

PORTOS E CANAES

A PROPÓSITO DE UM QUASE DESCONHECIDO TEXTO DO CMG ANTÓNIO ARTUR BALDAQUE DA SILVA



Há 100 anos atrás que o CMG António Artur Baldaque da Silva se dedicava à realização de um notável projecto portuário a localizar imediatamente a sul do Cabo Mondego, na Baía de Buarcos, que daria origem a um Projecto Lei e a um livro intitulado *Portos e Canaes* em que deixava registadas as suas ideias e propostas sobre os seguintes temas: *Porto Oceanico do Cabo Mondego; Canal Marítimo de Aveiro, Coimbra e Aveiro, Portos de Mar; Ligação do Mondego com a Ria d’Aveiro e o Liz; Canal Marítimo do Mondego* e, ainda, *Melhoramentos da Figueira da Foz*.¹

Baldaque da Silva², nascido em Lisboa em 1852, era filho do conhecido VALM Francisco Maria Pereira da Silva (1813 – 1891), figura importante nos estudos da farolagem da costa portuguesa

e dos estudos e trabalhos hidrográficos do porto e barra de Lisboa e do porto e barra da Figueira da Foz, onde dirigiu a construção do farol do Cabo Mondego e fez o levantamento hidrográfico da enseada da Figueira e da planta dos campos inundados da bacia do baixo Mondego. Morreu na Figueira da Foz e ali está enterrado. O filho, pelo seu feitio independente, evitando subir na profissão sob o nome do Pai, reduziu o apelido, ocultando a origem familiar de Pereira da Silva, passando somente a assinar Baldaque da Silva. Com elevado grau de inteligência mas impulsivo, fez o seu percurso na Marinha, no Instituto Hidrográfico e, depois, na política, de modo controverso e sempre cheio de incidentes. Já no posto de Segundo-Tenente, força, contra as directrizes do IH por falta de vagas, a sua inscrição na Escola Politécnica de Lisboa³ onde, em 1881, obtém a sua licenciatura em Engenharia Hidrográfica. Sem poder entrar definitivamente no quadro vai realizando importantes trabalhos e publica, a expensas próprias, *Sondas e Marés*⁴. O seu primeiro trabalho *Roteiro das Costas e Portos do Continente do Reino* termina-o em 1886. Segue-se um período profissional de grande actividade e produção científica, tendo assumido vários cargos de natureza técnica e de investigação⁵ do qual resultam notáveis publicações como *Tomo I – Roteiro Marítimo da Costa Occidental e Meridional de Portugal, Projecto de Navegação Interior em Portugal, e Estado Actual das Pescas em Portugal Compreendendo a Pesca Marítima, Fluvial e Lacustre em Todo o Continente do Reino, Referido ao Ano de 1886*⁶.

¹ Composto e impresso em 1913, no Centro Typ. Colonial, Largo da Abegoaria, 27 e 28 – Tel.2337, Lisboa

² Estudos biográficos do CTEN Jorge M. Moreira Silva: *Baldaque da Silva: um Olhar Completo*, edição da CM da Figueira da Foz, in *Cadernos Municipais* (38), 2003, e notas biográficas posteriores, 2008.

³ Sucessora, em 1837, da Academia Real da Marinha e transformada, em 1911, na Faculdade de Ciências, da recém-criada Universidade de Lisboa.

⁴ 1882, Typographia da V^a Sousa Neves, Lisboa.

⁵ Vogal da Comissão das Pescarias, Comissão das Obras do Porto de Lisboa, Comissão Central de Piscicultura, Serviços de Exploração de Águas Interiores, Inspector dos Serviços Aquícolas, entre outras funções integradas no Ministério das Obras Públicas onde ficou em comissão de serviço até passar à reserva na Marinha.

