarem um Governo sensato e forte, que provesse ao armamento geral do país, excluindo Beresford e os ingleses de toda a influência naquele grande feito nacional”, *apud*, MOREIRA, Luís Miguel, *O Entre Douro e Minho em finais do século XVIII: Cartografia, Geografia e História das Populações*, Guimarães, Idem, 2004, pp. 87.

¹⁰²⁷ Cf. RAMOS, Luís A. de Oliveira, “A resistência contra o imperialismo napoleónico em 1808: o caso de Viana do Minho”, *Arquivo do Alto Minho*, Viana do Castelo, 1976, vol. 21, tomo 2, pp. 188-190.

¹⁰²⁸ Ver “Proclamação ao Publico, quando já se observavão alguns indícios do motim, que veio depois rompeo no dia 6 de Julho de 1808”, in RAMOS, Luís A. de Oliveira, “A resistência contra o imperialismo napoleónico em 1808: o caso de Viana do Minho”, *Arquivo do Alto Minho*, Viana do Castelo, 1976, vol. 21, tomo 2, pp. 195-196.

¹⁰²⁹ Cf. RAMOS, Luís A. de Oliveira, “A resistência contra o imperialismo napoleónico em 1808: o caso de Viana do Minho”, *Arquivo do Alto Minho*, Viana do Castelo, 1976, vol. 21, tomo 2, pp. 188-190.

¹⁰³⁰ Ver Francisco Pereira Peixoto Ferraz Sarmento, *Relação dos assassinios feitos em diferentes terras da Provincia do Minho neste anno de 1809*, 1809, Arquivo ADB/UM, *Fundo Conde da Barca*, Cx. 42, Doc. 6, fls. 167.

homens”, “para serem logo sumariamente sentenciados”¹⁰³¹. A rapidez de actuação do bispo e a total ausência de explicação da razão da transferência de Vilas Boas são surpreendentes. Vilas Boas, supostamente, ficou preso na Relação mas, como muitas outras pessoas, sem a dita justiça sumária. O mesmo se passava com outros presos que foram ficando retidos, sendo prolongada em Tribunal a decisão das suas causas, evitando declarar inocentes e soltar muitos dos que a multidão prendera. Apesar de, em muitas causas, os juízes se convencessem da inocência dos réus, demoravam-se os processos de forma a evitar mais agitação por se soltarem *traidores* e *antipatriotas* e assim sossegar a multidão na “esperança dos suplícios”¹⁰³². Em outros casos, como no de Luís de Oliveira da Costa, o anterior comandante do Governo das Armas, preso pela população no mosteiro de Santo Tirso, o brigadeiro defendeu-se e recorreu por duas vezes da sentença de degredo perpétuo para Angola, queixando-se a população que não havia culpados e que ninguém era sentenciado¹⁰³³.

Enquanto nos territórios ainda expostos aos ataques das tropas francesas, se combatia e se morria na luta contra os franceses – Leiria (1808-07-05), Tomar (1808-07-09), Alcobça (1808-07-12), Évora (1808-07-29) – nos territórios do Norte, libertos da ocupação, uma parte da população gladiava-se e o motivo era a acusação de jacobino e de afrancesado. O clima de agitação, com rebates falsos, fogo posto, assaltos, prisões, perseguições, desacatos e ameaças, num crescendo de insubordinação, passou da população para o exército, em particular para as brigadas de ordenanças, dificultando o recrutamento e a organização militar¹⁰³⁴.

¹⁰³¹ Ver a ordem da Junta do Porto, assinada pelo bispo, de 8 de Julho de 1808, in SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1919, vol. 8, pp. 673-674.

¹⁰³² Ver COSTA, Vicente José Ferreira Cardoso da, “Considerações Políticas sobre a Revolução Portuguesa de 1808”, s.d., in TASSO, Luís Otávio Pagano, *Considerações políticas e económicas sobre Portugal, 1808-1812*, São Paulo, Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2010, pp. 353-354.

¹⁰³³ Luís de Oliveira da Costa dirigiu-se ao príncipe, assim que foi preso: “Coberto de ignomínia, ainda que sem remorsos, implora da Cadeia de Relação do Porto, Luiz de Oliveira da Costa Almeida Ozorio, Brigadeiro dos Reais Exércitos, e governador, que era, interino das Armas do Partido do Porto daquela cidade, a justiça e piedade de Vossa Alteza Real. Vassalo fiel e útil, a experiência da sua honra e o cumulo dos serviços, que por toda a sua vida fizera ao Estado tinham movido V.A.R. a nomeá-lo naquele cargo, e no exercício dele se achava no dia crítico em que sem oposição, segundo a Declaração de V.A.R., o Exército francês ocupava este Reino.”; carta de Luís de Oliveira da Costa ao príncipe regente D. João, Cadeia da Relação do Porto, Junho de 1808, in Maria do Carmo Serén, *Cartografias de um espaço – Edifício da cadeia e Tribunal da Relação do Porto*, Dezembro de 2006, pp. 115.

¹⁰³⁴ Ver o testemunho de SARMENTO, Francisco Pereira Peixoto Ferraz, “História porca ou breve resumo das asneiras e disparates praticados no meu governo de Ponte de Lima, desde o dia 17 de Março até 7 de Abril do presente ano de 1809”, Ponte de Lima, 7 de Junho de 1809, *Arquivo do Alto Minho*, Viana do Castelo, transcrição por Alberto de Sousa Machado, 1956, vol. 6, tomo 1, pp. 13-24; tomo 2, pp. 97-120; SARMENTO, Francisco Pereira Peixoto Ferraz, “Appendix”, Geraz do Lima, 22 de Junho de 1809, *Arquivo do Alto Minho*, Viana do Castelo, transcrição por Alberto de Sousa Machado, 1957, vol. 7, tomo 1, pp. 5-17; tomo 2, pp. 141-154.

A Junta do Governo Supremo foi governando, no meio da agitação popular, tanto na ordem civil e militar como na financeira. Os actos legislativos emanavam em nome do príncipe regente e eram assinados, na sua maioria, pelo “Bispo, Presidente Governador”. Em geral, as ordens e proclamações eram mandadas imprimir e publicar em forma de edital, seguindo uma prática, pouco generalizada nos governos do antigo regime mas introduzida de forma sistemática pelo governo de Junot: a divulgação da informação como acção de propaganda.

Foram múltiplas as medidas financeiras tomadas em nome das urgências do Estado, entre as quais a suspensão de todas as obras públicas. A Junta repôs de imediato o despacho de Alfândega, terminando com o bloqueio continental (1808-06-20)¹⁰³⁵. Suspendeu o envio das cobranças do Subsídio Militar do Porto para Lisboa, transferindo o seu depósito para o cofre da Contadoria da cidade e das três províncias do Norte (1808-06-23)¹⁰³⁶. Anulou o sequestro de todas as fazendas de manufactura inglesa (1808-06-27), medida que virá a ampliar a todos os bens, direitos e acções e, em simultâneo, ordenará o sequestro dos mesmos a todos os franceses não naturalizados no Reino (1808-07-20)¹⁰³⁷. Devido às inúmeras despesas em todos os ramos da administração pública e principalmente devido à necessidade de sustentar um exército em formação, promoveu uma recolha de donativos que poderiam ser feitos em dinheiro, roupas, mantimentos ou munições, cuja arrecadação seria feita pela Misericórdia do Porto (1808-06-27)¹⁰³⁸. Criou uma imposição extraordinária de guerra, de 4\$8000 réis por cada pipa de vinho que se exportasse pela barra do Douro; o novo imposto, começaria a contar retroactivamente desde o dia 19 de Junho, dia da Restauração, e estaria em vigor enquanto durasse a guerra, sendo a arrecadação feita pela Companhia do Alto Douro para dar entrada na Tesouraria Geral das Tropas das três províncias do Norte e Partido do Porto (1808-06-27)¹⁰³⁹. Entretanto, a Junta estabeleceu o cofre do Tesouro Público, onde seriam arrecadados todos os donativos e contribuições (1808-06-30)¹⁰⁴⁰. Finalmente, a 12 de Julho, quase um mês depois de entrar em funções, a Junta aboliu a contribuição napoleónica de guerra, de 40 milhões de cruzados, tomando como donativo tudo o que estivesse cobrado, sendo o seu produto arrecadado no Tesouro Público; criava, em seu lugar, uma contribuição voluntária de guerra¹⁰⁴¹. Uma semana depois (1808-07-19), a Junta ampliava as medidas voluntárias e extraordinárias de colecta durante a urgência do Estado, por estas não serem suficientes para suprir as despesas crescentes com a sustentação do exército; de forma a evitar impostos sobre as

¹⁰³⁵ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 552.

¹⁰³⁶ Ver Arquivo AHMP, A-PUB-3181, fls. 29.

¹⁰³⁷ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 531; 566-567.

¹⁰³⁸ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 530.

¹⁰³⁹ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 531.

¹⁰⁴⁰ Ver Arquivo AHMP, A-PUB-3181, fls. 31. A medida viria a ser formalizada por decreto a 7 de Julho.

¹⁰⁴¹ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 558-559.

populações, tomou um conjunto de novas medidas de cobrança e estabeleceu um regulamento para todas as arrecadações que se mandaram recolher no Tesouro Público¹⁰⁴²: a contribuição voluntária seria aplicada em todas as cidades, vilas e freguesias das províncias que tinham reconhecido o governo legítimo, sendo a sua arrecadação realizada pelos corregedores, provedores e párocos; seriam tomados de empréstimo todos os rendimentos da Patriarcal e das três Ordens Militares e da Ordem de Malta; seriam adquiridos os rendimentos líquidos das Irmandades e Confrarias e da Bula Cruzada, cujo apuramento seria determinado pelas respectivas instituições, fixando as verbas que pudessem dispensar, sendo consideradas como donativos; seriam tomados os *sobejos das sisas* assim como os impostos aplicados às obras públicas sendo estas, por consequência, suspensas durante o período de urgência. A Junta Provisional do Supremo Governo veio a excluir desta suspensão geral a obra da barra de Aveiro que, assim, pode continuar sem interrupções desde 1802¹⁰⁴³. No dia seguinte, era criado interinamente um novo imposto de \$960 réis por cada pipa de azeite que se exportasse pelo porto do Douro e mais portos da província do Norte; ao mesmo tempo, era alargado aos portos de Aveiro, Figueira e Viana, o imposto aplicado no porto do Douro, de 4\$800 réis por cada pipa de vinho exportada; esta imposição abrangia o azeite que já estivesse embarcado para dar saída pela barra do Douro (1808-07-20)¹⁰⁴⁴. Como continuavam a ser insuficientes as receitas, mesmo com todas estas medidas, a Junta mandou abrir um empréstimo público de 2 milhões de cruzados, com juros a 5%, ficando consignado para o seu pagamento os rendimentos do vinho e azeite exportado (1808-07-29)¹⁰⁴⁵. A 8 de Agosto, seis dias depois do exército português partir do Porto em direcção a Coimbra, comandado por Bernardim Freire de Andrade, a Junta, “necessitando de lançar mão” de mais recursos cada vez mais necessários para o aumento do exército e auxílio das suas movimentações, determinou dois novos impostos temporários, de 20\$000 réis por pipa de aguardente (consumo e exportação) e de 2\$400 réis por pipa de vinagre (exportação) que dessem saída pelas barras do Porto, Aveiro, Figueira, Vila do Conde, Viana e Caminha (1808-08-08)¹⁰⁴⁶. Por fim, a 18 de Agosto, já os combates entre tropas anglo-portuguesas e francesas decorriam na Estremadura, a Junta proibiu a circulação de moeda francesa devido ao gravíssimo prejuízo que o comércio sofria com a sua introdução¹⁰⁴⁷.

¹⁰⁴² Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 564-566.

¹⁰⁴³ Ver CARVALHO, Luiz Gomes de, “Memória descritiva ou notícia circunstanciada do Plano e processo dos effectivos Trabalhos Hydraulicos empregados na Abertura da Barra de Aveiro”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1814, vol. 6, n.º 28, parte 1, pp. 212-213.

¹⁰⁴⁴ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 567.

¹⁰⁴⁵ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 569.

¹⁰⁴⁶ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 574.

¹⁰⁴⁷ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 575.

Durante o período de armistício que vigorou até à assinatura da Convenção de Sintra (de 22 a 30 de Agosto de 1808) e se prolongou até ao início do embarque do exército francês (15 de Setembro), e enquanto os franceses davam azo aos últimos saques, esvaziamento dos cofres públicos e encaixotamento dos bens, o bispo do Porto completava a sua legislação, como se no período de tréguas armadas houvesse não propriamente um vazio de poder mas um findar das autoridades vigentes, onde continuavam a mandar Junot, em Lisboa, e o bispo, no Porto.

A 25 de Agosto, a Junta Provisional mandou reactivar em Viana e Arcos de Valdevez a cobrança e arrecadação das imposições para a obra de encanamento do rio Lima, já destinadas para as urgências do Estado¹⁰⁴⁸. A dificuldade da cobrança devia-se, seguramente ao facto do Conselho de Regência, em Dezembro de 1807, ter dado ordem de suspensão das imposições para esta obra¹⁰⁴⁹. O decreto de reactivação da imposição exigia ao superintendente do encanamento do rio Lima a execução da carta régia de 19 de Fevereiro de 1805¹⁰⁵⁰ e do aviso régio de 4 de Fevereiro de 1807¹⁰⁵¹, cobrando todo o atrasado e fazendo remeter os fundos arrecadados para o Tesouro Público, enquanto durasse a suspensão das obras públicas decretadas a 19 de Julho.

No mesmo dia, a Junta dirigiu-se à Câmara de Barcelos a respeito da obra de encanamento do rio Cávado¹⁰⁵². À Junta Provisional, através do juiz de Fora da vila de Barcelos e do seu procurador, Manuel José Rodrigues Araújo Costa, chegava a informação de que se trabalhava inutilmente há treze anos na obra, tendo-se gasto 420 mil cruzados (168.000\$000), sem se ter conseguido melhorar a barra do Cávado nem a navegação do rio; e de que, pelo contrário, a barra estava mais assoreada e os barcos de pesca já não conseguiam entrar na barra em certas estações do ano como o faziam antes. Tudo isto procedia, ou da impossibilidade da obra, argumento já utilizado no abaixo-assinado promovido pelo deão da Sé de Braga, em 1802, ou da má direcção do engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas. Consta, também, que Custódio Vilas Boas tinha cometido falhas graves na direcção da obra, causando a estagnação das águas de Fonte Boa e Rio Tinto, a montante de Fão; e, ainda, que tinha havido por parte de Custódio Vilas Boas apropriação de fundos públicos para o seu interesse particular como se deduzia da avaliação das contas do cofre da obra que estava a fazer o juiz de Fora, com autorização da Junta do Porto.

¹⁰⁴⁸ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 579.

¹⁰⁴⁹ Ver *Supra*, Ciclo 9, 1807-1808, “As opções de Junot para as obras públicas e as intenções de Napoleão”.

¹⁰⁵⁰ Ver *Supra*, Ciclo 7, 1804-1806, “O relançamento do programa de obras públicas. A ampliação da rede de vias”.

¹⁰⁵¹ Ver *Supra*, Ciclo 8, 1807, “A continuidade das obras em curso e a clarificação dos trabalhos estruturantes”.

¹⁰⁵² Ver o decreto, assinado pelo bispo, governador presidente, e por sete membros da Junta Provisional do Governo Supremo, 25 de Agosto de 1808, in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, Esposende, edição de autor, 1957, pp. 98-100.

Segundo o decreto da Junta do Porto, o juiz de Fora, ao analisar as contas da obra, constatava que Custódio Vilas Boas aparecia “alcançado em grande sommas”, o que quer dizer que as verbas recebidas pelo director da obra estavam registadas nos livros do cofre, de receita e despesa, sendo difícil de compreender a acusação de desvio de dinheiros para “seu particular interesse”. Se estavam registadas transferências de verbas, para lá dos ordenados determinados, significava que talvez tivessem existido empréstimos ou adiantamentos por parte da superintendência da obra. Mas o bispo, perante o que constava, sem nenhuma avaliação técnica às obras e com uma auditoria às contas por terminar, tomou uma decisão. A pressa em decidir devia-se às circunstâncias do momento, que era o de preparação do futuro governo em Lisboa onde muito dificilmente o bispo do Porto poderia vir a ter o mesmo poder de decisão.

Querendo ocorrer aos danos públicos e particulares que podiam resultar da continuação da obra e dar uma aplicação útil aos seus fundos, a Junta mandava-a suspender integralmente, com todos os seus cargos, trabalhadores, incumbências e ordenados¹⁰⁵³. Todos os seus fundos e impostos passavam a ser aplicados às necessidades públicas do Estado. O juiz de Fora ficava encarregado de continuar o exame das contas que não estivessem aprovadas, devendo fazer as diligências que julgasse necessárias para apurar o estado do cofre, tanto por documentos como por testemunhas e avaliações, ainda que fora do seu distrito, fazendo reintegrar no cofre por “sequestros, e execuções vivas” todas as verbas em falta. Os arrematantes ou rendeiros da cobrança dos impostos para a obra seriam chamados para prestarem contas e seriam realizados novos arrendamentos, caso fossem necessários, pois a cobrança do *real de água* continuava. Todos os materiais e utensílios pertencentes à obra seriam vendidos, com a excepção da pedra armazenada em Esposende ou na pedreira próxima à vila, que seria entregue à Câmara de Esposende, e das ferragens e instrumentos de ferro e aço que seriam remetidos para o Arsenal do Porto. O produto das vendas e arrematações seriam recolhidos no cofre da obra para pagar as dívidas às tropas portuguesas e espanholas que estiveram em Barcelos. Os fundos do cofre, depois de saldadas as contas, acompanhados com a conta corrente e com os respectivos documentos seriam transferidos para o Tesouro Público. O juiz de Fora de Barcelos, pelo que dizia respeito à arrecadação do *real de água*, substituíria o superintendente cujo cargo ficava abolido¹⁰⁵⁴.

O bispo mandava encerrar uma obra, acabar com os seus estaleiros, vender ou recolher os seus materiais, baseado em suposições. Decidia sobre uma obra aprovada e continuada por sucessivas ordens régias que só podia ser extinta com autorização do príncipe regente. A

¹⁰⁵³ Ver o decreto, assinado pelo bispo, governador presidente, e por sete membros da Junta Provisional do Governo Supremo, 25 de Agosto de 1808, in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, Esposende, edição de autor, 1957, pp. 98-100.

¹⁰⁵⁴ Ver o decreto da Junta Provisional do Governo Supremo, 25 de Agosto de 1808, in AMÂNDIO, Bernardino, *Idem*, Esposende, Idem, 1957, pp. 98-100.

ilegalidade do acto viria a ser legitimada quer pelo futuro Conselho de Regência em Lisboa, quer pelo governo do Rio de Janeiro, através da acção de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, admirador da actividade de D. Frei António de São José e Castro à frente da Junta Provisional. Neste decreto, a Junta dispunha não só dos tributos, desviando-os para outros objectos e definindo novo modelo de arrecadação, como abolia cargos criados por ordem régia, despedindo todo o pessoal, assim como encerrava, com carácter definitivo, uma obra pública, desmontando o estaleiro e anulando todas as decisões, como se estivesse no poder do bispo revogar o passado e dispor do futuro. A verdade é que, no caso da obra de encanamento do rio Cávado, assim o conseguiu¹⁰⁵⁵.

A 20 de Setembro, no dia em que formalmente o bispo do Porto foi designado para o Conselho de Regência já instituído em Lisboa (1808-09-18), a Junta Provisional completou a sua legislação com um edital em que levantava a suspensão das obras públicas, ordenando a continuação dos trabalhos pelo mesmo modo como estavam estabelecidos. Foram dois meses de interrupção das obras públicas, em que os impostos para estas obras foram alocados para a frente militar, medida explicável pela urgência em fazer a guerra organizada contra o exército de Junot. Luís Gomes de Carvalho, a trabalhar na obra da barra de Aveiro diria, a propósito da suspensão das obras públicas: “sábria e necessaria medida de economia commandada pela primeira e mais imperiosa necessidade, a salvação da Pátria”¹⁰⁵⁶. Porém, o decreto exceptuava as obras de encanamento do rio Cávado e da ponte de Viana e encanamento do rio Lima pois, quanto a estas obras, subsistiriam as “Ordens especialmente expedidas” para que fossem cumpridas rigorosamente¹⁰⁵⁷. A excepção para estas duas obras, já demonstrado nas ordens simultâneas de 25 de Agosto para o Cávado e para o Lima, não se podem entender como uma intenção política para o território por parte da Junta Provisional, em que hipoteticamente discordariam da sua realização. O tratamento de excepção apoiava-se no ódio ao director destas duas obras, Custódio José Gomes de Vilas Boas, que se encontrava preso no Porto, às

¹⁰⁵⁵ A primeira iniciativa conhecida para retomar a obra do Cávado partiu da própria Câmara de Braga que, em 1825, repôs a *Prorrogação do Encanamento do Rio Cávado* por mais dez anos, após dez anos de ausência de cobrança. Mas só em 1839 se vão realizar estudos, quando o membro do corpo de engenheiros e futuro ministro, João Crisóstomo de Abreu e Sousa (1811-1895), por ordem do governo, realizou uma proposta para o encanamento do rio Cávado, tendo apresentado uma desenvolvida memória onde analisou a obra de Custódio Vilas Boas. Em 1850, Plácido António da Cunha Abreu realizou novos estudos. Ambas as iniciativas não tiveram continuidade. Luís Augusto Rebelo da Silva (1822-1871), historiador, romancista e político, quando deputado, apresentou um projecto de lei para dar continuidade à obra de encanamento do rio Cávado que viria a dar azo ao projecto de Lei n.º 120, de 24 de Abril de 1857, aprovado em Cortes. Os estudos continuariam e poucas obras se vieram a realizar; ver transcrição do projecto de lei, in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805*, Idem, 1994, pp. 152-157.

¹⁰⁵⁶ Ver CARVALHO, Luiz Gomes de, “Memória descriptiva ou notícia circunstanciada do Plano e processo dos effectivos Trabalhos Hydraulicos empregados na Abertura da Barra de Aveiro”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1814, vol. 6, n.º 28, parte 1, pp. 212-213.

¹⁰⁵⁷ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 605.

ordens do bispo. Com esta decisão, de índole pessoal, o bispo punha em causa uma ideia de rede para o território continental, em que estas duas vias fluviais tinham um papel estruturante na província do Minho. E só em 1819 é que vai haver a primeira intervenção num destes territórios, a construção da ponte de madeira em Viana, não tendo deixado de se cobrar o *real de água* de que tanto reclamavam a nobreza e o povo de Viana.

A 26 de Setembro, após a nomeação do bispo para o Conselho de Regência, a Junta dava por dissolvidos os direitos legítimos de uso do poder, submetendo-se à autoridade do governo em Lisboa, decidindo “suspender interinamente o exercício das suas Funções”¹⁰⁵⁸. Mesmo neste acto que devia ser de encerramento definitivo de uma instituição provisória, numa deslealdade para com o acto de legitimação da Junta em Congresso no dia da restauração, o bispo deixava a porta aberta para um futuro que era incerto e imprevisível e que lhe podia vir a conferir mais poder que o cargo de governador no Conselho de Regência.

Destes três meses de governação do bispo do Porto, para além do objectivo maior de libertar o País das forças ocupantes, não se consegue vislumbrar uma ideia política. Da actuação do bispo, o que fica é o uso despótico e unipessoal do poder e a incapacidade de controlar as multidões por se confundir com elas.

A restauração do novo governo após a expulsão dos franceses não aparentava ser uma questão polémica. Na “acta constitucional” que saiu do Congresso no Porto, quando da formação da Junta Provisional do Supremo Governo, ficou expresso que, assim que se libertasse a capital do Reino, o Conselho de Regência, destituído pela força por Junot a 1 de Fevereiro, seria automaticamente repostado e reviveria por si mesmo e por inteiro, com toda a sua legitimidade. Era uma questão consensual e muitas juntas, como foi o caso da Junta de Viana, delegaram interinamente a sua autoridade à Junta do Porto até que fosse repostado o Conselho de Regência. Mas tal não aconteceu. A instauração do governo foi precedida de movimentações que tiveram início assim que começou o desembarque das tropas do Reino Unido, no porto da Figueira. As movimentações para controlar o futuro governo tiveram origem na Junta do Porto, mas passaram por Lisboa, Londres e Rio de Janeiro.

A Junta Provisional dirigiu-se a 4 de Agosto a *sir* Charles Cotton (1753-1812), comandante britânico responsável pelo bloqueio naval ao porto de Lisboa¹⁰⁵⁹. Pela legitimidade com que exercia a soberania portuguesa, a Junta do Porto tinha deliberado condições para a reinstituição do Conselho de Regência. A principal condição era a de ser a entidade a outorgar o poder no Conselho de Regência, como detentora da autoridade delegada

¹⁰⁵⁸ Ver SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 611.

¹⁰⁵⁹ Ver “Officio da junta do Porto ao almirante Cotton remetendo o assento com as bases para se estabelecer em Lisboa o governo legitimo”, Porto, Paço Episcopal em Junta, 4 de Agosto de 1808, in SORIANO, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal, (...)*, Lisboa, Idem, 1893, 2.^a época, tomo 5, parte 1, pp. 224-227, doc. 37.

pelo príncipe regente. Tinha deliberado, ainda, que não poderiam participar no futuro Conselho os membros que tivessem integrado o governo de Junot. A constituição do Conselho de Regência ficava, assim, sujeita à aprovação da Junta que, após a sua confirmação, cessaria de imediato as suas funções. Mas no caso de o governo ser interrompido por nova invasão francesa a Junta do Porto deveria pôr logo em uso a autoridade delegada. Com estas exigências, o bispo do Porto, não só punha em causa a “acta constitucional” emanada do Congresso do Porto como o próprio decreto de instituição do Conselho de Regência, promulgado pelo príncipe antes de partir para o Brasil. Neste decreto, D. João deixou estipulada a forma de eleger novos membros, no caso em que algum deles faltasse, sendo esta por voto dos governadores existentes, o que leva Vicente Ferreira da Costa a dizer que as exigências da Junta eram “uma perfeita rebelião contra os Decretos do Soberano”¹⁰⁶⁰.

O bispo do Porto, movendo-se nos meios britânicos, alargou os seus contactos ao diplomata e conselheiro militar do governo britânico para Espanha e Portugal, Friedrich von der Decken (1769-1840). Este militar, natural de Hanôver, encontrava-se nesta altura no Porto. A sua presença na cidade, enquanto decorria o desembarque e o avanço das tropas britânicas para Sul, devia-se à decisão britânica de fazer a guerra contra Napoleão no continente europeu, começando a ofensiva por Portugal. Com Lisboa ocupada, o Porto era, nesta altura, um centro de decisão importante. Do diálogo existente entre os dois, Decken propôs ao bispo que o governo se conservasse no Porto, até que chegassem decisões do Rio de Janeiro. Segundo o diplomata, o Conselho de Regência tinha pouca credibilidade perante a Nação por ter actuado em colaboração com a força ocupante, desde que o príncipe regente partiu para o Brasil. Era a posição defendida por D. Domingos de Sousa Coutinho, o embaixador português em Londres, com quem o bispo estava em contacto¹⁰⁶¹. O bispo, embora ambicionasse este caminho, exprimiu o receio que as províncias da Estremadura, Alentejo e Algarve não reconhecessem a sua autoridade, a não ser que o governo britânico interviesse em sua causa. O bispo desejava, por isso, obter uma carta oficial do comandante do exército britânico em que manifestasse a vontade de conservar o governo do Porto para maior vantagem das operações militares inglesas e portuguesas. Mostrava, assim, por vias travessas, o desejo de continuar a governar provisoriamente para todo o Reino, tendo o governo britânico como suporte, enquanto não fosse conhecida a decisão do “príncipe D. João, nosso senhor, actualmente assistente nos seus estados do Brasil”. Para a Junta do Porto, o príncipe não era regente e apenas “assistia” à governação do País, dos seus vastos domínios nas américas.

¹⁰⁶⁰ Ver COSTA, Vicente José Ferreira Cardoso da, “Factos ochlocraticos, e primeiramente os do Bispo do Porto”, *O Campeão Portuguez*, Londres, L. Thompson, 1819, vol. 1, pp. 333-334.

¹⁰⁶¹ Ver “Correspondencia do barão Von Decken, agente do governo inglez junto ao do Porto, com o comandante do exercito britannico”, Porto, 18, 22 e 28 de Agosto de 1808, in SORIANO, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal*, (...), Lisboa, Idem, 1893, 2.ª época, tomo 5, parte 1, pp. 224-232, doc. 37-A.

Segundo relata Friedrich von der Decken nas suas cartas secretas a *sir* Hew Dalrymple (1750-1830), comandante do exército britânico em Portugal e governador de Gibraltar, o modelo de governo temporário, proposto pelo bispo, consistia em que as províncias enviassem os seus deputados ao Porto para tratarem dos assuntos relativos às suas terras, tal como já acontecia com o Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes¹⁰⁶². O grande argumento do bispo era o de que os habitantes da cidade nunca o deixariam sair para ir governar para Lisboa, elevando-se a si próprio a detentor da vontade da cidade e a presidente do governo. Ao mesmo tempo que escreveu para o Rio de Janeiro, onde obteve, no governo, o apoio de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, e para Londres, onde encontrou total identificação da parte do irmão deste, D. Domingos de Sousa Coutinho, o bispo procurou assegurar no terreno esta hipótese de governo nunca anteriormente presenciada, a não ser num vago modelo medieval de Cortes, onde a figura do rei era substituída pela do bispo. Recebeu deputados do Alentejo e do Algarve, assim como da cidade de Leiria que representava uma parte da Estremadura e que tinha aceitado a autoridade da Junta do Porto. Segundo o parecer de Decken para Dalrymple, numa altura em que finalizava o prazo do armistício depois da batalha do Vimeiro, poderia considerar-se que todo o Portugal tinha reconhecido o governo do Porto, com a excepção de Lisboa e de Setúbal. Decken, revelando um grande desconhecimento da história e da realidade política e social portuguesa e, talvez, por estar condicionado pelo discurso do bispo, considerava que havia condições para temer que as três províncias do Norte não permitissem ao bispo resignar da sua autoridade para se submeter à antiga regência em Lisboa; que os povos do Norte estavam orgulhosos por terem sido os primeiros a pegar em armas e consideravam-se como os libertadores e salvadores do País. Poder-se-ia recear uma divisão das províncias e conflitos internos, sendo que o melhor meio de reconciliar partidos opostos era a união de alguns membros do anterior Conselho de Regência, que tivessem a confiança “popular”, ao governo do Porto. É espantoso como o diplomata britânico e o bispo do Porto observam Portugal; como se alguma vez, desde o início da nacionalidade, o território continental tivesse funcionado por “partes”, em que certos territórios ou províncias formassem unidades autónomas; ou, como se o Tratado de Fontainebleau fosse uma realidade. Nesta marcha patética, onde paira a astúcia do bispo como um manto a cobrir a realidade, este propôs a Decken que quatro dos governadores da anterior regência integrassem o governo com sede no Porto: D. Francisco Xavier de Noronha, Francisco da Cunha e Meneses, o conde de Castro Marim, presidente da Junta do Algarve, e o principal Castro, os quais deviam ser colocados à frente das várias secretarias de Estado, sendo o bispo o presidente do governo¹⁰⁶³.

