

8.

SETEMBRO · 2022

*Ponte de Lima:  
do passado ao presente,  
rumo ao futuro!*



106

**ESTATUTOS**  
DA  
**SOCIEDADE ECONOMICA**  
DOS  
**BONS COMPATRIOTAS,**  
AMIGOS DO BEM PÚBLICO,  
ESTABELECIDA NA VILLA DE PONTE DE LIMA,  
DEBAIXO  
DA REAL PROTECCÃO  
**DE SUA MAGESTADE,**  
E INTERVENÇÃO DA JUNTA DA ADMINISTRAÇÃO  
DAS FABRICAS DO REINO.



**L I S B O A**  
NA REGIA OFFICINA TYPOGRAFICA.  
ANNO M.DCC.LXXX.  
*Com Licença da Real Mesa Censoria.*

**FIGURA 1.**

Estatutos da Sociedade Economica dos Bons Compatriotas, Amigos do Bem Público, estabelecida na Villa de Ponte de Lima.

**FONTE:** Arquivo Municipal de Ponte de Lima

# NOS ALVORES DA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL NO VALE DO LIMA: A ACÇÃO EMPREENDEDORA DO CONDE DA BARCA

## *AT THE DAWN OF THE INDUSTRIAL REVOLUTION IN THE LIMA VALLEY: THE ENTREPRENEURIAL ACTION OF THE COUNT OF BARCA*

Neste artigo, baseado sobretudo no acervo documental da Família Araujo de Azevedo pertencente ao Arquivo Distrital de Braga, procuraremos esclarecer as motivações que levaram António de Araújo de Azevedo, futuro Conde da Barca (1754-1817) a tão importante obra como era a *Fábrica de Fiação de Linho, Algodão e Lã* — projecto de vanguarda da indústria têxtil regional — bem como as razões da sua efémera existência. Faremos uma pequena síntese das várias tentativas de potenciar a navegabilidade do Rio Lima, entre a sua Foz e Ponte da Barca, e do Rio Vez desde o Lima até à vila dos Arcos; tentaremos ainda estabelecer uma correlação entre o encanamento e canal de navegação do Rio Lima e a instalação da fábrica no lugar da Prova, sito na freguesia de Paçô, termo de Arcos de Valdevez.

FÁBRICA DE FIAÇÃO DA PROVA,  
CONDE DA BARCA, JÁCOME RATTON,  
NAVEGABILIDADE

TEXTILE MANUFACTURE OF PROVA,  
COUNT OF BARCA, JÁCOME RATTON,  
NAVIGABILITY

*This article, based essentially on the archive of the Araújo de Azevedo family in the Arquivo Distrital de Braga, aims to shed new light on the motives that led António de Araújo, future Count of Barca (1754-1817) to undertake such an important project as the Fábrica de Fiação de Linho, Algodão e Lã — a regionally pioneering textile manufacture — as well as the reasons behind its ephemeral duration. The pages ahead offer a brief synthesis of the various attempts at potentiating the navigability of the river Lima between its mouth and Ponte da Barca, and of the Vez from the Lima to Arcos de Valdevez; they also attempt to correlate the canalisation and navigability of the Lima River with the installation of the manufacture in the site of Prova, parish of Paçô, in the Municipality of Arcos de Valdevez.*

## MANUEL GUILHERME VASCONCELOS<sup>[1]</sup>

### Introdução

Diplomata, político, cientista e literato, António de Araújo foi um homem de curiosidade voraz e de interesses ecléticos; entre a sua gama de preocupações estiveram também presentes, desde cedo, as questões do progresso técnico e material das sociedades, nomeadamente os desafios da modernização e rentabilização da economia. Logo no início da sua carreira diplomática, numa das viagens que efectuou a Inglaterra, visitou diversas unidades industriais, tendo mais tarde, fomentado o “desenvolvimento da nossa indústria, mandando vir do estrangeiro, especialmente da Alemanha, técnicos e maquinaria”<sup>[2]</sup>, tendo adquirido “uma perfeita visão do futuro da indústria no mundo moderno, procurou por todos os meios ao seu alcance, introduzir em Portugal essa nova fonte de riqueza.”<sup>[3]</sup>

Na Corte de Haia, onde assumiu as funções de embaixador extraordinário e ministro plenipotenciário — apresentou credenciais a 6 de Agosto de 1790 — pôde António de Araújo observar as vantagens da navegabilidade dos canais fluviais, circunstância que o terá motivado a adquirir a notável e monumental obra sobre hidráulica de Tileman Van der Horst e Jacob Polley intitulada, *Theatrum Machinarum Universale*<sup>[4]</sup>.

Também o seu interesse na manufatura mecanizada se apercebe desde cedo. Tendo sido criada a Sociedade Económica dos Bons Compatriotas Amigos do Bem Público de Ponte do Lima (1779-1786), António de Araújo assumiu desde o início a vice-presidência, e certamente foi um dos impulsores das duas escolas de fição de linho e tecelagem — de que foi mestra instrutora a dinamarquesa Mariana Delfina Rosa<sup>[5]</sup>.