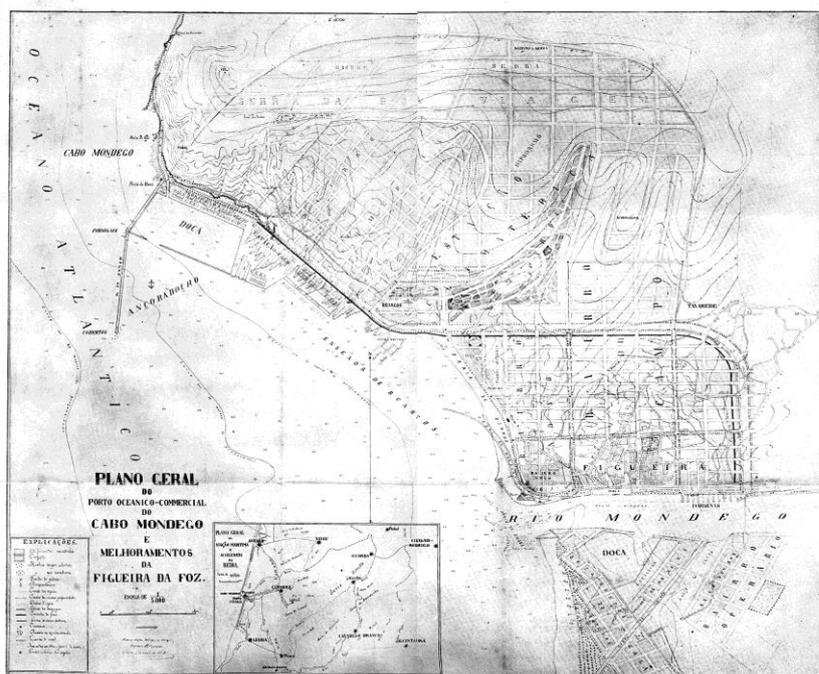
⁶ Publicados pela Imprensa Nacional, Lisboa, respectivamente em 1889. 1890 e 1891.

Em 1910 é promovido a Capitão-de-mar-e-guerra, com retroactividade de 2 anos, mas, por razões de saúde, passa à reforma em 1912. Livre dos constrangimentos do estatuto militar, dedica-se então a uma actividade política intensa, como membro do Partido Republicano, na Figueira da Foz, chegando a Senador do Congresso pelo Distrito de Coimbra. A doença, que se havia manifestado anos antes, agrava-se e, com alguns desgostos políticos a potenciá-la, morre, em Lisboa, em 1915, na sua casa de Campolide, tendo sido enterrado na capital. O desgosto que a actividade partidária lhe criou levou-o a deixar a Figueira da Foz que tanto ficou a dever tanto a ele como a seu Pai e que tão poucas vezes se tem preocupado com eles, com a sua memória e com o seu património físico e intelectual⁷...

Os seus estudos sobre ondas, correntes e marés, registados em muitos dos seus artigos em revistas da especialidade e em jornais, entre 1881 e 1890, e a sua análise de quase toda a costa portuguesa e dos portos de mar à época existentes, levam-no a estabelecer um plano estratégico de uma rede nacional de portos marítimos e fluviais. Desse desenvolvimento estratégico, um século depois fora de contexto mas de extrema modernidade à época⁸, ficam importantes e detalhados estudos de engenharia hidrográfica sobre um porto oceânico de águas profundas no prolongamento a sul do Cabo Mondego e de uma rede de vias fluviais irradiando da Figueira da Foz para Aveiro e para Coimbra.

Na sua publicação *Portos e Canaes*⁹, atrás referida, elabora uma interessante memória justificativa da necessidade desse porto oceânico no centro do País. No preâmbulo do seu trabalho faz considerações notáveis sobre a economia portuguesa da época e das atitudes comportamentais da população portuguesa. Lamentavelmente parece que está a escrever em 2010 e não em 1910! A mesma *modernidade* que ainda encontramos em Eça de Queiroz...

Escreve: *A verdadeira independência económica do país está na sua riqueza activa e não na sua riqueza latente. Os valores da terra na agricultura e*



os da industria no intercambio, dependem dos meios de transporte e, portanto, as vias férreas, os

⁷ O Instituto de Ciências da Informação e da Administração (ISCIA), de Aveiro, instituiu duas bolsas de estudo para dois dos seus cursos para preservar a sua memória: Bolsa Comandante Baldaque da Silva para a sua licenciatura em Gestão de Actividades Marítimas e Portuárias e Bolsa Vice-Almirante Pereira da Silva para o seu mestrado em Gestão Portuária.

⁸ Na época, um pouco por toda a Europa, desenvolviam-se redes de navegação fluvial como corredores logísticos de portos marítimos e fluviais com custos operacionais reduzidos.

⁹ A Fundação para o Estudo e Desenvolvimento da Região de Aveiro (FEDRAVE) está a preparar, para 2011, uma edição *fac simile* dessa obra quase desconhecida e há muito desaparecida das bibliotecas e arquivos nacionais.

canaes e os portos, são os caminhos directos da grandeza nacional. Por este facto desejâmos que se realizem melhoramentos no litoral portuguez, preparando-o para centros futuros de poderosa atracção economica e commercial.