¹⁰⁶² Ver “Correspondencia do barão Von Decken, agente do governo inglez junto ao do Porto, com o comandante do exercito britannico”, Porto, 18, 22 e 28 de Agosto de 1808, in SORIANO, Simão José da Luz, *Idem*, Lisboa, Idem, 1893, 2.ª época, tomo 5, parte 1, pp. 224-232, doc. 37-A.

¹⁰⁶³ Ver “Correspondencia do barão Von Decken, agente do governo inglez junto ao do Porto, com o comandante

O que agora estava a ser sugerido pouco tinha a ver com a proposta inicial da Junta Provisional, feita a 4 de Agosto; para além de incluir um membro da Regência que se manteve no governo de Junot, D. Francisco Rafael de Castro, ex-reitor da Universidade de Coimbra e irmão do bispo, excluía os dois secretários de Estado, D. Miguel Pereira Forjaz e João António Salter de Mendonça, objectivo tenazmente perseguido por D. Rodrigo de Sousa Coutinho e por seu irmão. Juntavam-se, às ambições de poder do bispo, as pretensões do grupo de D. Rodrigo de Sousa Coutinho que tinham aceitação, com reservas, do secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros britânico, George Canning (1770-1827). O problema do grupo Sousa Coutinho estava em como tirar do caminho os dois secretários da regência, procedendo de modo legítimo. O instrumento, puramente circunstancial, era a Junta Provisional do Supremo Governo estabelecida na cidade do Porto.

O bispo devia estar confiante no sucesso dos seus planos pois tinha uma base ampla de apoio. Para além do grupo Sousa Coutinho, o bispo, talvez com a ajuda de Friedrich von der Decken, teve uma apreciação positiva por parte de Cotton e Dalrymple, os comandantes da Marinha e do Exército britânicos em Portugal¹⁰⁶⁴.

A 18 de Setembro, três dias depois de Junot e parte do seu exército terem saído barra afora, Hew Dalrymple, o general que assinou a Convenção de Sintra, fez uma proclamação à Nação portuguesa¹⁰⁶⁵: anunciou o novo governo, cuja constituição nada tinha a ver com os delírios do bispo e do diplomata britânico e com as ambições de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Dalrymple, com o conhecimento de George Canning, simplesmente repôs o anterior Conselho de Regência, com a excepção do marquês de Abrantes, por estar removido do Reino por Junot. Acrescentou, porém, uma exigência inicial da Junta do Porto: a exclusão dos membros que se mantiveram durante o governo de Junot. O comandante das forças britânicas não nomeou ninguém para substituir os lugares vagos. Seria o novo Conselho de Regência, de acordo com o decreto e instruções do príncipe regente, de 26 de Novembro de 1807, a nomear os novos membros.

Vicente Cardoso da Costa considerou ilegal este acto de recondução do Conselho de Regência pelos militares britânicos, assim como a exclusão de alguns dos seus membros. Apesar de ser muito crítico da actuação do bispo do Porto, considerava que a Junta Provisional do Supremo Governo tinha legitimidade no uso da soberania e que devia ser esta a delegar o

do exercito britannico”, Porto, 18, 22 e 28 de Agosto de 1808, in SORIANO, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal, (...)*, Lisboa, Idem, 1893, 2.ª época, tomo 5, parte 1, pp. 224-232, doc. 37-A.

¹⁰⁶⁴ Ver FUENTE, Francisco de la, “1808-1809: o restabelecimento da Regência”, in *D. Miguel Pereira Forjaz, conde da Feira, 1769-1827. O organizador da luta contra Napoleão*, Parede, Tribuna, 2011, pp. 63-79.

¹⁰⁶⁵ Ver “Proclamação de Sua Excellencia o Tenente General Sir Hugh Dalrymple, Commandante das Forças Britannicas, á Nação Portugueza”, 18 de Setembro de 1808, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portugueza (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 603-605.

poder no Conselho de Regência, sem qualquer tipo de condições ou de exigências. Mas o bispo recusava-se a sair do Porto, donde queria governar, e este acto de reinstituição do poder e soberania portugueses estava associado à vitória na guerra e à libertação de Lisboa. Teria forçosamente de ser realizado na capital.

João António Salter de Mendonça, regressado ao cargo de secretário de Estado do Reino, escreveu ao bispo, dois dias depois da proclamação de Dalrymple, dizendo que o governo tinha retomado os trabalhos e os governadores e secretários continuaram no exercício das suas funções, suspensas, anteriormente, a 1 de Fevereiro. Informava-o que tinham nomeado para o Conselho de Regência o marquês de Minas, D. João Francisco de Sousa Lencastre e Noronha (ca. 1761-?), e o próprio bispo, D. Frei António de São José e Castro, para ocuparem os lugares dos governadores impedidos, o principal Castro e Pedro de Melo Breiner, respectivamente¹⁰⁶⁶. Foi neste mesmo dia que o bispo decretou a interrupção definitiva das obras do Cávado e do Lima.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho perdia a batalha de remover do governo do Reino D. Miguel Pereira Forjaz e João António Salter de Mendonça. Conseguia a nomeação de dois governadores, o marquês de Minas e o bispo do Porto, duas figuras ultraconservadoras e que, nos anos em que participaram no Conselho, nada acrescentaram, dificultando, sim, a acção do governo¹⁰⁶⁷. Por sua vez, o bispo via ruir os seus ambiciosos planos, não sendo sequer nomeado por Dalrymple mas pelos membros do Conselho que pretendia anular. O bispo reagiu, não reconhecendo autoridade ao Conselho de Regência. Em carta a Salter de Mendonça manifestou que “a Junta do Porto tinha sido criada pelo povo e pela força das armas e que, portanto, ninguém a podia dissolver, excepto Deus ou o príncipe D. João”¹⁰⁶⁸. O bispo, no seu populismo, achava-se escolhido pelo povo; contudo, foi eleito num congresso para um órgão interino, após uma acção revolucionária para a qual em nada contribuiu e, nesse congresso, estavam representados o clero, a nobreza e o povo. Não lhe restou alternativa senão dar por finda a Junta, seis dias depois de ter sido nomeado, apesar dos termos em que o fez, e de aceitar a nomeação para o cargo de governador no Conselho de Regência.

O bispo manteve-se no Porto como se ainda “fosse a principal autoridade política”; ignorou os vários pedidos para ir para Lisboa e participar no governo e manteve-se a trabalhar em colaboração com D. Domingos de Sousa Coutinho para mudar a equipa governativa¹⁰⁶⁹.

¹⁰⁶⁶ Ver *Infra*, Anexo 1 “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”. Ver, de João António Salter de Mendonça para o bispo do Porto, *Aviso Régio*, 20 de Setembro de 1808, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...)*. Lisboa, Idem, 1826, pp. 606-607.

¹⁰⁶⁷ Ver NOGUEIRA, Ricardo Raimundo, *Memórias Políticas. Memória das coisas mais notáveis que se trataram nas conferências do governo (1810-1820)*, Coimbra, transcrição, estudo e edição de Ana Cristina Araújo, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2012.

¹⁰⁶⁸ Ver FUENTE, Francisco de la, *D. Miguel Pereira Forjaz, conde da Feira, (...)*, Parede, Tribuna, 2011, pp. 65.

¹⁰⁶⁹ Ver FUENTE, Francisco de la, *D. Miguel Pereira Forjaz, conde da Feira, (...)*, Parede, Tribuna, 2011, pp. 66.

No entanto, a principal razão para se manter no Porto era o ascendente que tinha conquistado no meio da agitação em que a cidade se mantinha, onde era visto e considerava-se a si próprio como sendo a única pessoa capaz de conter os tumultos populares.

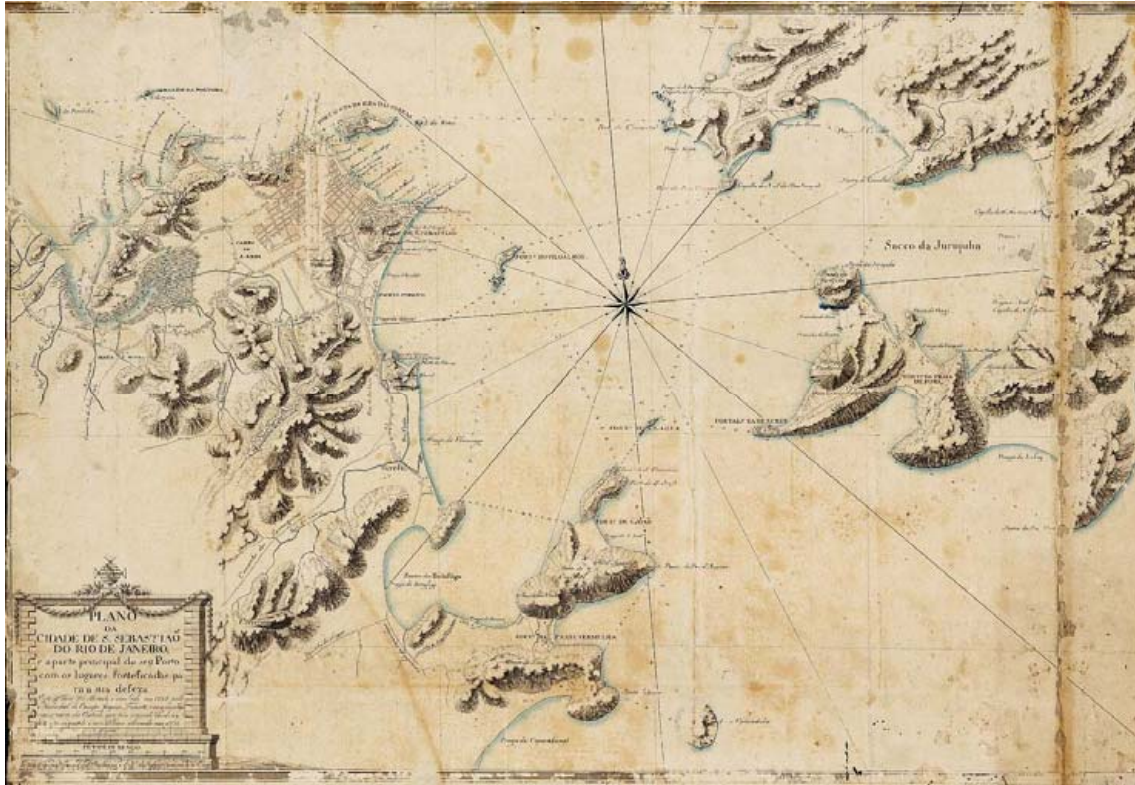


Fig. 183, José Correia Rangel de Bulhões, *Plano da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro, e a parte principal do seu porto com os lugares fortificados para sua defeza este Plano foi ellevado, e sondado em 1768 pelo Marechal de Campo Jaques Funck, e augmentado com a parte da cidade, que tem crecido desde aquele tempo, segundo o novo Plano ellevado em 1791, por Jozé Correa Rangel de Bulhoens o Ajudante de Infantaria com exercicio de Engnheiro, 1796, Arquivo GEAEM/DIE, 4645-3-38-52* (o desenho ilustra o lugar onde se debate o destino de Portugal).

A formação de um novo governo após a derrota dos exércitos franceses foi debatida no Rio de Janeiro, em Conselho de Estado (Fig. 183). O debate decorreu fora do tempo, tendo já sido reinstaurado o Conselho de Regência, em Lisboa. Não deixa de ser um debate fecundo, apesar de extemporâneo, onde se confrontam as opções políticas de D. Rodrigo de Sousa Coutinho e de António de Araújo de Azevedo para Portugal.

O debate travado entre os dois políticos teve por base a redacção de uma Carta Régia a endereçar ao bispo e deputados da Junta Provisional do Supremo Governo estabelecida na cidade do Porto. O ponto de partida foi uma carta enviada pelo bispo do Porto ao príncipe, na qual perguntava a quem devia entregar o governo, antecipando-se às notícias enviadas para o Brasil pelo conselho de Regência entretanto reposto em Lisboa, e, aparentemente, insinuando-se a si próprio para o cargo. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, enquanto ministro dos Negócios Estrangeiros e da Guerra no Rio de Janeiro, foi o redactor da minuta da Carta Régia, tendo-a

apresentado em Conselho de Estado a 14 de Outubro de 1808¹⁰⁷⁰. Na minuta, para além da aprovação das medidas tomadas pela Junta do Porto e do agradecimento pelos serviços prestados, eram definidos os poderes do futuro governo e a sua forma de organização. O conteúdo da minuta, porém, é mais amplo e contém a definição de um programa político onde são definidas reformas e políticas de fomento a empreender no País. D. Rodrigo de Sousa Coutinho aproveitou a elaboração desta carta para formalizar algumas das medidas que preconizava para o Reino. A intenção era a de definir objectivos políticos no longo prazo, independentemente das circunstâncias de paz ou de guerra, de crescimento ou de crise económica. A crítica de António de Araújo de Azevedo, enquanto conselheiro de Estado, para além de divergências estratégicas e de fundo, centra-se no desfasamento entre a proposta de um programa de profundas reformas e as circunstâncias em que se encontrava Portugal: num ambiente de guerra na península ibérica, de desorganização da estrutura administrativa, económica e social, de empobrecimento geral da sociedade e do Estado e onde a população se encontrava em total “efervescência com o heróico fim de repelir a tirania”.

Para a formação do novo governo, após a expulsão dos franceses, D. Rodrigo de Sousa Coutinho propunha que a Junta formada no Porto se transferisse para Lisboa e formasse uma nova junta de governo, onde entrassem membros da Junta do Algarve (segundo o critério adoptado para a Junta de Viana) e pessoas da cidade de Lisboa, com provas de fidelidade, a que se juntariam outras, nomeadas directamente pelo príncipe. Não considerava, portanto, o Conselho de Regência deixado pelo príncipe aquando da sua ida para o Brasil e elegia a Junta Provisional do Supremo Governo como a autoridade legítima para a constituição de uma nova estrutura ministerial; mas não atendia à intenção do bispo de governar a partir do Porto. Esta junta seria composta no máximo por nove membros, divididos em secções, de acordo com os negócios civis, militares e da marinha, presidida alternadamente por duas pessoas, uma do clero e outra da nobreza, decidindo por pluralidade de votos. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, deste modo, apontava, de uma forma vaga, uma nova orgânica de governo que não assentava nas secretarias de Estado tradicionais, embora não fosse claro o método de funcionamento das secções, nem assentava no modelo colegial de decisão, embora também não fosse claro o processo de deliberação sem secretários de Estado e com dois presidentes. A junta de governo actuaria de forma interina para as medidas urgentes, enviando para o governo central, no Rio de Janeiro, todas as deliberações para serem submetidas à aprovação ou alteração régia.

Segundo a minuta da Carta Régia, o primeiro objecto da futura junta de governo seria a defesa do Reino e o apoio a Espanha, até à expulsão dos franceses da península ibérica, devendo procurar o apoio financeiro e material do governo britânico. Propunha a formação de um grande exército para o qual não faltariam voluntários para o recrutamento num “momento

¹⁰⁷⁰ Ver a minuta da “Carta Régia do príncipe regente para o bispo e Junta do Porto”, 1808, in *Política, administração, economia e finanças públicas portuguesas (1750-1820)*, Braga, 1993, pp. 59-68.

de um tão exaltado patriotismo”. Neste sentido, aprovava o modelo de recrutamento voluntário e não compulsivo, como era tradicional, assim como aprovava a medida tomada pela Junta do Porto de aumento para o dobro do ordenado dos soldados (*pret*), de modo a ficar equiparado ao do exército francês. Deste exército seria destacado um grande corpo para operar combinado com os exércitos inglês e espanhol. A verdade é que o exército reunido por Bernardim Freire de Andrade para avançar para Sul em direcção a Coimbra reuniu somente cerca de 8000 voluntários num território com mais de 1,5 milhões de habitantes animados pelo espírito patriótico. D. Rodrigo de Sousa Coutinho propunha, ainda, que se restaurasse a Marinha (pois tinha ido praticamente toda para o Brasil), criando uma esquadra para manter uma força respeitável no Estreito de Gibraltar, impedindo a saída dos corsários argelinos para o Atlântico, de forma a manter livre o comércio do Reino com os domínios ultramarinos.

O equilíbrio das contas do Estado devia ser o principal objectivo a emprender. Para tal, propunha um conjunto de medidas, de forma a racionalizar o sistema fiscal e tributário: estabelecer um imposto geral que se distribuísse igualmente por todos, eliminando ou diminuindo tributos (*jugadas, quartas e terças*) que penalizavam as populações, prejudicavam o desenvolvimento da agricultura e davam pouco rendimento ao Erário; repensar os impostos indirectos, nomeadamente sobre o consumo, devendo ser reposto o imposto do papel selado; diminuir os direitos de exportação sobre o vinho, o azeite e o sal, assim como sobre os produtos manufacturados, produtos que teriam mais procura no Brasil com o necessário crescimento da sua população; venda dos bens territoriais e de todos os *foros* da Coroa ou Ordens, podendo esta operação ser um grande recurso para a Fazenda; reduzir o número de funcionários públicos que recebiam ordenados pelo Erário em todas as repartições do Estado e, em particular, nos Tribunais e repor em dia os seus ordenados; restabelecimento do crédito público, diminuindo ou banindo o sistema de contratos e de arrendamentos, criando-se um banco nacional que proporcionasse os capitais necessários para a actividade económica.

Em correlação com estas medidas, propunha a reforma das jurisdições senhoriais, ou seja, recomendava caminhar-se para a eliminação dos forais e do que restava de direito feudal no código legislativo português. Era, seguramente, a mais difícil reforma a emprender pois os forais constituíam o principal bloqueio à evolução do modelo de funcionamento do antigo regime. No entanto, não apontava nenhum caminho para se proceder a uma tal transformação da sociedade que implicava a destruição do regime senhorial e que, para ser implementada por via reformista, exigia tempos de paz e capacidade financeira do Estado. A lei das Donatárias e das Comarcas, de 1790-1792, e a proposta de lei para a Agricultura, de 1799, foram reformas propostas nesta direcção por José de Seabra da Silva, mas estavam subjacentes a um método progressivo de mudança.

Propunha, também, para promover o aumento da população, dividir os baldios, procurando-se, na sua distribuição, os que mais se tinham distinguido na guerra; uma medida

que devia ser geral para todo o País mas com maior incidência no Alentejo por ser a província mais despovoada. Esta proposta já tinha sido posta em prática por D. Rodrigo Sousa Coutinho em 1801, principalmente em Trás-os-Montes, quando se distribuíram terras baldias a soldados que participaram na campanha militar desse ano. A redução da área de baldios era uma política que vinha sendo feita de forma gradual desde o tempo do marquês de Pombal e que, a partir de 1790, se acentuou com José de Seabra da Silva, se aprofundou com D. Rodrigo de Sousa Coutinho e, por fim, se ampliou com o conde de Vila Verde; no entanto, esta política, em certas localidades, teve a oposição das populações, pois utilizavam, intensamente e desde há séculos, estas terras comunitárias.

A Carta Régia propunha não apenas reformas mas também o empreendimento de políticas de fomento. Referia o desenvolvimento dos estudos menores, aumentando o número de escolas e promovendo o ensino popular, assim como apontava o desenvolvimento dos estudos maiores na Universidade de Coimbra. Referia, ainda, a reparação de estradas e o melhoramento da navegação interior, devendo fazer concorrer para estes trabalhos todos os rendimentos de barcas de passagem pertencentes ao Estado. Não se compreende como é que o rendimento das barcas de passagem, já anexado às obras públicas pelo conde de Vila Verde, poderia sustentar as despesas inerentes a este tipo de trabalhos.

A pedido do príncipe, António de Araújo de Azevedo apresentou, a 11 de Novembro, o seu parecer sobre a minuta de Carta Régia. Considerava que as Instruções eram, em grande parte, impraticáveis no presente estado do País e portanto inoportunas. Muitas das medidas não eram consensuais na população e seriam geradoras de conflitualidade, pondo em causa o objectivo maior que era a unidade interna de toda a nação, de forma a produzir uma força capaz de assegurar a independência e concorrer para a libertação da Espanha. Nesta altura, em Portugal, “tudo respira guerra, vingança, e suspeitas de traições intestinas”¹⁰⁷¹. Questionava a possibilidade de um governo provisório, no meio da agitação popular, pôr em prática as medidas propostas; a possibilidade de haver fundos financeiros no Estado para executar as instruções, tendo de sustentar as despesas correntes e, ao mesmo tempo, reerguer um exército; e, ainda, a possibilidade de, com o tesouro público com dívidas em atraso anteriores à invasão francesa, a que se seguiram o esvaziamento dos cofres públicos e as contribuições e roubos franceses, aplicar meios para a construção de escolas, para abrir estradas e canais, para levantar uma marinha de guerra e reestabelecer o crédito, ao ponto de criar um banco público. Algumas das reformas propostas, nomeadamente a das jurisdições senhoriais e a dos baldios, executadas e mesmo publicadas em simultâneo, “seria mais que bastante para motins e dissensões, de que resultariam crimes e efusão de sangue”. Da mesma forma, considerava demasiado

¹⁰⁷¹ Ver “Comentários do conselheiro de Estado de António de Araújo de Azevedo às instruções do príncipe regente ao bispo e Junta do Porto”, 11 de Novembro de 1808, in *Política, administração, economia e finanças públicas portuguesas (1750-1820)*, Braga, 1993, pp. 69-77.

comprometedor e perigoso aprovar a medida tomada pela Junta do Porto, de aumentar para o dobro o salário dos soldados pois, caso não fosse possível sustentar tal despesa, poderia dar origem a conflitos no exército. Em Outubro deste mesmo ano haveria um dos maiores motins na cidade do Porto tendo como origem a decisão do novo Conselho de Regência de não aumentar os ordenados da tropa em tempo de paz.

A crítica de António de Araújo de Azevedo abrange muitas das reformas propostas, em parte pelo desajustamento às circunstâncias mas também por opções políticas distintas, pesando na sua discordância o radicalismo das soluções e o carácter genérico e unilateral como são sugeridas. Mas o principal motivo que movia António de Araújo de Azevedo para a impugnação do conteúdo do documento era o desajustamento entre as instruções e a realidade. Um exemplo era questão dos baldios; considerava importante a sua repartição, cultivando o que, até aí, era inculto, mas discordava enquanto medida geral. Deviam ser consideradas as muitas excepções locais, sendo necessário conservar os baldios em certas terras e comunidades, porque nem tudo o que era comum era prejudicial à agricultura, mostrando a experiência a importância de os conservar. Considerava que algumas das propostas, principalmente as que se prendiam com os forais e a agricultura, exigiam medidas prévias para se porém em prática, como a uniformização dos pesos e medidas e a elaboração de um Código Agrário. Ricardo Raimundo Nogueira, que foi membro do Conselho de Regência a partir de 1810, acrescentou, ainda, que era necessário previamente proceder-se ao cadastro¹⁰⁷². Na verdade, D. Rodrigo de Sousa Coutinho actuou nestas várias frentes prévias, quando foi ministro da Fazenda (1801-1803), tal como tentou a criação de um banco central e, no entanto, em plena prosperidade económica e normalidade política e institucional, não teve capacidade para implementar os projectos que agora propunha.

A crítica de António de Araújo de Azevedo estende-se ao modelo de governo. Concordava com a formação de uma junta para governo interino do Reino, para a qual podiam ser nomeados membros das Juntas do Porto e do Algarve, lembrando que um conselheiro de Estado tinha sugerido o nome de Manuel Pais de Aragão Trigoso, vice-reitor da Universidade de Coimbra, pelas suas qualidades, distinguindo assim a corporação académica no importante papel que desempenhou na defesa do Reino. Quanto à composição do governo, considerava origem de discórdia dois presidentes, podendo dar azo a dois partidos opostos. Não via vantagem na divisão do governo em secções para distribuição dos assuntos políticos; considerava mais apropriada a divisão de cada repartição tradicional em diferentes ramos, tendo à testa um secretário de Estado, de modo a não ser duvidosa a responsabilidade, devendo

¹⁰⁷² Ricardo Raimundo Nogueira refere a tentativa de pôr em prática o cadastro quando D. Rodrigo de Sousa Coutinho foi ministro da Fazenda, citando as Tábuas Topográficas e Estatísticas, de José António de Sá, e a lei dos Cosmógrafos por comarca, iniciativas de 1801. Ver o comentário de Raimundo Nogueira sobre estas reformas in NOGUEIRA, Ricardo Raimundo, *Memórias Políticas. Memória das coisas mais notáveis que se trataram nas conferências do governo (1810-1820)*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2012, pp. 77-78.

o presidente ter “voto decisivo”. O que propunha António de Araújo de Azevedo foi, em grande medida, acontecendo ao longo do século XIX: a desmultiplicação das secretarias de Estado e o surgimento da figura de primeiro-ministro. No entanto, António de Araújo de Azevedo não percebia como podia o bispo do Porto formar uma junta, se não era declarado o número de conselheiros a nomear a partir do Brasil. Pela delicadeza deste ponto, sugeria aguardar por notícias de Lisboa e discordava da intenção de entregar o poder de constituição do futuro governo ao bispo do Porto. Pela forma difusa como era proposta a organização e natureza do novo governo, só podia encarar a solução como sendo de muito curto prazo, ditada pela necessidade. Considerava que o poder concedido ao futuro governo não podia ser tão amplo como o atribuído ao Conselho de Regência, instituído pelo decreto de 26 de Novembro de 1807, uma vez que, naquela altura, se esperava a interrupção das comunicações entre a metrópole e o Brasil; não devendo ser, todavia, tão limitado como estava definido nas instruções, reduzindo a sua acção a dar ordens interinas. O exercício restritivo configurava não um governo mas um tribunal de consulta régia, sendo o poder conferido à Junta inferior aos dos vice-reis, isto é, inferior ao das colónias. Por razões idênticas, discordava da sujeição dos tribunais portugueses aos tribunais no Rio de Janeiro, devendo haver duplicação de tribunais superiores enquanto a sede de poder estivesse no Brasil. António de Araújo de Azevedo manifestava, em oposição a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, a proeminência política da metrópole, sede da monarquia, devendo o príncipe regente fazer lembrar de forma clara que o seu afastamento era temporário, não devendo tratar este tema, essencial para os portugueses, do modo leviano e vago como constava na minuta, mais ainda, quando eles estavam a expor as suas vidas pelo Reino.

Um primeiro confronto de D. Rodrigo de Sousa Coutinho com a realidade manifestou-se no conteúdo final da Carta Régia, promulgada a 2 de Janeiro de 1809¹⁰⁷³. A Carta é dirigida, não ao bispo do Porto, como desejaria, mas ao Conselho de Regência, reinstituído e remodelado após a expulsão dos franceses. A sua constituição era agora integralmente confirmada e a orgânica de funcionamento das repartições era plenamente mantida – Reino, Fazenda, Negócios Estrangeiros, Guerra e Marinha¹⁰⁷⁴. A sua tentativa de condicionamento da constituição e forma do governo em Lisboa, tentando afastar os secretários de Estado e dando corpo às ambições do bispo do Porto, o “testa de ferro” do “partido ultramontano”, como lhe chama Ricardo Raimundo Nogueira, caía por terra¹⁰⁷⁵. O

¹⁰⁷³ Ver, do príncipe regente D. João, *Carta Régia*, Rio de Janeiro, 2 de Janeiro de 1809, in SORIANO, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal, (...)*, Lisboa, Idem, 1893, 2.ª época, tomo 5, parte 1, pp. 284-302, doc. 47.

¹⁰⁷⁴ Ver *Infra*, Anexo 1, “Governos do reinado de D. Maria I e da regência do príncipe D. João, 1777-1810”. Ver, do príncipe regente D. João, *Decreto*, Rio de Janeiro, 2 de Janeiro de 1809, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...). Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Idem, 1826, pp. 712.

¹⁰⁷⁵ Ver NOGUEIRA, Ricardo Raimundo, *Memórias Políticas. Memória das coisas mais notáveis que se trataram nas*

tom da Carta é, por consequência, muito distinto da entusiasmada minuta inicial. O carácter frio e mesmo ofensivo da Carta Régia estendesse ao próprio País, cujo nome nunca é referido, sendo designado como “essa tão importante parte dos meus vastos estados”.

As Instruções aos membros do Conselho de Regência, inscritas na Carta Régia continham um conjunto de detalhadas “obrigações” e de extensos “deveres”. Também continham normas para o relacionamento entre o governo em Lisboa e o governo no Rio de Janeiro. Quanto aos poderes do governo, os secretários não seriam *Secretários de Estado* mas apenas *Secretários do Governo da Regência*, devendo estar subordinados aos respectivos secretários de Estado, no Rio de Janeiro. À frente do Erário estaria um *director geral*, em dependência do presidente do Real Erário criado na nova capital. Todos os assuntos governativos, a não ser os que pediam uma imediata resolução, tinham de ir ao Rio de Janeiro para consulta e aprovação, “pois onde eu vivo e resido é que necessariamente se deve considerar a séde e o ponto central do imperio”. Mesmo as decisões para a administração da justiça ou os projectos e iniciativas para as obras públicas tinham de atravessar o Atlântico para voltar depois de aprovados e assinados “pelo meu real punho”.

O conteúdo da Carta Régia sofreu importantes alterações e acrescentamentos após as críticas de António de Araújo de Azevedo mas o essencial do programa político manteve-se igual ao da minuta elaborada em Outubro do ano anterior. Um dos pontos que António de Araújo de Azevedo considerou determinante na revisão do texto foi a promessa feita, com a “cordialidade própria de um Soberano”, de regressar a Portugal assim que existisse tranquilidade na Europa¹⁰⁷⁶.

