



# Tavira, patrimónios do mar

MUSEU MUNICIPAL DE TAVIRA  
PALÁCIO DA GALERIA

**9 - «Projecto de Encanamento para a Barra de Tavira. Feito por Ordem de S. M. Pela Comissão de Officiaes Engenheiros ao serviço no Reino do Algarve, em 1825»**

Comissão de Officiaes Engenheiros ao serviço no Reino do Algarve

1825

143 x 63cm

Documento cartográfico, manuscrito a tinta de carvão (?) aguarelado (rosa, azul, amarelo) sobre papel espesso de polpa mecânica (?); suporte composto por 3 folhas coladas.

Sociedade de Geografia de Lisboa, n.º de inventário: 6-D-9

Através da atenta observação deste esboço de carta geográfica, rapidamente se compreende que se trata de um imaginoso plano do encanamento do rio Séqua, directamente orientado para o seu leito de foz, obstando dessa forma à estagnação económica em que havia mergulhado a cidade desde o séc. XVI, mercê do assoreamento do rio e da inacessibilidade do seu porto comercial. O projecto parece simples na sua planificação estrutural, e muito eficiente na prossecução dos seus objectivos. De tal forma que, à primeira vista, evidencia uma provável poupança nos custos de investimento, aplicando métodos de engenharia que funcionalizavam com a estrutura orográfica do terreno, aproveitando os declives, os recursos envolventes e a própria conservação do ambiente natural. A forma simples, e quase radical, como o projecto se apresenta, transmite desde logo uma enorme confiança no engenho humano e tecnológico, sendo aqui rentabilizado num expoente muito próximo da sua máxima eficiência. Pena é que não estivesse acompanhado do competente caderno de encargos, o que nos permitiria avaliar da sua possibilidade de execução prioritária.

O objectivo deste projecto consistia na construção de um canal que conduzisse o caudal do rio directamente para a embocadura da sua foz, abrindo assim uma barra artificial na zona conhecida por Bacia da Quatro Águas (onde fora originariamente a barra de Tavira). Deste modo encurtavam-se percursos e evitavam-se os meandros em que se dispersava o leito natural do rio, condicionantes orográficas essas que, juntamente com as cheias de Inverno, facilitaram o progressivo assoreamento do Séqua ao longo de séculos, impedindo o acesso das embarcações mercantes de largo bojo e alta tonelagem ao porto comercial, situado muito próximo do actual Jardim Público. Para esse efeito, projectava-se construir um açude, aqui assinalado pelas letras G-H, em forma pontiaguda e num ângulo obtuso, descaído de Este para Oeste, conforme à inclinação do terreno e ao atrito natural das águas. Embora não seja explícito no desenho, presume-se que esta represa não seria estanque, sendo talvez constituído por comportas que permitiriam a penetração de parte das águas para Sul, em direcção ao sapal cuja curvatura em cotovelo quase estrangula o rio, situando-se nas



Fig. 1 - «Projecto de Encanamento para a Barra de Tavira. Feito por Ordem de S. M. Pela Comissão de Officiaes Engenheiros ao serviço no Reino do Algarve, em 1825»

suas imediações alguns moinhos. O estabelecimento de comportas em forma de guilhotina devia estar previsto no projecto, para melhor viabilizar o escoamento ou a retenção das águas, conforme o regime das marés ou, pontualmente, a força de impacto das cheias inverniais. A ideia é genial e parece ser de fácil viabilidade. Certamente o mais oneroso seria escavar o canal directo à Barra de Tavira, que teria de ser aberto à força de braço ao longo de alguns milhares de metros. Mas atendendo ao terreno pantanoso e à sua constituição arenosa, não seria o esforço humano o pior dos entraves, mas antes a sua conservação desassoreada, para cuja efectivação o canal teria de possuir uma profundidade e largura muito consideráveis para a época. Por conseguinte, é de todo previsível que os custos fossem demasiado avultados para satisfazer uma população e um rendimento fiscal da actividade mercantil bastante escassos. Em todo o caso, esta questão do assoreamento da Barra do rio Séqua tem sido, desde há séculos, um forte indicador de desagregação demográfica e de recessão económica da cidade de Tavira, que desde o séc. XVI iniciou um longo percurso de estagnação e de progressiva decadência, só muito recentemente atalhado, e impulsionado num movimento inverso, pelo actual poder autárquico.