O final da Guerra dos Sete Anos (1756-1763) não marcou o final das tensões e conflitos latentes. A grande rivalidade entre França e a sua aliada Espanha face a Inglaterra mantiveram-se, e até se agudizaram. A Revolução Francesa, que estalou em 1789, veio por seu lado trazer novas incertezas a respeito do futuro. Outro dos factores de instabilidade social foram os bloqueios gerados por conflitos e interesses locais. É neste contexto que António de Araújo decide avançar com a construção de uma fábrica numa das suas propriedades situada em Arcos de Valdevez. Quando em 1814 retornou à política, sendo designado para a pasta dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, produziu ainda vasta legislação sobre o encanamento do rio Lima, assunto que revestiu para si um particular significado<sup>[6]</sup>.

No dia 21 de Junho de 1795 o corregedor de Viana, António Xavier Pinto de Moraes Teixeira Homem, reuniu — por ordem de José de Seabra da Silva, ministro do Reino — com a câmara de Viana, a

[4] *Vd. ADB, Fundo Família Araújo de Azevedo, B-45(38) – Lista de livros a adquirir para António de Araújo de Azevedo, c. 1790; o espécime aí citado corresponde a VAN DER HORST, Tileman, & Jacob Polley – Theatrum Machinarum Universale; of Keurige Verzameling van verscheide grote en zeer fraaie Waterwerken, Schustsluizen, Waterkeringen, Ophaalen*

*Draaibruggen*, Petrus Schenk, Amsterdam, 2 volumes, 1737 e 1757.

[5] *Vd. MAIA, Francisco de Abreu – “Sociedade económica dos bons compatriotas amigos do bem publico da villa de Ponte de Lima”, in Almanaque Ilustrado O Comércio do Lima*, Ponte de Lima: [s.n.], n.º 3 (1909), p. 239-247.

[6] *Vd. MARTINS, Carlos Henrique de Moura Rodrigues – 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*, Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014. vol. I, p. 395.

[1] Investigador. Sócio da Academia Portuguesa de Genealogia. Agradeço penhoradamente ao Dr. Abel Rodrigues todas as informações que nos facultou, e orientação na pesquisa do Fundo Documental. Igualmente agradeço o apoio, orientação, revisão e incentivo do Doutor Miguel Ayres de Campos Tovar e Dr. João Carlos Gachineiro.

[2] *Vd. LEITE, António Pedro de Sousa – “O Conde da Barca e o seu papel em alguns aspectos das relações culturais de Portugal com a Inglaterra e a Alemanha”, in Armas e Troféus*, t. III, n.º 2, Braga, [s.n.], 1962, p. 155.

[3] *Idem*, pp. 155 e 156.

nobreza e o povo, a fim de discutirem a contribuição para a obra do encanamento do rio Lima. Tendo havido pleno acordo a respeito da importância que esta empreitada representava para a região, foi aprovado o imposto *real de água* a incidir sobre “o vinho, a carne, o sal, o gado bovino, várias taxas sobre produtos de exportação”. Entretanto, nobreza e povo — incitados por alguns membros da primeira — reclamaram desta decisão, alegando que pretendiam conhecer melhor o plano de encanamento e o orçamento da obra, tendo-se lavrado novo Acórdão camarário, onde ficou consignado que Viana não contribuiria para a referida obra.

Somente a partir do momento em que se alterou o programa de intervenção, e houve uma adesão por parte da Câmara de Viana, é que António de Araújo, na qualidade de ministro da tutela, entendeu estarem reunidas as condições para modificar as contribuições e impô-las.

António de Araújo, numa cultura reformista considerava essencial, a modernização técnica e o desenvolvimento das infra-estruturas, com o objectivo de uma maior eficiência económica da agricultura, da indústria e do comércio — processo que, a seu ver, devia ser fomentado e implementado pelo poder central<sup>[7]</sup>.

Com a navegabilidade do rio Lima até Ponte da Barca, criava-se um canal de acesso eficaz e económico a um porto marítimo — o de Viana do Castelo — aberto à expor-

tação, potenciando deste modo a rentabilidade económica de toda a região. Esta perspectiva terá certamente, contribuído para a decisão de construir uma fábrica de tecelagem na quinta da Prova (local onde a sua família possuía terrenos, pelo menos, desde 1673)<sup>[8]</sup>, demonstrando a sua visão estratégica, entende ser o momento certo para avançar com o projecto, e assim concretizar um sonho que lhe traria mais valias substanciais. Como a 14 de Março de 1806 lhe escrevia Francisco Joaquim Moreira de Carneiro Borges do Couto e Sá:

*“Tenho imenso prazer sigurando V. Ex.ª q[ue] os referidos terrenos, q[ue] eu não entendo valerem no estado actual de 10 até 12 mil cruzados, valeraõ depois, o melhor de 60 contos, se houver erro neste cálculo será a favor de V. Ex.”*<sup>[9]</sup>

## 1. A Sociedade

Apesar das reservas e receios de seu irmão António Fernando, Abade de Lóbrigos, António de Araújo, decide avançar, com o projecto de uma Fábrica de fiação, em terrenos que possuía no lugar da Prova, no termo de Arcos de Valdevez, ponderando a aquisição de mais terrenos, eventualmente, para futura expansão<sup>[10]</sup>.