Entre várias alterações, D. Rodrigo de Sousa Coutinho introduziu modificações ao nível dos impostos e das taxas alfandegárias. Propunha o recurso a dois impostos: repor o imposto do papel selado, anulado com dano da fazenda; e cobrar o terço dos rendimentos eclesiásticos, de comendas e bens da coroa – “se o clero se prestar a esse nobre rasgo de patriotismo” – imposto que substituíra a décima dos bens eclesiásticos e o quinto dos bens da coroa e que “certamente será muito popular”. Esta medida foi proposta no parecer de António de Araújo de Azevedo, como um imposto extraordinário de guerra, mas sendo geral e não dirigido a um sector específico; e foi sugerida como uma alternativa à venda dos bens da coroa e ordens. D. Rodrigo de Sousa Coutinho seguiu o critério da contribuição de guerra napoleónica que penalizou em primeiro lugar os bens eclesiásticos e os bens da coroa e ordens. O conselho de regência porá em prática esta medida; perante as dificuldades económicas e financeiras e a necessidade urgente de receitas extraordinárias, os bens da Igreja,

conferências do governo (1810-1820), Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2012, pp. 242.

¹⁰⁷⁶ Ver “Comentários de António de Araújo de Azevedo à segunda versão das instruções do príncipe regente”, 26 de Dezembro de 1808, in *Política, administração, economia e finanças públicas portuguesas (1750-1820)*, Braga, 1993, pp. 79-81.

nomeadamente os que provinham do dízimo eclesiástico, tornavam-se imprescindíveis para obter uma colecta significativa sem recair sobre as populações. Ao mesmo tempo, D. Rodrigo de Sousa Coutinho manteve a venda de todos os bens e *foros* da Coroa, uma medida que o Conselho de Regência vai tentar pôr em prática em 1812, devido às grandes dificuldades financeiras provocadas pelo peso das despesas com o exército que absorvia, nesta altura, grande parte das receitas do Erário.

Propunha uma alteração da pauta das alfândegas reduzindo generalizadamente as taxas, algo que ampliava largamente as medidas propostas na minuta da Carta Régia: a redução de 24% para 16% nas taxas alfandegárias cobradas na importação em navios portugueses (no Brasil, após a abertura dos portos, a taxa era de 24%); a total suspensão de taxas na exportação dos produtos e manufacturas do Reino; a isenção total de taxas nos produtos importados do Brasil para serem reexportados, ficando só sujeitos a pagar taxas os que se destinarem ao consumo interno. Ou seja, se a isenção de taxas de exportação beneficiava a produção agrícola e industrial portuguesa, com esta última norma, os produtos coloniais só davam dividendos alfandegários no Brasil, ficando mais baratos para os países europeus do que para as indústrias nacionais, e os portos portugueses eram reduzidos a meras plataformas de passagem dos produtos coloniais. D. Rodrigo de Sousa Coutinho justificava estas medidas dizendo que inicialmente diminuiriam os fundos públicos mas que, em poucos anos, cresceriam pelo favorecimento do comércio e da navegação. Não tomava em consideração que todas as nações europeias, em particular a Inglaterra, tinham taxas alfandegárias pesadas e medidas altamente proteccionistas da sua agricultura e indústria, agravadas devido às necessidades provocadas pela guerra e pelos bloqueios continentais e marítimos. Com estas medidas, D. Rodrigo de Sousa Coutinho propunha uma redução radical das tarifas praticadas nas alfândegas, cobrança que representava uma das mais importantes fontes de receita do Erário, já muito diminuídas com a perda do exclusivo colonial. Algumas destas medidas, gravosas para Portugal, vão ser ampliadas pelo Tratado de 1810 com a Inglaterra, numa punição do Reino que não era comparável à contribuição de guerra napoleónica, pois não se tratava de uma medida temporária mas estruturante. Porém, as manufacturas do Reino entrariam no Brasil livres de direitos e o Reino ficava aliviado, em todo ou em parte, das despesas necessárias ao “esplendor e representação do throno”.

Quanto às políticas de fomento, D. Rodrigo de Sousa Coutinho não faz referência aos trabalhos geodésicos, suspensos desde 1804; também não menciona o programa mineiro, metalúrgico e florestal e a Intendência de Minas e Metais do Reino, dirigida por José Bonifácio de Andrade e Silva, programa em que tanto se empenhou. A alusão a este assunto na Carta Régia foi para ordenar a deslocação para o Brasil dos técnicos alemães que estavam a trabalhar na fábrica de Foz do Alge, deixando, em seu lugar, pessoas conhecedoras que mantivessem a actividade da fábrica. Ia dar-se um novo impulso às explorações mineiras e metalúrgicas do

imenso território brasileiro e, de facto, em Janeiro de 1810, partiram para o Rio de Janeiro, Guilherme Eschwege, Luís Varnhagen, Guilherme Feldner e mais três operários alemães da fábrica da Foz de Alge.

Por esta Carta Régia, ao mesmo tempo que propunha a diminuição dos direitos senhoriais, fim dos baldios, recuperação do crédito público, criação de um banco nacional, construção de escolas, empreendimento de obras públicas de estradas, encanamento de rios e abertura de portos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho propunha a redução da massa colectável nas alfândegas e, por fim, recomendava desenvolver todos os meios de força militar, armar competentemente as brigadas de milícias, tomar-se parte activa na guerra e “manter um espírito marcial em toda a nação”.

Poucos dias depois, por outra Carta Régia para os governadores do Reino, a 11 de Janeiro, era determinado que o Conselho de Regência não podia lavrar alvarás e decretos em nome do príncipe regente, pois a promulgação e assinatura destas determinações eram exclusivas do soberano, ficando o governo restringido a exercer funções por provisões, avisos e portarias¹⁰⁷⁷. O Conselho de Regência, a funcionar desde Setembro de 1808, reagiu à limitação de poderes e de autoridade consagrada nas cartas régias de 2 e 11 de Janeiro (1809-05-24). Nas circunstâncias em que se encontrava o País, segundo os governadores do Reino, quase tudo o que havia a fazer era urgente e exigia pronta deliberação, podendo tornar inúteis muitas medidas por terem de ir ao Brasil. Também consideravam depreciativo o facto de as repartições não continuarem, como sempre foram, a ser designadas como Secretarias de Estado. A diminuição da autoridade e as limitações de poderes configuravam pouca consideração pelo Reino, podendo entender-se que haveria a vontade de estabelecer um governo colonial. A solução encontrada para compatibilizar a autoridade do governo em Portugal e a sede de poder no Brasil foi a possibilidade dos governadores do Reino poderem legislar no *Meu Real Nome*, mas apenas por avisos e portarias, mantendo-se as várias repartições denominadas secretarias de Estado e os seus dirigentes, secretários de Estado¹⁰⁷⁸. Para lá das designações, o governo mantinha alguma capacidade de decisão e de autonomia na condução dos assuntos. Contudo, a agenda política para o Reino ficava sob a tutela do plano imposto por D. Rodrigo de Sousa Coutinho e neste plano ficavam inscritos os três principais programas de obras públicas que se tinham tentado empreender desde 1789: a rede de estradas, as vias fluviais e os portos marítimos. Vai ser D. Miguel Pereira Forjaz, enquanto secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, da Guerra e da Marinha, apoiado pelo Real

¹⁰⁷⁷ Ver, do príncipe regente D. João, *Carta Régia*, Rio de Janeiro, 11 de Janeiro de 1809, in SORIANO, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal*, (...), Lisboa, Idem, 1893, 2.ª época, tomo 5, parte 1, pp. 302, doc. 47.

¹⁰⁷⁸ Ver, do príncipe regente D. João, *Carta Régia*, Rio de Janeiro, 30 de Agosto de 1809, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...). Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Idem, 1826, pp. 774-776.

Corpo de Engenheiros, quem vai dar continuidade aos trabalhos de obras públicas, actuando nas várias frentes mas com predominância para o melhoramento das vias fluviais e marítimas e para a construção de pontes de madeira. As limitações financeiras não permitiram obras de fundo mas impediram uma paragem absoluta dos trabalhos e uma perda irreversível dos conhecimentos e da experiência, entretanto adquiridos.

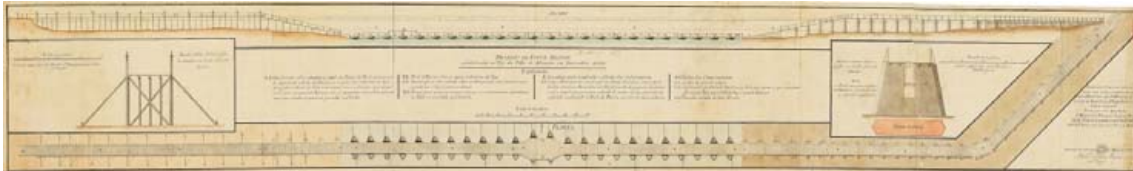


Fig. 184, Manuel de Sousa Ramos, *Desenho da Ponte Militar estabelecida no Tejo da Villa de Abrantes em Dezembro de 1808*, Quartel de Abrantes, 13 de Maio de 1812, Arquivo GEAEM/DIE, 4282-I-1-1-1.

Uma das obras que D. Miguel Pereira Forjaz mandou realizar de imediato, após a instalação do governo, foi uma ponte de barcas em Abrantes. Havia já uma experiência acumulada com a montagem de pontes de barcas em 1797, 1800 e 1801, para além da tentativa não concretizada de 1804-1806, tendo sido sempre Manuel de Sousa Ramos o técnico responsável por estes trabalhos. A importância da sua montagem devia-se aos movimentos dos exércitos tanto nas ligações entre a Beira e o Alentejo como nas ligações entre o litoral e a fronteira, importância que ficou patente na montagem de uma ponte em Abrantes em 1762, por ordem do conde de Lippe, durante a *Guerra Fantástica*.

O projecto concebido e executado por Manuel de Sousa Ramos era distinto da solução de 1797 e tinha como fundamento para as principais alterações a dificuldade em garantir a permanência da ponte durante as cheias do Tejo (Fig. 184). A nova proposta era apoiada no trabalho de projecto desenvolvido em 1804, onde intervieram, para além de Manuel de Sousa Ramos, os engenheiros Eusébio Dias Azedo e José Auffdiener (Fig. 185)¹⁰⁷⁹. A ponte de barcas seria servida por dois lanços de estrada, apoiados em cavaletes de estacaria reforçada, que avançavam sobre as margens do rio e terminavam em duas rampas, “planos inclinados, ou porções dormentes da Ponte”. A cota de implantação destes lanços de estrada possibilitava o uso da ponte nas cheias medianas do Tejo, cota a partir da qual a ponte seria desmontada e a ligação passava a ser feita por pontes volantes ou pela tradicional barca de passagem. O número de barcas era reduzido drasticamente de cinquenta e seis para vinte e duas. Cinco a seis barcas, disponíveis para cada um dos lados da ponte, permitia compensar a variação do nível das águas. Esta solução, ao contrário da solução anterior, permitia que, mesmo nas maiores secas, as

¹⁰⁷⁹ Ver de Manuel de Sousa Ramos, tenente coronel, Eusébio Dias Azedo, tenente coronel, José Auffdiener, major, *Resultado dos Exames que, segundo as Ordens de S.A.R. o Príncipe Regente expedidas em Avizo da Secretaria d’Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra em data de 6 de Outubro do presente anno, fizerão os Officiaes Engenheiros abaixo assignados, sobre a Ponte Militar de Abrantes; tudo na conformidade dos artigos contidos no mesmo Avizo*, Abrantes, 27 de Novembro de 1804, Arquivo AHM, DIV-4-1-9-3.

barcas se mantivessem sempre com fundo de água, impedindo o grave inconveniente de assentarem no leito do rio; um factor de rápida ruína para as embarcações. Outro elemento de inovação nesta obra foi a abolição de estrados inteiriços sobre as barcas para formar o leito da estrada; era uma solução defeituosa pelo grande peso das secções dos estrados e pela dificuldade de manobra na montagem e desmontagem da ponte, o que punha em causa a mobilidade desta infra-estrutura militar, factor primordial, depois da segurança. Estes estrados tinham ainda o defeito de estreitar excessivamente o intervalo entre barcas, aumentando a pressão da corrente das águas e favorecendo o assoreamento do rio. O tabuleiro da ponte seria realizado através da colocação de vigotas móveis, aumentando o intervalo entre barcas de 8 (1,76 m) para 15 (3,3 m) palmos. Eusébio Dias Azedo, numa *Instrução* para a construção da ponte, considerava conveniente a realização de experiências no Arsenal do Exército com a “Maquina de medir forsa das madeiras”, de forma a conhecer-se a resistência de uma tábua de pinho de Flandres com a espessura utilizada e deste modo determinar-se a verdadeira distância das vigotas correspondente à resistência do tabuado¹⁰⁸⁰.

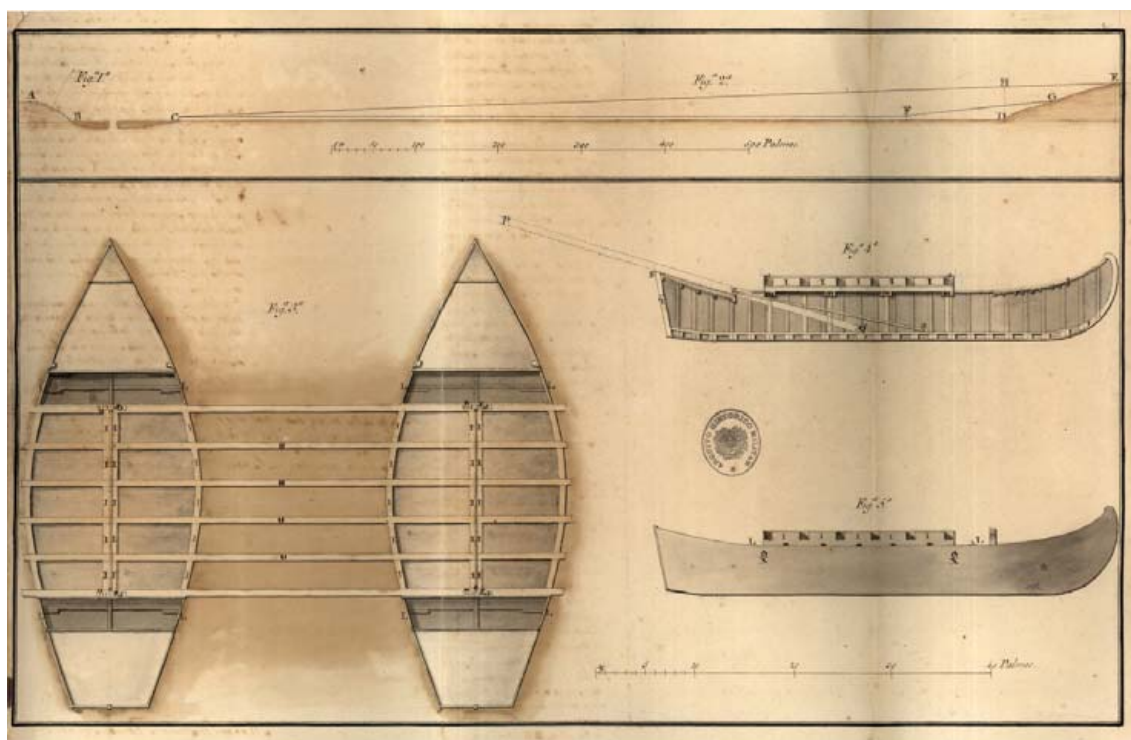


Fig. 185, Manuel de Sousa Ramos, [Modelo de barca e de vigotas para a ponte de barcas em Abrantes], 27 de Janeiro de 1806, Arquivo AHM, DIV-3-20-1-102.

A ponte foi realizada em Dezembro de 1808, tendo-se feito trabalhos de consolidação na margem Norte, no Verão de 1809 e, na margem Sul, entre Setembro e Novembro de 1811.

¹⁰⁸⁰ Ver Eusébio Dias Azedo, *Instrução que deve regular a construção da Ponte militar de Barcos, que se ha de lançar no Tejo, junto à Vila de Abrantes*, Lisboa, 4 de Setembro de 1805; ver ainda a carta critica à *Instrução* de Eusébio Dias Azedo, por Manuel de Sousa Ramos, Lisboa, 27 de Janeiro de 1806, Arquivo AHM, DIV-3-20-1-102.

Se as pontes montadas anteriormente eram móveis e poderiam ser implantadas em diferentes locais esta ponte tinha um carácter mais permanente, pela rigidez dos arranques laterais, criando condições para a manutenção da ponte e seu uso pela população em geral.

A construção da ponte de barcas em Abrantes para os movimentos do exército devia-se à noção que D. Miguel Pereira Forjaz tinha dos objectivos de Napoleão e do prolongamento da guerra. Junot, após ter chegado a La Rochele, foi nomeado por Napoleão comandante do 8º corpo do exército de Espanha, exército chefiado pelo próprio imperador. Napoleão, em carta que lhe dirigiu a 19 de Outubro de 1808 começou por confortá-lo dizendo-lhe que nada tinha feito de desonrante quanto a Portugal¹⁰⁸¹. Tinha regressado com as tropas, as águias e os canhões. Contudo, tinha ganho a Convenção de Sintra não pelas disposições mas pela coragem; só a teria merecido, se a tivesse assinado num campo entrincheirado, meio ano depois. Era-lhe difícil de aceitar que não tivesse garantido a posição de Elvas, reforçando a guarnição para resistir a um cerco; poucos meses depois teria o apoio dos exércitos franceses. Seria de uma enorme vantagem terem esta praça-forte no contexto da península ibérica. Assim como deveria ter demolido, como o instruiu várias vezes, o forte de Almeida e a maioria das outras fortificações portuguesas. O plano, agora, era de avançar de novo sobre Portugal e Napoleão encarregava-o de manter no seu corpo os oficiais que conheciam melhor o País. Antes do fim do ano, contava substituí-lo em Lisboa. Terminava a carta dizendo: “Un homme comme vous doit mourir ou ne rentrer à Paris que maître de Lisbonne. Du reste, vous serez l'avant-garde et je serai derrière vous. Ne perdez pas un moment”. Uma semana depois, escreveu-lhe de novo, por causa dos problemas logísticos que Junot estava a enfrentar com 8º corpo e para os quais Napoleão estava a tentar dar resposta¹⁰⁸². Rematava:

“ Il ne s'agit plus d'y penser, il faut songer à l'avenir”.

Depois de prometer solenemente uma nova invasão de Portugal na abertura do parlamento em Paris (1808-10-25), Napoleão partiu no dia 29 de Outubro em direcção a Espanha para comandar a reconquista dos dois países ibéricos e repor o seu irmão no trono, em Madrid. Nomeou o marechal Jean-de-Dieu Soult (1769-1851), duque da Dalmácia, para invadir Portugal pela Galiza, devendo marchar sobre o Porto, para logo a seguir tentar ocupar Lisboa (1808-10-28). Na mesma altura, *sir* John Moore (1761-1809), o comandante do exército britânico em Portugal, acompanhado por William Carr Beresford (1768-1854), partiu de Lisboa (1808-10-26) para se introduzir na península ibérica e fazer a guerra a Napoleão. Em simultâneo, outro exército britânico, comandado pelo general David Baird

¹⁰⁸¹ Ver Napoleão Bonaparte, Saint-Cloud, 19 de Outubro de 1808, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*,

http://www.histoire-empire.org/correspondance_de_napoleon/correspondance_de_napoleon.htm.

¹⁰⁸² Ver carta de Napoleão Bonaparte para Junot, Paris, 26 de Outubro de 1808, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem.

(1757-1829), de reforço às tropas de Moore, começou a desembarcar na Corunha, depois de treze dias no porto sem conseguir obter autorização para esta operação (1808-10-26). Estava em marcha o confronto entre as duas grandes potências europeias no solo ibérico, de que os combates na região de Torres Vedras tinham sido o primeiro embate.

Napoleão rapidamente reconquistou Burgos (1808-11-10), abrindo-se a estrada para Madrid que capitula a 4 de Dezembro. Decreta a abolição dos direitos feudais, o fim do tribunal da Inquisição, a redução de um terço do número de conventos e a supressão das barreiras existentes entre as províncias. A 22 de Dezembro parte de Madrid em perseguição do exército de Moore. O exército britânico, depois de passar por Salamanca, seguiu para Norte, reunindo-se com as forças de Baird entre Zamora e Valhadolid (1808-12-13), com o objectivo de cortar a linha de comunicação dos franceses com a Galiza. Continuou para Norte, travando alguns combates vitoriosos com Soult, na região entre Burgos e Leão (Sahagún). Perante o avanço das tropas de Napoleão e vendo a inferioridade das suas tropas, a 23, Moore ordena a retirada em direcção à Corunha, por Astorga, enquanto Soult, a que se juntou Michel Ney (1769-1815), vão na sua perseguição. Napoleão continuou até Astorga mas aqui deteve-se. Entregou o comando a Soult e retirou-se desta luta, dirigindo-se para Valhadolid. Foi o mais próximo que esteve de Portugal onde, em sonhos, se iria instalar em Dezembro tendo à sua frente Junot.

A retirada das tropas britânicas vai ser trágica e com consequências para a Galiza e para Portugal. Desde o seu início até ao embarque no porto da Corunha, os britânicos vão perder milhares de homens, entre mortos, feridos e prisioneiros (mais de 5.000)¹⁰⁸³. Foi importante no apoio a esta retirada a acção do exército da Galiza, comandado pelo general La Romana, dificultando a marcha das tropas de Soult¹⁰⁸⁴. Mas La Romana vai sofrer várias derrotas no confronto do seu pequeno exército com as tropas franceses, deixando as regiões de Trás-os-Montes e do Minho muito expostas. Moore e os 30.000 homens do seu exército dirigiram-se pela estrada principal para a Corunha, por Astorga e Lugo. O exército britânico, na sua retirada, ao atravessar os rios, foi cortando as pontes mas esteve sempre acossado por Soult que foi fazendo muitos prisioneiros. A 5 de Janeiro, os britânicos empreendem uma marcha forçada de mais de 250 km para chegar o mais breve possível à Corunha; pararam apenas em Lugo para reorganizar as tropas. Na marcha final, Moore sacrifica 500 cavalos de artilharia, carros de transporte, munições e mantimentos, chegando à Corunha a 11 de Janeiro. Quando

¹⁰⁸³ Ver VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, Bernardim Freire de Andrade e Castro”, separata do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 190.

¹⁰⁸⁴ O marquês de La Romana, Don Pedro Caro y Sureda (1761-1811), tinha estado até há pouco tempo no Norte da Alemanha e na Dinamarca a reforçar o exército francês e a combater contra os ingleses, por pressão de Napoleão e por decisão de Carlos IV, tomada em 1807. Numa deserção combinada com os ingleses, no final de Agosto de 1808, La Romana conseguiu repatriar com sucesso grande parte da sua divisão de infantaria em navios britânicos, desembarcando em Santander. A 11 de Novembro, recebeu o comando do exército da Galiza. Depois de vários acidentes, reuniu um corpo de 6.000 para reconquistar a Galiza e ir em apoio de Moore.

as tropas chegaram ao porto de mar, a frota do almirante Cotton que as transportaria ainda não tinha chegado de Vigo, colocando em causa o angustiante esforço da operação de retirada e expondo as tropas britânicas, a uma situação de perigoso encurralamento. Como o embarque não podia começar, Moore ordenou o abate de mais de 2.000 cavalos de combate e a destruição de algum do material de guerra. Perante um ataque do exército francês, entretanto muito reforçado (ca. 50.000 soldados), Moore preparou um corpo de 15.000 soldados para defesa do embarque, optando pelo confronto com Soult do que a uma negociação que de algum modo assegurasse a partida do exército. A batalha da Corunha decorreu no dia 16 e foi extremamente violenta, tendo o general Moore morrido no decurso da batalha. O exército britânico resistiu ao ataque do exército francês e garantiu o embarque, que começou nesse dia à noite e se prolongou até ao dia 18. O almirante Cotton, que tinha dirigido o bloqueio do porto de Lisboa e que aí permaneceu, pois era o principal porto britânico para as movimentações militares na península ibérica, depois de recolher tropas britânicas em Vigo, chegou à Corunha no dia da batalha, sendo o responsável pela retirada marítima do exército de Moore. No dia da batalha da Corunha, Napoleão escreveu, de Valhadolid, ao seu irmão mais novo, Jérôme Bonaparte (1784-1860), rei de Westphalia (1807-1813), dizendo que os assuntos de Espanha estavam terminados. Dois dias depois regressou a Paris¹⁰⁸⁵.

Napoleão definiu o plano para a segunda invasão a partir de três frentes de ataque, sendo uma pelo Norte, outra pelo Centro e outra pelo Sul de Portugal. Após o embarque das tropas inglesas, Soult marcharia com o seu corpo em direcção ao Porto, devendo a cidade ser ocupada a 1 de Fevereiro. Dez dias mais tarde devia estar em Lisboa. A 2ª divisão, comandada pelo general Pierre Bellon Lapisse e que se encontrava em Salamanca, assim que tivesse notícias da chegada de Soult ao Porto, marcharia sobre Cidade Rodrigo, Almeida e Abrantes. Simultaneamente, quando Soult se aproximasse de Lisboa, o marechal Claude Victor-Perrin, que comandava um corpo do exército francês situado em Mérida, enviaria uma coluna em direcção à capital portuguesa, pela linha do Tejo. Os planos não decorreram com a facilidade e a velocidade imaginadas por Napoleão e, da pouca concretização, não resultou nenhum benefício para o domínio francês da península ibérica. Não eram tomados em consideração o caudal dos rios e ribeiros e o estado das estradas, durante o Inverno, que dificultavam os movimentos rápidos, principalmente da artilharia e dos transportes. Não era tida em consideração a acção das forças espanholas e portuguesas e das guerrilhas que conseguiram defender as fronteiras da Beira e do Alentejo. Não foi tida em atenção a dificuldade em assegurar as linhas de comunicação entre os vários exércitos franceses, separados por centenas de quilómetros, e que as acções de espionagem impediram de funcionar.

¹⁰⁸⁵ Ver carta de Napoleão Bonaparte para Jérôme Bonaparte, Valhadolid, 16 de Janeiro de 1809, in *Consulat - Premier Empire, Correspondance de Napoléon Ier*, Idem.

Com a partida das tropas inglesas, a que se juntou a desorganização e enfraquecimento das tropas espanholas da Galiza, Leão e Castela, o caminho para a segunda invasão de Portugal ficou mais livre. A Corunha capitulou a 20 de Janeiro, a que se seguiu, a 26, Ferrol, importante porto militar espanhol. O mesmo aconteceu com Vigo e Tuy que cederam a 28. A guarda avançada de Soult chegou a 2 de Fevereiro à margem Norte do rio Minho mas só a partir do dia 13 de Fevereiro, depois de estarem reunidas todas as forças, teve início o ataque às tropas portuguesas dispostas na linha do Minho.

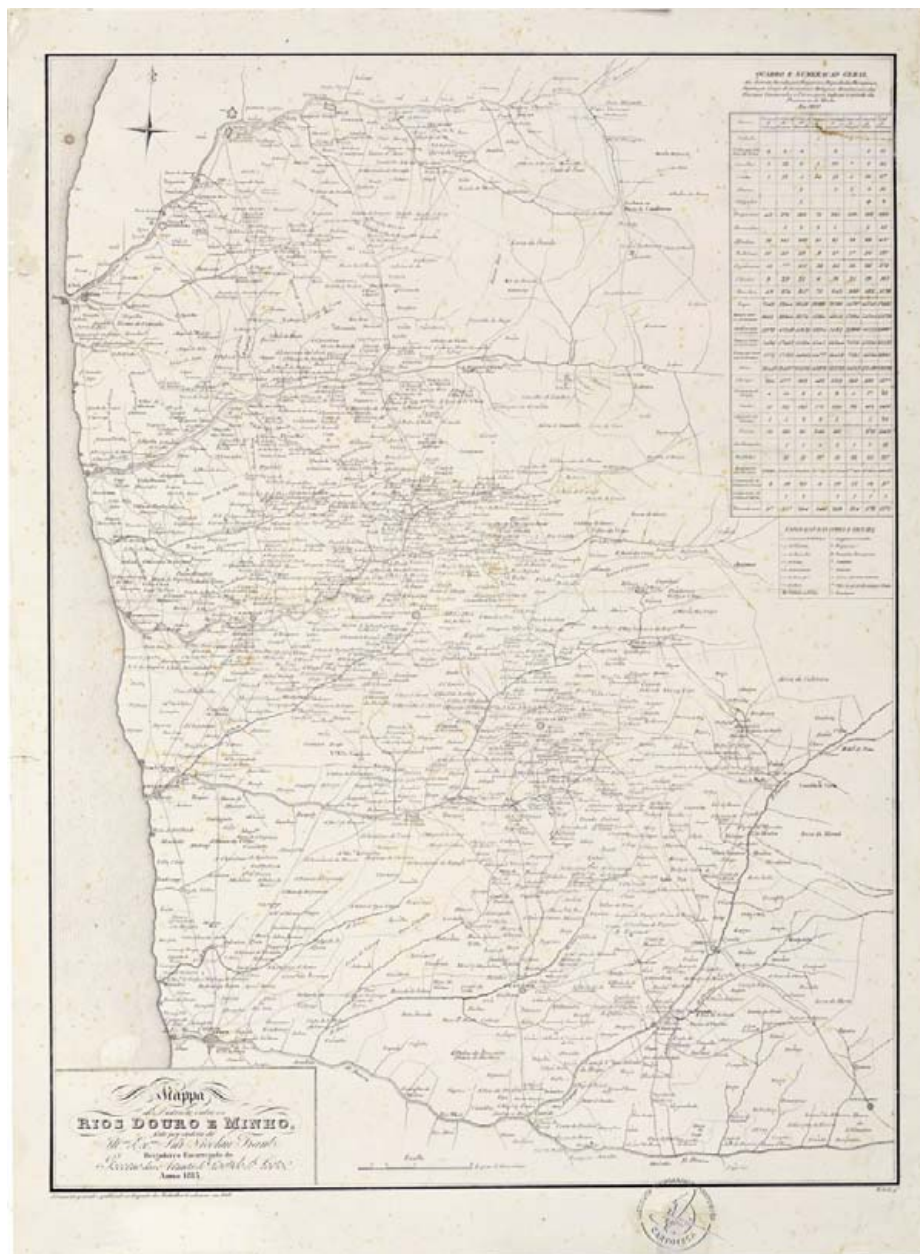


Fig. 186. [VILAS BOAS, Custódio José Gomes de], *Mappa do Distrito entre os Rios Douro e Minho*, feito por Ordem do Ill.mo e Ex.mo Snr. Nicolau Trant Brigadeiro Encarregado do Governo das Armas do Partido do Porto. Anno 1813. Novamente gravado e publicado no Deposito dos Trabalhos Geodesicos em 1861, 1813-1861, Arquivo IGP, CA-64.

