

FERNANDO CASTELO-BRANCO

A economia bracarense e o tráfego comercial do Cávado



(469.12)"15/18"(
S

BRAGA
1 9 7 9

Separata da Revista
BRACARA AUGUSTA
Tomo XXXIII — Fasc. 75-76 (87-88)
Janeiro-Dezembro de 1979

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Livraria Cruz — Braga



Perm. Barceliana

A economia bracarense e o tráfego comercial do Cávado

«Douro, Ave, Minho, Leça, Cabdo (), e Lima
He fama, que por elles despenhados
No valle fundo da elevada sima
Entravão pelo mar com fortes brios;
Mas convertidos hoje em doces rios (**)*

Há perto de três décadas, o Prof. Vitorino Magalhães Godinho, analisando a situação da historiografia portuguesa e comentando as suas mais óbvias carências em face dos problemas que põe o nosso passado, apontava, entre outras, a história das vias de comunicação internas no território nacional ⁽¹⁾. Verifica-se hoje, infelizmente, que desde então pouco progredimos neste domínio: no que se refere a comunicações terrestres, ainda há escassos anos o Prof. Baquero Moreno reconhecia que «não existe nenhum estudo consagrado em exclusivo à reconstituição das estradas medievais portuguesas. Apenas se colhem algumas notícias dispersas, com carácter mais ou menos circunstancial, num ou noutro trabalho» ⁽²⁾; relativamente às comunicações fluviais, consagramos-lhes um

(*) Cávado, evidentemente.

(**) Manoel Gomes de Lima Bezerra: *Os Estrangeiros no Lima*, Coimbra, 1785, p. 89.

(1) «Com tantos problemas que o nosso passado põe e perante os quais estamos cegos! Onde está a história da população portuguesa? A história das comunicações internas» — Prefácio às *Ideias políticas e sociais de Teófilo Braga* de Mário Soares, Lisboa, 1950, p. XXV.

(2) *Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas*. Universidade de Lourenço Marques, 1972 p. 5.

estudo, publicado em 1958³, e elaborámos posteriormente uma breve síntese (4), constituindo ambos, no seu conjunto, apenas um subsídio para um tema vasto, bem importante e também pouco estudado.

Quando em 1943 Virgínia Rau, nos seus *Subsídios para o estudo das feiras medievais portuguesas*, dizia «apesar do comércio português ter seguido de preferência as rotas marítimas, afigura-se-nos necessário fazer o estudo do comércio terrestre» (5), olvidava o tráfego fluvial, que nessa altura, mais ainda do que actualmente, estava pouco estudado e raramente era considerado pelos historiadores. Parece-nos mesmo que na altura em que foi publicado o estudo de Virgínia Rau, além dos dados reunidos por Jaime Cortesão nos *Factores democráticos na formação de Portugal* (6), apenas uma ou outra referência circunstancial se nos depara.

Depois da publicação, em 1958, do estudo já atrás referido, continuámos quanto nos foi possível e as circunstâncias o permitiam — pois afazeres de ordem profissional nunca nos consentiram dedicar-nos inteiramente aos estudos históricos — a investigar o tráfego fluvial, obtendo informes e elementos que só vêm confirmar a nossa ideia acerca da importância das vias de comunicação fluvial e do seu relevante papel na economia portuguesa. Por isso voltamos hoje ao assunto, apresentando e estudando os informes até agora colhidos acerca do tráfego fluvial que se efectuou através do rio Cávado.

Pedi D. Jerónimo, Contador de Argote, a Diogo de Villasboas de Sampayo, de Barcelos, informações acerca das condições de navegabilidade do rio Cávado. Este disse, na sua resposta, entre outras coisas, que «no tempo de verão, tirados os açudes, se o rio se encanasse, sempre se entende haveria água, para navegarem barcos pequenos, ou sem quilha até à Furada» (7). E só até esse local, situado nos arredores de Braga, era indicada a possibilidade de encanamento do rio, porquanto «daí para o Prado, que dista légua e meia, não se entende, que se pudesse navegar, porque não se acha modo de passar a Furada nem de verão nem de

(3) *Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa*, separata do «Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Lisboa, Janeiro-Março de 1958.

(4) *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. II, pp. 270-272.

(5) Lisboa, 1943, p. 15.

(6) *História do regime republicano em Portugal*, Lisboa, 1930, vol. I, pp. 44-49 ou nas *Obras Completas de Jaime Cortesão*, Lisboa, 1964, vol. I, pp. 62-73.

(7) *Memórias para a história eclesiástica do Arcebispado de Braga*, Lisboa Ocidental, 1734, vol. II, documento VIII, p. 870.

inverno» (8). Esta informação, cujo original se encontra na Biblioteca Nacional de Lisboa (9), não está infelizmente datada, mas será anterior, e não muito, certamente, a 1734, data em que saiu dos prelos a obra de D. Jerónimo, Contador de Argote, onde foi publicada.

Também numa memória sobre o aumento das pescarias da província do Minho, do ouvidor de Barcelos João Nepomoceno Pereira de Andrade, anterior a 1795 e posterior a 1782, se diz a certa altura: «Para abrir este comércio (do Cávado) basta mandar demolir os açudes, que atravessam o rio com azenhas, e pesqueiros até à Furada: e fazer-se daí uma boa estrada até Braga. O rio é caudaloso e conserva no verão maior corrente, que o Mondego em Coimbra; de forma, que nos meses do inverno podia subir a navegação mais acima da Furada; mas seria necessário abrir, e alargar uma garganta, ou despenhadeiro; e no verão pode-se seguramente navegar até à Furada à excepção de dois ou três meses, que será só navegável com barcos carregados até Barcelos, onde chega a maré, tirados os açudes» (10).

Como se vê, a ideia de encanar o Cávado, para o tornar navegável e aproveitável comercialmente, parece que especialmente para o tráfego com Braga, regista-se em documentos setecentistas, bastante afastados entre si: antes de 1734, certamente dos anos imediatamente anteriores, e num documento posterior a 1782 e anterior a 1795. Por esse motivo e pela utilidade que se obteria da navegabilidade do Cávado, como adiante veremos, em 1795 determina-se a execução desses trabalhos.

Num alvará datado de Queluz, a 20 de Fevereiro de 1795 e assinado pelo Príncipe, futuro D. João VI, e por José Seabra da Silva, dizia-se: «sendo-me apresentado o plano de encanamento, e navegação do rio Cávado, desde a sua foz em Esposende até ao Vau do Bico» (que segundo o regulamento mais adiante referido ficava na confluência do Homem com o Cávado) e a louvável, zelosa contribuição a que se ofereceu, para aquele útil objecto, as Câmaras e povos vizinhos do mesmo rio. Foi servida aprovar uma, e outra cousa». E mais adiante indicavam-se os objectivos destas obras: «Tenho resolvido dar as mais eficazes providências para

(8) *Idem, ibidem*, vol. II, documento VIII, p. 872.

(9) Códice 8750 do Fundo Geral. Nas fols. 78-79 está o questionário e nas fols. 80-81 a resposta de Villasboas de Sampayo.

(10) Este documento foi publicado e anotado pelo Prof. Jorge de Macedo e D. Lucas Baptista na série de *Documentos para a história da agricultura em Portugal* em «A Voz da Lavoura», Lisboa 15 de Fevereiro de 1960, Ano II, n.º 14, p. 5. Aí se data o documento de 1782-1795 e se indicam os motivos desta datação.

auxiliar o comércio dos géneros destes reinos, que se importarem, e exportarem pela barra de Esposende, depois de feito o encanamento, e adquirida a navegação interior, a fim de compensar com lucro e vantagem aos povos a contribuição que ofereceram para aquela obras» (11).