**Salinas e Moinhos** são alguns dos elementos de maior interesse económico na época, razão pela qual claramente se distinguem neste esquiço cartográfico. Repare-se que no debuxo arquitectónico a margem ocidental, a mais nobre e habitada da cidade, termina pouco antes da denominada «Casa do Sal», na qual

se registava a produção das salinas limítrofes e se cobrava o respectivo imposto, principalmente quando se destinava à exportação. Pouco distante, na margem direita, ficava a «Casa do Registo», um posto fiscal e alfandegário para as embarcações que saíam do cais de acostagem. Repare-se também que o esboço de encanamento do rio projectava-se numa linha secante à do próprio edifício, impedindo o descaminho fiscal do sal e facilitando a acostagem das barcaças de transporte dessa espécie de “ouro branco” do Algarve. Impõe-se acrescentar que o sal era um produto muito procurado e altamente valorizado no mercado externo, não só pela sua indispensabilidade na conservação dos alimentos, como ainda pela sua coadjuvante aplicabilidade em certas indústrias, pelo que a produção salífera no Algarve foi até praticamente ao dealbar do séc. XX uma das maiores indústrias extractivas da região. Note-se que ainda hoje, apesar dos seus baixos índices económicos, naquilo a que podemos chamar a “Balança Comercial do Algarve”, o Sal continua a ter uma importância relativamente significativa em Tavira, com a tão procurada «Flor do Sal», para fins gastronómicos, e em Loulé com as minas de sal gema, para fins industriais. Mas já que falamos nas salinas, vê-se, pela carta do projecto de encanamento do rio, que iriam perder-se as denominadas «Salinas do Desembargador», uma mercê régia cujos rendimentos constituíam uma espécie de compensação financeira para o exercício de apelo à Justiça, e que no passado privilegiou também a magistratura alfandegária em Tavira.

A linha da margem ocidental do projectado canal além de viabilizar a acostagem na «Casa do Sal» também rentabilizaria o aqui denominado «Moinho de Manuel António», também conhecido por Moinho do Aragão pertencente a Manuel António das Chagas. Era uma avantajada azenha alicerçada em vários arcos de volta inteira, dispostos em declive, por onde penetravam as águas da maré, cuja força era aproveitada para fazer mover as pesadas mós que trituravam o trigo, o milho e outros cereais. É curioso notar que nesta Carta apenas se registam quatro moinhos, o de «Manuel António» na margem esquerda, e o «do Safio», pertencente a Manuel Martins da Conceição, o «da Vinha» de que era proprietário *Francisco José Marques Freire*, e o «da Forca» pertença de Dona Teresa Pestana, residente em Faro, todos instalados na margem direita. É estranho que se assinalem tão poucos, pois sabe-se que existiam treze moinhos registados no rio Séqua e anexados ao Reguengo de Tavira (sete na margem direita e seis na esquerda), acerca dos quais as Cortes Constituintes deliberaram, em 5-6-1822, isentá-los do pesado tributo (metade da sua produção) que pagavam ao Convento da Estrela, em Lisboa. Felizmente a implantação do Liberalismo e do regime parlamentar-constitucional pôs termo a todo o tipo de privilégios e de imposições fiscais de carácter mais ou menos privado, libertando a circulação e a produção das cargas tributárias que, além de muito injustas, serviam apenas para sustentar as classes não produtivas – o Clero e a Nobreza.

O assoreamento da barra de Tavira foi sempre um problema incontornável e de difícil solução, em larga medida resultante da constituição lagunar e da estrutura orográfica do terreno. O problema era de tal forma grave que a localização da barra mudou várias vezes de local ao longo do tempo, comprovando-se que o assoreamento era um fenómeno estrutural, derivado de toda a envolvente orográfica em que a mesma se achava inserida. Além disso, a restinga dunar que percorre a costa algarvia desde Faro até Cacela, formando a hoje designada Ria Formosa, e na qual se integra a “Ilha de Tavira”, tem contribuído também para o assoreamento do rio Séqua, pois que nela esbarra, como se de um tampão se tratasse, a foz daquele importante curso de água. Por isso é que o assoreamento da barra tem constituído ao longo da história um forte impedimento ao desenvolvimento da cidade, cujo percurso cronológico importa aqui fazer lembrar. A tradição de prosperidade económica do porto de Tavira remonta ao reinado de D. Dinis, afirmando-se que nessa altura a sua azáfama mercantil rivalizava com o de Lisboa. Praticamente toda a zona sotaventina do Algarve, da foz do Guadiana ao Cabo de Stª Maria, dependia comercialmente do porto de Tavira. Assim se explica que se tenha transformado também numa Praça de Guerra, projectada para defender a linha costeira dos ataques corsários e assegurar o abastecimento, e o auxílio marcial, às praças militares do Norte de África.

A primeira notícia do assoreamento da barra de Tavira data de 1441, quando os mercadores da cidade do Porto pediram ao Regente D. Pedro (o famoso príncipe da “sete partidas”, um dos mais belos espíritos do renascimento europeu) que os isentasse da dízima portuária quando acostassem nas praias próximas de Tavira, para carregarem mercadorias frescas, porque a barra do rio estava tão assoreada que não permitia a entrada dos seus navios. Em 26-8-1506, um alvará de D. Manuel I, a instâncias da Câmara de Tavira, proibia que se construíssem mais moinhos nas margens do rio, porque se suspeitava que os mesmos ao reterem as águas nas suas azenhas embaraçavam a corrente e contribuía para o entulhamento do seu percurso natural. Em 1570 o rei D. Sebastião, a pedido da vereação tavirense, proibiu os navios de carregarem as frutas e outras mercancias fora do porto ou da barra de Tavira, obstando a que desse modo, e sob a desculpa do entupimento do rio, fossem os mercados locais vender as suas produções a Aiamonte ou a outros portos andaluzes. Curiosamente foi também o rei D. Sebastião quem mandou construir a Fortaleza de St.º António na embocadura do rio para defender a barra, definindo desse modo a sua localização, conforme aliás se comprova por este esboço de carta geográfica na qual se regista a existência do respectivo Paiol, cuja dureza de paredes garantiu a sua permanência séculos depois de nada existir que asseverasse a construção da dita fortaleza. Em 1639 o assoreamento da barra era já intransponível, a tal ponto que um navio inglês com cerca de cem toneladas