Soult estava melhor preparado que Junot quanto a informação sobre os caminhos a seguir para chegar ao Porto, para além de ter consigo muitos dos oficiais e generais que participaram na primeira invasão. Ainda se processava a retirada britânica e o marechal Louis-Alexandre Berthier (1753-1815), príncipe de Neuchatel, engenheiro-geógrafo de formação, o principal braço direito de Napoleão e com instruções suas, pediu a Auguste Chabrier (1773-1812), engenheiro-geógrafo conhecedor da região, para redigir uma memória sobre as estradas que, da Galiza, do reino de Leão e da província de Zamora, se dirigiam para Portugal (1809-01-04). Soult pôde ainda obter cópias de memórias organizadas por oficiais franceses durante a primeira ocupação sobre outros itinerários possíveis ou sobre a descrição geográfica e económica da região¹⁰⁸⁶.

A memória, realizada logo na altura na Galiza, definia Valhadolid como o centro e ponto de partida para a conquista de Portugal. Chabrier considerava serem necessárias duas operações conjuntas para ocupar o País sendo uma pela linha do Tejo, sobre Lisboa, e a outra pela Galiza, sobre o Porto¹⁰⁸⁷. A posse da Galiza era um factor dado como determinante para assegurar a conquista, pela importância dos seus portos, impedindo uma invasão inglesa pelo Norte. Considerava várias rotas possíveis para a invasão a partir de Valhadolid (nove, no total), mas definia apenas três, como rotas fundamentais: uma por Valença, outra por Chaves e outra por Bragança. O itinerário pelo litoral minhoto tinha início pela estrada de Valhadolid à Corunha, passando por Astorga e Lugo, seguindo, a partir da Corunha, pela estrada construída em 1789 e considerada muito boa, por Santiago de Compostela até Tuy; atravessando a fronteira, a rota devia prosseguir a partir de Valença, por Ponte de Lima e Barcelos até ao Porto. As outras duas rotas eram pelo interior transmontano. Partindo ambas de Valhadolid, seguiam por Tordesilhas, Toro, Zamora até Bragança; neste ponto, bifurcavam para, depois, se juntarem de novo em Vila Real. A mais breve, e por isso preferível, seguia por Mirandela, Vila Real, Amarante até ao Porto. A mais extensa seguia de Bragança, Chaves, Vila Real, entroncando, a partir daqui, no mesmo traçado até ao Porto (ca. de 490 km). Embora a rota pela Corunha tivesse mais de 700 km e a rota por Bragança-Vila Real tivesse cerca de 430 km, Chabrier aconselhava a via litoral, por ser uma estrada pouco acidentada, muito boa para os movimentos da artilharia e por não ter obstáculos militares. Considerava que a cidade do Porto, pela sua riqueza, “vaut bien la peine d’une invasion”. Soult vai acabar por não usar os

¹⁰⁸⁶ Ver, do capitão de engenharia Boucherat, “Rapport sur l’état de la route de Lisbonne à Almeida par Coimbra”, 3 de Fevereiro de 1808; do marechal de campo Jean Victor, conde de Novion, “Description Géographique des provinces de Trás os Montes et du Minho”, s.d., copiada em Março de 1809, in VICENTE, António Pedro, “Manuscritos do Arquivo Histórico de Vincennes, referentes a Portugal”, *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa – 14*, Paris, Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, 1983, vol. 3 (1807-1811), pp. 80-93; pp. 199-211.

¹⁰⁸⁷ Ver, do chefe de batalhão, Auguste Chabrier, “Mémoire militaire sur les routes qui se dirigent de la Galice, du royaume de León, de la province de Zamora, etc., sur Oporto”, Galiza, Janeiro de 1809, in *Memórias e Documentos para a História Luso-Francesa – 14*, Idem, 1983, vol. 3 (1807-1811), pp. 186-194.

itinerários do Minho e de Bragança, porque quando tentou o primeiro foi rechaçado e porque o segundo, estando as suas tropas no litoral, era demasiado a Leste. Atravessou a fronteira por Chaves mas não seguiu o caminho de Vila Real, optando pela direcção de Braga. Enquanto Soult se dirigia para a fronteira Noroeste de Portugal, o general Ney ocupou a Galiza com o seu exército, embora o general La Romana, actuando muito solitariamente, não deixasse de dificultar esta ocupação com o seu pequeno e mal equipado exército.

A entrada de *La Grande Armée* na península ibérica, tendo à testa Napoleão, não teve grande repercussão na população portuguesa. O espírito de denúncia e de vingança contra tudo o que pudesse significar qualquer colaboração com os franceses continuou a lavar, corrente que se alastrou a Lisboa após a libertação. Desde a capitulação de Madrid, no início de Dezembro de 1808, que Portugal pouco podia contar com o apoio espanhol; mas, só depois da partida das tropas inglesas da península ibérica e do confronto com o fracasso desta primeira tentativa britânica de disputar a guerra contra os franceses, no interior da península, se começou a tomar consciência da crítica situação militar portuguesa¹⁰⁸⁸.

O governo estava a braços com a tarefa ciclópica que tinha pela frente. A recuperação das contas públicas era a intenção imediata do governo para poder sustentar a construção do exército que era o objectivo mais urgente. Tinha de pôr a máquina da administração pública a funcionar normalmente; refazer o Erário, praticamente do nada, tendo os cofres do Estado todos depauperados; reconstruir o exército, principalmente a tropa de linha, tendo pela frente grandes dificuldades de meios humanos e materiais; tentar pôr em movimento a economia, principalmente perante a dificuldade da indústria portuguesa em fazer face à perda do mercado brasileiro, inundado pelos produtos manufacturados ingleses, e perante a dificuldade do comércio de importação e exportação, com o fim do exclusivo colonial. A conjuntura em nada ajudava, pois os tempos eram de guerra e de bloqueios económicos, com toda a população europeia a empobrecer.

Logo, a 30 de Setembro, o exército português foi restabelecido oficialmente por meio de uma portaria, com um Edital anexo, onde se informavam os oficiais, os sargentos e os soldados sobre os locais onde se estavam a reorganizar os antigos corpos e ordenando a sua apresentação nos respectivos quartéis. A organização das diferentes armas que compunham o exército português antes da primeira invasão, de acordo com as reformas militares introduzidas por António de Araújo de Azevedo em 1806, decorreu de forma lenta: havia falta de oficiais para preencher os corpos do exército de linha, pois muitos dos quadros militares tinham ido para o Brasil ou para o exército francês; houve dificuldades em recrutar soldados e

¹⁰⁸⁸ Ver CARVALHO, Maria Amalia Vaz de, *Vida do Duque de Palmella, D. Pedro de Souza e Holstein*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, vol. 1, pp. 199-202; VICENTE, António Pedro, "Um soldado da Guerra Peninsular, Bernardim Freire de Andrade e Castro", separata do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 173-197.

impor o treino e a disciplina nas tropas; e havia, também, desprovemento de cavalos e de material de guerra para equipar os regimentos e brigadas¹⁰⁸⁹. Apesar dos esforços para a reconstrução dos corpos militares, os resultados foram muito fracos¹⁰⁹⁰. O Conselho de Regência, perante as dificuldades de recrutamento, determinou em Dezembro o “Levantamento em Massa” da nação, ordenando a organização dos corpos de Ordenanças¹⁰⁹¹. As brigadas de ordenanças constituíam uma reserva de terceira linha do Exército, em complemento da segunda linha, as brigadas de milícias¹⁰⁹², estruturas militares que serviam de apoio à tropa profissionalizada e paga (infantaria, cavalaria e artilharia). Toda a população era chamada ao esforço de guerra, com as suas espingardas e piques¹⁰⁹³, compreendendo todos os homens com idades entre os quinze e os sessenta anos, uma medida que não terá os efeitos desejados. Determinou, ainda, a fortificação das cidades, vilas e povoações consideráveis, pela construção de barreiras para sua defesa. A cidade do Porto construirá uma extensa linha de defesa, desde São João da Foz do Douro, junto ao mar, até ao Freixo, no vale de Campanhã. Quando se iniciaram os movimentos do exército de Soult, da Corunha para o Porto, ainda não havia um exército preparado para a defesa e a agitação recrudesciu com população revestida de autoridade pela possibilidade de usar arma e de se ver como um soldado.

Bernardim Freire de Andrade tinha sido encarregado do governo das Armas do Partido do Porto em Dezembro (1808-10-02), cargo para o qual tinha sido nomeado em 1807, antes da partida do príncipe para o Brasil; não o chegou a ocupar, aquando da sua nomeação pelo príncipe, por se recusar a colaborar com as forças ocupantes refugiando-se em Coimbra, lugar onde também se recolheu D. Miguel Pereira Forjaz. Bernardim, depois de ter feito a campanha militar no Verão de 1808, que resultou na expulsão do exército de Junot, chegou ao Porto a 31 de Outubro de 1808, na mesma altura em que Napoleão entrava em Espanha, para abafar as revoltas contra o domínio francês. Durante a sua permanência no Porto, Bernardim Freire de Andrade teve de lidar com a agitação popular e com as movimentações do bispo do Porto.

¹⁰⁸⁹ Ver portaria de D. Miguel Pereira Forjaz, de 30 de Setembro de 1808, assim como o Plano de reorganização dos vários corpos do Exército, que incluiu a criação de um batalhão de Caçadores, e a regulação dos seus ordenados, de 14 de Outubro de 1808, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...). Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Idem, 1826, pp. 611-612; 622-628.

¹⁰⁹⁰ Ver portarias do Conselho de Regência, de 19 e 21 de Novembro de 1808, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...). Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Idem, 1826, pp. 649-651.

¹⁰⁹¹ Ver, de João António Salter de Mendonça, “Os Governadores do Reino à Nação Portuguesa”, 9 de Dezembro de 1808; ver, ainda, declaração do Conselho de Regência, de 11 de Dezembro de 1808, in SILVA, António Delgado da, *Collecção da Legislação Portuguesa (...). Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Idem, 1826, pp. 662-665.

¹⁰⁹² Para a organização das brigadas de milícias, ver as ordens e o Regulamento de Milícias, de 20 de Dezembro de 1808, in SILVA, António Delgado da, *Idem*, Lisboa, Idem, 1826, pp. 666-705.

¹⁰⁹³ Pique, ou chuço, consistia numa lança de aproximadamente três metros, com uma ponta de metal. Instrumento muito usado na época medieval, não deixou de ser utilizado nos exércitos modernos quando era necessário compensar a falta de armas de fogo.

A situação na cidade, do ponto de vista militar, era muito difícil. Diz Bernardim: “Não há forças regulares, as milícias têm os armamentos incapazes, a maior parte dos que haviam estão na mão do povo (...), desde o momento da revolução e não se lhes podem tirar agora”¹⁰⁹⁴. Enquanto tentava organizar os corpos militares foi acompanhando o que se passava nas províncias do Minho e de Trás-os-Montes, estando a par dos acontecimentos da Galiza quer por Gonçalo Pereira Caldas quer por Manuel Jorge Gomes de Sepúlveda (1735-1814), os governadores militares destas duas províncias. No mês de Janeiro, Bernardim começa a alargar o seu campo de actuação para as duas províncias, promovendo a organização dos corpos de ordenanças, como a única alternativa perante a falta de corpos regulares. Dos movimentos das tropas francesas na Galiza, Bernardim considerava, de forma premonitória, essencial cobrir a cidade de Braga, “caminho possível do inimigo para esta cidade”¹⁰⁹⁵. Durou poucos meses a sua presença no Porto, pois a 24 de Janeiro, perante o colapso das forças britânicas e espanholas, na Galiza, e a dificuldade em remontar o exército português, foi designado para comandante de todas as tropas a Norte do Douro, formando um exército único¹⁰⁹⁶. Bernardim, elevado de marechal de campo a tenente general, era, de novo, o homem providencial para enfrentar os franceses; desta vez, sem o apoio britânico que hesitava sobre o modo como operar no continente europeu depois do traumático fracasso da intervenção do general Moore. A missão de Bernardim e do seu exército era a de enfrentar os organizados, apetrechados e numerosos exércitos napoleónicos, com as forças que conseguisse reunir, acorrendo à defesa da fronteira do Minho (Fig. 186) e de Trás-os-Montes (Fig. 187), tendo sempre em vista a defesa da cidade do Porto. Pouco tempo depois, a 15 de Fevereiro, o coronel Francisco da Silveira (1763-1821) foi nomeado governador militar interino de Trás-os-Montes e promovido a brigadeiro, devendo operar sob coordenação de Bernardim; continuou no esforço, em que já se encontrava, de mobilizar e organizar as forças militares da província. Silveira, poucos dias antes de ser nomeado, tinha escrito de Chaves a Bernardim sobre o estado de ânimo das populações: “A desordem e a intriga aqui é imensa (...) mas a minha honra e o meu dever me manda que diga a V. Exa. francamente os meus sentimentos; eu vejo a nossa ruína”¹⁰⁹⁷.

¹⁰⁹⁴ Carta de Bernardim Freire de Andrade, de 3 de Janeiro de 1809, *apud*, VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, Bernardim Freire de Andrade e Castro”, separata do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 188.

¹⁰⁹⁵ Carta de Bernardim Freire de Andrade para Gonçalo Pereira Caldas, Porto, 12 de Janeiro de 1809, *apud*, VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, (...)”, *Idem*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 188.

¹⁰⁹⁶ Ver VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, (...)”, *Idem*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 182-198.

¹⁰⁹⁷ Carta de Francisco da Silveira Pinto da Fonseca para Bernardim Freire de Andrade, de 6 de Fevereiro de 1809, *apud*, VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular (...)”, *Idem*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 192, nota 1.



Fig. 187, José Joaquim Pereira Cibrão, *Carta geogafica da provincia de Tras-os-Montes: para o uzo do Quartel General do Ill.mo e Ex.mo Senhor Bernardim Freire de Andrada e Castro, Fidalgo da Caza de S. A. R. [...]; extr. por Jozé Joaquim Pereira Cibrão, Sargento Mor de Milicias do Regimento de Barcelos, empregado no mesmo Quartel General, s.d. [ca. 1808-1809], Arquivo GEAEM/DIE, 3591-3-33-45.*

Enquanto *general em chefe*, Bernardim Freire de Andrade ficou encarregado de organizar um Estado-Maior de forma a dar ao seu comando mobilidade e garantir as comunicações com todos os corpos nas duas províncias. Bernardim escolheu para seus ajudantes de ordens, os militares Aires Pinto de Sousa Coutinho¹⁰⁹⁸, D. João Correia de Sá¹⁰⁹⁹, Manuel Ferreira Sarmento Pimentel e Pedro da Cunha Souto Maior e para seu secretário manteve o do governo das Armas do Porto, João Nogueira Gandra (1788-1858). Para quartel-mestre-general, escolheu Custódio José Gomes de Vilas Boas, retirando-o da cadeia após oito meses de cativo. A escolha foi polémica e Bernardim Freire de Andrade foi muito criticado por esta opção. Segundo António Mateus Freire de Andrade Coutinho Bandeira, que tinha sido representante da Nobreza na Junta Provisional do Supremo Governo e era agora vereador da Câmara do Porto, figura próxima do bispo e familiar de Bernardim, foi-lhe aconselhado a não levar consigo Vilas Boas “homem activo com talentos, e com um pleno conhecimento desta Província”, mas que “tinha adquirido um ódio universal dos Povos” e era mal visto “desde Braga, Barcelos, e de todas as vizinhanças do Rio Cávado¹¹⁰⁰. Bernardim Freire de

¹⁰⁹⁸ Filho de Luís Pinto de Sousa e de Catarina de Lencastre, viscondes de Balsemão, e irmão de Luís Máximo Pinto de Sousa Coutinho, 2º visconde de Balsemão.

¹⁰⁹⁹ Neto de Sebastião Correia de Sá e Benevides e sobrinho de D. João Correia de Sá e Benevides, ambos governadores das Armas do Partido do Porto.

¹¹⁰⁰ Ver CAMPO BELO, Conde de, “Os Franceses no Porto em 1809: testemunho de António Mateus Freire de Andrade”, *Documentos e Memórias para a História do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto, Gabinete de História da Cidade, 1945, 51-54.

Andrade estava consciente dos riscos “mas a necessidade o obrigou a tapar os ouvidos” pois não tinha nenhum oficial engenheiro que conhecesse o território do Minho como Vilas Boas. Para além dos seus vários estudos e planos sobre a defesa do Minho, de ser o autor do plano de organização das brigadas de ordenanças do Minho e das suas qualidades de jovem militar, Vilas Boas era alguém que tinha calcorreado, estudado e pensado a província do Minho no seu todo, geográfico, económico, social, administrativo e militar¹¹⁰¹.

O tenente-general Bernardim Freire de Andrade, comandante do Exército de Operações do Norte, encarregue da defesa do Porto, do Minho e de Trás-os-Montes, deixou o Porto no dia 30 de Janeiro. Seguir-se-ão dois meses trágicos e terríficos. Bernardim foi substituído no comando interino do Governo das Armas do partido do Porto pelo brigadeiro Caetano José Vaz Parreiras, vindo de Aveiro, nomeação que se deveu à influência do bispo do Porto, que entretanto se tinha transformado em “generalíssimo”, na preparação da defesa da cidade. Bernardim dirigiu-se para Santo Tirso. No dia seguinte partiu para Braga, onde se demorou até 5 de Fevereiro. Tratava-se de montar todo o exército e suas repartições civis: organização das brigadas de milícias e de ordenanças, dar instruções para o treino, tomar decisões sobre a fortificação dos lugares, planear o abastecimento de mantimentos e de munições dos exércitos e o financiamento de toda a operação, garantindo o sustento e os ordenados dos soldados. Aires Pinto de Sousa ficou encarregado de organizar uma segunda linha de defesa entre Viana e Ponte de Lima, caso os franceses entrassem pelo Minho. Em Braga foram construídos um laboratório e fábrica de munições para abastecer todo o exército, cidade escolhida não só pela muita mão-de-obra operária dedicada a trabalhos de metalurgia e de ferraria, como pela sua posição central no Minho. Durante toda a campanha militar produziu, sem parar, munições de guerra de vários calibres e “cartuchame”. Seguiu para Ponte de Lima, onde foi decidido organizar a defesa da ponte. Dali foi para Viana, seguiu para Caminha e percorreu toda a linha de defesa do Minho, entre Caminha e Melgaço (Fig. 188; Fig. 189); restaram alguns contingentes na Portela do Homem e Lindoso. Foram organizadas patrulhas a cavalo para percorrer a linha de defesa, garantindo a comunicação entre todos os corpos e os comandantes. Todos os barcos do rio foram mandados recolher ou afundar, desde a foz do Minho até Ourense, em Espanha.

O exército era muito precário, com uma enorme desproporção entre as escassas forças regulares, com oficiais e soldados treinados e disciplinados, e os imensos corpos de ordenanças, formados por população, na sua maioria, sem qualquer treino militar. As tropas regulares eram de Viana, Porto e Valença, mas a maioria das tropas eram corpos de milícias e de ordenanças,

¹¹⁰¹ Ver carta de Bernardim Freire de Andrade para D. Miguel Pereira Forjaz, 10 de Janeiro de 1809, in VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, Bernardim Freire de Andrade e Castro”, separata do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 191-192, nota 3. Ver, também, MOREIRA, Luís Miguel, *O Entre Douro e Minho em finais do século XVIII: (...)*, Guimarães, Idem, 2004, pp. 136-137.

pelos tiros certos das tropas comandadas por José Joaquim Champalimaud, sendo feitos prisioneiros alguns dos soldados franceses; esta operação anfíbia tornou-se particamente impossível com o súbito aumento do caudal do rio. Depois de várias tentativas para quebrar a linha do Minho e perante a eficácia da defesa na sua passagem, Soult decidiu mudar de rota. Com forças tão pouco preparadas e organizadas, boa parte do êxito da operação deveu-se ao general de campanha, D. João de Amorim Pereira, que com “incansável trabalho e cuidado” verificou “as posições e distribuiu as suas ordens e à exactidão e inteligência com que as desempenhou”¹¹⁰². Foram, também, muito importantes a participação do tenente-coronel José Joaquim Champalimaud¹¹⁰³, com forças de infantaria vindas da praça de Valença, e a actuação de Gonçalo Coelho de Araújo, governador da praça de Vila Nova de Cerveira.

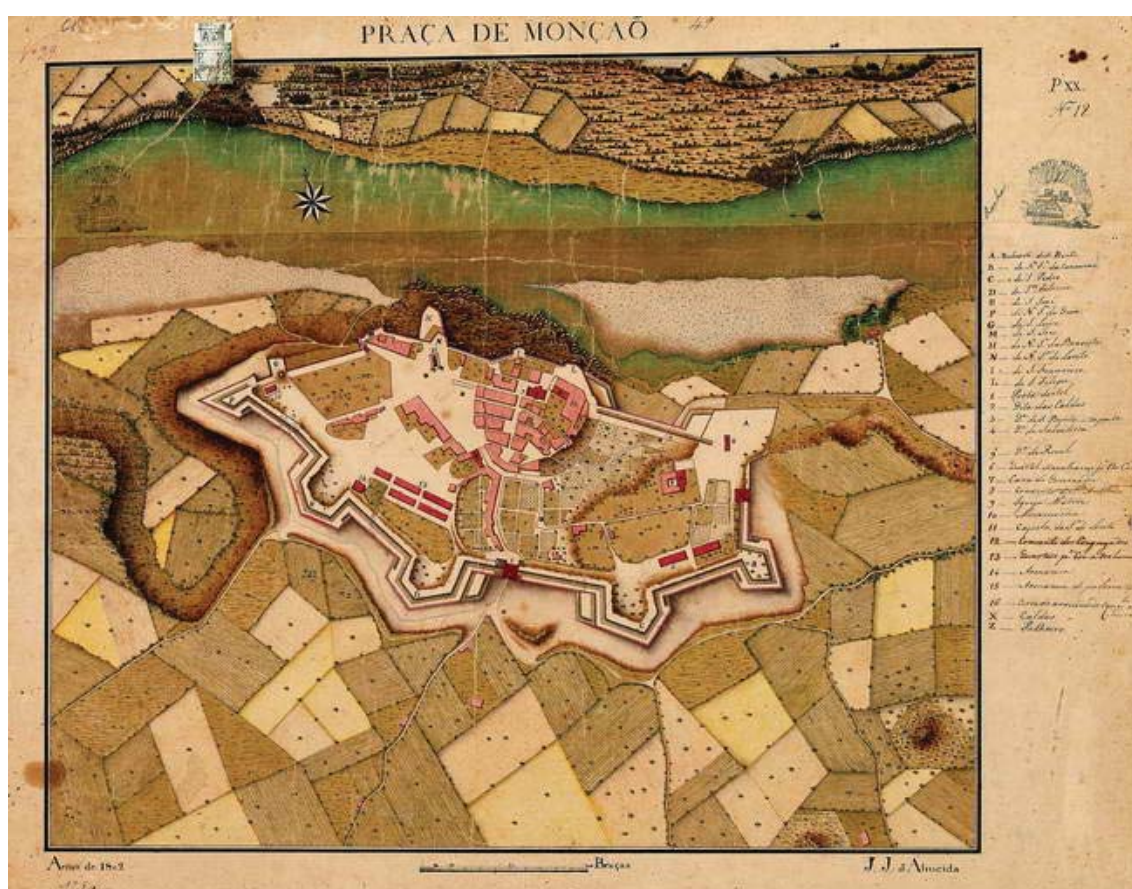


Fig. 189, Joaquim José de Almeida, *Praça de Monção*, 1802, Arquivo GEAEM/DIE, 3103-II-2-21-30.

Repelido o ataque no Minho, Soult viu-se obrigado a recuar e dirigiu-se para Trás-os-Montes, deixando pequenas guarnições em Vigo, Tuy e outros lugares raianos. A mudança de rota vai obrigar Soult a triplicar o caminho até chegar à cidade do Porto. Subiu o rio Minho,

¹¹⁰² Ver, de Aires Pinto de Sousa, *Memoria [dos acontecimentos d'Entre Douro e Minho até que findou a minha comissão de Ajudante General daquelle exercito]*, Lisboa, 12 de Maio de 1809, Arquivo AHM, DIV-1-14-6-12.

¹¹⁰³ José Joaquim Champalimaud era filho do arquitecto e engenheiro militar José Champalimaud de Nussane, director das Obras Públicas da cidade do Porto durante vários anos. Teve uma carreira militar brilhante.

desde a foz até próximo da sua nascente, pela margem direita até Ourense, numa marcha de quase 120 km, atravessando o rio na barca de Birbantes, que Bernardim tinha previamente mandado afundar. Bernardim, seguro da mudança de rota dos franceses, tentou que parte dos corpos militares, posicionados na fronteira do Minho e agora necessários em outros locais, fossem transferidos para novas posições mas tal não foi possível, perante a ameaça de revolta por parte das populações. Com a chegada do marechal de campo José António Botelho de Sousa e Vasconcelos, encarregado do governo militar do Minho, Bernardim percorreu com ele, no fim do mês de Fevereiro, os postos onde se deviam dispor as forças conforme as notícias que recebia das posições das tropas de Sout, ficando Botelho encarregado da defesa dos territórios entre os rios Minho e Lima. A 3 de Março, Bernardim regressou a Braga, para o quartel-general no campo de Santana, o novo centro das operações.

Em Ourense, Sout permaneceu cerca de 15 dias, reorganizando, descansando e abastecendo as tropas. Os exércitos franceses seguiram divididos pelas duas margens do vale do Tâmega e atravessaram a fronteira entre Vérin e Chaves, a 9 de Março, numa marcha de mais 90 km, dando início à segunda invasão francesa. Pelo caminho, repeliram as forças de La Romana e de Silveira, que estavam a tentar operar de forma combinada de cada lado da fronteira. Os franceses ocuparam a praça de Chaves, deixando uma guarnição de cerca de 1800 soldados. Francisco da Silveira, já sem qualquer apoio de La Romana, retirou-se antecipadamente de Chaves com as suas tropas para Vila Pouca de Aguiar, passando algum perigo por ser acusado de traidor, falsário e antipatriota, por ordenanças e populares. Conseguiu convencer grande parte da população a deixar a praça. As ordenanças, duas brigadas de milícias, uma companhia de infantaria e alguns populares decidiram resistir heroicamente na praça. Foram cercados por um corpo de 3.000 homens da cavalaria francesa e renderam-se a 12 de Março. Na praça de Chaves, Sout deixou uma guarnição, de modo a ter no interior Nordeste uma base de apoio alternativa à de Tuy. Não muito tempo depois, Silveira atacou as posições francesas em Chaves, reconquistou a cidade e após um cerco de seis dias ao forte de São Francisco, as tropas francesas renderam-se (1809-03-25), aprisionando toda a guarnição francesa que seguiu para as cadeias de Lisboa, depois de passar por Coimbra. O povo reconheceu o mérito de Silveira que pôde dirigir, a partir daqui, as suas operações, com plena autoridade e sem grandes contestações populares, prestígio que lhe trouxe um grande aumento de efectivos¹¹⁰⁴. Os receios de Bernardim das movimentações autónomas de Silveira era o de não apoiarem as forças do Minho e deste modo se separarem os dois exércitos. Mas este “feito de Armas” de Silveira vai ter uma influência decisiva no destino inglório e inútil mas altamente destrutivo da campanha de Sout.

¹¹⁰⁴ As tropas francesas que se renderam em Chaves eram constituídas por 1270 soldados, 25 oficiais, 13 cirurgiões e 23 civis; ver AZEREDO, Carlos de, “Silveira reconquista Chaves”, in *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 110-115.

Depois de percorrer a produtiva veiga de Chaves, Soult seguiu em direcção a Braga e não a Vila Real. Esta rota, iniciada no dia 14 de Março, permitia a Soult estabelecer mais facilmente ligações com a praça de Tuy, na Galiza. As tropas dirigiram-se pela margem esquerda do Cávado, por Venda Nova, Ruivães e Salamonde até Braga, o chamado caminho de Boticas, numa marcha de mais de 100 km por uma estrada que tinha sido recentemente recuperada¹¹⁰⁵. Bernardim Freire de Andrade, apesar da dificuldade de comunicação com Silveira e sem saber ainda a marcha de Soult a partir de Chaves, foi observar as posições de Ruivães e Salamonde. Tal como no rio Minho, Bernardim estava “resolvido a disputar aos franceses o terreno palmo a palmo enquanto podesse”¹¹⁰⁶. Reforçou a posição de Salamonde com obras de fortificação e reorganizou as tropas colocando um batalhão de tropas de linha, um de milícias e muita ordenança, em parte de Mondim de Basto e Guimarães. Foram mandadas colocar minas na ponte de Ruivães e reforçar a ponte de Cavez, sobre o rio Tâmega, passagem importante entre Trás-os-Montes e o Minho, com o intuito de proteger Guimarães e o Porto. Deu ordens para o brigadeiro António Marcelino da Vitória (1750-1825) recolher do Alto Douro e deslocar-se com o seu corpo da margem esquerda do Douro para Amarante. Procurava, assim, com os poucos meios, segurar os vários eixos de ligação ao Porto. Foi construída uma linha de defesa do vale do Cávado e de Braga, de orientação Norte-Sul, desde a serra da Cabreira, junto à ponte do Porto, sobre o Cávado, até à Falperra, protegendo a passagem de Braga com pontos elevados nos limites da linha. O ponto de defesa principal, definido por Bernardim, foi a posição que se estende pelas alturas entre a Falperra e *Carvalho d’Este*. Foram construídos redutos, principalmente para a tropa regular mas também para sustentar as populações que nunca tinham vivido o fogo de artilharia. Mandou regressar e postar-se na posição de *Carvalho d’Este*, o barão de Eben (Christian Adolph Friedrich Eben, 1773-1825), militar prussiano ao serviço do exército britânico que estava na região de Montalegre com um corpo de tropa de linha da Leal Legião Lusitana. Para além das muitas visitas, inspecções e providências, Bernardim Freire de Andrade procurou incentivar as populações, pois nelas residia quase toda a sua força¹¹⁰⁷. Um ponto essencial mas difícil para os oficiais de ordenanças aceitarem ou compreenderem, era explicar-lhes a posição, à vista do terreno, para onde deviam recuar com as suas brigadas em caso de necessidade¹¹⁰⁸. A retirada

¹¹⁰⁵ Ver CAMPO BELO, Conde de, “Os Franceses no Porto em 1809: testemunho de António Mateus Freire de Andrade”, *Documentos e Memórias para a História do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto, Gabinete de História da Cidade, 1945, 13, pp. 50-51.