A obra de encanamento do Cávado seria executada de acordo com o *Regulamento da Fazenda e Economia por que Sua Majestade é servida mandar proceder ao encanamento do Cávado* assinado por José Seabra da Silva, em Queluz, no mesmo dia em que foi promulgado o alvará atrás mencionado.

No artigo primeiro dizia-se inicialmente que as obras seriam custeadas por uma contribuição, a qual consistia em um real por cada arrátel de qualquer carne, e em outro real por cada quartilho de vinho, «que se venderem por miúdo»¹². Indica-se ainda no artigo XLI que o regulamento seria registado em todas as Câmaras das terras contribuintes, que eram «Braga e o seu termo: o concelho de Póvoa de Lanhoso, o de Santa Marta do Bouro, o de Amares, o de Terras de Bouro, o de Pico de Regalados, o de Portela de Peneda, o de Vila Chã e o de Lanim; a Vila do Prado, os Coutos de Tibães, Manhete, Moure, Pedralva, Freiriz, Farelães e Apúlia, as vilas de Barcelos e de Esposende, e seus termos, e todos os termos, coutos e distritos pertencentes anexos às vilas e concelhos referidos, que decorrem pelas margens do rio Cávado»⁽¹³⁾; acrescentando-se nas providências adicionais: «foi expresso no artigo XLI, que a contribuição compreendesse todos os termos, coutos e distritos, e anexos às vilas e concelhos contribuintes: portanto os coutos de Cambezes, Arentim, Vimieiro, Azevedo, Cervões e Vilas de Areias, o de Capareiros, a vila de Rates, e os concelhos de São João de Reis, e de Ribeira de Soas, por serem todos estes distritos anexos e encravados nas terras contribuintes e vizinhas do rio Cávado»⁽¹⁴⁾.

Contribuíram para as obras as populações das zonas mencionadas — notando-se que a primeira indicada é a de Braga e o seu termo — «porque aos povos que decorrem ao longo do rio Cávado pertencem imediata e proximamente as vantagens da navegação, e o comércio que resultam do encanamento daquele rio»⁽¹⁵⁾.

(11) Bernardino Amândio *O Engenheiro Custódio José Gomes de Villas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, Esposende, 1958, p. 23.

(12) Bernardino Amândio, *ob. cit.*, p. 22.

(13) Bernardino Amândio, *ob. cit.*, p. 28.

(14) Bernardino Amândio, *ob. cit.*, p. 31.

(15) Bernardino Amândio, *ob. cit.*, p. 31.

Já anteriormente José Seabra da Silva, Ministro e Secretário dos Negócios do Reino, em carta de 23 de Dezembro de 1794 dirigida a Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura, dissera que «conformando-se Sua Majestade com os votos das Câmaras e concelhos rurais interessados nas obras a realizar, que fora aprovado para as custear, a imposição de um real em cada quartilho de vinho e em cada arrátel de carne, pelo tempo de dez anos e a contar de Janeiro de 1795» (16). Como se vê, afirma-se clara e explicitamente que o encanamento do Cávado e a sua consequente navegabilidade trariam vantagens de ordem comercial para as populações ribeirinhas.

Que esse era o objectivo das obras de encanamento, como aliás obviamente se deduzia ser o mais natural e provável, encontra-se também expresso na resposta dada pelo capitão-engenheiro Custódio José de Vilas Boas, director da obra do rio Cávado, ao governador da Justiça do Porto onde se afirma: «Esta vantajosa posição (do rio Cávado) parece destinada pela natureza, para que o comércio desta fértil província haja de se refazer sobre as águas deste rio principalmente o das terras que lhe ficam mais imediatas, como Esposende, Fão, Barcelos, Prado, Pico de Regalados, Amares, Braga, Guimarães, Montalegre, Chaves; e em qual todas as povoações que correm a par da linha deste rio, situada em vales férteis, cujo comércio de importação e exportação, lhe é sumamente incómodo, pelas grandes distâncias do Porto e Viana e pela carestia dos transportes (17).

A inclusão entre as «terras que lhe ficam (do Cávado) mais imediatas» de Guimarães, Montalegre e Chaves, cremos tratar-se de um lapso. Seriam localidades que, comerciando através de Braga, aproveitariam assim da navegabilidade do rio. Pensamos nesta explicação porquanto Braga era o ponto de partida de mercadorias destinadas precisamente aos dois locais mais afastados do Cávado que aí são indicados. Assim, diz-nos o Prof. Aurélio de Oliveira, no seu valioso estudo sobre os preços na região bracarense de 1680 a 1830, que as direcções geográficas do comércio partindo de Braga, para as terras do nordeste, eram pela estrada real até Penedo e Salamonde. «Aqui bifurcava-se: uma seguia por Ruivões até Chaves (...) a outra seguia de Salamonde para norte até Montale-

(16) *Geografia e economia da província do Minho nos fins do século XVIII*, Plano de descrição e subsídios de Custódio José Gomes de Vilas Boas, recolhidos, anotados e publicados por António Cruz, Porto, 1970, p. 22.

(17) Bernardino Amândio, *O Engenheiro Custódio José Gomes de Villas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, p. 36.

gre» (18). Também no memorial datável de 1782-1795 e respeitante à agricultura no Minho se alude ao «comércio com a mesma cidade (Braga), e terras adjacentes e por consequência com a província de Trás-os-Montes» (19).

Em 1802 em Braga gerou-se um movimento, que se traduziu no envio de uma representação ao Príncipe Regente, onde se dizia que visto não se poder conseguir o encanamento do Cávado seria conveniente aplicar na construção de estradas o resto da contribuição destinada ao referido encanamento (20). De notar que não se punha em dúvida ou em causa a utilidade do encanamento do Cávado. Dizia-se, sim, não ser possível executá-lo.

Esta representação não surtiu efeito, porquanto só decorridos sete anos, em 25 de Agosto de 1809, foi determinada a suspensão das obras de encanamento do Cávado, a pedido da nobreza, clero e povo de Barcelos. No decreto determinativo dessa suspensão dizia-se, entre outras coisas:

«A Junta Provincial do Governo Supremo atendendo a representação que lhe foi feita pelo Clero, Nobreza e Povo da Vila de Barcelos, pela pessoa de seu procurador Manuel José Rodrigues Araújo Costa para o efeito de mandar suspender a obra de encanamento do rio Cávado, e a conta que sobre o mesmo assunto lhe deu o Juiz de Fora da predita vila; constando por uma e outra, que nesta obra se trabalha inutilmente há treze anos, e que tendo-se já despendido nela a grande soma de quatrocentos e vinte mil cruzados (...) não tinha conseguido o fim proposto de melhramento da barra na foz do mencionado rio, e da navegação dele...» (21). Em virtude do exposto «há por bem determinar que a sobre-dita obra de encanamento do rio Cávado fique inteiramente suspensa, com todos os seus ofícios, incumbências e ordenados que lhes respeitavam; e que todos os seus fundos e rendimentos que lhe estavam aplicados, o sejam daqui em diante para as necessidades públicas do Estado» (22).

(18) *Elementos para a história dos preços na região bracarense (1680-1830)* in «Bracara Augusta», Braga, 1971-1972, vols. XXV-XXVI, n.º 59-62 (71-72), p. 137, nota 34.