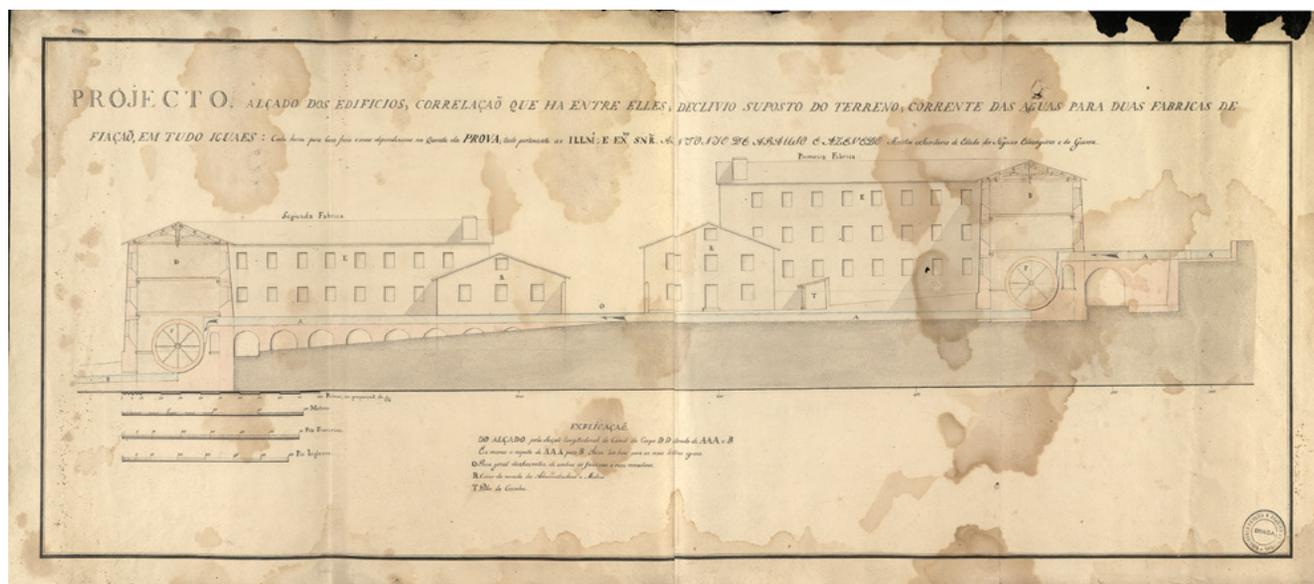
Tendo reunido um vasto conjunto de potenciais accionistas da zona Norte — que acabariam por não entrar na Sociedade — António de Araújo, requer e obtém o

[7] *Idem*, pp. 188-190.

[8] *Vd.* RODRIGUES, Abel Leandro Freitas — “Entre o público e o privado: a génese do arquivo do Conde da Barca (1754-1817)”, dissertação de Mestrado em História das Instituições e Cultura Moderna e Contemporânea, Universidade de Minho - Instituto de Ciências Sociais, 2007, p. 152.

[9] ADB, Fundo Família Araújo de Azevedo, B-15(12, 1) — Carta de Francisco Joaquim Moreira de Carneiro Borges do Couto e Sá.

[10] ADB, Fundo Família Araújo de Azevedo, B-5(38, 2) — Carta de António Fernando de Araújo de Azevedo, [Abade de Lóbrigos].



**FIGURA 2.**

Planta do alçado dos edifícios para duas fábricas de fição na Quinta da Prova.

**FONTE:** ADB, Fundo Família Araújo de Azevedo, B-48(90)

necessário Alvará (18 de Setembro de 1805)<sup>[11]</sup>, tendo em 1806 proposto a Jácome Ratton (1736-1822) – industrial e comerciante luso-francês, deputado do tribunal supremo da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação – e seus filhos, para se juntarem ao projecto, os quais:

*“persuadidos, que no decurso desta administração experimentaríamos desgostos; em razão da multiplicidade, e diversidade dos sócios, preferimos encarregar-nos inteiramente de todo o peso do custeamento, e maquinismos, tendo só de dar contas ao proprietário do estabelecimento, ao qual propozemos ser nosso chefe.”*<sup>[12]</sup>

António de Araújo, obriga-se “somente a apromptar os edificios, e a conduzir-lhes a agoa do rio Vez; assim como também pela conservação destas duas cousas”<sup>[13]</sup>. Jácome Ratton “baseado na recíproca estima, boa-fé e amizade”<sup>[14]</sup>, decide aceitar, mas, com a condição de a Sociedade ser constituída apenas pela firma *Jácome Ratton & Filhos* e o referido António de Araújo (já então Secretário e Ministro do Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra). A 15 de Setembro de 1806, é constituída a sociedade. De imediato, António de Araújo, tenta obter um edificio para a instalação da fábrica, mas tal não se concretiza

*“[d]esvanecidas as bem fundadas esperanças, que teve o Excellentissimo Senhor Antonio de Araujo de obter de Sua Alteza Real hum edificio, sito no*

*Campo Pequeno, que se destinava para fabricar cardas.”*<sup>[15]</sup>

Esta pretensão, no entanto, acabou por se gorar, Tendo Jácome Ratton decidido

*“[...] criar em Lisboa huma fabrica de propósito, na qual se construissem os maquinismos necessários, para da fiação, sacrificando hum precioso local junto ao nosso aposento.”*<sup>[16]</sup>

A abertura da fábrica em Lisboa tinha carácter temporário. Jácome Ratton esclarece que “[e]mpregarão-se nisto os melhores artistas de cada repartição e officios”<sup>[17]</sup>; e enaltece a sua vertente formativa:

*“[...] criaraõ-se outros de novo; e com effeito se construirão quantidade de sortimentos completos, para a cardage, e fiação, promptos a serem transportados ao lugar do seu destino, com pessoas ja instruidas, não só para a sua collocação, mas igualmente, para com elles trabalharem, e ensinar a trabalhar os do paiz.”*<sup>[18]</sup>

