

A Barra do Douro no Século XVIII

Ana Sílvia Albuquerque Nunes¹

Sendo a actividade comercial, em setecentos, a principal componente da economia portuense, a navegabilidade do rio Douro foi uma preocupação constante da Câmara Municipal do Porto e igualmente dos Homens de Negócios da Cidade.

Nesta conformidade, a Barra do Douro assume um lugar cimeiro desse projecto de conjunto na sua qualidade de porta de entrada e de abrigo de navios estrangeiros e autóctones.

Perseguindo o objectivo de pesquisar todas as preocupações ligadas ao tema em questão, por parte do governo da Cidade do Porto, as fontes manuscritas exploradas em primeiro lugar foram os livros de Vereações e os do Registo Geral da Câmara portuense.

Cronologicamente situei-me essencialmente na primeira metade do século XVIII mas devido a ter havido uma grande atenção no que respeita sobretudo às obras da Barra do Douro, não só na 2ª metade do século XVIII mas também no século XIX, avancei no tempo e tracei um quadro geral das principais etapas nos cuidados a ter com a referida barra. Assim, às fontes iniciais se juntaram os Livros Camarários de Visitas de Obras Públicas e Sessões de Obras Públicas, Livros de Próprias e também os Relatórios das Actas de Direcção da Associação Comercial do Porto e outra documentação e bibliografia ligada à actividade desta mesma Associação.

I

Relativamente aos assuntos registados nos Livros Camarários podemos distinguir os seguintes sub-temas:

- Piloto da barra
- Naufrágios
- Guarda de Saúde da Barra

¹ Professora Auxiliar na Universidade Portucalense Infante D. Henrique. Investigadora da APHVIN/GEHVID.

- Línguas – intérpretes
- Lastros e Entulhos no Rio Douro - zona da barra
- Limpeza do Cais
- Obras na Barra

1. Piloto da Barra

Era absolutamente necessária a existência de um corpo de Pilotos para auxiliar a deslocação de embarcações na Barra do Douro, sendo esta profissão imprescindível à actividade comercial já que esta pressupõe a existência de vias de acesso e de escoamento de produtos.

A primeira notícia da existência dessa organização surge em 1584, tempo do governo filipino, que delineou as competências desses homens do mar que agora serviam de pilotos. Tal como no século XVI, os livros de Vereações setecentistas reflectem um grande cuidado em verificar a competência dos pilotos². Em caso de dúvida reuniam o Piloto-Mor (já não se chamava Piloto do Rei como no século XVI) e alguns pilotos mais experimentados para os consultar.

É que a Barra do Douro, além de dificuldades várias, oferecia muitos perigos devido às rochas ocultas que podiam causar danos e mesmo naufrágios se não houvesse perícia na condução das embarcações.

Uma situação que patenteia essa preocupação foi o julgamento de um piloto, Manuel Francisco Robalo, que estava “*suspensio por incapacidade que nele se achou*”³ em virtude de um dos pilotos entender que ele não era capaz de desempenhar a sua função. Mas como os outros catorze juraram, perante os “*Santos Evangelhos, uniformemente que sim, o Juiz e Vereadores levantaram a suspensão*”⁴.

Quando se provava que o piloto era competente, era-lhe passada um «Carta de Piloto do Número da Barra» de São João da Foz.

O regimento que estipulava as operações técnicas a executar no mar, no rio e em terra, que estava em vigor desde 1628 foi alterado no século XVIII de modo a reorganizar a hierarquização dos pilotos, a esclarecer melhor os seus deveres e a pôr fim a alguns abusos que se vinham a verificar.

Este regimento vigorou até 1832, embora tenha sido anexado ao regimento da Alfândega do Porto, em 1790⁵.

² Ver a este propósito SILVA, Francisco Ribeiro da – A Economia do Porto na Época Moderna. In *História da Cidade do Porto*. Porto: Porto Editora. 1999, p. 275, 276.