E, ainda no preâmbulo, compara, à época, em França, os diferentes custos por quilómetro de tonelada transportada, consoante a via usada: 20 cêntimos por estrada, 4 a 10 cêntimos por caminho de ferro e 3 a 6 cêntimos por *vias navegáveis*¹⁰.

Mostrando que a zona centro de Portugal, ao longo da costa entre Aveiro e Leiria e as bacias hidrográficas do Vouga, do Mondego e do Lis, têm barras *condemnadas pelos açoriamentos e rebentação de vagas desde muito do largo*, propõe a construção de um porto de águas profundas no Cabo Mondego. Com a construção de canais para navegação fluvial, ligando a Figueira da Foz ao *hinterland* dos pólos citadinos de Leiria, Coimbra e Aveiro. E a partir daí por ligações terrestres, ferroviárias ou rodoviárias.

O trabalho desenvolve-se, com grande rigor técnico e económico-financeiro, ao longo de 162 páginas¹¹ descrevendo as obras de engenharia necessárias à implantação desse porto, que não confunde com projectos anteriores, de menor dimensão, de obras portuárias em Buarcos, e de todas as suas acessibilidades tanto por canais fluviais como por novas vias férreas. Assim desenvolve os estudos prospectivos para um *Canal Marítimo a Aveiro, Coimbra Porto de Mar e Leiria Porto de Mar*, além de um *Porto interior do Rio Mondego* que, judiciosamente, insere na margem sul do rio, em frente à cidade, como hoje se repensa uma futura expansão do porto da Figueira.

Os elementos base de planeamento hidrográfico são descritos em pormenor e tidos em conta no projecto do porto oceânico, como a direcção das vagas, as correntes e ventos, a profundidade das águas e a marcha dos aluviões. Inclusivamente são analisadas as alternativas de extracção de pedra para a feitura dos enrocamentos e dos molhes e os percursos das ligações ferroviárias de acesso. Quanto aos canais fluviais são estudadas as morfologias do terreno, os declives dos troços de rio ou de desníveis entre espaços lagunares e até onde, nos percursos naturais dos rios, se sente o efeito das marés¹².

Lido o trabalho na actualidade descobrimos que algumas dificuldades existentes à época estão hoje ultrapassadas, nomeadamente com a navegação estabilizada nas barras do rio Mondego e da ria de Aveiro, para calados médios, e que Portugal já se dotou de um porto oceânico de águas profundas, o de Sines, porto que só espera rápidas e boas acessibilidades multimodais. Mas foi um exercício notável de modernidade em que se fazem algumas considerações, infelizmente, ainda com grande actualidade: *Não podêmos continuar a viver indifferentes e sempre tardios em seguir o progresso e em promover pelo nosso proprio esforço o augmento da riqueza publica: é preciso*

¹⁰ Se compararmos esses valores de 1910 – o transporte ferroviário representando 50 a 20% e o transporte marítimo 30 a 15% do custo por estrada – com os de hoje, 2010, encontramos *ratios* diferentes mas homoteticamente comparáveis, até por, hoje, se entrar com outros factores de custo, nomeadamente algumas externalidades como a protecção ambiental, tendo, para transportes em distâncias superiores a 200km que, relativamente ao transporte rodoviário, os custos do transporte ferroviário representarão 50% e os marítimos menos de 40% daqueles.

¹¹ O livro *Portos e Canaes* integra um segundo trabalho, *Representação dirigida ao Congresso Nacional da Republica Portuguesa sobre o Engrandecimento da Beira e a construção do Porto Oceanico-Commercial do Cabo Mondego*, em que se aprofunda, com grande pormenor de dados estatísticos, todo o estudo prospectivo do desenvolvimento da região beirã.

¹² As marés ao longo do Mondego, segundo o Autor, chegam até à Ponte da Lagoa, Montemor-o-Velho, a 19km a montante da foz.

mudarmos os processos breve e com tenacidade, para ver se podemos recuperar o tempo perdido, pois assim conseguimos evitar os perigos que rodeiam os que não cuidam do dia de amanhã ou que julgam que isto vive só por si, e se póde sustentar do ar, sem termos que nos incomodar e sacrificar um pouco pela causa publica que é a causa de cada um de nós. É indispensavel e urgentissimo contarmos sómente connosco e lembrarmo-nos que somos nós que unica e exclusivamente temos de promover e pagar todos os melhoramentos, progresso, segurança e bem estar da nação, porque estas cousas não caem do ceu e os estrangeiros não se interessam com ellas.

E Baldaque da Silva, ao jeito da época, glosando Vergílio, termina a apresentação do seu projecto escrevendo *Labor omnia vincit Improbis!*

Armando Teixeira Carneiro