(19) «A Voz da Lavoura», Lisboa 15 de Fevereiro de 1960, n.º 14, p. 5.

(20) *Geografia e economia da província do Minho nos fins do século XVIII*, Plano de descrição e subsídios de Custódio José Gomes de Villas Boas, recolhidos, anotados e publicados por António Cruz, p. 30.

(21) Bernardino Amândio, *O Engenheiro Custódio José Gomes de Villas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, p. 98.

(22) Bernardino Amândio, *ob. cit.*, p. 99.

Como se verifica mais uma vez não foi posta em causa a utilidade da obra, mas afirmado que esta não alcançara os objectivos previstos, não trazendo portanto os benefícios esperados.

Em virtude de uma exposição dos negociantes de Viana do Castelo dirigida a António Fernandes. A. de Azevedo, este prestou uma informação, datada de 16 de Fevereiro de 1815, onde se mostrava favorável a um pedido de «que à imitação do que Sua Alteza mandou praticar na cidade de Braga e na Vila de Barcelos, separando iguais quantias dos cofres dos impostos para o encanamento do Cávado...» (23). Este documento suscita alguns problemas. Diz-se que foram mandadas separar «iguais quantias dos cofres dos impostos para o encanamento do Cávado». Não se reporta portanto à determinação tomada em 1795, segundo a qual o imposto era pago pelas populações de muitos outros locais. Mas esse imposto fora suspenso em 1809, havia portanto seis anos. Destas duas circunstâncias parece deduzir-se que novo imposto para o encanamento do Cávado fora promulgado, para ser pago agora só pelos povos de Barcelos e Braga, talvez por serem estas as populações que maior vantagem tirariam do encanamento do rio.

Da documentação anteriormente aduzida parece retirar-se uma primeira conclusão: desejava-se encanar o Cávado para assim o tornar navegável, porquanto do tráfego comercial processado através desse rio se pensava obter compensatórias vantagens económicas. Outra conclusão é a de que Braga seria uma das localidades que mais aproveitaria desse encanamento e do consequente tráfego fluvial.

Mas Braga, não se situando nas margens do Cávado, só poderia beneficiar desse tráfego sendo ele completado, na sua última ou primeira fase, por um transporte terrestre das mercadorias. Por isso o ouvidor de Barcelos se referiu à necessidade de se fazer «uma boa estrada da Furada até Braga», como vimos. Todavia e apesar desse óbice, parecia calcular-se ser Braga uma das povoações que mais benefício colheria do tráfego efectuado através do Cávado. Possivelmente porque, como importante centro populacional, atingia um maior volume de importação — alimentos, vestuário, produtos manufacturados de vária ordem etc. — e ainda porque, como vimos, era ponto de partida de vias comerciais abastecedoras de Guima-

(23) *Arquivo Nacional — Rio de Janeiro*, Conta 343 de 20 de Maio de 1815, 2.ª via, Caixa 694, anteriormente na Caixa 768.

rães, Montalegre e Chaves e ainda ponto de passagem de certas exportações, como veremos' (24).

Todavia parece não se ter ido além de projectos, ou de trabalhos iniciais quando muito. O Cávado nunca veio a ser aproveitado para servir o tráfego comercial de que se esperava tirar tanta vantagem, segundo as obras planeadas nos fins do século XVIII.

Mas em épocas anteriores, sendo naturalmente navegável, ter-se-iam obtido as mesmas vantagens e mais economicamente, pois não seria necessário fazerem-se as dispendiosas obras de encanamento do rio.

Essa navegabilidade é comprovada por alguns documentos.

Repare-se em primeiro lugar na descrição da zona de Entre-Douro-e-Minho, feita pelo autor da narrativa do cerco e tomada de Lisboa em 1147, primitivamente atribuída a Orberno, mas parece que na realidade a este enviada: «habet autem litus maris, ab insula usque ad Portugalam, fluvium *Onnem* (?) (25) super quem civitas Tud. Post hunc, fluvius Caduva, supra quem civitas Braccara. Post hunc, fluvius Ava supra quem ecclesia beati Tyrsi martyris. Post hunc fluvius Leticia (26). Post hunc fluvius Doyra supra quem Portugala», assim traduzida por José Augusto de Oliveira: «a orla marítima desde esta ilha até o Porto tem o rio Minho, acima do qual fica a cidade de Tui; o rio Cavado, acima do qual fica a cidade de Braga; o Ave, sobre o qual está a igreja do martir Santo Tirso; depois o rio Leça, e a seguir o Douro, sobre o qual está a cidade de Portugala (Porto)» (27).

Por que motivo teria colocado Braga na mesma situação relativamente ao Cávado que Tui ao Minho, a igreja de Santo Tirso relativamente ao Ave e o Porto relativamente ao Douro, e empregando sempre a mesma

(24) Estas as razões, certamente, por que Balbi ao enumerar as cidades portuguesas do interior com mais comércio indicou em primeiro lugar Braga, afirmando ainda «Braga fait un commerce assez considérable» — *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve*, Paris, 1822, vol. I, p. 412 e vol. II, p. 213.

(25) O paleógrafo Hamilton que fez a leitura para Alexandre Herculano, que a publicou nos *Portugaliae Monumenta Historica — Scriptorum* após a seguinte anotação «Verbum hoc laceratum rasura satis incertum, et fere non legibile reperitur. Omneum aegre legitur», a qual Herculano acrescentou «Mineum certe legedum».

(26) Alexandre Herculano após a seguinte nota: «*Lege Lecia*».

(27) *Conquista de Lisboa aos Mouros (1147)* Narrações pelos cruzados Osberno (*sic*) e Arnulfo, testemunhas presenciais do cerco, texto latino e sua tradução para português pelo Dr. José Augusto de Oliveira, 2.ª edição, Lisboa, 1936, p. 43. Esta edição repete o número das páginas, motivo porque o texto latino e a tradução para português, estando frente a frente, estão em páginas com a mesma numeração.

expressão *super quem?* O autor da narrativa passou ao longo da costa e esteve no Porto. Terá recolhido informações que consignou no seu relato. A notícia de que se iria para Braga navegando o Cávado, tê-lo-ia levado a pensar, numa confusão compreensível, que essa cidade ficava na margem daquele rio? É muito possível.

O depoimento de Diogo de Villasboas de Sampayo, de Barcelos, indica-nos de forma segura que o rio Cávado tinha sido navegável e aproveitado como via comercial: «Navegava-se o rio Cávado em todo o tempo de verão, até Aldeia de Merecer, que dista de Fão duas léguas, ficando mais abaixo da vila de Barcelos um pequeno passeio (...). No tempo de inverno podem muito bem navegar os barcos até Barcelos, como não há muitos anos navegam os de Fão, e chegavam até Vilar de Frades, que fica uma légua acima de Barcelos, para conduzirem vinhos e madeiras. (...) O genero de embarcação com que nevegavão, erão barcos grandes, como aqueles de Setúbal, que vão pescar ao alto (...). No tempo antigo, estando o rio sem pesqueiros, nem azenhas, estando o rio encanado, e ainda sem estar encanado, por ser então o rio mais fundo, em razão de haver menos areias, se podia navegar em barcos pequenos até à Furada» (28).

Deste depoimento conclui-se o seguinte:

1) — Não havia muitos anos de 1734 os barcos de Fão, grandes como os que em Setúbal se empregavam na pesca do alto, navegavam até Vilar de Frades, uma légua acima de Barcelos.