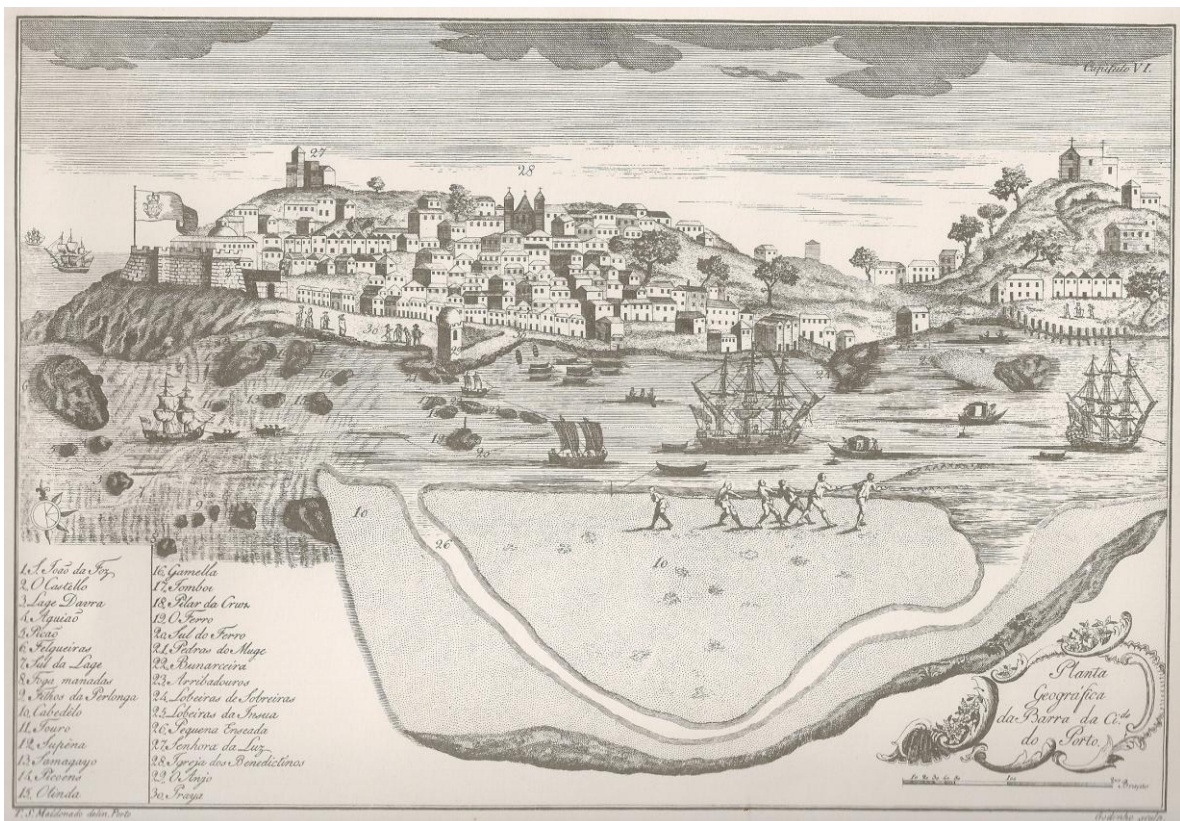
³ AHMP. *Lv Vereações* nº 70, fl. 40.

⁴ AHMP. *Lv Vereações* nº 70, fl. 40.

⁵ SILVA, Francisco Ribeiro da – A Economia do Porto na Época Moderna..., p.277.

Cabe igualmente destacar o papel que tiveram para o franqueamento da Barra do Douro, a Torre da Marca e o farol de São Miguel-o-Anjo. O

Podemos observar na gravura que se segue imagens dos rochedos que faziam perigar as embarcações, por vezes submersos, e que os pilotos tão bem conheciam e, inclusivamente, denominavam.



2. Naufrágios

A preocupação com o perigo de ocorrência de naufrágios foi igualmente alvo da atenção quer do Poder Local quer do Poder Central. Como exemplo de tal facto surge-nos uma carta régia de D. Pedro II, dirigida ao Senado da Câmara sobre o assunto em questão.

Chamava a atenção para o facto de ser necessária uma acção coordenada de rápido auxílio aos navios que naufragassem nas costas do Reino⁶.

Em caso de naufrágio, o cabo da fortaleza marítima mais próxima deveria fazer sair logo os barcos que estivessem no seu porto e, se necessário, deveria solicitar a ajuda dos barcos dos portos vizinhos para que fosse possível salvar o máximo de vidas e bens.

O Senado portuense foi responsabilizado por fazer cumprir esta “*rezolução em todas as fortalezas marítimas da barra e costa dessa Cidade do Porto*” por ter a seu “*cargo o governo das armas della*”⁷.

Podemos observar no quadro seguinte, registos de naufrágios no decorrer de setecentos:

Principais naufrágios e encalhes registados nas imediações da Barra do Douro – 1727-1788

DATA	TIPO	NACIONALIDADE	NOME EMBARCAÇÃO	LOCAL
1727/12/28	NAVIOS E PEQUENAS EMBARCAÇÕES	Inglese 2 Portugueses	...	Barra do Douro
1739	VÁRIOS NAVIOS	5 Portugueses; 4 Estrangeiros	<i>N^a Sr^a do Bom Sucesso</i> <i>N^a Sr^a do Rosário</i> ...	Barra do Douro
1769/04/10	VÁRIOS NAVIOS	Várias	...	Barra do Douro
1774/12/11	NAVIOS	4 Inglese 1 Português	<i>Lanceta</i> ...	Cabedelo
1788/02/24 , 25	NAVIOS	3 PORTUGUESES; 1 inglês	<i>Socorro</i> <i>Monserate</i> <i>Manoelinho</i> ...	Barra do Douro

Fonte: Principais Naufrágios e Encalhes Registados nas Imediações da Barra do Douro (1727-1980). In *Morfodinâmica do Cabedelo da foz do Rio Douro: Perspectiva Histórica e Monitorização por GPS para o conhecimento da sua Evolução Actual*. Porto: Faculdade de Ciências. 2003, Vol. 2, p. IX.