Interessante é o facto dos edificios da Fábrica da Prova se localizarem no concelho de Arcos de Valdevez, enquanto a sociedade respondia ao Juiz de Fora de Ponte da Barca, tal como se estipulou no contracto de Sociedade:

*“[t]erá por seu conservador o Juiz de Fora que for da Vila da Barca com a exclusão de outra qualquer jurisdição, dando apellação para a relação e casa do Porto.”*<sup>[19]</sup>

Talvez explicando esta opção, José António de Faria e Carvalho —

“*Apesar das reservas e receios de seu irmão António Fernando, Abade de Lóbrigos, António de Araújo, decide avançar, com o projecto de uma Fábrica de fiação, em terrenos que possuía no lugar da Prova, no termo de Arcos de Valdevez, ponderando a aquisição de mais terrenos, eventualmente, para futura expansão.*”

[11] *Idem*, B-48(95) – Alvará de 18 de Setembro de 1805.

[12] *Idem*, B-48(101) – Sentença cível para título de escritura de sociedade.

[13] RATTON, Jácome – Recordações e memórias sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de Maio de 1747 a Setembro de 1810, Fenda Edições, Lisboa, 2007, p. 37.

[14] *Idem*, p. 38.

[15] *Idem*, p. 50.

[16] *Idem*, p. 51.

[17] *Ibidem*.

[18] *Ibidem*.

[19] ADB, Fundo Família Araújo de Azevedo, B-48(95) – Alvará de 18 de Setembro de 1805.

[201] *Idem*, B-7(4, 5)  
- Nota biográfica de José António de Faria e Carvalho.

[211] ANTT -  
Ministério do Reino,  
mç. 787, proc. 33  
— Requerimento de José António de Faria e Carvalho, natural de Barcelos, solicitando o lugar de Juiz de Fora da Vila da Barca.

[221] ADB, Fundo Família Araújo de Azevedo, B-47(73)  
— Autos de inventário dos bens, fl. 13. Os edifícios da fábrica estavam situados em terrenos pertencentes a João de Morais Chaves Pimentel Veloso Sarmento e Castro, Juiz da Alfândega da Barca.

[231] *Idem*, fl. 11<sup>o</sup>.

[241] *Idem*, B-48(89)  
— Explicação e advertências a respeito da planta e alçados do edifício da Quinta da Prova.

[251] *Idem*, B-48(96) — Cálculo aproximado do custo do estabelecimento da fábrica da Quinta da Prova.

[261] Construída por Thomas Newcomen (1698), e aperfeiçoada por James Watt (1765).

[271] Por carta régia de 27 de Março de 1805, havia sido nomeado inspector das obras do encanamento do Rio Lima e das estradas e canais de rega e transporte e da arborização a realizar na Província do Minho.

[281] ADB, Fundo Família Araújo de Azevedo, B-48(103) — Reflexões sobre o canal que se pretende derivar do rio Vez para o estabelecimento de manufaturas de filatório na Quinta da Prova.

[291] *Ibidem*.

[301] *Idem*, B-6 (12, 1, 1) — Mapa realizado por José Pedro Bayard, titulado “mappa dos Inventos, que engenhou, e de que fez modelos, José Pedro Bayard Conego na Bazilica de Santa Maria Maior, e Juiz na Nunciatura, e Legacia Apostolica”. Compreende as descrições de uma roda de água perpétua, um rodízio de vento, carda de cereais, um mergulhador ou búzio; dragão naval (ou embarcação de guerra), um modelo de descarregar o algodão, alavancas recíprocas, e um modelo que indica o meio de conduzir até ao mar, em barcos, por diques ou canais, as produções da terra.

“Juiz Conservador da Fábrica da Prova, e Juiz Privativo, e do Tombo da Casa do Excelentíssimo Senhor António de Araújo”<sup>[20]</sup> — é nomeado Juiz de Fora de Ponte da Barca, cargo que havia requerido em 1806<sup>[21]</sup>.

## 2. A Fábrica

Situada no lugar da Prova, na freguesia de Paçô — termo de Arcos de Valdevez, à saída da ponte de ligação entre os dois concelhos — a fábrica implantava-se em terrenos junto ao rio Lima, a 200 metros a montante da foz do Rio Vez, e a uma cota — relativa ao nível médio das águas — de 2 metros<sup>[22]</sup>. Por carta datada de 6 de Março de 1806, Francisco Joaquim Moreira de Sá informa António de Araújo, que em breve se deslocaria ao Porto, a fim de tratar do estabelecimento projectado para a Quinta da Prova, cuja construção já havia sido iniciada<sup>[23]</sup>, em data que não conseguimos determinar). O edifício teria 452 palmos de fora a fora, dividido por 3 corpos, mais um saliente para o escritório e escadas de acesso (fig. 2), com capacidade para albergar um total de 4224 fuzos<sup>[24]</sup>, e um custo aproximado de 200\$000 réis<sup>[25]</sup>.