2) — Nos tempos antigos, não havendo obstáculos, como azenhas e pesqueiros, por o rio estar menos assoreado, os barcos pequenos podiam navegar até à Furada, que fica bastante perto de Braga.

3) — Os barcos de Fão, que chegavam até Vilar de Frades, transportavam pelo Cávado vinhos e madeiras, evidentemente para a foz do rio, pois eram mercadorias produzidas no interior.

Uma pormenorizada notícia quanto ao tráfego que então ainda se fazia no Cávado é a resposta dada pelo capitão engenheiro Custódio José de Villas Boas, director da obra do rio Cávado, para o Governador da Justiça do Porto: «Os géneros de importação que a ribeira do Cávado recebe, reduzem-se a sal, cal, azeite de peixe, bacalhau, açúcar, arroz, manteiga, ferro, aço, carvão de pedra, panos de lã, e outros objectos que o País não produz. A exportação é de madeira, lenha, cortiça, louça de barro,

(28) *Memórias para a história eclesiástica do Arcebispado de Braga*, vol. II, documento VIII, p. 872.

milho, feijão, aguardente, laranjas, limão, panos de linho, toalhas e guardanapos, tecelagens, cutelaria e outros objectos de manufacturas de Braga e Guimarães» (29).

De registar que à exportação de madeiras e lenha se referiu também o informador do Contador de Argote, assinalando-se ser esse tráfego realizado através do Cávado.

Se assim era quando as condições de navegabilidade do Cávado tinham diminuindo, obrigando portanto a um maior trajecto terrestre e decerto a enfrentar algumas dificuldades no percurso fluvial, quando as condições de navegabilidade eram melhores e o percurso terrestre menor, mais intenso deveria ser o tráfego realizado através do Cávado. Não é apenas uma conclusão que a lógica impõe; o conhecimento que temos das vantagens do tráfego fluvial indica-nos que este seria, sempre que possível, utilizado. Já Ferrari de Mordau, que tão atentamente se debruçava sobre os nossos problemas agrícolas, no seu *Despertador da Agricultura* salientou que «os transportes ordinários por terra custam dez vezes mais que os de água» (30).

A seguinte análise do problema dos transportes, bastante pormenorizada, mostra como ele se encarava nos inícios do séc. XIX e porque motivo eram mais baratos os transportes fluviais:

«É evidente que de duas vias de comunicação de comércio a mais útil é aquela que com menos despesa permite o transporte de maior quantidade de fazendas; e por isso canais e rios navegáveis, têm uma vantagem distinta relativamente as estradas, visto haver desproporção manifesta entre a carga que suporta um barco, e aquela que sofre um carro (...) não será fácil apontar um caso em que a navegação não tenha vantagens sobre a condução de forças vivas; porque nunca o barco será pequeno, e a profundidade da água tão pouca que não carregue quarenta quintais ou cento e... tal barco com este peso não demanda mais de palmo e meio até dois palmos de água que é a menor profundidade que se pode supor a um canal, ou rio navegável; manobra-se ao muito com dois homens, mesmo um só o pode conduzir; e poucas vezes sucederá que o passo dos bois, ou animais que arrastam um carro ou carroça, seja mais ligeiro do que a velocidade do barco assim carregado; mas porque uma junta de bois ainda na hipótese de uma estrada plana, o mais que pode carregar são dezoito até vinte quintais, isto é, menos de metade do que carrega um barco

(29) Bernardino Amândio, *O Engenheiro Custódio José Gomes de Villas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, p. 62.

(30) Revista do «Centro de Estudos Económicos», Lisboa, 1950, n.º 11, p. 138.

de menos construção possível» (...) «pois que para um barco levar o dobro da carga não há mister ter dupla grandeza daquele; duplas forças manobrantas e dupla profundidade de água; entretanto nas carroças sucede tudo na razão inversa; porque dobrada carga precisa dobrada força na construção do carro; dobrada gente para acompanhar a condução; e porque em razão de mais atrito de uma máquina; do mais peso, se multiplicam as forças moventes (...) segue-se que para dobrada carga de uma carroça não bastam dobradas forças vivas» (31).

Mais recentemente, Alexandre Herculano manifestava o mesmo parecer: «Todos sabem que a facilidade de transporte e comunicação pelas vias aquáticas apenas é inferior à que proporcionam as estradas férreas, e que em relação à barateza esse meio de trânsito é às vezes superior ao destas» (32).

Parece portanto inteiramente lícito concluir-se que a vida económica bracarense esteve até ao século XVIII intimamente ligada ao tráfego comercial operado através do Cávado.

Algumas notícias temos desse tráfego e certamente outras mais virão a surgir no futuro, quando nova documentação for publicada e estudada.

Relativamente ao séc. XVI, alguns documentos permitem-nos concluir que certos produtos deviam chegar até aos arredores de Braga trazidos por barcos navegando o Cávado.

No *Liuro de Acordos e Vreacoes*, da Câmara de Braga e com data de 2 de Dezembro de 1581, foi registado o seguinte: «na dita Camara se apresentou hũa prouizam de Sua magestade em q̄ concedeo a esta cidade os mantimentos da villa de villa (sic) do conde e de fan cujo teor segue // q̄ em quoaquer tenpo do mundo diguo do anõ q̄ aos sopliquantas forem necessarios mantimentos de villa de conde e esposende os officiaes das camaras dos ditos lugares lhos fasaõ dar pelos presos da tera sem embargo de quoaesquer pusturas das camaras com decllarasaõ q̄ lhes não darão tantos mantimentos q̄ lhes não possaõ fazer falta na tera vista a emformasaõ q̄ se ouue

(31) Bernardino Amândio, *O Engenheiro Custódio José Gomes de Villas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, pp. 42-43.

(32) *Representação da Câmara Municipal de Belém ao Governo*, Lisboa, Tipografia de M. de J. Coelho, 1854, p. 5. Este folheto que Brito Aranha classificou «de toda a raridade» (*Dicionário Bibliográfico Português*, vol. XXI, p. 628) não se encontra na Biblioteca Nacional de Lisboa, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra e na Biblioteca Pública Municipal do Porto. Existe um exemplar, que consultamos, no *Registo de Representações*, L.º 1-2 da extinta Câmara Municipal de Belém, actualmente no Arquivo Municipal de Lisboa. Foi republicado nos *Opúsculos*. Cf. 3.ª edição, s. d., Tomo VII, p. 179.

em Lx.^a aos ojtto (33) de dezembro de mil he quinhentos oytenta e hũ anõs / ant.^o da gama / Lc.^o corea / p.^o barboza // eu ellRej faço saber aos q̄ este allueral virem q̄ avendo Respeito ao q̄ pelo Capitullo atras decclarado me emviarão pedir os officiaẽs da camara de bragua nas cortes q̄ eu fiz na villa de tomar / e vista a emformasaõ q̄ por meu mandado se ouue do provedor da comarqua Da villa de viana foz do Lima e seu parecer ey por bem e me apraz que em quoaquer tenpo do anõ q̄ lhes forem necessarios mantimentos de villa do conde e espozende os officiaẽs das camaras dos ditos lugares lhos fasão dar pelos presos q̄ valerem na tera sem embargo De quoaesquer pusturas das ditas camaras q̄ aja em contrairo com decllarasão q̄ os mesmos officiaẽs lhes não darão tantos mantimentos q̄ a tera lhes posa fazer falta e mado ao dito prouedor e asj aos ditos hoficiaes das camaras dos ditos lugares e mais justicas e officiaẽs a q̄ ho conhecimento disto pertenced q̄ cumprão este allueral como se nelle contem ho q̄l me praz q̄ valha e tenha forca e vigor como se fose carta feita em meu nome per min asjnada e pasada por minha chancelaria sem embargo da ordenasão do segundo L.^o titullo vinte q̄ o contraido despoen. e valera outrosj posto q̄ não seja pasado pela chancelaria Jm.^o Da costa fez em Lx.^a Dezaseis de nov.^o. de mil e quinhentos e oytenta e hũ // *Rey* // A vosa magestade por bem q̄ em quoaquer tempo q̄ aos hoficiaẽs da camara da cidade de bragua foren necessarios mantimentos de villa de conde e espozende lhes sejam dados pelos presos da tera cõ decllarasão q̄ lhes não dem tantos q̄ posão fazer falta e este valha como carta e não pase pella chancellaria / ho quoa eu. escriuaõ tresladej da propria q̄ fica no cofre a quoa me Reporto e asjnej de meu sjnal costumado / Martin da maja» (34).