⁶ A.H.M.P. *Lv. Registo Geral* nº 5, fl. 317.

⁷ A.H.M.P. *Lv. Registo Geral* nº 5, fl. 317.

Nos Pormenores Descritivos dos naufrágios e encalhes, surge repetidamente a referência a cheias repentinas: “*cheia repentina e precipitada [...] que absorveu na sua corrente mais de cem pessoas, muitos edifícios, navios de alto bordo, inumeráveis embarcações pequenas, muitas e viçosas vinhas, lagares, azenhas, e outras fábricas*” (REBELO DA COSTA, A. 1789, p. 300); *Nesta cheia, provavelmente a maior de todos os tempos, «perderam-se nove navios – 5 Portugueses, e 4 Estrangeiros, só um sem carga, [...] os quais todos saíram com a violência do rio pela barra fora, e se foram fazer em pedaços nas praias da costa sem perda de gente»* (AZEVEDO, J.M., 1881). Sobre os navios perdidos, TATO. J.F. (1966, p. 157) refere: «*foram barra fora nove navios*», entre eles «*três patachos que estavam amarrados em Massarelos [...] dois ingleses que estavam na margem esquerda, um sueco [...], e [...] um navio que estava em fabrico no estaleiro de Gaia*».

3. Guarda da Saúde da Barra

Esta função era de extrema importância pela ameaça permanente de contágio de doenças, vinda do exterior. Por essa razão, havia uma hierarquia composta por Guardas da Saúde, encimada por dois Guardas-Mores da Saúde, cargo desempenhado anualmente por antigos Vereadores, que na segunda metade do século XVIII teriam que ser Fidalgos da Casa Real⁸.

O Guarda da Saúde deveria indagar junto dos navios qual a sua proveniência e verificar se a tripulação estava de boa saúde ou se era necessária a prática de quarentena (as visitas de saúde são registadas em livros específicos com o mesmo nome). Registam-se casos de aviso de perigo de peste mas também de situações concretas como, por exemplo, a ocorrida em 1784 : «*Peste na Barra: notícia de chalupa fora da barra do Porto infectada de peste - por carta dos Guardas Mores da Saúde e por outra do piloto mor da barra*⁹».

Guardas-Mores da Saúde e Piloto Mor da Barra avisavam que fora da mesma barra aparecera uma “*chalupa vinda de Leorne, e indo a ela o filho do mesmo piloto, e de fora perguntando-lhe de onde vinha, e pelo capitão achara este doente, e muita parte da gente da tripulação, e até um pescador da Vila da Póvoa do Varzim, que por pratico para ele entrou, já estava doente, e acometido do mal da peste, pelo que atendendo as terríveis consequências que se podiam seguir em ofensa da saúde pública logo ele juiz e vereadores derão todas as providências necessárias, acautelando as praias e o mais*

⁸ Ver a este propósito NUNES, Ana Sílvia Albuquerque - *História Social da Administração do Porto (1700-1750)*. Porto: Universidade Portucalense, 1999; da mesma autora - *Municipalismo e Sociedade do Porto: do advento de Pombal às Invasões Francesas*. Porto: GEHVID, 2009.

⁹ A.H.M.P. *Lv. Vereações* nº 89, fl. 76-78

preciso para que nelas não desembarcasse nenhuma pessoa da dita chalupa, e fizeram expedir próprios com aviso deste sucesso para todos os Guardas Mores da Saúde da província do Minho, cidade de Aveiro e Vila da Figueira”¹⁰.

Seguem-se uma série de procedimentos como o de comunicar a ocorrência à Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra por um “*correio que também fizeram expedir a toda a pressa*”¹¹ para se providenciar o que fosse necessário.

Contacta-se também o General Governador das Armas, para com acordo deste se deliberar o que fosse mais conveniente em benefício da saúde pública e utilidade dos povos assentando que se reunisse a Câmara em todos os dias sucessivos, mesmo sendo feriados se fosse necessário, para se providenciar o que fosse preciso, ordenando-se a presença de todos os vereadores em funções e também os do ano anterior.