¹¹⁰⁶ Aires Pinto de Sousa, *Memória [dos acontecimentos d’Entre Douro e Minho até que findou a minha comissão de Ajudante General daquelle exercito]*, Lisboa, 12 de Maio de 1809, Arquivo AHM, DIV-1-14-6-12.

¹¹⁰⁷ Cf. VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, (...)”, *Idem*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 210-211.

¹¹⁰⁸ Ver Aires Pinto de Sousa, *Memória [dos acontecimentos d’Entre Douro e Minho até que findou a minha comissão de Ajudante General daquelle exercito]*, Lisboa, 12 de Maio de 1809, Arquivo AHM, DIV-1-14-6-12.

estratégica correspondia a uma operação, cujo significado, para a maioria das ordenanças e da população, era o de traição e de fuga.

Chegado o dia 15 de Março, os corpos avançados franceses aproximaram-se de Ruivães, sempre acossados pelas emboscadas provocadas pelas aguerridas populações do Minho e de Trás-os-Montes. Conforme as tropas de Soult se inseriam nas povoadas regiões da comarca de Braga, os ataques de guerrilha cresceram, dificultando mas não conseguindo impedir a marcha ordenada dos cerca de 20.000 soldados. A superioridade das posições do exército português para travar a marcha dos invasores era diminuída pela pouca artilharia e pela falta de oficiais artilheiros. A grande maioria das forças era de ordenanças, sendo as tropas regulares muito diminutas. A grande massa era povo, homens e mulheres, novos e velhos, estando as aldeias despovoadas. O corpo mais organizado e profissionalizado era o batalhão de Valença, comandado por José Joaquim Champalimaud. Neste dia, Bernardim Freire de Andrade percorreu os vários postos, em particular os de *Carvalho d'Este* e da Falperra, locais onde estava concentrada a maioria das forças defensivas. Toda a artilharia foi colocada nos postos escolhidos e foram distribuídas as munições de guerra que estavam guardadas nos depósitos da fábrica de Braga. Quando regressava a Braga foi abordado no lugar de São Gens (a Norte de Póvoa de Lanhoso) por uma “massa indisciplinada que o apupou e lhe chamou traidor e jacobino”¹¹⁰⁹. Bernardim conseguiu acalmar as populações e regressou à cidade. Ocorrido no dia 15, este foi o primeiro sinal grave de confronto e de desautorização do *general em chefe*. Ordenanças e populares da zona impediram que os oficiais, encarregados de minar a ponte de Ruivães, o fizessem, alegando que a defesa daquele passo seria por conta deles. Um cabo de cavalaria, marchando com informações para o *general em chefe*, foi atacado e morto pelas ordenanças dispostas na estrada de Salamonde. Perante a insubordinação dos povos, a desconfiança e a interferência nas decisões e perante as poucas forças regulares e imenso povo desordenado para se a opor aos exércitos napoleónicos, Bernardim Freire de Andrade regressou a Braga desiludido e pouco confiante na possibilidade de defesa da posição de Braga. As condições no terreno eram muito distintas das que fizeram travar Soult no rio Minho. A este propósito diria Bernardim, numa carta a D. Miguel Pereira Forjaz, escrita no dia seguinte: “No Minho tudo vai bem (...); mas eu não posso fazer milagres, e não sey se Deos quererá continuar a fazellos”¹¹¹⁰. Tendo instruções do Conselho de Regência em que a defesa da cidade do Porto se antepunha a qualquer outra posição, a decisão de retirada de Braga foi uma hipótese que colocou naquela altura.

¹¹⁰⁹ *Apud*, VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, (...)”, Idem, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 219.

¹¹¹⁰ Carta de Bernardim Freire de Andrade para Miguel Pereira Forjaz, Braga, 16 de Março de 1809, in VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, (...)”, Idem, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 373.

No dia seguinte, de manhã cedo, Bernardim reuniu o Estado-Maior, já mais reforçado de oficiais, junto com o governador das Armas do Minho, Gonçalo Pereira Caldas, para tomar uma decisão sobre a defesa de Braga ou a retirada para o Porto. Custódio José Gomes de Vilas Boas defendeu que se devia retirar de Braga e da sua anarquia e, seguindo as ordens superiores, recolher as tropas para o Porto, preparar e reforçar devidamente a sua defesa, demorando o inimigo, no vale do Ave, o máximo de tempo possível. O Estado-Maior inclinou-se para esta solução. Contudo, nas ruas e praças, imensa população de milícias e ordenanças de muitos locais do Minho que tinham ocorrido a Braga, estavam em tumulto com gritos de “morte aos jacobinos” e de “morram os traidores”, num estado de ânimo “onde os sentimentos de insegurança, medo, patriotismo e ódio se confundiam numa mistura letal”¹¹¹¹. Bernardim Freire de Andrade estava totalmente condicionado, ou melhor, cercado, pela situação de agitação e de desconfiança que lavrava e “já não era livre” para tomar a decisão mais racional. Dificilmente teria instrumentos de força e de disciplina para garantir uma retirada eficaz e ordenada. Talvez por não ver condições para pôr em prática o parecer do Estado-Maior, decidiu manter a defesa de Braga e regressou ainda pela manhã a *Carvalho d’Este* e Falperra. Levou consigo Vilas Boas e dois dos seus ajudantes¹¹¹². Com eles, seguiu também o deão da Sé de Braga, D. Luís António Carlos Furtado de Mendonça (?-1832)¹¹¹³.

O deão da Sé de Braga tinha sido vice-presidente da Junta de Braga, durante o período da revolta no ano anterior. Nessa altura, quando se remontaram os primeiros corpos militares, o deão ficou com o pelouro dos Assentos, encarregado do fornecimento de pão para as brigadas de milícias e de ordenanças. Era a figura com mais poder em Braga, principalmente quando o arcebispo delegou nele os assuntos políticos e práticos. Na altura do Verão quente de 1808, foi roubada e incendiada, pelas populações, a fábrica de vidros do Gerês, em Vilarinho das Furnas, que há poucos anos se encontrava em plena laboração e que tinha sido um grande investimento de capitalistas de Braga; ficando, desta ocorrência, fortes indícios de terem sido figuras da igreja, próximas do deão, que instigaram as populações, com o argumento de que estavam lá franceses. O deão era um homem activo, ligado às forças ultramontanas de Braga, que se envolveu na luta contra a reforma das Donatarias, que encabeçou o abaixo-assinado contra a obra do Cávado, que lutou contra o escrupuloso corregedor de Braga, Bernardo José de Passos (ca. 1765-1809), tendo nesta altura um grande ascendente sobre as brigadas de ordenanças. Bernardo José de Passos tinha ainda a agravante de ter sido um dos magistrados do inquérito mandado realizar em Braga pelo Conselho de Regência, após a restauração do

¹¹¹¹ AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 95.

¹¹¹² Cf. AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro (...)*, Porto, Idem, 1984, pp. 96-97.

¹¹¹³ Ver Aires Pinto de Sousa, *Memoria [dos acontecimentos d’Entre Douro e Minho até que findou a minha comissão de Ajudante General daquelle exercito]*, Lisboa, 12 de Maio de 1809, Arquivo AHM, DIV-1-14-6-12.

Reino, sobre os tumultos do Verão quente de 1808. O inquérito ilibou Pedro Gomes da Silva e seu pai, Manuel Gomes da Silva, dois dos donos da fábrica do Gerês e investidores na construção da estrada de Braga ao Porto, que tinham sido perseguidos, suas casas assaltadas, chegando Manuel Gomes da Silva a estar vários meses preso acusado de jacobino. Os avultados donativos desta família de capitalistas de Braga para a contribuição voluntária de guerra foram na altura rejeitados pela Junta de Braga, onde imperava o deão¹¹¹⁴.

A visita com o deão da Sé de Braga aos postos defensivos decorreu ordeiramente e as instruções para ser reforçada com as milícias de Braga e mais artilharia a posição de *Carvalho d'Este*, onde já se encontrava o barão de Eben, foram executadas sem contestações. À tarde começou a haver sinais de agitação. A vanguarda do exército de Soult passou Ruivães, encontrou forte resistência no desfiladeiro de Salamonde mas conseguiu romper a defesa e avançou em direcção a Braga. Bernardim manteve-se durante a tarde na posição avançada de *Carvalho d'Este* rodeado não de tropa mas da agitada massa de milícias, ordenanças e populares, correndo o risco, como no dia anterior, de “ficar como sequestrado”¹¹¹⁵. Começaram a chegar a *Carvalho d'Este* os primeiros fugidos da posição de Salamonde, onde vieram a morrer cerca de vinte portugueses. Com as descrições dos acontecimentos, seguiu-se de novo a desordem e deram-se inúmeras deserções.

Bernardim nesta altura decidiu fazer a retirada para o Porto e organizar o ponto nevrálgico da defesa. Mandou ordens para as tropas situadas na ponte do Porto e na Falperra retirarem para Braga. Transmitiu pessoalmente a mesma ordem ao barão de Eben à qual teria mostrado discordância. Avisou Aires Pinto de Sousa para se retirar ainda nessa noite para o Porto com a caixa militar e a secretaria e participasse ao brigadeiro Parreiras (no comando militar do Porto) e ao brigadeiro Vitória (no comando militar de Amarante) para concentrarem as forças na linha do Porto.

Em Braga, com as notícias de Salamonde, gerou-se um tumulto com os milicianos, a que se seguiu o assalto ao depósito de material de guerra da cidade; os ajudantes de Bernardim e alguns oficiais conseguiram repor a ordem e a autoridade. Aires Pinto de Sousa, ajudante de ordens de Bernardim, pressionado para mandar tocar a rebate os sinos das igrejas de Braga, recusou-se pois era uma medida que para a defesa era inútil e para “o sossego da cidade muito arriscada”. Até que recebeu religiosos da parte do deão da Sé, com a mesma requisição, acabando por autorizar o toque a rebate. Eram dez da noite quando Aires Pinto de Sousa recebeu a ordem de Bernardim para se retirar para o Porto. Decidiu tomar a estrada mais litoral, desviando-se dos caminhos mais propícios aos movimentos militares e de modo a poder

¹¹¹⁴ Ver carta de Francisco Pereira Peixoto Ferraz Sarmento para António de Araújo de Azevedo, 2 de Agosto de 1811, Arquivo ADB/UM, *Fundo Conde da Barca*, Cx. 16-13-12.

¹¹¹⁵ Carta de Bernardim Freire de Andrade para Miguel Pereira Forjaz, Braga, 16 de Março de 1809, in VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, (...)”, *Idem*, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 373.

reforçar-se em Vila do Conde com as melhores ordenanças e marchar para as defesas da cidade do Porto. Aprontou um pequeno grupo de cavalaria, com vários oficiais e soldados e foram ficar a Cambeses, a poucos quilómetros de Braga¹¹¹⁶. No dia seguinte, pelas sete da manhã, partiram na direcção de Vila do Conde, levando consigo Bernardo José de Passos, o corregedor de Braga. Percorridos 3 km foram presos pelas companhias de ordenanças de Castelões e da Silveira, sendo levados para as cadeias de Barcelos onde, depois de disputas entre as ordenanças sobre a posse dos prisioneiros com ameaças de bombardear a cadeia e deitar-lhe fogo, foram parar ao Aljube¹¹¹⁷ de Braga.

Bernardim Freire de Andrade partiu ao romper do dia pela estrada real em direcção ao Porto, acompanhado pelos seus ajudantes e por Custódio Vilas Boas. Um pouco à sua frente, como uma sombra, seguia o deão da Sé de Braga. Na estrada movimentavam-se corpos de ordenanças e de milícias em direcção a Braga e *Carvalho d'Este*. Poucos quilómetros percorridos, o tenente-general foi detido pela população do Vimieiro mas uma intervenção do comandante de uma brigada de ordenanças protegeu Bernardim que prosseguiu o caminho com 20 homens postos naquela altura à sua disposição para escolta. Poucos quilómetros depois, foi cercado pela companhia de ordenanças de Tebosa que “possuídas de hum furor vertiginoso, que o espirito de maldade, da Seducção, e da Calumnia que o precedia na viagem, tinha ardilosamente excitado”¹¹¹⁸. De facto, as ordenanças foram sendo avisadas pelo deão da Sé da passagem do *general em chefe*, “hum traidor, que estava comprado”¹¹¹⁹. Bernardim ainda deu voz de galope mas foi logo derrubado do cavalo. D. João Correia de Sá e Manuel Ferreira Sarmento galoparam para Santo Tirso, refugiando-se no mosteiro. Vilas Boas também conseguiu escapar e refugiou-se no mosteiro de Tibães.

Preso, Bernardim foi levado para o campo de Santana (hoje praça da República e avenida Central), em Braga. A multidão cresceu gritando para o matar. Apareceu o barão de Eben, aclamado como novo general. Eben acabou por decidir dar ordem de prisão, devendo o general ficar detido, para julgamento no aljube, e saiu de cena. Levado pela população para o aljube, para além da confissão, apenas lhe foi permitida a morte, sendo ali espancado e

¹¹¹⁶ O grupo que seguia com Aires Pinto de Sousa eram os ajudantes de campo Gonçalo Borga e João Malheiro de Abreu, o coronel de milícias Sebastião Pereira, o major de milícias de Barcelos José Joaquim Pereira Cibrão, o tenente de cavalaria Pedro Paulo, dois cadetes e alguns oficiais inferiores e soldados de cavalaria; ver Aires Pinto de Sousa, *Memoria [dos acontecimentos d'Entre Douro e Minho até que findou a minha comissão de Ajudante General daquelle exercito]*, Lisboa, 12 de Maio de 1809, Arquivo AHM, DIV-1-14-6-12.

¹¹¹⁷ Cadeia eclesiástica.

¹¹¹⁸ Ver “Sentença”, Quartel General de Viana, 18 de Novembro de 1809, in VICENTE, António Pedro, “Um soldado da Guerra Peninsular, (...)”, Idem, Lisboa, 1970, vol. 40, pp. 329-337.

¹¹¹⁹ Diz Ferraz Sarmento na relação dos assassinatos cometidos no Minho: “Sabe-se, que o Deão, na sua fugida para o Porto, dissera aos de Vimieiro, que ali atrás vinha o general, que era hum traidor, que estava comprado etc., e he constante, que elle foi quem fez, com que o Arcebispo se capacitasse tãobem disso”, Francisco Pereira Peixoto Ferraz Sarmento, *Relação dos assassinios feitos em diferentes terras da Provincia do Minho neste anno de 1809*, 1809, Arquivo ADB/UM, *Fundo Conde da Barca*, Cx. 42, Doc. 6, fls. 166.

assassinado com vários tiros à queima-roupa. Depois de matarem o *comandante em chefe* do exército, as ordenanças seguiram para o mosteiro de Tibães, onde foram buscar o tenente-coronel Custódio José Gomes de Vilas Boas, entregue perante a ameaça de assalto. Chegado ao campo de Santana no dia seguinte, puseram-no ao lado do corpo de Bernardim e ali foi baleado e retalhado¹¹²⁰. Os assassinatos vão-se suceder num ritmo vertiginoso e alastrar a partir de Braga a várias partes do Entre Douro e Minho. Quase todos praticados por membros das brigadas de ordenanças, a maioria dos assassinatos decorreu até 20 de Março, dia da entrada dos exércitos franceses em Braga. Foram três dias, tantos quanto durou a resistência das tropas portuguesas na batalha de *Carvalho d'Este*, em que se quebraram todos os vínculos sociais. Os membros do Estado-Maior do exército foram todos assassinados, conseguindo escapar Aires Pinto de Sousa. No dia 20 de manhã, “os Patriotas Bracharenses” das brigadas de ordenanças, apressadamente, abriram o aljube de Braga e retiraram para o exterior todos os presos (mais de 50) para serem fuzilados antes da entrada dos franceses na cidade. Bernardo José de Passos, o corregedor de Braga, foi arrastado para o campo de Santana, sendo dos primeiros a ser assassinado, por entre tiros e espancamentos¹¹²¹. O seu corpo, como o de muitos outros, ficou abandonado nas ruas pois os dragões franceses entraram de rompante na cidade. Aires Pinto de Sousa, assim como alguns dos oficiais e soldados que o acompanharam no cativo, conseguiram fugir no meio da confusão, em mangas de camisa e sem insígnias ou chapéu, para não serem reconhecidos como militares, com a ajuda de um voluntário académico de Coimbra, José Joaquim de Sá. Escaparam por muito pouco da morte ou do destino de serem prisioneiros de guerra das tropas francesas. Os soldados franceses viram uma cidade deserta, com cadáveres espalhados pelas ruas e muitas casas destruídas ou saqueadas, mas nada os impediu de fazerem o seu próprio saque.

Se grande parte dos assassinatos tiveram como motivo a suspeita ou acusação de traição, o caso de Custódio José Gomes de Vilas Boas acontece por um ódio profundo, que foi crescendo ao longo de mais de dez anos de obras continuadas no rio Cávado. O aditamento à obra, em 1799, e a renovação da contribuição da imposição por mais dez anos “exasperou os povos”. A aquisição por Custódio Vilas Boas da Casa do Rego, na vila de Esposende, em 1805,

¹¹²⁰ Diz a certidão de óbito: “Aos dezoito dias do mês de Março de mil oitocentos e nove faleceu porque matarão a tiros em o Campo de Santa Anna em o dia da Guerra Custódio Gomes, por alcunha o Engenheiro foi espultado em esta Parochia de S. José e nada teve por sua Alma e para constar fis este eu”, o Vigário Manoel Bento Ferreira; in AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, Esposende, edição de autor, 1957, pp. 86-90.

¹¹²¹ Diz Ferraz Sarmento na relação dos assassinatos cometidos no Minho: “Bernardo Joze de Passos, Dezembargador da Relação do Porto, Corregedor de Braga, deve a felicidade, de se ver livre deste valle de lagrimas, ao Santo Arcebispo, e ao veneravel deão, que desde o primeiro levantamento, tinham sido incansaveis em persuadir ao publico, que este Ministro era anti-Portuguez. (...) Era dos Ministros mais sabios, que tinha a Provincia, e inimigo de trapaças; tudo queria debaixo de methodo, e ordem; este o motivo das suas inimizades”, Francisco Pereira Peixoto Ferraz Sarmento, *Relação dos assassinios feitos em diferentes terras da Provincia do Minho neste anno de 1809*, 1809, Arquivo ADB/UM, *Fundo Conde da Barca*, Cx. 42, Doc. 6, fls. 156.

onde fez inúmeras obras de recuperação e ampliação e onde passou a residir e a trabalhar, foi outro motivo de inimizade. Foi acusado de utilizar mão-de-obra do encanamento do Cávado, nos trabalhos da sua casa. Vilas Boas reuniu aqui todo o material cartográfico e da demarcação das comarcas do Minho, de recenseamentos da população, de projectos de obras públicas e particulares e de memórias hidráulicas e militares que elaborou ao longo da sua curta e intensa vida profissional. Seu tio, Custódio Gomes de Vilas Boas (1742-1808), militar e académico, quando deixou Lisboa para ocupar o governo militar de Valença, deixou na Casa do Rego todo o seu espólio de manuscritos, a sua preciosa colecção de observações e trabalhos astronómicos, a sua biblioteca e os seus instrumentos de astronomia, depois de uma longa vida de trabalho como professor na Academia Real da Marinha e director do Observatório Astronómico da Academia das Ciências. Seu outro tio, José Valério Veloso, cónego da Colegiada de Barcelos, deixou à Casa do Rego a sua imensa biblioteca. As populações não se contentaram com a morte de Vilas Boas. Após os acontecimentos em Braga, foram ao centro da vila de Esposende, à Casa do Rego. Juntaram-se as ordenanças de Belinho, São Bartolomeu do Mar, Marinhas, Vila Chã, Palme, Bougado e outras, “unidas em massa armada”. Pilharam a casa, a que se seguiu o seu incêndio, de que ficaram somente as paredes calcinadas, em parte arruinadas pelo fogo. Por fim, demoliram os muros da quinta e assaltaram os estaleiros da obra¹¹²².

Depois de três dias de combates renhidos, no dia 20, as tropas francesas tomaram posse da cidade de Braga, não sem antes procederem a assassinatos das populações nas aldeias próximas de *Carvalho d’Este* pela afronta da resistência. Morreram cerca de 2.000 defensores da cidade de Braga na batalha de *Carvalho d’Este*. O que restava das tropas regulares portuguesas retirou para o Porto, vindo reforçar a defesa da cidade. As brigadas de milícias e de ordenanças dispersaram-se mas muitas dirigiram-se para o rio Ave, tendo em vista dificultar a passagem dos franceses. Soult montou quartel-general em Braga, permanecendo na cidade até ao dia 25. Organizou um hospital para os 800 soldados feridos em combate. A infantaria, constituída por cerca de 13.500 soldados, acampou em redor da cidade e a cavalaria, com cerca de 3.000 soldados, estabeleceu-se em Tebosa, na estrada para o Porto, a 10 km de Braga, o local onde Bernardim tinha sido preso. Durante estes dias, Soult mandou ocupar Barcelos e Guimarães e tratou de assegurar as comunicações entre as suas forças.

Assim que se deu a ocupação de Braga e o caminho para as tropas francesas ficou aberto até ao Douro, irromperam os assassinatos na cidade do Porto. Surgiram como um acto contínuo e comum com os acontecimentos em Braga, como se tivesse havido um eco do medo e da violência. Os homicídios e atrocidades praticados foram inúmeros, principalmente nos dias 21 e 22 de Março, onde de novo as ordenanças tiveram um papel maior, tal como já tinham tido em Braga. Foram a casa de Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, o

¹¹²² Sobre a Casa do Rego e o seu incêndio, ver AMÂNDIO, Bernardino, *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, Esposende, edição de autor, 1957, pp. 83-89.

chanceler e governador da Relação do Porto, à rua de Cedofeita, e, encontrando-o doente, arrancaram-no da cama e levaram-no “ignominiosamente pelas Ruas públicas” até às portas da cadeia da Relação. Um piquete de cavalaria conseguiu protegê-lo e retirá-lo do meio da turba, poupando-o à morte prescrita, após uma consentida confissão¹¹²³. Magro de Moura foi levado para o Aljube do Porto¹¹²⁴, onde também se encontrava António Fernando Pereira Pinto de Araújo de Azevedo, o abade de Lobrigos, com suas irmãs, fugidos de Braga e para ali conduzidos por suspeita, perante o bispo, e encerrados não por delito mas por generosa protecção. O chanceler e governador da Relação, velho e doente mas rijo, aquando da sua prisão preventiva, teria questionado o bispo, a que a tudo assistia: “Se eu sou criminoso...”¹¹²⁵. Há noite regressaram ao Aljube para tratar de vez das vidas de Veiga Magro de Moura e de António Fernando, mas a guarda da cadeia impediu o assalto. O auge da carnificina deu-se “no fatal dia de 22 de Março de 1809”¹¹²⁶, em que a Relação do Porto, o principal tribunal e cadeia das três províncias do Norte, foi forçada por uma massa de gente armada. Soltaram todos os presos, incluindo cadastrados, e separaram os escolhidos para a imolação. A principal vítima era o brigadeiro Luís de Oliveira da Costa Almeida Osório, preso desde o dia da Restauração (1808-06-19). Insultado e espancado, arrastado aos tombos pelas escadarias da Relação, foi levado para a alameda da Cordoaria, juto à porta do Olival, e ali feito em pedaços à espada com mais catorze companheiros de cárcere. Amarrado ao corpo de João da Cunha Portocarrero (o *fidalgão da Bandeirinha*)¹¹²⁷, tenente-coronel de infantaria fuzilado no dia anterior e para ali levado, foram ambos arrastados por uma corda pelas ruas da cidade até à Ribeira, seguidos pela multidão; “por fim os pendurarão na Ponte do Douro, aonde os conservarão de molho, por alguns dias, levantando, de vez em quando, os cadáveres para mostrar aos passageiros”¹¹²⁸. Ainda a 22 de Março, dois dias depois da tomada de Braga, o general Lorges com a sua divisão dirigiu-se a Barcelos, tendo sido recebido junto a Barcelinhos por João Nepomuceno Pereira da Fonseca (1750-1809)¹¹²⁹, corregedor da comarca. Não tendo fugido e continuando a

¹¹²³ Praticamente todos os autores, incluindo a Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, dizem que Magro de Moura foi assassinado nestes acontecimentos. Terminou os seus dias neste trágico ano de 1809, mas, em princípio, não por homicídio.

¹¹²⁴ A cadeia eclesiástica do Porto, nesta altura, situava-se na rua de São Sebastião, a chegar à rua Escura.

¹¹²⁵ VITORINO, Pedro, “Os «Jacobinos»”, *O Tripeiro*, série 1, ano 1, Porto, 1909, 28, pp. 170-172.

¹¹²⁶ Ver NEVES, José Acúrcio das, “História Geral da Invasão dos Franceses em Portugal e da Restauração deste Reino”, 1810-1811, in *Obras completas de José Acúrcio das Neves*, Porto, Afrontamento, s.d., vol. 2, pp. 319.

¹¹²⁷ Sobre João da Cunha Araújo Portocarrero, ver o prólogo de Camilo Castelo Branco ao seu livro *Onde está a felicidade?*, 1856, Lisboa, Livros Horizonte, 1981.

¹¹²⁸ Ferraz Sarmiento, na sua relação dos crimes praticados no Minho, em Março e Abril de 1809, registou e descreveu os assassinatos de que teve conhecimento, num total de 64. Ver Francisco Pereira Peixoto Ferraz Sarmiento, *Relação dos assassinios feitos em diferentes terras da Provincia do Minho neste anno de 1809*, 1809, Arquivo ADB/UM, *Fundo Conde da Barca*, Cx. 42, Doc. 6, fls. 155-189.

¹¹²⁹ Ver CAPELA, José Viriato, “Vida e Obra de João Nepomuceno Pereira da Fonseca. A memória sobre o adiantamento da Provincia do Minho”, *Barcelos-Revista*, 2.ª série, Barcelos, 1995, 6, pp. 19-30.

ocupar o seu cargo, João Nepomuceno foi de imediato acusado de conivente com as forças invasoras, agravado pelo facto de dominar a língua francesa. Após a saída da divisão francesa para a conquista da cidade do Porto, o erudito e pensador João Nepomuceno foi preso por “patriotas” e depois de andar de terra em terra (Viana, Ponte de Lima e Arcos de Valdevez), passando por várias enxovias, acabou por ser condenado à morte, após um conselho de guerra totalmente ilegal. O homicídio deu-se a 7 de Abril nos Arcos de Valdevez, já o general Soult instalado na cidade do Porto, encerrando-se com este acto criminoso o ciclo dos assassinatos¹¹³⁰.

Estes levantamentos de Março de 1808 só se podem entender como um prolongamento do levantamento do Verão do ano anterior. Distingue-os o grau de violência. Perante o confronto directo com a guerra e com toda a sua violência e crueldade, a progressiva quebra da autoridade, a submissão à vontade aleatória e arbitrária da rua em tumulto, o armamento das ordenanças e de muita população, davam agora azo a um processo de transformação do comportamento da multidão. Tendo à testa as ordenanças, com todos os direitos ao uso de arma, a multidão era agora capaz de matar e de expor ao público os corpos chacinados, como troféus, durante dias. Os inimigos não eram os franceses mas os traidores. Em nenhum destes actos se consegue vislumbrar coragem; tão só medo degenerado em ódio e vingança. Ao bispo do Porto, pouco mais lhe restou que assistir.

No dia 25 de Março, Soult iniciou o movimento em direcção ao Porto (Fig. 190); deixou em Braga uma divisão de infantaria, tendo como principal missão defender a retaguarda, onde se movimentava o general José António Botelho de Sousa, e assegurar a linha de comunicação com Tuy, cuja praça entretanto foi posta sobre cerco por guerrilhas e tropas espanholas e portuguesas. Soult avançava para Sul no mesmo dia em que, sem o saber, se rendiam as suas tropas em Chaves, perdendo a linha de comunicação com a Galiza por Trás-os-Montes¹¹³¹. O maior obstáculo na marcha até ao Porto era a travessia do rio Ave. O exército avançou em três colunas, definindo três rotas distintas. Pelo interior, a primeira coluna avançaria pela nova estrada de Guimarães ao Porto, atravessando o rio Vizela na ponte de Negrelos; ao centro, a segunda coluna, comandada por Soult, seguiria pela renovada estrada directa de Braga ao Porto, por Famalicão, atravessando o rio Ave na Barca da Trofa, para onde

¹¹³⁰ Ver Francisco Pereira Peixoto Ferraz Sarmento, *Relação dos assassinios feitos em diferentes terras da Provincia do Minho neste anno de 1809*, 1809, Arquivo ADB/UM, *Fundo Conde da Barca*, Cx. 42, Doc. 6, fls. 163-164. Ver ainda, de Lázaro da Silva Ferreira, juiz de Fora do Crime da cidade de Braga, nomeado juiz da Alçada do Porto e de Braga para averiguação dos crimes praticados, a carta dirigida a João António Salter de Mendonça, de 28 de Agosto de 1809, Arquivo ANTT, MR, Mç. 355, Cx. 474.

¹¹³¹ Diz Thiébauld nas suas memórias: “A marcha do II Corpo [o exército de Soult] pode comparar-se à derrota dum navio no alto mar: ao mesmo tempo que vai fendendo as ondas, estas vão-se cerrando atrás dele, de modo que, minutos depois da sua passagem, não restavam vestígios alguns dela”, *apud* AZEREDO, Carlos de, “Silveira reconquista Chaves”, in *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 113.