não pode entrar, ficando impedido de chegar ao porto de Tavira para carregar azeite. Anos depois, em 1670, já a barra se tinha mudado, cada vez mais para Levante, a cerca de três quilómetros da posição inicial, para o sítio da Gomeira, na freguesia da Conceição, junto às Cabanas da Armação, o que se comprova pelo facto de nessa data o regente, e futuro rei, D. Pedro II decretar, em nome do irmão D. Afonso VI, a construção da Fortaleza de S. João, que dois anos depois já cumpria as suas funções de defesa da barra. Além de perder profundidade, a barra “fugia” cada vez mais da cidade, o que originaria a transferência dos pescadores para as praias de S. Luzia e das Cabanas da Conceição.

Repare-se que a barra não consta deste esboço de carta geográfica, precisamente porque nessa altura já se havia transferido da Gomeira, para muito próximo da Fortaleza de Cacela, isto é, já se havia mudado da própria circunscrição concelhia. Esta questão do assoreamento do rio, como se vê pelas breves referências aqui aduzidas, originou com o evoluir dos séculos o afastamento da barra de Tavira, tornando-se, por isso, num problema estrutural que originou a decadência económica e demográfica da urbe tavirense. A carência de um porto, amplo, seguro e acessível, na costa leste do Algarve, motivou o Marquês de Pombal a fundar, ou a “restabelecer”, Vila Real de Santo António como centro impulsionador e aglutinador das pescarias algarvias, sobretudo da chamada “pesca rica” do atum e da corvina. É claro que o objectivo subjacente à edificação daquela vila seria o de arrecadar os impostos que escapavam à Coroa, desde que os pescadores sotaventinos procuraram obter nas praias de Monte Gordo a acessibilidade e a liberdade de movimentos que não tinham em Tavira. A nova ordem política estabelecida após a guerra-civil de 1832-34, mas que no Algarve se prolongaria até 1840, trouxe um novo folgo às pescarias algarvias, abolindo as pesadas imposições fiscais e impulsionando as relações económicas com os portos mediterrânicos. Não admira pois que a decantada questão do assoreamento do rio Séqua, e consequente afastamento da sua barra, fosse em 1835 considerada como obra prioritária da autarquia tavirense. Para a efectivação desse projecto o eng.º António Vaz Velho chegou mesmo a inventar uma espécie de draga para abrir uma nova barra e remover as areias que atrofiavam o percurso natural do rio. Mas as avultadas despesas que daí resultariam não permitiram à autarquia levar por diante um desiderato que nunca chegou a ser satisfeito. As acessibilidades entre o Algarve e o resto do país fazia-se quase exclusivamente por via marítima, e fluvial na zona nordeste entre Vila Real Stº António e Mértola, pelo que com o advento da «Regeneração» e do período «Fontista» iniciou-se uma época de fomento económico mercê da construção de novas vias de comunicação de terrestre, nomeadamente estradas macadamizadas e caminhos de ferro. Em 1859 a antiga «estrada real» (que marginava o litoral) foi substituída por uma nova via longitudinal que praticamente coincide com a actual 125. O comércio e o escoamento das produções

locais passou a efectuar-se por via terrestre, mas só a nível regional, porque a maioria das exportações e dos contactos externos, nomeadamente com a capital continuavam a fazer-se por via marítima através das carreiras em navio a vapor iniciadas em 1862, cujos portos de atracagem seriam preferencialmente Portimão, Faro e Vila Real de Santo António, sendo proveniente desse tráfego o grande crescimento económico experimentado nessas localidades. É claro que o problema do assoreamento do rio Séqua e da deslocalização da barra de Tavira passou a ser cada vez menos premente quando em 1889 chegou o comboio a Faro, estendendo-se progressivamente a via até Vila Real de Santo António, terminada em 1906. Em todo o caso, o povo tavirense foi insistindo com as autoridades centrais para que a obra se fizesse, concretizando as suas esperanças com a implantação da República, pois que em 1918 o eng.º Duarte Abecassis (descendente de algarvios) elaborou o projecto de abertura da barra, para cuja efectivação seria criada a «Junta Autónoma das obras da barra e porto de Tavira», cujas obras se concluíam em finais de 1926. O ciclone de 1941 arrasou a velha barra, abrindo uma nova mais adiante a que chamaram “do Cochicho”. Em 1961 a Junta Autónoma dos Portos do Sotavento do Algarve procedeu aos trabalhos de reabertura da barra das Quatro Águas, onde ainda hoje se mantém, tal como estava projectada neste carta de 1825. [JCVM]