Comparemos este importante documento com a já referida informação

(33) A «emformasão q̄ se ouue em Lx.^a» é datada, com manifesto erro de 8 de Dezembro de 1581, pois é referida no termo da reunião municipal de 2 desse mesmo mês e ano. E a data de termo deve estar certa, porquanto se situa entre os termos das reuniões de 29 de Novembro e 9 de Dezembro de 1581. Veja-se o *Liuro dos acordos e vreações da camara desta cidade de bragua* (1580-1582), fols. 147-150 v. na «Bracara Augusta», Braga, 1970, vol. XXIV, n.º 57-58 (69-70), pp. 405-407 ou no «Cartorio Dominicano Português», séc. XVI, fasc. 3, Bartholomaeana Monumenta — III, Porto, 1973, pp. 105-107. Por motivos desconhecidos este códice encontra-se não no Arquivo Municipal de Braga, a que pertenceu, como é óbvio, mas na Biblioteca Pública e Arquivo Distrital dessa cidade, entre os Prazos do Cabido.

(34) *Liuro dos acordos e vreações da camara desta cidade de bragua* (1580-1582), cl. 149-149 v. na «Bracara Augusta», Braga, 1970, vol. XXIV, n.º 57-58 (69-70), p. 406-7 ou «Cartório Dominicano Português», séc. XVI, fasc. 3, Bartholomaeana Monumenta — III, pp. 106-107.

que foi prestada ao Contador de Argote, pouco antes de 1737: «não ha muitos anos navegão os (barcos) de Fão, e chegavão até Vilar de Frades, que fica huma legua acima de Barcelos para conduziram vinhos e madeiras. (...) O genero de embarcações em que navegavão são barcos grandes, como aqueles de Setúbal, que vão pescar ao alto» (35). Ora se barcos de Fão carregavam madeiras e vinhos e faziam-no seguramente desde Vilar de Frades até Fão e Esposende, na foz do Cávado, para daí seguirem para outros destinos por via marítima, pois seria absurdo pensar que esses barcos levavam do litoral para o interior vinhos e madeiras, que aí certamente abundavam, ao subirem o rio, em vez de irem descarregados, levariam os mantimentos que de Fão iam para Braga. E como no séc. XVIII subiam o rio Cávado barcos capazes de navegarem no oceano, é admissível que os barcos trouxessem de Vila do Conde os mantimentos em cabotagem até Fão e daí subissem o rio, porquanto no séc. XVI ele seria mais navegável que no séc. XVIII.

Outros documentos igualmente sugerem o mesmo aproveitamento do Cávado como via para abastecer Braga de certos produtos.

Na resposta do director das obras do Cávado para o Governador da Justiça do Porto, fala-se que pelo Cávado se importava sal (36). Ora na acta da reunião da Câmara de Braga de 30 de Dezembro de 1582, diz-se ter sido guardada no cofre uma «provisam do sal da villa de Esposende e Villa do Conde» (37). Que esse sal seria transportado pelo Cávado até perto de Braga, face a estes dois documentos, parece ser bem verosímil.

Mas especialmente importante parece-nos o *Regimento do que há-de levar o rendeiro da medidage da Alfandega da Porta do Souto e Pezo desta Cidade de Braga*, datável de 1630. Encontrámos aí artigos cuja importação por via marítima e depois pelo Cávado, parece ser muito provável. Assim, passas, figos, amêndoas, azeite, especiarias, açafão, algodão, panos da Índia, pau brasil, peixe seco, latão e estanho chegariam desse modo a Braga (38).

(35) *Memórias para a história eclesiástica do Arcebispado de Braga*, vol. II, doc. VIII, p. 867.

(36) Bernardino Amândio, *O Engenheiro Custódio José Gomes de Villas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, p. 62.

(37) *Liuro dos acordos e vreações da camara desta cidade de bragua (1580-1582)*, fol. 158 na «Bracara Augusta», Braga, 1970, vol. XXIV, n.º 57-58 (69-70), p. 413 ou «Cartório Dominicano Português», séc. XVI, fasc. 3, Bartholomaeana Monumenta, III, p. 113.

(38) *Livro das Vereações*, t.º 268 in «Bracara Augusta», Braga, 1967, vol. XXI, n.º 47-50 (59-62), p. 377.

Mas especialmente significativo é indicar-se nesse *Regimento* ferro, aço e açúcar, artigos que, como vimos, são indicados como géneros de importação que «a Ribeira do Cávado recebe». E figuram ainda no *Regimento* «panos de cor», enquanto nos géneros de importação da ribeira do Cávado se mencionam «panos de lã».

Também devemos atentar nos dois seguintes acordos da Câmara de Braga, ambos da reunião efectuada no dia 22 de Março de 1561: «It 1 acordaram por serem Informados da valja do baqualhao e como pela dita Informaçã estava barato por aver muito na cidade do porto (39) donde os almoceves o trajem e asy os trajem dos majs portos do mar que dizem que ha muito E como os almoceves desta cidade o vendem muito caro e esta muito na prasa em abastanca polo provejto que achaõ nele, mandaram que nenhuma pessoa de qualquer estado e condicaõ que seJa não venda ho aRatel do dito baqualhao mais de seis rs so pena da que ho a mais der pagar por cada vez pera o Concelho e quem ho acusar da cadea mil rs da cadea E mandaram que se apegoase e o pegoejro de a ffe do pegaõ. It 2 acordaram mais que por evjtarem poerem-se os pesquados ffresquos cada voz em que muitas vozes os alevantaõ os almotaces depois que poem huma voz e vem outras, tomaram as vozes e levantar que por escusar tantas posturas que nesta coresma não pase o aRatel da pesquada fresqua e dos semelhantes de outo rs. E o aRatel da Raja e cação e dos-mais pesquados semelhantes a seis rs digo a cjnquo rs E o aRatel da pesquada salgada cansada (?) não valera mais que a ffresqua E o aRatel da lanhada sem cabeça e beuta (?) valera ate dez rs so pena da pessoa que a mais levar dos p[r]ecos asjma declarados de cada nesta pagar por cada vez pera o Concelho e quem o acusar mjl rs da cadea E mandaram que se apegoase e o pegoejro de a ffe do pregaõ» (40). Acrescente-se que encontramos várias referências à «praça de peixe» de Braga no *Liuro de Acordos e*

(39) No nosso estudo *O Peixe na alimentação da Lisboa seiscentista* in («Revista Municipal», 3.º trimestre de 1961, n.º 90) deixamos documentado como no século XVII e em Lisboa entravam grandes quantidades de bacalhau. Para o século seguinte e relativamente ao Porto, ficou o mesmo comprovado com o trabalho de Virginia Rau *O Movimento da barra do Douro durante o século XVIII: uma interpretação*, «Boletim Cultural» da Câmara Municipal do Porto, Porto, 1958, vol. XXI, fasc. 1-2).