Soult enviou previamente uma divisão de infantaria e outra de cavalaria e um engenheiro, para aí montarem uma ponte de barcas; e, pelo litoral, a terceira coluna tomaria a estrada de Barcelos, por Casal do Pedro, seguindo pela ponte do Ave; três estradas reais, construídas ou melhoradas durante os últimos vinte anos.



Fig. 190, [BALCK, George], *Cidade do Porto*, [Dedicado ao Ill.^{mo} Ex.^{mo} Sen.^r Brigadeiro General Sir Nicolao Trant Comendador da Ordem da Torre e Espada Encarregado do Governo das Armas do Partido do Porto pelo George Balck Assistente do Quartel Mestre General do Exercito Britanico], s.d. [ca. de 1813], Arquivo GEAEM/DIE, 3679-I-3-35-48 (pormenor; cópia sem legendas).

A primeira coluna encontrou forte resistência na ponte de Negrelos, tendo parte das tropas de passar o rio Vizela a vau, mas acabando por conquistar a posição depois de perder o general Jardon que aqui morreu. A segunda coluna também encontrou forte resistência na Barca da Trofa, onde os franceses não conseguiram montar a ponte volante; neste local, as companhias de ordenanças de Valongo e de São Tiago de Bougada, comandadas por um major e por um capitão, tinham construído trincheiras e foram eficazes na defesa da posição, o que não livrou o major de ser crivado de balas pelos populares, acusado de “traidor, e falsário”;

nesta posição morreram 58 portugueses. Sault, não conseguindo passar, deslocou as suas forças para montante de forma a atravessar o rio Ave na ponte medieval da Lagoncinha, próxima de Lousado, mas não o conseguiu pois a ponte tinha sido cortada e de novo encontrou resistência na outra margem. Continuou a subir o rio pela margem direita do Ave, atravessando na ponte de Caniços, em Rebordões, auxiliado pela primeira coluna. A terceira coluna também encontrou renhida resistência na ponte do Ave, acabando por conseguir passar depois de Sault ter destacado reforços.

No dia 26, após terem vencido a linha do Ave, as colunas reorganizaram-se para o avanço até à cidade do Porto, chegando às cercanias, na tarde do dia seguinte. A segunda e terceira colunas dirigiram-se pela estrada de Viana–Barcelos–Padrão da Légua–Porto que tem entrada na cidade pela rua de Cedofeita; e a primeira coluna tomou a estrada Braga–Famalicão–Ponte da Pedra–Porto, com entrada pela rua do Almada. Após estas marchas, o exército francês reuniu-se em São Mamede de Infesta, onde acampou, e Sault pode avistar os incompletos trabalhos de fortificação da defesa do Porto¹¹³².

As defesas da cidade foram iniciadas em fins de Janeiro e estavam por terminar quando as tropas francesas se aproximaram. Era uma linha defensiva entrincheirada, com mais de 10 km de extensão, formando um circuito com início na Senhora da Luz, na Foz do Douro, e término na foz dos rios Tinto e Torto, no vale de Campanhã, ao Freixo (Fig. 191). A linha defensiva procurava tirar partido das posições geográficas mais elevadas mas pouco acidentadas e era constituída por uma sequência de paliçadas com forte estacaria e aterros nos locais das baterias e redutos. A estrutura era constituída por 41 baterias e redutos onde trabalharam diariamente milhares de pessoas¹¹³³. Foram distribuídas 200 peças de artilharia e alguns obuses embora não houvesse, nas tropas portuguesas, duzentos artilheiros para dirigir os canhões, muitos deles velhos e enferrujados. As baterias, baptizadas com nomes de santos, ainda não tinham parapeitos para a protecção dos artilheiros, totalmente expostos ao fogo inimigo¹¹³⁴. Vaz Parreiras organizou os corpos militares e a sua distribuição pelas 41 baterias, corpos que estavam divididos em 5 brigadas, cada uma com 4 batalhões. Em média, cada batalhão tinha à sua responsabilidade duas baterias¹¹³⁵.

¹¹³² Sobre a marcha das tropas desde Braga ao Porto, ver AZEREDO, Carlos de, “Sault conquista o Porto”, in *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 115-132; FERREIRA, J. Augusto, *Memórias Archeologico-historicas da Cidade do Porto (Fastos Episcopaes e Politicos)*. Sec. VI-Sec. XX, Braga, Cruz & Comp.^a Editores, 1924, vol. 2, pp. 398-401.

¹¹³³ Ver NEVES, José Acúrcio das, “Observações sobre os recentes acontecimentos das províncias de Entre-Douro-e-Minho e Trás-os-Montes”, [1809], in *Obras completas de José Acúrcio das Neves*, Porto, Afrontamento, s.d., vol. 5, pp. 149.

¹¹³⁴ Ver a listagem das baterias in AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 122-123.

¹¹³⁵ Ver, de Caetano José Vaz Parreiras, *Linhas do Porto*, 21 de Março de 1809, Arquivo ACL, Série Azul, Ms. 699, fls. 1-8.

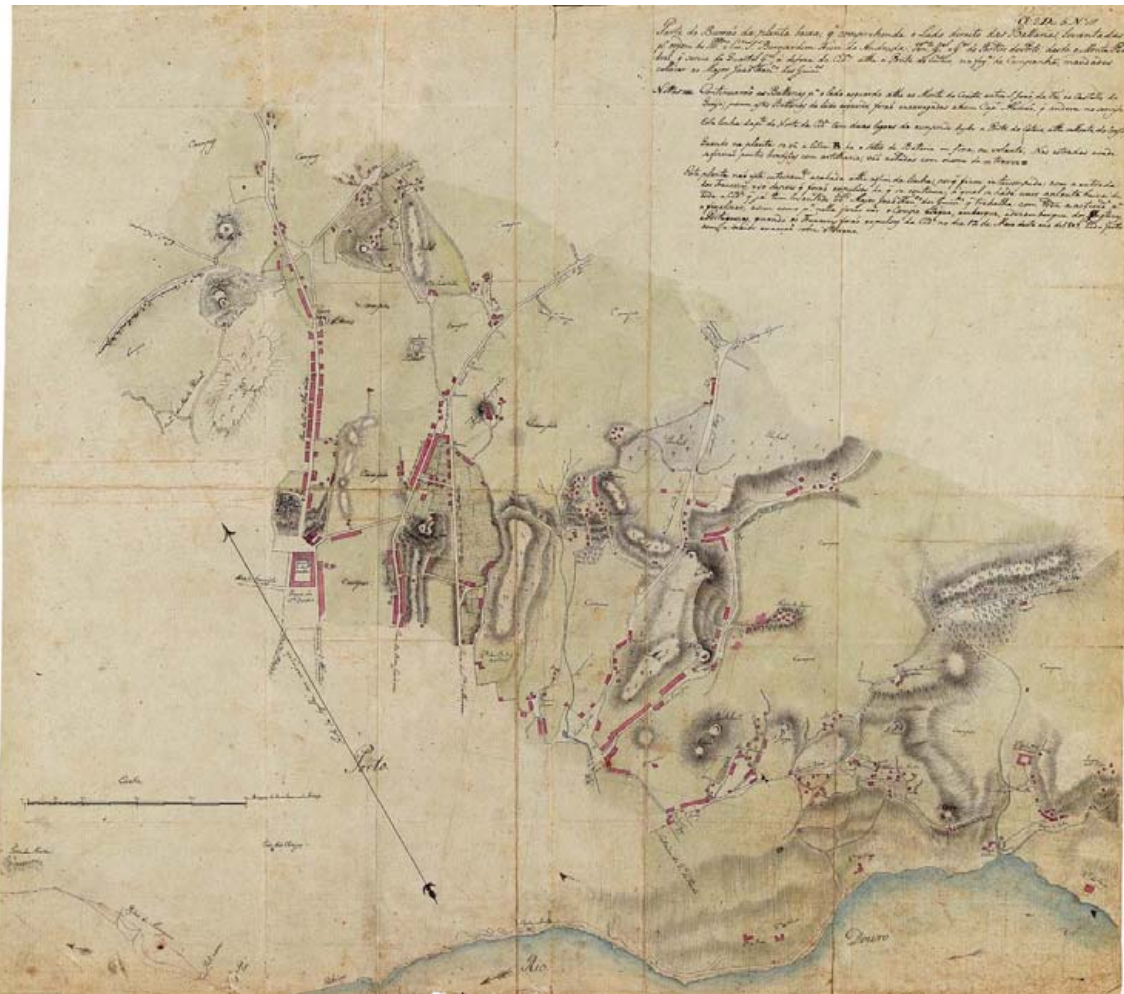


Fig. 191, Porto: parte do burrão da planta baixa, que comprehende o lado direito das battarias [...] desde o Monte Pedral que servio de Quartel General à defeza da cidade, athe à Ponta do Esteio, na freguesia de Campanhã [...], 1809, Arquivo GEAEM/DIE, 3671-3-35-48.

Estranhamente, nenhum engenheiro militar deve ter trabalhado na direcção destas obras de fortificação. Joaquim José de Almeida, capitão de engenharia, apresentou um plano para a defesa da cidade à Junta do Supremo Governo, em Agosto do ano anterior, onde refere as ideias iniciais propostas por Aires Pinto de Sousa. Tinha por base a escolha de pontos elevados nos arrabaldes da cidade. A realização deste plano correspondeu a um momento em que o inimigo estava do lado Sul e não do lado Norte e as ideias não devem ter passado do esboço de um plano, pois o quartel-general do exército português partiu do Porto para Coimbra, na campanha contra Junot, no início de Agosto de 1808¹¹³⁶. É possível que tenha sido o brigadeiro de artilharia Vaz Parreiras a orientar as obras, mais ainda quando o próprio

¹¹³⁶ Ver José Joaquim de Almeida, “Plano para a defesa da cidade do Porto”, Porto, 14 de Agosto de 1808, in SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1912, vol. 6, pp. 8-10.

bispo teria acompanhado directamente os trabalhos e o seu planeamento¹¹³⁷. Não deixa de ser estranho, porque podiam ter escolhido o engenheiro Luís Gomes de Carvalho, que estava em Aveiro e era conhecedor da região do Porto, sendo o autor de um plano apresentado à Junta de Aveiro para a defesa desta cidade¹¹³⁸; ou terem recorrido ao governo em Lisboa a pedir o envio de oficiais engenheiros para conceber e dirigir a obra.

O bispo tinha pedido a Lisboa, no início de Março, o envio com urgência de reforços para a defesa da cidade. Os generais ingleses em Lisboa, Beresford e John Cradock (1759-1839), com cerca de 10.000 soldados britânicos, não puderam aceder, pois receavam o avanço do exército francês sobre a linha do Tejo. Enviaram alguns oficiais britânicos para coadjuvar na preparação das linhas de defesa e na organização das tropas que, após o assassinato de Bernardim Freire de Andrade, tinham ficado sem comando e em estado tumultuoso, tal como toda a cidade. Apesar da dificuldade de comunicações entre os corpos do exército português – muitos dos emissários eram presos ou assassinados pelas ordenanças – as tropas do brigadeiro Vitoria (900 homens) conseguiram chegar ao Porto, vindas de Amarante num só dia de marcha, assim como o batalhão de infantaria de Valença, do “bravo” tenente-coronel José Joaquim Champalimaud, e o que restava da Leal legião Lusitana, do esquivo barão de Eben, vindos da batalha de Braga.

As defesas da cidade tinham ao todo cerca de 6.000 homens de tropa de linha, 3.000 milicianos, metade dos quais apenas dispunha de armas brancas, cerca de 10.000 ordenanças, mal armados e muito indisciplinados, liderados por “chefes do momento”. Juntavam-se a estes, cerca de 20.000 homens, uma multidão de civis voluntários, na maioria habitantes da cidade¹¹³⁹. A cidade estava sobre rigoroso bloqueio interno. Com a excepção de mulheres e crianças, nenhum homem podia sair da cidade sem passaporte, correndo o risco de ser assassinado pelos guardas das estradas quem ousasse tentar a passagem.

No dia 26, já os exércitos franceses tinham transposto o vale do Ave, foram nomeados os comandos para as barreiras da cidade. A linha foi dividida em três sectores: o brigadeiro António do Lima Barreto comandava na esquerda, desde o baluarte da Senhora da Luz até Ramalde; o brigadeiro Caetano José Vaz Parreiras que, interinamente tinha substituído Bernardim Freire de Andrade no governo das Armas do Porto, comandava ao centro, desde Ramalde até ao Bonfim; e o brigadeiro António Marcelino da Victória, na direita, comandava desde o Bonfim até ao Freixo. O bispo do Porto, o “generalíssimo” desta defesa, fixou-se na bateria de São Francisco, no Monte Pedral, onde se situava o quartel-general e onde estavam

¹¹³⁷ Ver AVRIL, Gilles, *L'Anti-Napoléon. Mémoires et papiers inédits du chanoine Apuril du Pontreau*, Paris, Editions de la Fondation Napoléon, Nouveau Monde Editions, 2006, pp. 79-80.

¹¹³⁸ A memória apresentada à Junta de Aveiro é referida por Cristóvão Aires de Sepúlveda, que não a encontrou: Luís Gomes de Carvalho, “Plano para a defesa da cidade de Aveiro”, Aveiro, 8 de Julho de 1808, in SEPÚLVEDA, Cristóvão Aires de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português. Provas*, Idem, vol. 6, pp. 7.

¹¹³⁹ Ver AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro (...)*, Porto, Idem, 1984, pp. 119-120.

figuras próximas do bispo: Vaz Parreiras, o barão de Eben e toda a oficialidade inglesa. Foi nesta bateria que se fixaram grande parte das tropas da Leal Legião Lusitana, corpo militar formado por oficiais portugueses exilados em Inglaterra, com apoio britânico, mas que rapidamente D. Domingos de Sousa Coutinho e o bispo do Porto controlaram.

O bispo “dirigia superiormente a defesa”, em parte para conter as populações muito desconfiadas das chefias militares mas também por sempre ter mostrado, desde a Junta do Porto, a ambição de dirigir todos os assuntos, fossem civis ou militares. Quando Presidente Governador da Junta, o bispo, numa proclamação (1808-07-01) em que procurava pôr cobro às desordens e turbulências pelas quais o povo passava todo o dia e noite, dando tiros, batendo tambores e tocando sinos a rebate, deixou um pequeno “ensaio” de “táctica”:

“Pelo que há de mais Sagrado no Ceo, e na terra, por Jesu Christo, roga-vos o Governo, que vos sujeiteis aos vossos Chefes, formando-se as Ordenanças nas suas Companhias. Se vos pozerem em hum posto, ahi deveis permanecer, para quando chegar a ocasião do vosso Combate. Os que estão avançados commettem primeiro, e matando diminuem os inimigos; os segundos, quando chega a sua vez, minorão os contrarios com as mortes que lhes dão; os terceiros vencem, e destroem o resto.”¹¹⁴⁰

Soult fez várias tentativas de negociação de paz com os governantes da cidade. Antes de partir de Braga, teria dirigido uma carta ao bispo do Porto onde fazia uma proposta de capitulação para evitar as calamidades da guerra, missiva que não teria obtido resposta. No dia 28, de manhã, Soult enviou ao bispo e às autoridades civis e militares uma carta, com três exemplares, onde propunha uma rendição para evitar a destruição da cidade e a efusão de sangue, com a ameaça de pôr a cidade a saque. Dois dos emissários foram barbaramente assassinados pela população num total desconhecimento das leis da guerra. Um terceiro parlamentar foi salvo e levado vendado à Serra do Pilar onde foi recebido pelo bispo mas, segundo uns, não obteve qualquer resposta, segundo o barão de Eben, a capitulação teria sido rejeitada¹¹⁴¹. No seu regresso às linhas francesas, o emissário teve o mesmo tratamento e destino dos seus dois colegas. O bispo dirigiu-se à bateria do Monte Pedral, onde estava montado o quartel-general, e fez-se um conselho de guerra¹¹⁴². Não se conhece a decisão que foi tomada mas, em princípio, nem o bispo nem o comandante Vaz Parreiras deram qualquer

¹¹⁴⁰ Ver Bispo, Presidente Governador, “Proclamação”, [1 de Julho de 1808], ANÓNIMO, *Observador Portuguez, Historico, e Politico de Lisboa, desde o dia 27 de Novembro do anno de 1807, em que embarcou para o Brazil o Príncipe Regente Nosso Senhor e toda a Familia Real, por motivos da invasão dos francezes, etc.*, Lisboa, Na Impressão Regia, 1809, pp. 426-427.

¹¹⁴¹ Ver carta do barão de Eben, Coimbra, 2 de Abril de 1809, *Correio Braziliense ou Armazem Literário*, Londres, Maio 1809, vol. 2, n.º 12.

¹¹⁴² Uma das proclamações que Soult dirigiu às autoridades do Porto, com a data de 28 de Março, foi publicada no periódico da época *O Diário do Porto*, a 12 de Abril; ver sua transcrição in BESSA, Alberto, “Fastos da minha terra. A entrada dos francezes no Porto”, *O Tripeiro*, série 1, ano 1, Porto, 1909, 28, pp. 149-150.

resposta a Soult que ordenou o ataque geral para o dia seguinte¹¹⁴³. Na *Ordem Geral para o ataque do Porto*, Soult dizia expressamente aos seus oficiais e soldados que, se o ataque tivesse sucesso, “o general que comandar as primeiras tropas que entrarem no Porto terá o cuidado de avançar com rapidez sobre a ponte do Douro para impedir a sua destruição e deter a fuga dos habitantes”¹¹⁴⁴.

Ainda no dia 28, depois das tentativas de rendição, Soult organizou dois assaltos às linhas de defesa da cidade do Porto mas foram malogrados e as tropas francesas tiveram muitas baixas. Estas iniciativas de Soult serviram fundamentalmente para ganhar tempo, enquanto se reuniam alguns corpos atrasados, e para medir a resposta das forças portuguesas mas foram o suficiente para por em perigo algumas baterias. Vaz Parreiras, comandante das operações, fez recuar o quartel-general para a entrada da cidade.

No dia 29, às três horas da manhã os sinos tocaram a rebate enquanto decorria rigoroso temporal¹¹⁴⁵. Às cinco horas, deu-se início ao ataque geral, com uma hora de fogo cerrado da artilharia francesa a que se seguiu o movimento das unidades e o assalto à linha defensiva. O ataque avançou simultaneamente em três frentes: Bonfim, a Nascente, Monte dos Burgos, ao centro, e Ramalde, a Poente (Fig. 192). A defesa do sector central, supostamente comandada pelo general Parreiras, entretanto, ausente, era a posição mais decisiva e a mais fortemente defendida e atacada, pois dava acesso directo ao centro da cidade; desmoronou-se pelas 8 horas da manhã. Mal se espalhou voz que algumas baterias tinham sido forçadas, as brigadas de ordenanças espalharam o terror por toda a linha defensiva começando a debandada geral para a cidade. O sector da direita, comandado pelo brigadeiro Vitória, conseguiu resistir nas suas posições até às 10 horas, vindo a retroceder para a estrada de Penafiel. José Joaquim de Champalimaud protegeu esta retirada com o seu batalhão de Valença, sendo dos últimos a sair das linhas defensivas. Na esquerda, entre Ramalde e o mar, os franceses passaram as linhas e tomaram a direcção de Lordelo e da Foz do Douro. O brigadeiro Lima Barreto refugiou-se com as suas escassas tropas no forte de São João da Foz do Douro. Cercado, vendo que não tinha meios de defesa, deu ordem de rendição. Foi prontamente abatido por um soldado do seu regimento. As tropas francesas atravessaram as linhas defensivas e foram em direcção ao centro da cidade na perseguição dos fugitivos. Na dianteira

¹¹⁴³ Ver CAMPO BELO, Conde de, “Os Franceses no Porto em 1809: testemunho de António Mateus Freire de Andrade”, *Documentos e Memórias para a História do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto, Gabinete de História da Cidade, 1945, 13, pp. 66-67.

¹¹⁴⁴ Ver do duque da Dalmácia, “Ordem Geral para o ataque do Porto”, *Infesta*, 28 de Março de 1809, in AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Idem, pp. 127-128.

¹¹⁴⁵ O poeta britânico Edward Quillinan (1791-1851), nascido na cidade do Porto, escreveu um romance passado nesta época no Douro, onde refere: “todas as resistências e os seus rudes projectos de defesa, toda a sua extensa linha de trincheiras, todas as fanfarrônicas e promessas do seu bispo, bem como as suas intrigas de nada valeriam contra as de Napoleão, agora que a prova estava a chegar”; Edward Quillinan, *As Irmãs do Douro*, 1841, Porto, tradução de M. Gomes da Torre e de Jorge Pais Antunes, Campo das Letras, 2006, pp. 18.

seguiu um corpo de dragões que, marchando “em frente por dois, entraram de roldão pela Cidade” pouco passava das 8 horas da manhã¹¹⁴⁶.



Fig. 192, Théodore Jung (1803-1865), *Bataille d'Oporto, le 29 mars 1809, à 8 heures du matin*, s.d., Châteaux de Versailles et de Trianon.

Implantada no meio do vasto planalto onde se inscreve a cidade alta *almadina*, sem grandes obstáculos físicos entre os rios Leça e Douro, a linha de fortificação, ainda pouco consolidada, era uma barreira física muito frágil. A capacidade de defesa militar da cidade do Porto com pouco mais de 6.000 soldados de tropa regular, mal treinada e equipada, com poucos oficiais e com poucos artilheiros, era muito baixa para resistir a um ataque cerrado de um exército de mais de 10.000 soldados de infantaria e 3.000 soldados de cavalaria, acompanhado de uma potente artilharia. As forças milicianas e de ordenanças e as populações pouco podiam fazer. Era uma batalha de exércitos regulares onde a desproporção de tropas e armamento era imensa. As ordenanças e as populações, neste confronto com a pesada artilharia e a numerosa infantaria e cavalaria francesa, foram, em muitos casos, mais um prejuízo e estorvo do que um auxílio. As milícias, ordenanças e população foram mais eficazes nas operações de guerrilha, desgastando e retardando as marchas dos exércitos franceses. Nesse sentido, a população rural teve um papel mais activo e eficaz do que as populações urbanas. A eventual confiança do bispo na capacidade de defesa da cidade pelas dezenas de milhares dos seus habitantes, como aconteceu no cerco de Saragoça¹¹⁴⁷, era uma miragem diante dos

¹¹⁴⁶ Ver AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 129-130.

¹¹⁴⁷ O cerco de Saragoça, importante cidade para o controlo da região de Aragão e para as comunicações no Norte de Espanha, decorreu de 14 de Junho a 15 de Agosto de 1808. A cidade resistiu, apesar da desproporção das

disciplinados e experimentados exércitos franceses, mais ainda quando a população participante se encontrava em total estado de insubordinação.

Perante a situação de ataque eminente dos franceses e, muito provavelmente, consciente da fragilidade da defesa da cidade, o bispo tinha-se transferido para o mosteiro da Serra do Pilar, devidamente protegido por uma guarda de cavalaria, tendo levado, com vários dias de antecedência, a caixa militar; aqui pernoitou de 28 para 29¹¹⁴⁸. Vaz Parreiras abandonou, cedo e em pleno ataque francês, o comando geral das operações defensivas. Quando atravessou a ponte das Barcas deu instruções para se desmontar o alçapão da ponte e ordenou a mudança de todos os barcos para a margem esquerda do Douro, com o intuito de cortar a passagem do rio às tropas francesas. É difícil de compreender tal decisão, porque se a intenção era de impedir a passagem das tropas francesas para Sul, seria necessário desmontar integralmente a ponte (tarefa que se fazia numa hora), e escondê-la na margem esquerda do Douro. Era uma decisão da maior importância do ponto de vista estritamente militar e que devia ter sido tomada com a devida antecedência e com conhecimento prévio da cidade. Fica a ideia de que Vaz Parreiras e o bispo, assim como o quartel-general, não pensaram na importância estratégica da ponte das Barcas para as operações da força invasora que tinha como missão tomar posse da cidade do Porto e prosseguir a sua marcha para Lisboa. Soult, na sua ordem de batalha deixou bem claro qual era o primeiro objectivo após a entrada na cidade: a posse da ponte. A vantagem do ponto de vista militar de uma ponte de barcas era o de permitir a fácil travessia de um rio por um exército e a sua rápida desmontagem cortando o passo ao inimigo. Só que, quando Vaz Parreiras tomou a decisão de retirar o alçapão já era tarde de mais. Perante a imensa população que queria fugir para Gaia, a operação de desmontagem do alçapão foi suspensa e as barcas de ligação do tabuleiro foram repostas, continuando a passar muita gente que seguiu a passo apressado pelas estradas, principalmente pela estrada real em direcção a Coimbra¹¹⁴⁹.

Em plena batalha, pelas sete da manhã, o bispo partiu com a caixa militar em direcção a Lisboa, pela estrada de Ovar, sendo acompanhado por Vaz Parreiras. Em Ovar, apanharam uma embarcação para Aveiro, levando consigo todos os barcos ali ancorados, acautelando a

forças da cidade em relação aos exércitos franceses que regressaram em maior força a 27 de Novembro. O cerco prolongou-se até 21 de Fevereiro de 1809, altura em que a cidade, apesar da forte oposição, mas com a sua população dizimada pela guerra, pela falta de mantimentos e pela epidemia do tifo, capitulou. Dos 55.000 habitantes da cidade, que ficou muito destruída pelos bombardeamentos, sobreviveram 12.000.

¹¹⁴⁸ Ver AVRIL, Gilles, *L'Anti-Napoléon. Mémoires et papiers inédits du chanoine Apuril du Pontreau*, Paris, Editions de la Fondation Napoléon, Nouveau Monde Editions, 2006, pp. 84-85.

¹¹⁴⁹ Pedro de Melo Breiner, o bispo do Porto e Vaz Parreiras foram acusados por diferentes historiadores de terem aberto o alçapão e serem os responsáveis pela tragédia da ponte das Barcas. Luz Soriano, nos seus sempre apressados e superficiais julgamentos, diz que a culpa do acontecido deve pesar sobre Parreiras e o bispo. Não passam de rumores transformados em factos pela historiografia. A versão do alçapão aberto para cortar a passagem ao inimigo e causador da tragédia da ponte das Barcas já se encontra em José Acúrsio das Neves, embora este autor não refira a quem caberia a responsabilidade da decisão.

perseguição dos franceses, dali seguindo para Coimbra. O sargento Raimundo José Pinheiro, o herói e patriota da primeira libertação de 6 de Junho de 1808, entretanto transformado em testa de ferro do bispo e um dos agitadores dos motins de Junho e Julho desse ano no Porto, também desapareceu do terreno de combate, antes da queda das linhas.



Fig. 193, António da Cunha, *Painel das Almas da Ponte*, 1845, Ex-voto da Irmandade das Almas, Igreja de São José das Taipas.

A batalha do Porto durou poucas horas; foi muito rápida, em comparação com a batalha de Braga que durou três dias. Nunca imaginando que a cidade fosse cair facilmente, muito menos em tão poucas horas, os habitantes do Porto não tiveram tempo de se preparar para a fuga. A maioria da população saiu das suas casas e tentou fugir, temendo o saque dos franceses. O único caminho verdadeiramente livre era para o outro lado da margem do Douro embora muitos fugissem pela via marginal em direcção ao Freixo. A acumulação de pessoas no cais da Ribeira foi imensa e em crescendo. O pavor apoderou-se das pessoas com a aproximação dos soldados franceses, em particular da cavalaria. A estreita e frágil ponte das Barcas cobriu-se de gente em correria para Gaia. O peso e a oscilação provocados pela multidão que se atropelava na fuga fizeram com que o alçapão da ponte cede-se, criando-se um

desfiladeiro “em que o infeliz povo, que fugia ao inimigo, veio a achar a morte procurando a vida”¹¹⁵⁰. A pressão provocada pelos que entretanto queriam passar, sem perceberem o que tinha acontecido, causou muitos esmagamentos e fez com que as guardas da ponte cedessem caindo imensa gente ao rio. O tramo móvel da ponte que fazia a ligação ao cais da Ribeira também acabou por ceder ao peso das pessoas encurraladas, sem conseguirem avançar nem retroceder, abrindo um novo desfiladeiro sobre o rio (Fig. 193). No meio da tragédia, foi colocado um barco no vazio do alçapão e reposto o tabuleiro de passagem junto ao cais. Cerca de 400 pessoas terão morrido em pouco tempo, afogadas ou esmagadas, na tragédia da ponte das Barcas¹¹⁵¹.



Fig. 194, Théodore Jung, *Fin de la Bataille d'Oporto, le 29 mars 1809, à 3 heures du soir*, s.d., Châteaux de Versailles et de Trianon.

Entretanto, do paredão da Vitória, soldados atiradores franceses faziam fogo cerrado sobre as barcas de passagem e muitos homens e mulheres com crianças, dispostos a correr todos os riscos, tentavam que os barqueiros os transportassem para o outro lado¹¹⁵². Vários oficiais franceses, acompanhados por uma divisão de tropas de linha, entraram pela Ribeira e

¹¹⁵⁰ Ver NEVES, José Acúrcio das, “Observações sobre os recentes acontecimentos das províncias de Entre-Douro-e-Minho e Trás-os-Montes”, [1809], in *Obras completas de José Acúrcio das Neves*, Porto, Afrontamento, s.d., vol. 5, pp. 150-151.

¹¹⁵¹ Existe uma grande variação nos números que em alguns autores ascendem a 4.000 e mesmo às dezenas de milhares. Ver AZEVEDO, João Antonio Monteiro d', *Descrição Topographica de Villa Nova de Gaya, e da solemnissima festividade, que em acção de graças pela gloriosa restauração de Portugal, se celebrou na Igreja Matriz da mesma Villa no dia 11 de Dezembro de 1808*, Londres, T. C. Hansard, 1813, pp. 12.

¹¹⁵² Existem vários registos das travessias do rio, ou por certidões de óbitos ou por descrições. Uma das travessias por barca que ficou registada, já sobre tiroteio, foi a de Luísa Todi (1753-1833), famosa cantora lírica portuguesa, cuja carreira internacional a tinha levado a todos os cantos da Europa.

rapidamente tomaram posse da ponte das Barcas. Repuseram o pavimento do tabuleiro e seguiram para a outra margem para eliminar uma bateria junto do mosteiro da serra do Pilar que metralhava sobre a ponte e a Ribeira, matando indiscriminadamente. Rapidamente encravaram a peça de artilharia e tomaram posse da posição (Fig. 194).