## 3. O Canal

Para se poder utilizar a força da máquina a vapor<sup>[26]</sup> era necessário um grande caudal de água, e tal implica-

va a construção de um canal, devidamente direccionado e regulado. Por sugestão do abade de Lóbrigos<sup>[27]</sup>, e Francisco Joaquim Moreira de Sá, é decidida a abertura do referido canal. O lugar mais conveniente para a captação seria o Açude de Novelhos, contíguo à Ponte dos Arcos, seguindo pela margem direita, através das Veigas de Guilhadeses, e Santar, até à Ponte Nova (actual Ponte de Santar), aqui atravessando o Rio Vez para a margem esquerda, passando depois entre os dois morros existentes na Mata da Prova e indo terminar no edifício da fábrica<sup>[28]</sup> (fig. 3). Entretanto, António Fernando de Araújo de Azevedo, e Francisco Joaquim Moreira de Sá, acordaram que o Rio Vez (entre Arcos e a sua foz), deveria ser navegável, sendo para tal, necessário

*“construir huma escada d’eclusas que ligue o Canal com o Lima. Este meio parece-me preferível aos precedentes, porque, apresentando em primeiro vantagem a continuidade da Navegação.”*<sup>[29]</sup>

Com o objectivo de melhorar o regadio dos campos ribeirinhos, foi instalada no Rio Vez, próximo da fábrica, *uma roda de água perpétua* (fig. 4) conforme ao modelo inventado no final do século XVIII por José Pedro Bayard<sup>[30]</sup>.

## 4. A Navegabilidade dos Rios Lima e Vez

Sobre esta temática, vários estudos foram levados a cabo nas dé-



**FIGURA 3.**

Traçado aproximado do canal (a laranja) - simulação feita sobre mapa do Google Earth. Legenda: 1 – Açude de Novelhos; 2 – Veiga de Guilhadeses; 3 – Veiga de Santar; 4 – Ponte Nova; 5 - Fábrica.

**[311]** *Vd. LOPES, Ana Isabel Alves – “Governar a natureza: o assoreamento da foz do rio Cávado, em Fão - causas, impactos e respostas sociais (1750-1870)”, dissertação de Mestrado em História e Património, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2019, p. 175.*

**[321]** *Idem, p. 176.*

**[331]** *Vd. MARTINS – O programa de obras públicas..., vol. II, p. 638.*

cadadas que antecederam a acção de António de Araújo, e que constituem como que a fundação da sua visão. Prosseguindo a política do Marquês de Pombal no sentido do melhoramento e competitividade do tecido industrial e comercial, sob a égide de D. Maria I no final de 1779 é criada a Academia de Ciências de Lisboa, gerando-se a partir daí uma corrente que “defendia que era necessário o encanamento dos cursos fluviais, quer para melhoria do regadio, quer para escoamento e transporte dos produtos.”<sup>[311]</sup>

Em 1790, em sintonia como há muito era feito em França, Inglaterra e na Holanda<sup>[321]</sup>, e com a finalidade de apoiar a realização de obras hidráulicas por todo o país, é criado o Real Corpo de Engenheiros, cuja missão era construir

caminhos, calçadas, pontes, canais, portos, diques e comportas. A Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica para o Desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares, criada em 30 de Junho de 1798, e à qual António de Araújo esteve ligado, teve como objectivo, preparar a “Carta Geral do Reino”, e de centralizar os trabalhos técnico-cartográficos a realizar com vista a promover o desenvolvimento económico do país. Entre os trabalhos por si patrocinados, contaram-se estudos sobre o Rio Lima<sup>[331]</sup>.

O engenheiro Francês Joseph Au-ffdiener (1760-1811), foi um dos técnicos que se debruçou sobre esta matéria, e a 27 de Junho de 1799, apresentou um projecto com o fim de “melhorar o porto,



**FIGURA 4.**

A roda de água perpétua existente na quinta da Prova, entretanto desaparecida.

FONTE - Coleção particular

**[341]** BCM, RDd3-1-1-02 – manuscrito titulado *Nova Memória sobre o projecto de encanamento do Rio Lima*.

**[351]** Vd. LEMOS, António Roque dos Reys, *Anais Municipais de Ponte de Lima*, Viana do Castelo, Tip. Guttemberg, 1936, p. 57.

**[361]** Vd. SILVA, Armando Barreiros Malheiro da; DAMÁSIO, Luís Pimenta de Castro; GACHINEIRO, João Carlos – *Casas armoriadas do concelho dos Arcos de Valdevez Subsídios para o estudo da nobreza arcoense*, vol. VI, t. II, Arcos de Valdevez: Município de Arcos de Valdevez, 2017, p. 30.

alargar a barra e canalizar o Lima nas proximidades de Vianna”<sup>[341]</sup>.

Francisco Pinheiro da Cunha, oficial de infantaria com exercício de engenheiro, entre 1780 e 1782 trabalhou no projecto de melhoramento do porto de Viana e de encanamento do rio Lima, e provavelmente, na sequência, o Coronel do Regimento de Artilharia da praça de Valença do Minho, João Victoria Miron de Sabionne, na sessão ordinária da Assembleia Geral da Sociedade Económica de Ponte de Lima, em Agosto de 1784, declara que decidiu propor ao Governo, a canalização do rio desde a vila da Ponte da Barca até a foz de Viana<sup>[351]</sup>.