(40) *Acordos e Vreações da cidade de Braga no ano bc e sesenta e hum* (1561), fol. 76 v. in «Bracara Augusta», Braga, 1971-1972, vols. XXV-XXVI, n.º 59-62 (71-74), p. 455.

Vreacões (1580-82) dessa cidade, nas reuniões de 21 de Maio de 1580, 22 de Abril de 1581 ⁽⁴¹⁾ 8 de Março ⁽⁴²⁾ e 12 de Abril de 1581 ⁽⁴³⁾.

Porquê dois acórdãos, proferidos no mesmo dia, um tabelando o preço do bacalhau e outro diversas espécies de peixe fresco e salgado? Esta distinção, conjugada com o pormenor de que o bacalhau era levado pelos almocreves ⁽⁴⁴⁾, os quais, como se mostra no valioso estudo que lhes consagrou o Prof. Baquero Moreno ⁽⁴⁵⁾, deviam sempre ou quase sempre transportar as mercadorias por via terrestre, leva-nos a pôr a hipótese de que o segundo desses acórdãos respeitasse a algo de diferente do primeiro e que essa diferença poderia ser o facto de o transporte desses pescados

(41) «acordaram mais que as pescadeiras desta cidade a Limpem m^o bem a praça do peixe» — Reunião camarária de 21 de Maio de 1580. *Liuro dos Acordos e Vreacoes da camara desta cidade de bragua* (1580-1582), fol. 4 v. Resolução idêntica foi tomada em 22 de Abril de 1581 e registada em termo quase igual. *Idem*, fol. 82. Veja-se a «Bracara Augusta», Braga, 1970, vol. XXIV, n.º 57-58 (69-70), pp. 291 e 356 ou «Cartorio Dominicano Português», séc. XVI, fasc. 3, Bartholomaeana Monumenta-III, pp. 7 e 63.

Na Biblioteca Nacional de Lisboa existe uma planta (*cota* D 359 V (c c)), de autor desconhecido, mas de Escola Portuguesa dos fins do século XVIII, segundo o parecer do erudito historiador da arte portuguesa Ayres de Carvalho (*Catálogo da colecção de desenhos*, Lisboa, 1977, p. 187, n.º 1079), a qual representa o «Campo de Sancta Anna» e as zonas adjacentes ao Campo. Aí encontramos a indicação de «Roxio do Peyxe», localizável no pequeno largo, onde actualmente bifurcam as ruas dos Capellistas e a rua dos Chãos ou Candido dos Reis.

(42) «na dita camara derão ha obra do enmadeyramento da praça do peixe desta cidade a Jm^o glz Carpinteiro morador nella pelo preço de doze mil rs.» — *Liuro dos Acordos e Vreacoes da camara desta cidade de bragua* (1580-1582), fol. 68 in «Bracara Augusta», Braga, 1970, vol. XXIV, n.º 57-58 (69-70), p. 345 ou «Cartório Dominicano Português», séc. XVI, fasc. 3, Bartholomaeana Monumenta-III, p. 54.

(43) «na dita camara derão a obra da pedraria segundo a forma e traça q̄ tẽ [cortado: e lhe deo] fr.^o teixeira Juiz da praça do peixe desta cidade a d^o Vaz pedreiro m^o ã cequeira termo de barcellos e vinte e dous mil rs» — *Liuro de Acordos e Vreacoes da camara desta cidade de bragua* (1580-1582), fol. 75 in «Bracara Augusta», Braga, 1970, vol. XXIV, n.º 57-58 (69-70), p. 350 ou «Cartório Dominicano Português», séc. XVI, fasc. 3, Bartholomaeana Monumenta-III, pp. 58-59.

(44) Interessa recordar que num regimento sumariado por A. Magalhães Basto, que não o data, mas diz ser extraído de uma cópia de 29 de Maio de 1738, se alude aos almocreves que do Porto levavam cargas de bacalhau e de outros peixes — Documentos e Memórias para a História do Porto — II — «Vereações» Anos de 1390-1393, 2.^a edição, Porto, s. d., pp. 362 e 365.

(45) *A Acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média* in «Papel das áreas regionais na formação histórica de Portugal» — Actas do Colóquio, Edição da Academia Portuguesa da História, Lisboa, 1975, pp. 185-215.

frescos e salgados se efectuar por via fluvial, até aos arredores de Braga, enquanto o bacalhau seria transportado por via terrestre, pelos almo-creves (46).



Estas breves notas sobre os planos de tornar mais amplamente navegável o Cávado nos fins do séc. XVIII, início da centúria seguinte, e o papel que o rio teve no tráfego comercial bracarense, que utilizava essa via quer para exportar, quer para importar mercadorias, ressentem-se da falta de documentação publicada e de estudos sobre a vida económica do Entre-Douro-e-Minho.

Esperamos que graças aos esforços de um núcleo de competentes e esforçados investigadores especialmente empenhados em esclarecer e aprofundar os conhecimentos da história económica da região, venhamos a possuir em breve mais elementos e informes a esse respeito. No entanto cremos que baseados nos documentos referidos, aproveitando os informes apontados e apreciados neste estudo, poderemos chegar, por agora, às seguintes conclusões:

1) O Cávado deve ter sido aproveitado como uma via de comunicação desde o litoral até às cercanias de Braga e através dele se deve ter operado parte do tráfego comercial bracarense, quer de importação, quer de exportação. Terá pois desempenhado um papel de relevância na vida económica bracarense.

2) Assinala-se que em Braga se concentravam certas vias comerciais, vindas de Guimarães e de Trás-os-Montes, devendo ser uma das cidades portuguesas do interior com mais intensa vida comercial.



Salientou o Prof. Joel Serão que «desde os fins do séc. XVIII, os espíritos esclarecidos e atentos à coisa pública que elaboraram as *Memórias Económicas da Academia* chamaram a atenção para as nefastas consequências do atraso dos nossos transportes. E de tal ele era que, segundo Domingos Vandelli, os *lavradores são obrigados a restringir a cultura*

(46) Opinou o Prof. Baquero Moreno que os almo-creves «puderam complementar dum modo eficaz, o comércio fluvial e marítimo» (*ob. cit.*, p. 214). Se Braga era abastecida de peixe fresco e salgado através do tráfego comercial do Cávado e de bacalhau pelos almo-creves, verificar-se-ia essa complementariedade assinalada por esse distinto historiador.

pouco mais do que é necessário para o sustento dos habitantes, ou deixar incultas as terras para pastos, e ser criadores de gado, como sucede no Alentejo (47). Quer dizer: a compartimentação da economia portuguesa (especialmente a agrária) obrigava os núcleos de população rural, afastados dos principais centros produtores, a viverem uma economia seminatural, de autosuficiência. Para obviar o mal foi tentada uma mais intensa utilização dos rios portugueses» (48).