Apesar de se terem construído trincheiras na cidade não houve preparativos para a sua defesa interna. Mas travaram-se combates rua a rua e quarteirão a quarteirão. Das janelas das casas, ordenanças e população atiravam sobre as tropas francesas dificultando a sua passagem. Uma brigada da Leal Legião Lusitana, vinda das baterias, travou combate até às ruas da Alfândega, das Flores e de São João. Conseguiram atrasar a cavalaria, onde provocaram muitas baixas, que mesmo assim avançou de rompante pela Ribeira. A cavalaria suíça rapidamente atravessou a ponte e galopou atrás do bispo e da caixa militar, uma presa importante para os exércitos, mas foram em direcção à Arrifana e Albergaria, pela estrada Porto-Lisboa, acabando por desistir da empresa. A última resistência aos invasores foi protagonizada pela Companhia de Eclesiásticos do Porto. Defenderam a rua Chã, “palmo a palmo”, entrincheirando-se por fim no Paço Episcopal onde, das janelas, continuaram a fustigar as tropas francesas. Rebutadas as portas do Paço a tiros de canhão, as tropas francesas acabaram por cercar os 200 sacerdotes soldados que foram todos passados à espada¹¹⁵³.

Seguiu-se a estas tragédias, o saque geral durante três dias. Começou pela manhã do dia 29 de Março, 4ª feira de Trevas, e terminou nas vésperas do dia 1 de Abril, Sábado de Aleluia. Tal como ameaçou, Soult deixou o saque decorrer pela cidade e arredores. O saque foi hediondo, tendo sido assassinadas cerca de 8.000 a 10.000 pessoas; mortos que se juntam aos da batalha do Porto e aos da tragédia da ponte das Barcas¹¹⁵⁴. A chacina, a serem verídicos estes números, corresponde ao desaparecimento equivalente a cerca de um quinto dos habitantes da cidade, em apenas três dias. Nos anais da história militar francesa, este episódio figura como um dos maiores crimes cometidos pelos exércitos napoleónicos; nada que ensombrasse a prestigiada carreira do duque da Dalmácia. O saque, considerado altamente rendoso, não aconteceu apenas na cidade, estendendo-se também às terras vizinhas. As mais violentadas foram as de Ramalde, Lordelo e Massarelos, onde o saque foi exercido com especial rigor. Para além das violências, roubos e incêndios, os soldados franceses não descuraram a questão da informação; entre outros saques, foram ao gabinete das obras da barra do Douro, no largo do Ouro, e roubaram muita documentação. No teatro dos crimes, escaparam Avintes e Valongo,

¹¹⁵³ Cf. AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 129-131.

¹¹⁵⁴ Os números dos mortos variam entre 2.000, dado por António Mateus Freire de Andrade, e 18.000, dado por Soult, que exclui deste número os desaparecidos no acidente da ponte das Barcas. Ambos tinham posições a defender. O primeiro como representante político da cidade e figura próxima do bispo, o segundo como comandante militar.

por serem as terras que abasteciam a cidade de pão, a primeira de pão de milho e a segunda de pão de trigo¹¹⁵⁵.

O bispo tem a sua cota parte de responsabilidade neste massacre ao não aceitar uma negociação para a rendição, segundo as leis da guerra, como havia muitos exemplos em Portugal e na Europa¹¹⁵⁶. A recusa em aceitar a capitulação, perante uma situação de confronto militar de grande desvantagem, figura como um acto de cobardia mais do que de coragem. Se se juntar à atitude do bispo, a total incapacidade do brigadeiro Vaz Parreiras para conduzir a defesa da cidade, enquanto general comandante das tropas, a irresponsabilidade e incompetência da actuação das duas figuras mais decisivas neste cenário de tragédia torna-se verdadeiramente criminosa.

O governo de Soult durou seis semanas, o espaço de tempo que decorreu entre a tragédia da ponte das Barcas e a explosão da ponte pelos oficiais franceses, quando da aproximação pelo Sul dos exércitos britânicos e portugueses. Tudo parecia repetir-se. Soult não resistiu a ir à romaria do Senhor de Matosinhos. Quesnel retomou as suas funções, interrompidas por Belestá, passando passaportes e atribuindo-se a si o governo do bispado do Porto, perante o suposto estado de vacância da Sé, nomeando Provisor e Vigário Geral. O corregedor-mor Taboureau regressou à repartição civil, como auxiliar de Quesnel. Loison repetiu as suas sanguinárias incursões pelo interior do território, principalmente para abrir o caminho por Amarante, ou por Marco de Canaveses, em direcção à Régua e a Almeida, de forma a garantir a comunicação com os exércitos franceses situados na Estremadura espanhola. Estava a tentar fazer a mesma rota do ano anterior mas no sentido inverso. Mais uma vez não conseguiu passar. Também tentou abrir caminho de Amarante para Vila Real, de forma a garantir as comunicações por Trás-os-Montes e, mais para o fim da ocupação, para cobrir o caminho de retirada. O exército de Silveira, que nesta altura tinha como quartel-mestregeneral António Coutinho de Seabra e Sousa (1787-1810)¹¹⁵⁷, fez-lhe uma oposição tenaz que teve os seus momentos mais decisivos e mortíferos na ponte de Amarante, sobre o rio Tâmega (Fig. 195).

¹¹⁵⁵ Ver AVRIL, Gilles, *L'Anti-Napoléon. Mémoires et papiers inédits du chanoine Apuril du Pontreau*, Paris, Idem, 2006, pp. 116-117; CAMPO BELO, Conde de, "Os Franceses no Porto em 1809: testemunho de António Mateus Freire de Andrade", *Documentos e Memórias para a História do Porto*, Porto, Idem, 1945, 13, pp. 70, 99.

¹¹⁵⁶ Ver os termos de capitulação da praça de Valença, de 10 Abril de 1809, in AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 136.

¹¹⁵⁷ António Coutinho de Seabra e Sousa, filho de José de Seabra da Silva, seguiu a carreira da marinha ingressando no exército, tal como o seu irmão, o visconde da Baía (1785-1833), após a chamada pelo Conselho de Regência de todos os oficiais para ingressarem no exército. Combateu na Roliça e no Vimeiro, vindo a morrer em combate na batalha do Bussaco a 27 de Setembro de 1810; ver carta de Francisco da Silveira Pinto da Fonseca, de 29 de Agosto de 1809, in SOUSA, António Coutinho Pereira de Seabra e, *Resposta ao Senhor Simão José da Luz Soriano acerca de José de Seabra da Silva*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868, pp. 115; ver, ainda, pp. 86-87.

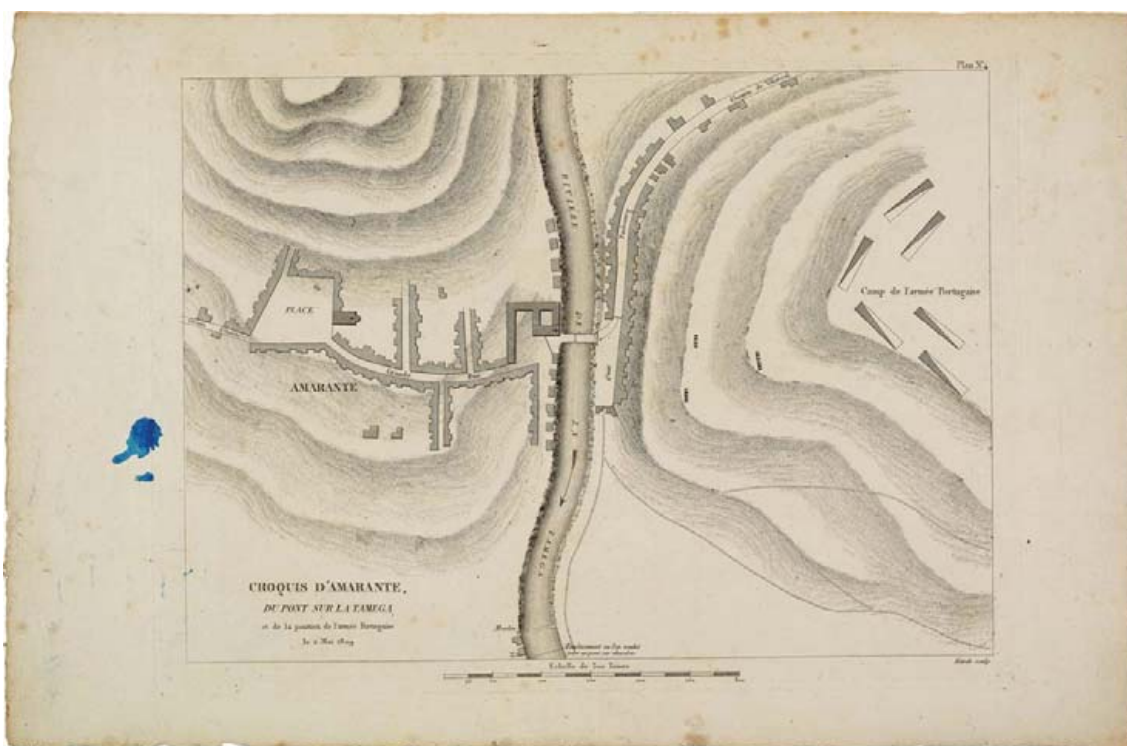


Fig. 195. *Croquis de Amarante: Du pont sur la Tamega et de la position de l'armée portugaise le 2 mai de 1809*, s.d., Arquivo GEAEM/DIE, 4222-1-3A-6 (litografia).

Isolada do poder central em Lisboa e do poder régio no Brasil, e com a ausência do governador da Relação, Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, de que se desconhece o seu fado desde a prisão no Aljube, a Câmara do Porto nunca deixou de funcionar durante o período de ocupação de Soult. Para evitar as requisições forçadas e as contribuições de guerra e outras medidas arbitrárias, a Câmara chamou a si todas as questões administrativas e financeiras com as despesas e abastecimento do exército de Soult. Procurou proteger as populações, preservar o seu cuidado cartório e salvar os vários cofres públicos da cidade, gerindo a despesa e recorrendo a empréstimos. Ainda assim, perante a dificuldade em suportar os custos de um exército de 20.000 homens e suas arbitrárias requisições, criou a imposição de uma décima extraordinária em toda a comarca, medida tomada em conjunto com o corregedor, o corpo de negociantes e o juiz do povo¹¹⁵⁸.

No mesmo dia em que as tropas francesas tomaram a cidade do Porto, o coronel britânico Nicolau Trant (1769-1839), recentemente nomeado governador militar de Coimbra, pôs em marcha as poucas forças que pode reunir, entre os quais 150 membros do Corpo Militar Académico, formado por estudantes e professores da Universidade de Coimbra. Dirigiu-se para Norte, pela estrada real Lisboa-Porto passando pela Mealhada, e fixou o quartel-general em Águeda. Durante esta marcha, cruzaram-se com inúmeras pessoas e

¹¹⁵⁸ Ver as várias decisões camarárias de 12 de Abril de 1809, in CAMPO BELO, Conde de, "Os Franceses no Porto em 1809: testemunho de António Mateus Freire de Andrade", *Documentos e Memórias para a História do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto, Gabinete de História da Cidade, 1945, 13, pp. 73-79.

famílias que “atulhavam” a estrada, fugindo para Coimbra. D. Pedro de Sousa Holstein (1781-1850), futuro duque de Palmela, foi nomeado ajudante general e José Bonifácio de Andrade e Silva foi nomeado quartel mestre general deste corpo militar. Foi a primeira experiência militar destas duas figuras que iriam ter um importante percurso político em Portugal e no Brasil. Trant conservou-se nesta posição durante toda a presença de Soult no Porto, vigiando as margens do Vouga entre Aveiro e Águeda, tendo montando piquetes nas pontes do Vouga e do Marnel¹¹⁵⁹.

Trant visava impedir a progressão do exército francês para Sul, defendendo a cidade de Coimbra e todo o território entre o Vouga e o Mondego, e ao mesmo tempo tentava cortar as comunicações de Soult com os exércitos franceses que aguardavam ordens para invadir Portugal, pela Beira e pelo Alentejo. Também procurava ganhar tempo para reforçar o pequeno exército, que atingiu cerca de 2.000 homens, de forma a estar preparado para o assalto ao Porto¹¹⁶⁰. Soult, com dificuldades para dominar o território a Norte do Douro, enviou um corpo com cerca de 2.000 a 3.000 homens para Sul que não arriscou passar de Albergaria, para além de umas avançadas até ao Vouga¹¹⁶¹. Este corpo francês nunca soube quais as forças que estavam para além do Vouga.

A espera paciente e solitária do corpo de Trant foi de mês e meio. O general Arthur Wellesley, futuro duque de Wellington, desembarcou no porto de Lisboa a 22 de Abril com cerca de 20.000 homens, elevando as forças britânicas em Portugal para 30.000. Desde inícios de Março, o general tentava convencer o governo britânico para que se iniciassem as operações no continente europeu, a partir de Portugal, começando por expulsar Soult e anulando esta tentativa de ocupação do País. Wellesley, nomeado pelo Conselho de Regência marechal-general dos exércitos combinados britânico e português (1809-04-29), tratou de imediato de assegurar a defesa da linha do Tejo e avançou para Coimbra em direcção ao Porto pela nova estrada a partir de Lisboa. Ao mesmo tempo, Beresford sai de Tomar, segue pela velha estrada Lisboa-Porto até Coimbra, passa por Viseu e avança em direcção a Lamego para se juntar às tropas de Silveira, de forma a cortarem a retirada de Soult pela Beira ou por Trás-os-Montes.

O exército comandado por Wellesley chega a Coimbra a 2 de Maio. No mesmo dia, forças do exército francês comandadas por Delaborde vencem a batalha da ponte de Amarante, depois de 14 dias de combates, obrigando as forças de Silveira a retirar. Wellesley

¹¹⁵⁹ Sobre a defesa junto ao Vouga ver, de Alexandre Tomás de Morais Sarmiento, do corpo militar académico, “Relação das medidas de defesa que se executaram nas margens do rio Vouga, depois da tomada do Porto pelo Marechal Soult em 1809”, Lisboa, 10 de Janeiro de 1810, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, 1958, vol. 24, pp. 43-52; pp. 132-160; pp. 192-197.

¹¹⁶⁰ Ver Ana Cristina Araújo, “A participação do Batalhão Académico de Coimbra na derrota dos franceses no Porto”, in OLIVEIRA, Valente de (coord.), *O Porto e as Invasões Francesas, 1809-2009*, Porto, Público, Câmara Municipal do Porto, 2009, vol. 2, pp. 275-308.

¹¹⁶¹ Ver CARVALHO, Maria Amália Vaz de, *Vida do Duque de Palmella, D. Pedro de Souza e Holstein*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, vol. 1, pp. 204-209.

segue em direcção a Águeda, onde se junta com as tropas de Trant. Numa progressão rápida, avançam em duas colunas, uma pela estrada principal para o Porto, por Albergaria, Oliveira e Azeméis, São João da Madeira e Carvalhos, e outra por Aveiro, seguindo embarcada até Ovar, continuando pela estrada militar construída a partir de 1801. O corpo francês recuou e no início da noite de 12 de Maio, às 2h30m da manhã, as últimas tropas francesas que estavam a Sul do Douro retiraram-se para o Porto.

O exército francês recolheu todos os barcos para a margem Norte, desde a foz do rio Douro até Avintes, pelo menos. Por fim, os engenheiros militares franceses deram início à operação de destruição da ponte das Barcas. Colocaram dois barris de pólvora em cada uma das trinta e três barcas da ponte, com um rastilho a ligá-las. A explosão da ponte decorreu durante a madrugada e provocou um enorme estrondo e abalo que acordou toda a cidade. O fogo acabaria por consumir grande parte das barcas e do tabuleiro cujos pedaços foram pelo rio abaixo. A ponte das Barcas, um investimento público que tinha mudado o dia-a-dia da vida ribeirinha e as ligações Norte-Sul, desapareceu de um momento para o outro. Não durou sequer três anos. Abriu ao público no dia 14 de Agosto de 1806 e ardeu no dia 12 de Maio de 1809. Era uma obra pública nova.



Fig. 196, L'EVEQUE, Henry (des.), HEATH, Charles (grav.), *Passage of the Douro by the division under the command of Lt. Gen. Sir John Murray*, Londres, 1812.

A partir daqui só restava a Soult retirar-se, pois isolado de todos os outros exércitos franceses, com Silveira, em Trás-os-Montes, e Botelho, no Minho, a amaçarem-no na retaguarda e com o exército português reforçado com as tropas britânicas, muito próximo do lado Sul, não colocou sequer a hipótese de se defender. Soult, militar organizado e frio, tinha começado a preparar a retirada no dia 11 de Maio, cujo início previa para o dia 13. Teve de antecipar o movimento e fazer uma retirada precipitada nesse mesmo dia 12, deixando nos hospitais da cidade os soldados e oficiais doentes e feridos (cerca de 1.200).

Wellesley, nessa madrugada, empreendeu uma movimentação rápida que apanhou de surpresa as tropas de Soult. Conseguindo reunir algumas barcas com o apoio das populações e principalmente de barqueiros e improvisando jangadas feitas com pipas, as tropas foram fazendo a travessia do Douro em Quebrantões, junto ao palácio do Freixo (Fig. 196), e na barca de Avintes. Com a passagem do rio por parte de algumas forças de Wellesley e a perda dos primeiros combates às portas da cidade, próximo ao campo de São Lázaro, Soult deu ordem às suas tropas para retirarem do Porto, que desocuparam em menos de duas horas, pela estrada de Valongo. A resistência das tropas francesas conseguiu durar menos, com o rio Douro como barreira defensiva, do que a das tropas portuguesas na batalha do Porto.

Tinha chegado a vez do perseguidor de Moore ser o perseguido. Entalado entre os exércitos de Silveira e de Beresford pelo interior, que cortaram a sua planeada retirada para leste em direcção a Salamanca, e as tropas de Wellesley, pela estrada de Braga, Soult foi empurrado para Norte, a caminho da Galiza, através da região mais difícil. Teve de se entranhar nas serras da Cabreira e do Gerês, avançando por desfiladeiros, sempre pela margem esquerda do rio Cávado, atravessando a ponte de Saltadouro, sobre o rio homónimo, afluente do Cávado, e pela ponte de Misarela, sobre o rio Rabagão, outro afluente do Cávado, numa manobra militar difficilíssima onde, pelo caminho, perdeu 2.000 soldados e teve de destruir quase todo o saque, armamento, caixa militar, documentação, bagagens, carros e carretas de transporte e teve de abandonar os feridos para conseguir salvar o que podia do seu exército. O pouco que restava do saque, começado a destruir em Penafiel, sumiu-se nas águas do Rabagão, na mortífera passagem da ponte de Misarela (Fig. 197), onde perdeu muitos soldados e 300 cavalos. Passou a fronteira por Montalegre a 18 de Maio de 1809, tendo fim a segunda invasão francesa.

Este exército de Soult era considerado um dos melhores exércitos de elite franceses e das melhores tropas europeias, veteranos das campanhas napoleónicas no centro da Europa, ao contrário de Junot que veio com restos de exércitos ou com recrutas; dos 23.000 homens do exército e 4.700 cavalos com que deu entrada em Portugal, Soult chegava à Galiza sob “chuva inclemente” com um exército de cerca de 15.000 homens com 2.000 cavalos, desfeito e

extenuado, descalço e esfomeado, sem armamento e totalmente desmoralizado¹¹⁶². Uma réplica, noutro contexto, da chegada de Junot a Lisboa.



Fig. 197, L'EVEQUE, Henry (des.), COMTE, B. (grav.), *A view of the Bridge of Miserere, about three leagues from Salamonde*, Londres, Colnaghi, 1813.

Soult que, segundo os planos de Napoleão, devia chegar ao Porto a 21 de Fevereiro e tomar Lisboa a 28 e aí ser Governador do Reino de Portugal, chegou ao Porto a 29 de Março e não passou de Albergaria, a 30 km do Porto e a 280 de Lisboa. Os planos fáceis de Napoleão não correspondiam a nenhum planeamento estruturado e devidamente pensado em função das condições no terreno. Detido no Douro, encerrado no Noroeste peninsular, mal conseguindo dominar o Entre Douro e Minho, Soult ficou reduzido à condição de uma fuga forçada e apressada, onde perdeu a única utilidade que poderia ter retirado da invasão: o rendoso saque. Totalmente nula, do ponto de vista militar, para o domínio da península ibérica, a não ser o de descansar o exército sem despesas durante um mês, esta segunda invasão deixou um imenso rasto de destruição e de morte em muitas aldeias, vilas e cidades do Norte de Portugal. Os sonhos de Napoleão custavam sempre muitos milhares de mortos.

Restaurada a cidade com a fuga dos franceses, os barqueiros começaram a levar todas as barcas para o lado de Gaia para auxiliar ao transporte do exército aliado para o Porto que precisava de ir em perseguição de Soult. A Câmara, assim que Soult saiu da cidade, procedeu à

¹¹⁶² Ver a descrição desta terrífica marcha in AZEREDO, Carlos de, “A retirada do marechal Soult”, in *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 205-231.

imediate reconstrução da ponte. Tratava-se de uma resposta rápida a um problema militar urgente. Em vereação de Câmara do dia 12 de Maio, foi decidido construir uma ponte provisória com barcas de descarga dos navios, alugadas para o efeito. Foi decidido, ainda, prover com prontidão ao aquartelamento das tropas aliadas e determinados três dias de iluminação da cidade¹¹⁶³. Era uma nova libertação que deu azo a festejos na praça Nova das Hortas com a presença da população e de tropas portuguesas e britânicas.

Embora se tratasse de uma obra pública do Estado, a Câmara, ultrapassando as suas competências, chamou a si a resolução do problema da travessia. Sem a presença do governador da Relação e sem autoridade militar na cidade, após os assassinatos de Bernardim Freire de Andrade e de Luís de Oliveira da Costa e a fuga de Caetano José Vaz Parreiras, a Câmara, com o juiz de Fora, o procurador da cidade e com a vereação reduzida a dois membros, assumiu a administração da obra. Reuniu de novo em vereação extraordinária no dia seguinte, a 13¹¹⁶⁴. Mandou chamar Carlos Amarante, arquitecto e membro do Real Corpo de Engenheiros, autor do projecto da primeira ponte das Barcas, e convocou Manuel da Cruz de Oliveira, o mestre carpinteiro que dirigiu os trabalhos da sua construção, para darem princípio à obra já que as barcas estavam em grande parte seleccionadas e muitas madeiras prontadas. A ponte começou a ser montada no próprio dia 13, começando a dar passagem à cavalaria e aos transportes militares, assim como ao trânsito público às 9 horas da noite. Realizada em menos de 24 horas, a ponte era muito precária. Os principais trabalhos de consolidação prolongaram-se por mais nove dias, tendo-se trabalhado de dia e de noite¹¹⁶⁵. Trabalharam na sua montagem aproximadamente quarenta pessoas, entre apontador da obra, carpinteiros, calafates, marinheiros, recebedores, ajudantes e operários avulsos, sob a direcção do mestre carpinteiro Manuel da Cruz de Oliveira. Os trabalhos de conservação e consolidação da frágil obra continuaram no mês seguinte, findando-se a 20 de Junho com a colocação das peças metálicas, nomeadamente as ferragens do alçapão, de forma a estabilizar a estrutura e dar passagem às embarcações. A despesa total com a construção da ponte, incluindo madeiras, ferragens e mão-de-obra elevou-se a quase 9 contos de réis (8.700\$094). Assim que a ponte começou a funcionar, a Câmara repôs as tarifas cobradas anteriormente, com os mesmos funcionários, debaixo da administração camarária¹¹⁶⁶. A fragilidade desta obra, feita com barcas alugadas sem a resistência necessária para a sua função, principalmente para resistir à força das correntes do Douro, vai exigir uma constante e dispendiosa manutenção, com frequentes trabalhos de

¹¹⁶³ Ver Câmara do Porto, *Vereação*, 12 de Maio de 1809, Arquivo AHMP, A-PUB-99, fls. 151-152.

¹¹⁶⁴ Ver Câmara do Porto, *Vereação*, 13 de Maio de 1809, Arquivo AHMP, A-PUB-99, fls. 152v-153.

¹¹⁶⁵ Ver *Folha da Ponte que se construhio no dia 12 de Maio de 1809, de carpinteiros, e mais pessoas que trabalharão na factura da mesma Ponte, e mais despesa que se fez athe 20 do corrente*, s.d. [Maio de 1809], Arquivo AHMP, A-PUB-1379, fls. 37.

¹¹⁶⁶ Ver Câmara do Porto, *Vereação extraordinaria*, 15 de Maio de 1809, Arquivo AHMP, A-PUB-99, fls. 153-153v.

reparação. O receio da ponte poder ceder a uma corrente das águas mais forte foi uma preocupação constante dos poderes públicos da cidade que procuraram substituir rapidamente esta ponte por outra que oferecesse mais segurança e fosse mais permanente.

No mesmo dia em que a ponte entrou em funcionamento, dava entrada pela barra de Aveiro, pela uma da tarde, um comboio de 38 navios de transporte britânicos e 2 navios (*biates*) portugueses com armamento e mantimentos. Sendo na sua maioria navios à vela de alto bordo, entraram pela nova barra dois e três a par, completando-se a operação em pouco mais de uma hora. Apesar de ser um número considerável de embarcações ocupou “hum mui pequeno espaço do bom ancoradouro”¹¹⁶⁷. Duas obras construídas durante a primeira década do século XIX, a abertura da barra de Aveiro e a estrada militar de Ovar ao Porto, tornavam-se agora essenciais para a rápida operação de transporte de equipamentos e de deslocação dos exércitos ao longo da costa. O uso estratégico destas obras públicas para fins militares, sobrepenha-se, momentaneamente, à importância que tinham como infra-estruturas civis.

Arthur Wellesley não pôde ir de imediato no encalço de Soult, pois necessitava de atravessar a cavalaria, o trem de artilharia e as bagagens e mantimentos do exército, de Gaia para o Porto, operação que só se podia fazer com a conclusão da ponte provisória e com a chegada de Ovar dos abastecimentos vindos pelo porto de Aveiro. Durante os dias 12 e 13 de Maio, em que se manteve no Porto, Wellesley tomou de imediato duas medidas urgentes: proteger os soldados franceses, presos ou deixados nos hospitais, da vingança popular; e impor a ordem nas ruas da cidade, proibindo qualquer pessoa de andar armada com a excepção do Corpo Militar profissionalizado, a que não pertenciam as brigadas de ordenanças. Como comandante do exército aliado, nomeou interinamente, para governador das Armas do Partido do Porto, o coronel Trant. Sabendo dos assassinatos que tinham acontecido em Braga e no Porto e da morte de Bernardim Freire de Andrade e do seu Estado-maior, assim como do total desrespeito pelas leis da guerra, Arthur Wellesley exigiu, na sua proclamação, que os habitantes do Porto se comportassem com humanidade perante os presos e feridos franceses¹¹⁶⁸. Tratava-se de pôr cobro à escalada de ódio que vinha em crescendo, desde o primeiro levantamento no Verão quente do ano anterior, e que tinha atingido o auge no segundo levantamento de Março deste ano de 1809. Trant vai progressivamente desmontar e desarmar as ordenanças, retirando-as de qualquer serviço militar ou de polícia. Passaram a ser consideradas como uma ameaça à segurança das pessoas.

¹¹⁶⁷ Ver “Memoria sobre a barra de Aveiro”, *Jornal de Coimbra*, Lisboa, Na Impressão Régia, Julho de 1812, vol. 2, n.º 7, pp. 22-30; ver, ainda, GUIMARÃES, Isidoro Francisco, “Memoria sobre a nova Barra d’Aveiro aberta em 3 d’Abril de 1808”, 23 de Junho de 1809, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, Aveiro, Setembro, 1942, vol. 8, n.º 31, pp. 164-171.

¹¹⁶⁸ Ver, de Arthur Wellesley, “Proclamação aos habitantes do Porto”, Porto, 13 de Maio de 1809, in AZEREDO, Carlos de, *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar do Porto, 1984, pp. 211-212.

A 6 de Junho, a Câmara do Porto dirigiu-se ao Conselho de Regência a dar conta das medidas tomadas, justificando a razão de ter chamado a si a administração da obra da ponte das Barcas¹¹⁶⁹. A Câmara propunha ser a entidade pagadora da despesa da construção da nova ponte e pretendia construir uma nova ponte permanente, por ser provisória a que se construiu de um dia para o outro. A ponte devia ser objecto de um novo projecto, distinto do anterior, onde as barcas fossem em menor número e tivessem uma dimensão maior que as da primeira ponte, quer em largura quer em altura. O objectivo era de conferir maior resistência da ponte às correntes do Douro e de elevar o pavimento, dando, assim, passagem livre por baixo do tabuleiro às pequenas embarcações que navegavam no rio. Evitava-se a contínua necessidade de abertura do alçapão, com constrangimentos na passagem da ponte e “grave demora na Navegação e Comércio”. A Câmara tinha pedido a Carlos Amarante para realizar o desenho da ponte e do novo modelo de barcas, projecto que já estava em andamento para ser apresentado ao governo. Como a Câmara não podia continuar esta administração “que a urgência pública lhe permitiu” e menos ainda executar a nova obra sem autorização régia, pedia a aprovação das medidas tomadas no cumprimento dos seus “indispensáveis deveres”, de forma a poder pagar as despesas, e aguardava uma decisão sobre qual a entidade que devia administrar a ponte provisória e a nova ponte a construir. A Câmara entretanto enviou o projecto da nova ponte das Barcas, de Carlos Amarante, para o governo informar.

João António Salter de Mendonça, enquanto secretário de Estado do Reino, respondeu a 15 de Junho e aprovou todas as medidas tomadas pela Câmara quer para a construção da ponte provisória quer para a construção de uma ponte permanente, tendo como objectivo melhorá-la tanto em segurança como em comodidade¹¹⁷⁰. Anunciava a nomeação de um novo governador da Relação, a quem competiria a administração da ponte, de acordo com os princípios estabelecidos pelo seu primeiro administrador, Pedro de Melo Breiner. As despesas com a construção da ponte provisória não ficariam, assim, a cargo da Câmara mas seriam efectuadas com o rendimento proporcionado pela portagem na ponte.