A obra pensada em 1794 e aprovada em 1805 por D. Diogo Sousa Moniz, Conde de Vila Verde, que previa a navegabilidade do

rio desde a sua foz até Ponte de Lima, foi reformulada por António de Araújo, que propôs a ampliação da área navegável, desde o Carregadouro (fig. 5) até Ponte da Barca, ligando assim a via marítima, terrestre (estrada de Braga para Monção), e fluvial, lugar estratégico dos pontos de vista económico e militar. Esta importância fica bem patente quando o Comandante das Ordenanças, Gaspar de Queirós, em 1810 “[p]ostou-se depois no lugar da Prova e aí comandou grande número de Ordenanças, insinuando-lhes a importância da defesa”<sup>[361]</sup>. Os oito quilómetros que separam o Carregadouro da vila da Barca estavam fechados à navegação por penedos, ilhas, pesqueiras, açudes e engenhos; o intuito de eliminar esses obstáculos obrigava a im-



**FIGURA 5.**

Cais do Carregadouro, Jolda São Paio, Arcos de Valdevez.

**FONTE** · Fotografia do autor

portantes obras, nomeadamente à construção de eclusas (Fig. 6). Custódio José Gomes de Vilas Boas — engenheiro militar e director das obras de encanamento dos rios Lima e Cávado — explica o que são e para que servem nos seguintes ter-mos:

*“[...] sao as que servem para reprezar a corrente nas Ecluzas dos Rios, ou Canaes navegaveis, e nas Fôrmas de construcção, ou concerto dos Navios. São de huma, ou duas portas conforme a largura da passagem das embarcações, e movem-se late-ralmente por meio de hum cabrastante, ou qualquer outro mecanismo, sendo pre-zas no lado, ou couceira que une ao muro da Ecluza”<sup>[371]</sup>.*

Nos finais do século XVIII também José Fernando da Silva, que havia sido Juiz de Fora da Barca,

apresentou um projecto bastante elaborado para a conservação do encanamento do rio Lima<sup>[381]</sup>.

Em carta datada de 22 de Janeiro de 1806, Francisco Joaquim Moreira de Sá, escreve a António de Araújo acerca dos Estabelecimentos da Quinta da Prova, referindo que “[a] Camara da Barca, pres-tou-se [...] a huma contribuição anual de 600 mil reis p.<sup>a</sup> fazer navegável o Lima desde o Carregadouro, até á Barca”<sup>[391]</sup>. Já em relação ao troço do Rio Vez entre a sua foz e a sede do concelho “[a] Camara dos Arcos, [...] anuiu a construillo á sua custa.”<sup>[401]</sup>

Como atrás fica claro, várias foram as tentativas de tornar navegável o Rio Lima entre a sua foz e Ponte da Barca, e mesmo o seu afluente Rio Vez, até à sede do concelho de Arcos de Valdevez,

**[371]** Vd. VILLAS-BOAS, Custódio José Gomes de — “Memória sobre o modo mais vantajoso de Remediar os Inconvenientes das Presas de Água para Regar os Campos, fazer os Rios navegáveis, Prevenir o seu Areamento, Profundar os Portos de Mar, e Outros Usos [c. 1794-1808]”; in *Fragmenta Histórica: História, Paleografia e Diplomática*, Revista do Centro de

*Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa*, n.º 9 (2021); transcrição de Ana Isabel Lopes, p. 277.

**[381]** Vd. Almanaque de Ponte de Lima, 1910, OLIVEIRA, Manuel D’, “Notícias Históricas”, p. 194.]

**[391]** ADB, Fundo Família Araújo de Azevedo, B-15(12, 1) — Carta de Francisco Joaquim Moreira de Carneiro Borges do Couto e Sá.

**[401]** *Ibidem*.



**FIGURA 6.**

Rio Lima em S. Martinho da Gandra.

FONTE · Fotografia do autor

mas que nunca foram concretizados. Era recorrente nos projectos de encanamento da segunda metade do século XVIII, que o seu financiamento fosse repartido entre o poder central, local e proprietários ribeirinhos, o que gerava conflitos de interesses insanáveis. Para dirimir estas divergências, José de Seabra da Silva (Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino), criou o cargo de juiz-demarkante, que, enquanto representante do Rei, tentaria ultrapassar os diferendos e obter consenso entre as partes envolvidas<sup>[41]</sup> Para a província do Minho foi nomeado para o cargo Francisco António de Faria, que procurou implementar as reformas administrativas do território e modernizar a rede das vias de circulação à escala local.

## 5. *O Encerramento*

Talvez António de Araújo e Jácome Ratton tenham subestimado os rumores sobre uma invasão das tropas napoleónicas, e as dramáticas consequências que daí adviriam. As campanhas militares iniciadas em 1807, e que se prolongariam até 1814, levaram a que o Príncipe Regente D. João decidisse refugiar-se (juntamente com a Corte) no Brasil, e com ele também foi António de Araújo. A viagem de travessia do Atlântico revestia-se de grande perigosidade, e Portugal vê-se obrigado a pedir apoio a Inglaterra. Esta compromete-se a fornecer navios de escolta, e também tropas para sustentar o inimigo na metrópole, mas, como contrapartida, exige livre acesso

[41] Vd. MARTINS, *O programa de obras públicas...*, vol. I, p. 454.