Recordemos que Ferrari de Mordau considerava, para o desenvolvimento agrícola do País, ser «da maior conveniência, continuarem-se no interior do reino as navegações dos rios» (49) e que Domingos Vandelli entendia ser a segunda causa física da decadência da agricultura os «caminhos e rios impraticáveis» (50), acrescentando: «sem facilitar o transporte dos produtos da agricultura, de nada serve aumentar a mesma, porque a despesa é tão considerável nele pelos maus caminhos e falta de navegação interior, que em algumas comarcas, e terras por falta de consumo, e extracção dos ditos produtos ficam estes a um preço tão módico, que os lavradores são obrigados a restringir a cultura a pouco mais do que o necessário para o sustento dos habitantes, ou deixar incultas as terras para pastos, e ser criadores de gado, como sucede no Alentejo. Para o que tendo bons caminhos, e os rios navegáveis, e outros para regar, por si mesmo se aumentará a agricultuda neste reino» (51).

Também nas *Memórias Económicas* da Academia das Ciências, Manuel Dias Baptista sustentou: «o meio da condução e extracção de todos os sobreditos géneros é a nevegação do rio Mondego; duas são porém as circunstâncias que retardam o aumento do sobredito comércio, a saber; o não ser o dito rio mais abundante de águas no verão, e não se poder navegar senão até pouco mais acima desta cidade (Coimbra) por causa dos caxopos, e cataratas de que abunda. Senão fossem estes dois obstáculos, a província da Beira reputaria melhor os seus frutos, e receberia uma grande vantagem

(47) *Memórias Económicas*, t. I, p. 174. Cf. também, no mesmo tomo, «Memória Agronómica relativa ao concelho de Chaves», p. 396; «Ensaio de huma descrição, Física e Económica de Coimbra e seus arredores». (nota de J. S.).

(48) *Cesário Verde*, 2.ª edição, Lisboa, 1961, p. 23.

(49) *Despertador da Agricultura* in Revista do «Centro de Estudos Económicos», n.º 11, p. 138.

(50) *Memória sobre a Agricultura deste Reino, e das suas Conquistas* in «Memórias Económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa», 2.ª edição, vol. I, p. 177.

(51) *Idem*, vol. I, p. 179.

de todo o género de comércio, que sempre se poderia fazer pelo dito rio» (52).

No mesmo volume, José Ignácio da Costa, apesar de tratar dos aspectos agrários do concelho de Chaves, que só indirectamente — e certamente pouco — poderiam beneficiar do aumento e facilitação do tráfego fluvial, não deixou de acentuar: «as nações da Europa, que têm conhecido esta verdade, e a importância da agricultura, se têm aplicado constantemente a abrir canais, a fazer rios navegáveis, facilitando todos os meios de comunicação entre as suas províncias» (53).

Em 1814, a uma notícia respeitante a obras de melhoramento da navegabilidade do Tejo, acrescentava-se como fecho: «não pode deixar de resultar um grande benefício ao comércio interior deste reino» (54).

Anos volvidos, em 1822, Balbi escrevia: «Le manque des routes, de canaux et des fleuves navigables, des chariots, de gros bétail et d'autres moyens propres à faciliter la circulation des produits du sol et de l'industrie, rend presque nul le commerce interieur du Portugal, que sans ce obstacles, pourrait être de la plus grande importance, par la richesse de son sol et la variété des ses produits» (55). E afirmava ainda: «il paraît que le gouvernement actuel, persuadé des avantages immenses qui résulteraient pour le Portugal si on parvenait à régler les cours des nombreux fleuves que l'arrosent, va étendre ses vues bien faisantes sur cette branche importante de la prospérité publique» (56).

Como se verifica bem explícita e repetidamente, ao longo de bastantes anos, diversos economistas consideraram a navegabilidade dos rios portugueses de grande importância para a agricultura e para o comércio do país. «Encanar os rios e rasgar canais», escreveu o Prof. Joel Serrão, «apresentavam-se, pois, como as mais urgentes e complementares necessidades» (57).

Este o contexto que explica e justifica os sucessivos projectos e medidas para tornar navegável o Cávado, assim como outros rios portugueses.

(52) *Ensaio de huma descripção, Fizica e Economica, de Coimbra e seus arredores* in «Memorias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa», 2.ª edição, vol. I, p. 309.

(53) *Memória Agronómica Relativa ao Concelho de Chaves* in «Memórias Económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa», 2.ª edição, vol. I, p. 40.

(54) «Gazeta de Lisboa» de 29 de Abril de 1814, n.º 100.

(55) *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve*, Paris, 1922, vol. I, p. 411.

(56) *Idem*, vol. I, p. 84.

(57) *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. IV, p. 198.

Sabemos que em 1814 se registaram projectos e trabalhos nesse sentido no rio Douro ⁽⁵⁸⁾ e no rio Tejo ⁽⁵⁹⁾. Em 1822 Balbi dizia que «on a déjà commencé dans ces derniers temps à prendre la chose (a navegabilidade dos rios) en considération, et on a même fait des travaux sur le Douro et sur la partie inférieure du cours de la Vouga et du Mondego, qui ont été couronnés du plus grands succès» ⁽⁶⁰⁾. Charles Vogel informa-nos que «il a été question, depuis 1845, de commencer des travaux à partir d'Abrantes et de les pousser, de ce point, tant en amont qu'en aval du fleuve, en vue de l'établissement d'un service de bateaux à vapeur depuis son embouchure jusqu'à la frontière espagnole; mais sans que, jusqu'à présent le résultat ait répondu à l'intention première» ⁽⁶¹⁾.

Nos anos de 1850 e 1854 promulgou-se legislação visando effectuarem-se obras de regularização nos leitos dos rios Douro, Mondego, Tejo, e Guadiana e para serem canalizados os rios Lima, Cávado, Vouga, Sado e outros rios menores ⁽⁶²⁾.

Ainda em 1854, uma portaria de 24 de Julho mandava destruir o arvoredado plantado nas margens do Douro, próximo ao Pontal de Além, em frente de Avintes, pois dele «resulta grave prejuízo à navegação, a qual por esse motivo chega a ficar interrompida alguns dias nas ocasiões de cheias» ⁽⁶³⁾. E por lei de 10 de Agosto foi concedido à Companhia Despertadora, de Caminha, cujo objectivo era estabelecer a navegação a vapor no rio Minho, um subsídio mensal de 60.000 reis, durante cinco anos, e ainda outras regalias, que mostram bem o desejo de ser amparada e estimulada a Companhia, evidentemente em função do interesse atribuído à sua finalidade ⁽⁶⁴⁾.

Os projectos e os trabalhos para aumentar a navegabilidade do Cávado, assim como de outros rios portugueses, levam-nos a concluir, com carácter provisório, dado que o assunto está insufficientemente conhecido, que bastante se estudou a forma de tornar maior a navegabilidade

(58) Joel Serrão *Cesário Verde*, pp. 23-24.

(59) «Anastácio Joaquim Rodrigues, encarregado pelo Governo da importante Deligência de melhoramento da navegação do Tejo desde Abrantes até Fronteira de Hespanha» — «Gazeta de Lisboa» de 29 de Abril de 1814, n.º 100.

(60) *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve*, vol. I, p. 84.

(61) *Le Portugal et ses colonies*, Paris, 1860, p. 282.

(62) *Idem*, pp. 284-285.

(63) *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, Ano de 1854, Lisboa, 1855, p. 199.

(64) *Idem*, p. 258.

dos rios portugueses, assim como outras medidas tendentes a melhorar a vida agrícola do nosso país. Nessa campanha actuam com particular relevo os membros da Academia das Ciências, os quais nas *Memórias Económicas*, como disse o Prof. Joel Serrão, «incansavelmente propõem soluções» (65).