A Câmara, depois da sua “zelosa eficácia”, perdia a oportunidade de ficar na posse da administração desta importante infra-estrutura, cujo rendimento, devido ao intenso movimento entre as duas margens, era significativo. Mantinha-se o pressuposto que se tratava de uma obra pública nacional que ultrapassava largamente as competências da Câmara do Porto. O novo governador da Relação, Manuel António da Fonseca e Gouveia (1746-ca. 1824), empenhou-se nesta tarefa de construção de uma nova ponte de que foi encarregado

¹¹⁶⁹ Ver o *Asento* da Câmara do Porto, dirigido ao príncipe regente D. João mas remetido ao Conselho de Regência, 6 de Junho de 1809, Arquivo BPMP, Ms. 138.

¹¹⁷⁰ Ver, de João António Salter de Mendonça para a Câmara do Porto, *Aviso Régio*, 15 de Junho de 1809, Arquivo AHMP, A-PUB-795, fls. 98.

pelo governo, dando continuidade aos trabalhos iniciados pela Câmara¹¹⁷¹. Salter de Mendonça reenviou o projecto apresentado pela Câmara a Fonseca e Gouveia e pediu para o examinar e informar o governo se haveria alguma objecção ou correcção a fazer.

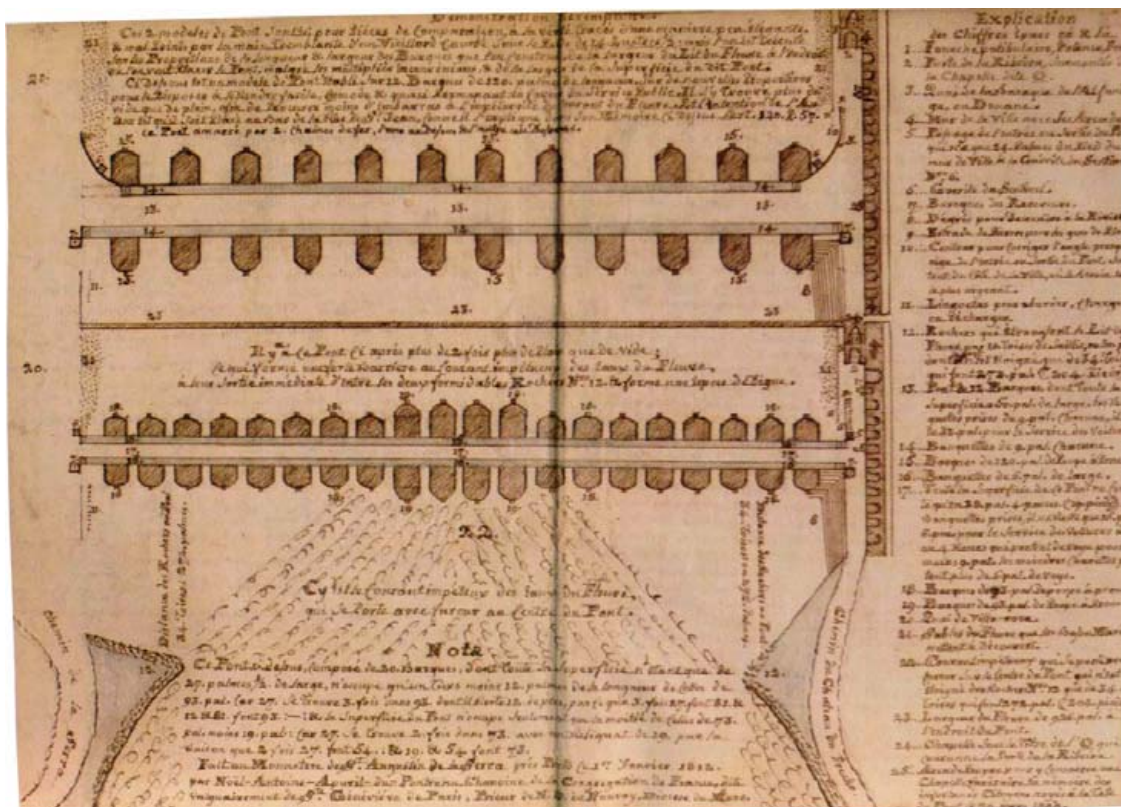


Fig. 198, Noël-Antoine Apuril du Pontreau, [Plan du pont de bateaux à construire sur le Douro à Porto], Mosteiro de Santo Agostinho da Serra, 1 de Janeiro de 1812, in AVRIL, Gilles, *L'Anti-Napoléon. Mémoires et papiers inédits du chanoine Apuril du Pontreau*, Paris, Editions de la Fondation Napoléon, Nouveau Monde Editions, 2006, VIII (na parte inferior, a proposta de Carlos Amarante; na parte superior, a alternativa de Apuril du Pontreau).

A 6 de Outubro, Manuel António da Fonseca e Gouveia reuniu um conjunto de pessoas para avaliar o novo projecto para a ponte das Barcas¹¹⁷². Estavam presentes Faustino Salustiano da Costa e Sá, enquanto membro do Real Corpo de Engenheiros, Carlos Amarante, membro do mesmo corpo e o autor do projecto da antiga e da futura ponte, Bento José Carneiro, patrão-mor da Ribeira do Ouro, local onde se iam construir as novas barcas, Manuel Gomes da Silva, o mestre construtor da Ribeira do Ouro, a quem competia a construção de embarcações, e Manuel da Cruz de Oliveira, o mestre carpinteiro da antiga e da actual ponte. Não foram convocados para esta reunião a Câmara e seus vereadores, não apenas por ser de

¹¹⁷¹ Ver as instruções de João António Salter de Mendonça para Manuel António da Fonseca e Gouveia, *Aviso Régio*, 23 de Junho de 1809, in *Livro das Ordens Régias relativas à Administração da Ponte de Barcas do Rio Douro nesta Cidade*, Arquivo ADP, Governo Civil, C-3-12-2-4113, fls. 1v.

¹¹⁷² Ver Manuel António da Fonseca e Gouveia, *Assento*, 6 de Outubro de 1809, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 136-138.

conteúdo estritamente técnico, mas por não terem lugar na administração da ponte depois de um fugaz mês de exercício desta função. O projecto foi objecto de análise e Fonseca e Gouveia colocou a mesma questão a todos os presentes: que declarassem se a nova ponte de barcas proposta estava preparada para resistir às enchentes ordinárias do rio Douro e para dar passagem aos pequenos barcos que navegavam no rio, sem a necessidade de se abrirem os alçapões; se encontravam algum inconveniente, fazendo os exames e reuniões que julgassem necessários. Os intervenientes, com a planta à vista¹¹⁷³, depois de conferenciarem e conferirem entre si, declararam, unanimemente, que a ponte, construída de acordo com o projecto, era suficientemente capaz de resistir às cheias ordinárias do Douro, devendo-se sempre desarmar e retirar na ocasião das cheias extraordinárias como sempre se praticou com a ponte incendiada; declararam, também, que a cota a que ficava o tabuleiro da ponte assegurava a passagem livre aos barcos que faziam a navegação fluvial, sem a necessidade de abrir os alçapões, com a excepção dos *hiates* e dos barcos maiores do Alto Douro, que designam de *Matrizes*. A planta foi aprovada, com a excepção da largura das barcas. Segundo as regras que a construção naval prescrevia, combinando a altura das embarcações com a sua extensão da popa à proa (ca. 20 m), as barcas deviam ser mais largas, evitando-se nos períodos das maiores marés o balanço a que poderiam ficar sujeitas. O orçamento que os mestres construtores fizeram para a obra foi de cerca de 19 contos de réis¹¹⁷⁴.

O projecto para a nova ponte das Barcas, de Carlos Amarante, foi prontamente aprovado por João António Salter de Mendonça, o secretário de Estado do Reino, a 16 de Outubro deste ano de 1809¹¹⁷⁵. A nova ponte projectada por Carlos Amarante tinha uma escala e proporções distintas da anterior. Tinha a mesma extensão, pois situava-se no mesmo local, mas as barcas eram maiores e mais robustas e o seu número era reduzido de 33 para 20. A ponte, com esta redução em mais de um terço do número de barcas, oferecia menor resistência às correntes do rio e conquistava uma maior solidez e transparência. O tabuleiro da ponte ficava mais elevado relativamente à linha de água, devido à maior envergadura das novas barcas que permitiam uma estrutura do pavimento mais forte e com maiores vãos, garantindo a fácil e múltipla passagem inferior para os pequenos barcos. Segundo o cónego regrante, Apuril du Pontreau, observador atento e crítico dos trabalhos de Carlos Amarante, o tabuleiro da ponte projectada por Carlos Amarante tinha 6 m de largura, o que era uma dimensão suficiente para ter passeios laterais para os peões e permitir o trânsito de carros e carruagens nos dois sentidos (Fig. 198).

¹¹⁷³ Não se encontrou nenhum desenho ou memória deste projecto de 1809, de Carlos Amarante, tal como também não se encontrou do seu projecto de 1806.

¹¹⁷⁴ Ver, de Manuel António da Fonseca e Gouveia para João António Salter de Mendonça, *Ofício*, 7 de Outubro de 1809, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 134-135.

¹¹⁷⁵ Ver, de João António Salter de Mendonça para Manuel António da Fonseca e Gouveia, *Aviso Régio*, 16 de Outubro de 1809, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 134-135.

A intenção do novo governador da Relação e das Justiças do Porto era de conseguir reunir toda verba orçamentada (19.000\$000) e construir-se a ponte até Junho do ano seguinte, de forma a poder ser montada pela altura do São João. Dois motivos o levavam a querer acelerar este processo: a fragilidade da ponte em funcionamento, incapaz de suportar uma cheia ordinária; e a enorme despesa de manutenção que estava a exigir, pela sua precaridade, consumindo parte do rendimento da ponte. Em carta a Salter de Mendonça, onde explica as medidas financeiras que julgava necessárias para reunir esta significativa verba, Manuel António da Fonseca e Gouveia refere que, para a economia da obra, era essencial ter dinheiro pronto com que pontualmente se pagassem os materiais e a mão-de-obra. O rendimento da ponte era muito significativo, devido ao imenso tráfego entre as duas margens, sendo normalmente acima de um conto de réis por mês. Contando com o rendimento da ponte até ao São João (retiradas as despesas com manutenção, pessoal e guarda da ponte) e reunindo a verba existente em cofre da administração da ponte, faltavam doze contos para completar a verba orçamentada. Esta verba podia ser adquirida por empréstimo, sendo a dívida coberta pelo rentável e seguro rendimento da portagem da ponte¹¹⁷⁶.

O processo de substituição da ponte provisória e de construção da ponte permanente, ao contrário do que desejava Fonseca e Gouveia, demorará seis longos anos. As dificuldades financeiras eram gerais e ressentiam-se nos vários cofres da cidade. A despesa quase inútil com a linha de fortificações, o saque praticado pelos franceses, os custos com a sustentação do seu exército, a total estagnação do comércio marítimo durante a ocupação, criaram um obstáculo que, alguns anos antes, não seria tão difícil de ultrapassar¹¹⁷⁷. Acresceram às dificuldades financeiras, os entraves processuais. Em Janeiro de 1810, Carlos Amarante, o director dos trabalhos da ponte, foi chamado para Valença, onde se estavam a realizar obras de recuperação da praça-forte, muito destruída pelas tropas de Soult. Apesar dos esforços do governador da cidade para impedir esta transferência e posteriormente para conseguir o seu rápido regresso, o brigadeiro Matias José Dias Azedo (1758-1821), futuro comandante do Real Corpo de Engenheiros (1810-12-16) e engenheiro director dos trabalhos de defesa e fortificação de Valença, não pôde prescindir dos serviços de Carlos Amarante (Fig. 202). No mesmo ano de 1810, duas cheias obrigaram a desmontar a precária ponte, uma em Março que durou 48 dias e outra em Novembro que durou 30 dias. Os custos com a desmontagem e remontagem foram muitos elevados pois perderam-se muitas barcas, ascendendo a despesa deste ano com a conservação da ponte provisória a 14 contos de réis, anulando todos os esforços de acumulação do rendimento da portagem para a ponte nova. Com as dificuldades de ordem financeira a

¹¹⁷⁶ Ver, cartas de Manuel António da Fonseca e Gouveia para João António Salter de Mendonça, de 7 e 8 de Outubro de 1809, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 134-135; fls. 112-114.

¹¹⁷⁷ Ver, carta de Manuel António da Fonseca e Gouveia para João António Salter de Mendonça, 31 de Outubro de 1809, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 111.

tornarem-se um impedimento ao avanço da obra, em 1811 apenas se tinham conseguido construir sete barcas; investiu-se, no entanto, na compra de grande parte das madeiras necessárias para a execução das barcas em falta e na construção parcial das ferragens para a ponte. As várias tentativas para que a Companhia do Alto Douro transferisse a verba de doze contos para o Depósito Público da cidade, como abate da dívida que tinha com este cofre, foram em vão¹¹⁷⁸, acabando por se encontrar uma solução de recurso nos *sobejos das sisas* do concelho de Gaia.



Fig. 199, FORRESTER, Joseph James (delin.), LANE, R. J., (direxit), CHILDS, G. (lith.), *Porto*, published in Oporto by the Author & for him in London by J. Dickinson, printed by Graf & Soret, Setembro de 1835 (pormenor).

A ponte seria aberta ao público no dia 13 de Maio de 1815, dia de aniversário do futuro rei D. João VI. A nova ponte das Barcas, que acabou por ter dezanove e não vinte barcas, “pela sua magnificiência, solidez, e fácil tranzito que sem se abrirem os seus alçapoins dá a todos os barcos que navegação neste Rio, tem merecido a Universal aprovação” (Fig. 199; Fig. 200)¹¹⁷⁹. Carlos Amarante, autor da obra, não pôde presenciar este momento. Tinha morrido na cidade do Porto poucos meses antes, a 22 de Janeiro. Esta ponte, ao contrário das duas pontes anteriores, a de 1806 e a de 1809, teria uma vida longa. Seria desmontada com urgência devido a uma grande cheia a 17 de Fevereiro de 1843, dia em que abriu ao público, sem tempo para ser inaugurada, a ponte Pênsil ou D. Maria II.

¹¹⁷⁸ Ver, de João António Salter de Mendonça para a Junta da Administração da Companhia Geral das Vinhas do Alto Douro, *Aviso Régio*, 6 de Novembro de 1809, Arquivo AHMOP, MR 5.4, fls. 166-166v.

¹¹⁷⁹ Ver, carta de Manuel António da Fonseca e Gouveia para João António Salter de Mendonça, 14 de Maio de 1815, Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 153. Ver a correspondência trocada entre estes dois políticos, sobre a ponte das Barcas do Douro, de Outubro de 1809 a Maio de 1815, in Arquivo AHMOP, MR 45, fls. 110-153.

Se a ponte das Barcas, destruída em 1809, simboliza a interrupção de políticas continuadas de obras públicas, durante um período de vinte anos, a lenta construção da nova ponte, projectada ainda em 1809 e concluída em 1815, simboliza o esforço para continuar a melhorar as vias de circulação e as condições de vida das populações. Apesar da perda e destruição causadas pelas invasões francesas, houve continuidade na prossecução de alguns objectivos políticos e, no meio das dificuldades económicas, houve capacidade de os concretizar. A ponte das Barcas, construída por Carlos Amarante, representa esse esforço, contrariando a ideia de fracasso e paralisia total, após este ciclo político.



Fig. 200, L'EVEQUE, Henry, *Vue de la ville et du port de Porto*, Londres, 1817.

Portugal não parou, apesar da perda da capital do Império, da perda do exclusivo colonial, das invasões e da guerra, da desestruturação da máquina do Estado, dos incêndios de vilas e aldeias, dos saques, dos assassinatos e da violência, da diminuição da população, do tratado de Comércio de 1810, da quebra do tecido industrial e do empobrecimento drástico de toda a população, desde o mais alto magistrado ao simples jornaleiro. A sociedade e o Estado tiveram uma recuperação lenta e foram-se reconstituindo, por um caminho estreito, num ambiente carregado de dor. Jamais voltariam os “suaves” anos da transição do século XVIII para o XIX.

Nestes dois anos de guerra (1808-1809), a ponte das Barcas não foi a única infraestrutura destruída; muito utilizadas pelos movimentos dos exércitos e sem trabalhos de reparação, as estradas principais terão no futuro uma reduzida e intermitente reparação. Forçosamente, a ampliação da rede de vias terrestres ficou paralisada. A obra da barra do

Douro ficou praticamente ao abandono, começando um lento processo de ruína que se prolongará por décadas. As obras hidráulicas do Lima e do Cávado também ficaram pendentes, durante décadas. A interrupção destas duas iniciativas aparenta ter sido um caso severo. António José Amado, administrador do Terreiro Público de Lisboa na década de oitenta, ao tempo do conde de Valadares, propôs, numa memória que escreveu entre 1808 e 1809 para o melhoramento da agricultura, o escoamento dos produtos do interior como a medida mais necessária para reanimar o mercado interno; para facilitar o seu transporte propunha a construção de estradas a partir dos rios navegáveis¹¹⁸⁰. Considerou apenas os rios Guadiana, Tejo, Mondego, Vouga, Douro e Minho. Excluiu os rios Lima e Cávado, como se um manto negro cobrisse estes territórios, fazendo-os desaparecer da geografia portuguesa, manto sob o qual jazia a figura de Custódio Vilas Boas.

Outras obras continuaram, de que a ponte das Barcas é exemplo, mas a um ritmo correspondente ao da débil economia portuguesa, após 1807. Continuaram as obras de estradas do Alto Douro e de navegabilidade do rio Douro entre o Cachão da Valeira e Barca de Alva, sob a direcção de Joaquim Peito de Carvalho. Continuaram as obras do encanamento do rio Mondego, sob a intendência e direcção de José Bonifácio de Andrade e Silva. Continuaram as obras da barra de Aveiro, a mais dinâmica das empreitadas, em várias frentes: o reforço do molhe principal, a intervenção na margem Norte do cabedelo, extremamente instável (Fig. 175; Fig. 176), a construção das estradas regionais de ligação ao porto de Aveiro, o melhoramento das condições das salinas, a criação de estruturas militares de defesa do porto e o desenvolvimento da navegabilidade do Vouga e de dois dos seus afluentes, o Águeda e o Cértima, entre outras obras dirigidas por Luís Gomes de Carvalho. Trabalhador incansável e com uma experiência de quinze anos em obras hidráulicas, Luís Gomes de Carvalho será chamado por D. Miguel Pereira Forjaz para empreender trabalhos nos portos de São Martinho e de Vila do Conde, entre muitos outros estudos e trabalhos. Virá, ainda, a dirigir a nova campanha de projecto e de obras na barra do Douro, a partir de 1816. Estas são obras situadas na região centro e Norte, menos afectadas pelos efeitos da perda do exclusivo colonial e da acentuada quebra da produção industrial, onde a produção do vinho continuou em ascensão, animando a actividade económica.

Várias decisões sobre obras públicas tiveram início na sequência da saída das tropas francesas. Para além da ponte das Barcas, teve início a construção da estrada de Amarante ao Porto; via muito arruinada pelos intensos movimentos dos exércitos e que tinha sido objecto de anterior reparação mas não de uma intervenção de fundo¹¹⁸¹. A guerra tinha ampliado a

¹¹⁸⁰ Ver António José Amado, *Plano para o melhoramento da Agricultura*, [ca. 1808-1809], Arquivo ANTT, MR, Mç. 356, Cx. 476.

¹¹⁸¹ Ver *Supra*, Ciclo 7, 1804-1806, "O relançamento do programa de obras públicas. A ampliação da rede de vias".

importância deste eixo de circulação. A vila de Amarante, em grande parte devastada pelo incêndio lançado pelos franceses, foi objecto de um plano para a sua reconstrução, realizado por Joaquim Peito de Carvalho, director das estradas do Alto Douro e membro do Real Corpo de Engenheiros. Filipe Neri da Silva, engenheiro que trabalhou nas estradas do Alto Douro e nas obras de fortificação de Viana, foi chamado por Nicolau Trant para examinar as estradas do Minho de forma a proceder-se às reparações mais urgentes (Fig. 201).



Fig. 201, Custódio José Gomes de Vilas Boas, *Mappa da Provincia d'Entre Douro e Minho*. Levantada em 1794 e 1795, de par com as indagações Economico-Políticas: tudo para servir à regulação das Comarcas da mesma Provincia e outros objectos de utilidade Publica. Por Custodio Joze Gomes de Vilasboas Major do Real Corpo de Engenheiros. Copiada, e reduzida no Real Arquivo Militar em Novembro de 1809 pelo Major Franzini (cópia realizada por Marino Miguel Franzini no ano do assassinato de Custódio Vilas Boas), Arquivo GEAEM/DIE, 1889-2-21-30.

Uma conclusão se pode retirar deste período de guerra: a intensa mobilidade dos exércitos portugueses, franceses e ingleses, nas principais estradas portuguesas; uma prova da profunda transformação que teve lugar nas décadas anteriores às invasões francesas e que vem contrariar a ideia que pouco ou nada se fez ou ainda, para os mais cépticos, de que não havia em Portugal estradas dignas desse nome. A estrada Lisboa-Coimbra, a estrada Porto-Braga, as estradas do Alto Douro, a ponte das Barcas do Douro e a abertura da barra de Aveiro são obras representativas dos inúmeros melhoramentos realizados ao nível das infra-estruturas de circulação que se construíram ou repararam nesta época, onde se associou à função civil a estratégia militar.

O processo de destruição causado nestes anos de guerra convergiu na paralisia das políticas de fomento e, quanto ao programa das obras públicas, impediu o desenvolvimento continuado de uma rede de vias. Os danos não foram apenas nas estruturas materiais ou no tecido produtivo e comercial; envolveu roturas sociais profundas, que tiveram a máxima expressão nos levantamentos populares de 1808 e 1809. Para alguns homens, como Frei Francisco de São Luís e José Bonifácio de Andrade e Silva, a experiência destes anos veio a ter um papel decisivo nas opções políticas que vieram a abraçar. O papel activo que tiveram após a revolução de 1820, um em Portugal e outro no Brasil, foi em grande parte devido a ambos temerem que a violência irrompesse e o poder voltasse a cair na rua.

O espírito bélico, ausente na população aquando da partida do príncipe regente para o Brasil, instalou-se na luta contra as forças ocupantes e não se extinguiu com a sua expulsão, pois agravaram-se as condições militares. A confirmação de uma terceira invasão francesa levantou irreversivelmente a *nação em armas*. O enfrentamento militar levou ao fecho das aulas no ensino superior. A Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho já tinha encerrado as suas aulas a 21 de Março de 1809 só reabrindo no ano lectivo de 1811-1812¹¹⁸²; a Academia Real da Marinha e a Universidade de Coimbra seguiram os mesmos passos em 1810.

Tal como em Lisboa, depois da saída de Junot, também no Porto se iniciou um processo de reconstituição das instituições, logo após a saída do bispo do Porto e das tropas de Soult. As principais instituições da cidade foram totalmente desacreditadas e destituídas de liderança pela acção sequencial de Junot, do bispo do Porto e de Soult, nestes anos de 1808-1809. Nicolau Trant, enquanto governador militar, começou o lento trabalho de reestruturação dos dois regimentos da cidade do Porto, do seu treino e disciplina. Reforçou a segurança da cidade e estabeleceu operações diurnas e nocturnas de polícia urbana a pé e a cavalo; foi sendo resposto o ambiente de confiança nas ruas que a população da cidade tinha usufruído durante décadas, em boa parte, pela acção de Francisco de Almada e dos vários

¹¹⁸² Ver SENA, Camilo, *A Escola Militar de Lisboa: história, organização, ensino*, Lisboa, Imprensa Nacional de Lisboa, 1922.

governadores das Justiças. Manuel António da Fonseca e Gouveia, enquanto governador civil e novo presidente da Junta das Obras Públicas, retomou os trabalhos de planeamento e desenho urbano, ampliando o território de intervenção da cidade do Porto. Luís Inácio de Barros Lima manter-se-ia por muitos anos como o Arquitecto da Cidade, num processo de continuidade de programas e métodos de trabalho da Junta das Obras Públicas, desde os tempos de João de Almada.

O bispo do Porto, por ter de fugir da cidade devido à invasão de Sault, acabou por tomar assento no Conselho da Regência. O deão da Sé de Braga seguiu os mesmos passos apressados do bispo e também foi parar a Lisboa. Todavia, teve um destino diferente. Foi mandado prender, por D. Miguel Pereira Forjaz, por suspeita de ter estado envolvido na morte de Bernardim Freire de Andrade. Feita uma devassa e arroladas testemunhas, depois de mais de um ano de inquirições, o magistrado encarregado do processo não conseguiu obter provas concludentes da culpa de D. Luís António Carlos Furtado de Mendonça. O deão, considerado um perigo, caso retornasse a Braga, acabou por ir parar à Corte no Rio de Janeiro. Estas duas figuras ultramontanas, o bispo do Porto e o deão da Sé de Braga, não mais voltariam ao Porto e a Braga. Para trás ficavam dezenas, senão centenas, de assassinatos e muitos milhares de mortos. Nestes trágicos e terríficos dois anos, sem paralelo na história portuguesa, saía de cena, da forma mais dolorosa, Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, figura maior da governação da cidade do Porto nesta época¹¹⁸³.

“As invasões francesas ao arruinares uma prosperidade indiscutível tiraram a Portugal as possibilidades do progresso económico que, num momento decisivo da história do Ocidente, poderia ter realizado.”

Albert Silbert, 1968¹¹⁸⁴

¹¹⁸³ Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura nasceu em Coimbra e formou-se em Direito na Universidade desta cidade. Ingressou na carreira da magistratura, tendo sido desembargador da Relação do Rio de Janeiro (ca. 1765), da Casa da Suplicação (1783) e dos Agravos. Sócio da Academia das Ciências utilizava o nome arcádico de Sylvio Mondanio (ou Silvano Mondano). Publicou um elogio de José de Seabra da Silva (1772) quando este foi nomeado ministro-adjunto do marquês de Pombal. Conceituado magistrado e jurista, foi nomeado em 1793 chanceler e governador da Relação e Casa do Porto e presidente da Junta das Obras Públicas. Exerceu estas funções até 1799. Substituiu, por diversas vezes, o seu sucessor, Pedro de Melo Breiner, regressando de novo ao governo da cidade em Dezembro de 1807. Exerceu este cargo durante as duas primeiras invasões francesas, vindo a morrer em 1809. Foi publicado, postumamente, um escrito seu de apologia da *História do Direito Pátrio*, de Pascoal de Melo Freire (1738-1798), onde ficou claro o seu alinhamento ideológico com Freire e com a matriz pombalina e o seu distanciamento a José de Seabra da Silva assim como a António Ribeiro dos Santos (1745-1818), Ricardo Raimundo Nogueira (1746-1827) ou António Pereira de Figueiredo (1725-1797).

¹¹⁸⁴ SILBERT, Albert, “Portugal perante a política francesa (1799-1814)”, 1968, in *Do Portugal do Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*, Lisboa, Livros Horizonte, 1972, pp. 33-78.

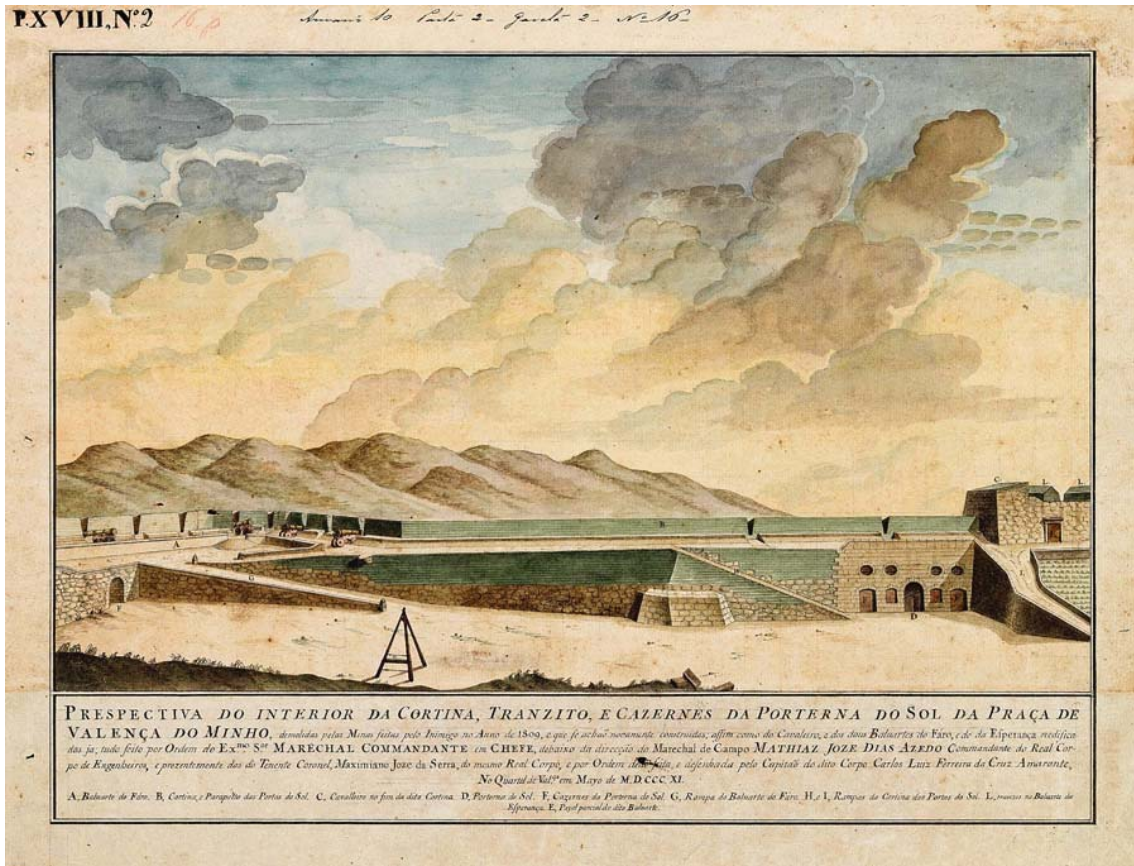


Fig. 202, Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante, *Prespectiva do interior da cortina, tranzito e cazernas da Poterna do Sol, da praça de Valença do Minho feita e desenhada pelo Capitão do dito Corpo, Carlos Luiz Ferreira da Cruz Amarante, Quartel de Valença, Maio de 1811, Arquivo GEAEM/DIE, 2776-I-2A-24-34.*