**FIGURA 7.**

Planta do Rio Lima feita em 1807 por Custódio José Gomes de Vilas Boas, Gabinete de Estudos

Arqueológicos da Engenharia Militar, PT-GEAEM/DIE, 4288-I-3-39-54. Legenda das

Eclusas: 1 – S. Martinho da Gandra; 2 – Pomba; 3 – Bolor; 4 – Fonte Santa.

aos portos e comércio brasileiros — o que de facto viria a acontecer, por decreto de 20 de Janeiro de 1808, confirmado pelo *Tratado de Cooperação e Amizade* (1810). Tal desfecho teve consequências nefastas para a indústria portuguesa, nomeadamente têxtil: mercê deste tratado, as mercadorias inglesas, que desembarcassem nos portos brasileiros pagariam um imposto de 15%, mas os produtos portugueses seriam onerados com 16%, e os de outros países a 24%, terminando assim o Pacto Colonial (que já vigorava desde o século XV) que dava exclusividade à metrópole nas trocas comerciais. A perda de competitividade, e o acesso por terceiros ao algodão e ao ouro, entre outros produtos, transformou Portugal num mercado não estratégico, e colocou-o

numa posição de dependência face à matéria-prima dos mercados externos<sup>[42]</sup>, circunstância que se veio a revelar extremamente prejudicial. O Tratado de Methuen (1703-1836), e principalmente o acima referido *Tratado de Cooperação e Amizade*, tornaram os produtos importados (principalmente os ingleses) mais competitivos, o que, agravado pelas invasões francesas, criou uma profunda crise político-económica. A situação, tornou-se de tal forma dramática<sup>[43]</sup>, que a 26 de Junho de 1812 Diogo Raton anunciava a António de Araújo que “fora obrigado a mandar encerrar a fábrica e a despedir todos os oficiais encarregues da construção de mecanismos como restantes empregados, resultando daqui uma perda de quase 200.000 cruzados. Lamen-

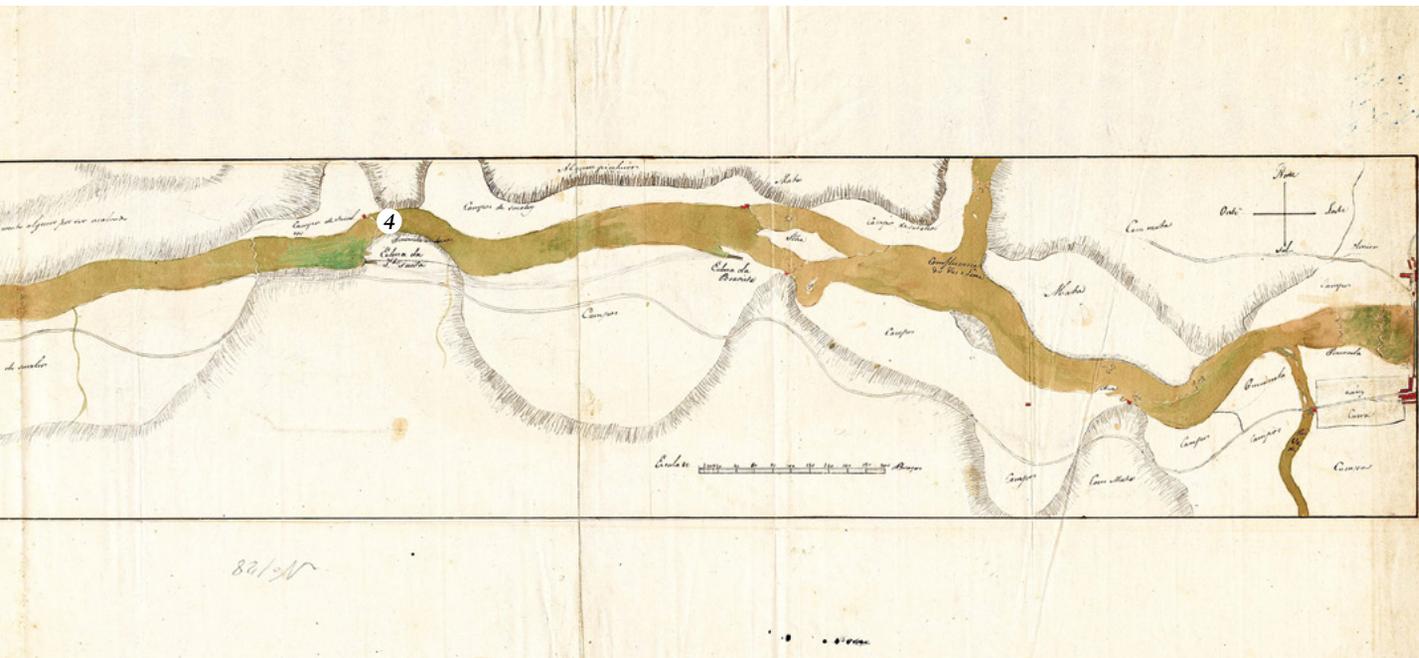
[42] ALCOCHETE, Nuno Daupias d’ – *Letras de Diogo Raton a António de Araújo de Azevedo, Conde da Barca (1812-1817)*, Paris: Fundação Calouste Gulbenkian e Centro Cultural Português, 1973, p. 35.

[43] Sobre este período de crise, vd. GODINHO, Vitorino Magalhães – *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*, Lisboa, Arcádia, 1971, pp. 118-119.

[44] Não conseguimos quantificar o número de trabalhadores que pertenciam a cada uma das fábricas.

[45] Vd. CAPELA, José Viriato – “O Tratado de 1810 com a Inglaterra e a ruína das indústrias Nacionais. Uma crítica de António de Araújo de Azevedo, Conde da Barca”, in: *Bracara Augusta*, vol. XL, n.º 89/90 (102/103), 1986/7, p. 537.