António Sérgio afirmou em 1924: «os sábios da Academia (das Ciências) estudaram sistematicamente a reforma da economia pública; e acaso sairia do seu esforço uma séria obra de regeneração, se as convulsões da Revolução Francesa, e as guerras subsequentes, não perturbassem completamente toda a vida do país» (66); afirmação que repetiu em 1929: «los sabios de la Academia estudiaram sistematicamente la reforma de la Economia publica; y acaso hubiera salido de su esfuerzo una obra seria de regeneración si las convulsiones de la Revolución francesa y las guerras subsiguientes no hubiesen perturbado toda la vida de la Metrópoli (67).

Mas teria sido na verdade essa a causa de não terem resultado os esforços dos sábios da Academia das Ciências, que, como vimos, se preocuparam tão especialmente com a melhoria das condições dos transportes e da navegabilidade dos rios portugueses? As *Memórias de Agricultura* editadas por essa Academia datam de 1787, as suas *Memórias Económicas* de 1789. Em 1794, como vimos, tomaram-se as disposições financeiras para as obras de encanamento do Cávado, cujo projecto é aprovado por alvará de Fevereiro do ano seguinte. A Revolução Francesa criou entre nós uma certa tensão política, fez chocar mentalidades e personalidades singrando correntes ideológicas antagónicas, mas tal não nos parece que pudesse, por si só, impedir a realização de obras de fomento, como as referidas.

Junot invadiu Portugal em Novembro de 1807. Entre 1793 e 1795 participámos na campanha contra a França, que decorre bem longe, na fronteira franco-espanhola. Em 1801 tivemos a Guerra das Laranjas, de âmbito bem reduzido. Terão sido estes acontecimentos o motivo de não se terem realizado obras de fomento, como a de canalizar o Cávado, para a qual se começara a trabalhar em 1794? Poderão certamente ter contribuído para tal, mas não parece que só esses acontecimentos possam ter obstado à realização das obras.

(65) *Dicionário de História de Portugal*. vol. IV, p. 196.

(66) *Introdução histórica ao Guia de Portugal*, dirigido por Raúl Proença, edição da Biblioteca Nacional de Lisboa, Lisboa, 1924, vol. I, p. 56.

(67) *História de Portugal*, Colecção Labor, 1929, p. 161.

Em 1811 Massena retira de Portugal, terminando assim as invasões francesas. As lutas liberais vão começar em 1832 e duram até 1834. Em 1854 — vinte anos depois — como vimos, ainda se tomam medidas para aumentar a navegabilidade de diversos rios portugueses, entre os quais se incluía o Cávado. Durante estes vinte anos terão sido as causas apontadas por António Sérgio que obstaram à realização das obras de fomento planeadas? Ao longo de mais de meio século, com anos de guerra, mas muitos mais de paz, outra ou outras causas devem ter actuado. Os motivos indicados por António Sérgio não nos parecem suficientes, nem convincentes.

Na versão portuguesa da *Histria de Portugal* Sérgio modificou um pouco a anterior posição: «os sábios da Academia» disse, «estudaram sistematicamente a reforma da economia pública; e acaso viriam a provocar um interessante esforço progressivo, se as convulsões da Revolução Francesa e as guerras subsequentes, não perturbassem por completo toda a vida da metrópole» (68). Todavia acrescentou, contradizendo-se quase inteiramente: «Mas nunca excederiam, em qualquer caso, a superficialidade, o aleatório, a estreiteza, inerentes a todas as obras do despotismo esclarecido» (69). Portanto, os estudos dos sábios da Academia nunca poderiam ter produzido algo de valioso ou importante. Mas como podemos atribuir ao despotismo esclarecido, a não realização de importantes projectos para a economia do país, quando tal se continua a verificar depois do despotismo esclarecido ter terminado e através de diversos regimens políticos? Por tudo isto parece-nos não serem aceitáveis as posições de António Sérgio.

Como explicação provisória, que só um aprofundado estudo deste aspecto da nossa história poderá confirmar ou desmentir, aventamos a hipótese de que as obras hidráulicas, como as projectadas para o Cávado, e outras obras de fomento, não se fizeram, por razões financeiras, apesar da consciência da sua necessidade, pelo menos pela parte de economistas e de alguns políticos. Comprovam-no os projectos, as medidas legais, as obras iniciadas, o depoimento de Balbi atrás transcrito e Charles Vogel ao afirmar: «le gouvernement a compris toute la gravité du mal (a deficiência das comunicações) et il fait, depuis quelques annés, des efforts pour le réparer» (70). Mas possivelmente não houve desde os fins do

(68) *Obras Completas — Breve interpretação da História de Portugal*, 6.ª edição, Lisboa, 1976, p. 126.

(69) *Idem*, pp. 126-127.

(70) *Le Portugal et ses colonies*, p. 283.

século XVIII até à Regeneração meios materiais, condições sócio-económicas adequadas à realização das obras de fomento, de melhoria das vias de comunicação, cuja necessidade e importância diversos economistas e políticos sucessivamente reconheceram. Charles Vogel, que contemporaneamente tratou desses planos e da vantagem que adviria da sua execução, é categórico ao apontar as causas da sua fraca realização: «S'il (o governo) n'a pas d'abord avancé, dans l'accomplissement graduel de cette rude tâche, aussi vite qu'il était à desirer pour les intérêts en son souffrance, cette lenteur provenait moins d'un manque de sollicitude de sa part, qu'elle ne tenait aux difficultés dont la pénurie des finances de l'État environnait et compliquait la solution du problème de la viabilité, au Portugal» (71).

Só mais tarde com a Regeneração surge ambiente, surgem condições económicas e sociais, assim como condições técnicas que vão permitir uma transformação profunda nos meios de comunicação, nos transportes em Portugal. Todavia, em virtude das novas condições técnicas, as obras para tornar os rios portugueses mais navegáveis são preteridas pelos caminhos de ferro e pelas estradas.

E não será que nestes antecedentes, neste longo intenso desejo de se melhorarem as vias de comunicação de Portugal, sem dúvida uma necessidade premente, se radica, em parte, o Fontismo, na sua ânsia de abrir estradas, de construir linhas férreas? Não será que estes antecedentes ajudam a compreender melhor o Fontismo e apreciá-lo com mais justiça e verdade, do que fizeram Oliveira Martins e António Sérgio, este no seu «quase panfleto contra o Fontismo, cujo alcance sempre se mostrou incapaz de compreender» (72)?

O caso das obras destinadas a tornar mais navegável o Cávado, parece-nos pois — como hipótese o apresentamos — inserir-se no conjunto bastante amplo e complexo das acções de melhoria das comunicações e transportes tentadas em Portugal desde os fins do século XVIII, integrando-se no «intenso desejo de melhorar a vida económica da nação» (73) assinalável nesse período. Por isso este caso não interessa apenas à história regional, importa também à história do País.

(71) *Le Portugal et ses colonies*, p. 283.

(72) A. H. de Oliveira Marques *António Sérgio Historiador (Despretenciosos informes)* in «O Tempo e o Modo», Março-Abril de 1969, n.º 69-70, p. 307.

(73) Fernando Castelo-Branco *Subsídios para o estudo do problema agrário no Alentejo, nas primeiras décadas de Oitocentos*, separata do vol. IV dos «Arquivos do Centro Cultural Português», Paris, 1972, p. 338.

MUNICIPIO DE BARCELO
BIBLIOTECA

biblioteca
municipal
barcelos



12566

A economia bracarense e o
tráfego comercial do Cáv.