[46] Vd. GUERRA, Luiz de Figueiredo da (Estudos e notas por) “A Fábrica da Prova”, in: *Archivo vianense*, vol. 1, Junho de 1891, n.º 6, pp. 92-93.



tava, ainda, ter-se visto forçado a despedir os cerca de 500 trabalhadores da fábrica da Prova e da fábrica de chapéus.”<sup>[44]</sup>

Apesar dos contratemplos, o projecto não seria esquecido e, dois anos depois, Diogo Ratton equacionou prosseguir com a fábrica, mas só no caso de serem feitas alterações ao tratado com a Inglaterra<sup>[45]</sup>.

No contexto das fulgurantes campanhas de obras públicas que caracterizaram a época da Regeneração, as pedras que ficaram da fábrica foram aproveitadas no muro do Campo do Curro, no calcetamento da rua da Vila da Barca, em várias reparações à ponte de ligação Arcos/Barca. Posteriormente, em 1876, várias viriam a ser aplicadas nos peões da ponte de Santar<sup>[46]</sup>.

## Conclusão

Quando o autor destas linhas foi amigavelmente convidado pelo Dr. Manuel Sousa — à época presidente do Rotary Clube de Ponte da Barca — para proferir uma palestra subordinada ao tema, no dia 27 de Maio de 2022, pouco se sabia sobre a fábrica da Prova. Des-de o início ficou claro que um estudo sobre a unidade fabril e o seu mentor, António de Araújo, não podia ser dissociado da análise das tentativas de regularização e encanamento do Rio Lima e do seu afluente Rio Vez — que, tal como foi analisado no ponto 4 deste artigo, várias vezes ocuparam os espíritos reformistas do período.

À medida que a investigação foi avançando, tivemos consciência

de que o principal desafio seria a condensação da enorme quantidade e qualidade de informação que nos foi surgindo.

Muito ficou por dizer, mas se este singelo trabalho pretende de alguma forma contribuir para que outros mais capacitados desenvolvam o tema, consideramos ter atingido o objectivo que nos propusemos.

## LISTA DE ABREVIATURAS UTILIZADAS

- ADB | Arquivo Distrital de Braga
- ANTT | Arquivo Nacional Torre do Tombo
- BCM | Biblioteca Central da Marinha
- GEAEM/DIE | Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar/ Direcção de Infra-estruturas

## BIBLIOGRAFIA CITADA

- ALCOCHETE, Nuno Daupias d' – *Letras de Diogo Ratton a António de Araújo de Azevedo, Conde da Barca (1812-1817)*, Paris: Fundação Calouste Gulbenkian e Centro Cultural Português, 1973.
- ALMEIDA, Carlos A. Brochado de (coord.) – *Rio Lima: memórias de um rio mítico*. Ponte de Lima: Município de Ponte de Lima, 2015, 2 vols.
- CAPELA, José Viriato – “O Tratado de 1810 com a Inglaterra e a ruína das indústrias Nacionais. Uma crítica de António de Araújo de Azevedo, Conde da Barca”, in: *Bracara Augusta*, vol. XL, n.º 89/90 (102/103), 1986/7, pp. 521-637.
- GODINHO, Vitorino de Magalhães – *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*, Lisboa, Arcádia, 1971.
- GUERRA, Luís de Figueiredo da – “A fábrica da Prova”, in: *Arquivo vianense*, vol. 1, Junho de 1891, n.º 6, pp. 81-96.
- LEITE, António Pedro de Sousa – “O Conde da Barca e o seu papel em alguns aspectos das relações culturais de Portugal com a Inglaterra e a Alemanha”, in: *Armas e Troféus*, t. III, n.º 2, Braga, [s.n.], 1962, pp. 150-180.
- LEMOS, António Roque dos Reis – *Anais Municipais de Ponte de Lima*, Viana do Castelo, Tip. Gutemberg, 1936.
- LOPES, Ana Isabel Alves – “Governar a natureza: o assoreamento da foz do rio Cávado, em Fão - causas, impactos e respostas sociais (1750-1870)”, dissertação de Mestrado em História e Património, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2019.
- MARTINS, Carlos Henrique de Moura Rodrigues – *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*, Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014. 2 vols.
- MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.
- OLIVEIRA, Manuel D' – “Notícias históricas”, in: *Almanaque de Ponte de Lima*, 1910, pp. 193-199.
- RATTON, Jácome – *Recordações e memórias sobre ocorrências do seu tempo, de Maio de 1747 a Setembro de 1810*, Fenda Edições, Lisboa, 4ª edição, 1992.
- RODRIGUES, Abel Leandro Freitas – “Entre o público e o privado: a génese do arquivo do Conde da Barca (1754-1817)”, dissertação de Mestrado em História das Instituições e Cultura Moderna e Contemporânea, Universidade de Minho - Instituto de Ciências Sociais, 2007.
- SILVA, Armando Barreiros Malheiro da; DAMÁSIO, Luís Pimenta de Castro; GACHINEIRO, João Carlos – *Casas armoriadas do concelho dos Arcos de Valdevez Subsídios para o estudo da nobreza arcoense*, vol. VI, t. II, Arcos de Valdevez: Município de Arcos de Valdevez, 2017.
- VILLAS-BOAS, Custódio José Gomes de – “Memória sobre o modo mais vantajoso de Remediar os Inconvenientes das Presas de Água para Regar os Campos, fazer os Rios navegáveis, Prevenir o seu Areamento, Profundar os Portos de Mar, e Outros Usos [c. 1794-1808]”, transcrição de Ana Isabel Lopes, in: *Fragmenta Histórica: História, Paleografia e Diplomática, Revista do Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa*, n.º 9 (2021), pp. 275-280.