Mandou-se inclusivamente fazer três barracas de madeira a pedido dos Guardas-Mores da Saúde para abrigarem os guardas que vigiassem as embarcações que estivessem impedidas de entrar (sem “*rematação*” para não demorar!¹²). É que pela proximidade da população portuense em relação às margens do Douro, não havia um local seguro para que as tripulações pudessem praticar a quarentena em terra, tendo que permanecer a bordo dos seus navios até ordem em contrário. Este assunto era debatido no Senado, mas era de difícil resolução, optando-se pela prática que acabámos de constatar.

Numa outra fonte encontrei a descrição de uma destas visitas de saúde quando havia suspeita de doença. O Guarda de Saúde trocava documentos da chalupa para o navio utilizando um pau comprido com um prego na ponta.

4. Línguas – intérpretes

Ligada à prática das visitas de saúde, estava subjacente a necessidade de haver um intérprete que falasse a língua do navio estrangeiro que entrava na barra do Douro.

¹⁰ A.H.M.P. Lv. Vereações n° 89, fl. 76-78

¹¹ A.H.M.P. Lv. Vereações n° 89, fl. 76-78

¹² A.H.M.P. Lv. Vereações n° 89, fl. 76-78

Em 20 de Setembro de 1784: carta dos Guardas-Mores da Saúde, na qual “*se mostrava pedirem, que para assistência dos guardas que houverem de estar vigiando as embarcações que estiverem impedidas, se precisava de fazer três barracas de madeira; e como era obra muito precisa e útil à saúde pública incumbiram ele Juiz e Vereadores a dita obra ao Procurador da Cidade para a mandar fazer visto não permitir a necessidade que a mesma obra se mandasse fazer por rematação pela demora que nisso podia haver*”.

Em relação a este tema deparei-me com dois casos diferentes mas ambos revestidos de bastante interesse.

No primeiro, em 1715, os Guardas-Mores da Saúde do lugar de São João da Foz, alegando encontrarem-se “*sem lingoa*” que lhes explicasse as perguntas e respostas que deviam fazer nos actos das visitas aos navios estrangeiros, por estar suspenso o “*lingoa antigo por auto que dele haviam feito*”¹³ os Guardas-Mores da Saúde do ano anterior (que se achava apelado para o Provedor-Mor da Saúde da Cidade de Lisboa). Assim sendo, o Juiz e Vereadores chamam Caetano Fernandes Pacheco “*homem marinheiro morador em Cima do Muro do Postigo das Taboas desta Cidade*”¹⁴ e nomearam-no para a função de intérprete junto dos navios.

A sua remuneração ficaria a cargo dos Guardas-Mores da Saúde que deviam fazer pagar-lhe todos os “*selarios, prees e percalços que se pagavam aos que semelhante exercício tem na Cidade de Lisboa conforme o Regimento de saúde ou estillo observado*”¹⁵. Solicitam ao Procurador de Lisboa para informar quem paga ao “*lingoa de Belem*”, revelando a preocupação de estabelecer uma tabela uniforme no País.

O segundo caso, em 1723, continua a história do primeiro, pois é o já conhecido «língua» Caetano Fernandes Pacheco, de nação portuguesa que inicia uma acção contra o «língua» Henrique Lourenço de nação estrangeira. É que quando este último, possuidor de “*carta de lingoa*” passada pelo Rei, esteve suspenso por auto efectuado pelos Guardas-Mores da Saúde contra ele, cerca de ano e meio, estivera no seu lugar o português.

Estava agora o «língua» português a ser expulso para o outro ir retomar o seu posto. É curioso o argumento de Caetano Fernandes Pacheco para se manter em funções, alegando que, não só pendiam ainda alguns embargos contra Henrique Lourenço, na Provedoria Mor da Saúde em Lisboa, como também chamava a atenção para o facto deste último, ser homem de negócio e que “*de fora do reino lhe vem varias fazendas embarcadas em navios que entram neste porto*”¹⁶, e, tendo em consideração o Regimento de Saúde, era suspeito ser intérprete de saúde na conjuntura que se vivia então, na qual havia notícia de peste em reinos vizinhos. Tendo todas estas razões em atenção, apelava aos Vereadores para que na qualidade de superintendentes da saúde, evitassem tudo o que pudesse causar dano ao bem comum.

¹³ A.H.M.P. Lv. Vereações nº 71, fl. 217v.

¹⁴ A.H.M.P. Lv. Vereações nº 71, fl. 217v.

¹⁵ A.H.M.P. Lv. Vereações nº 71, fl. 217v.

¹⁶ A.H.M.P. Lv. Vereações nº 72, fl. 25v-27.

Em conclusão, os vereadores resolveram que servisse de intérprete o dito Caetano Fernandes Pacheco por ser “*natural deste reino e ter dado boa conta de sy*”¹⁷ (esta resolução seria comunicada aos Guardas-Mores da Saúde e registada no Livro de Visitas de Saúde). Portanto, foi posta em causa a isenção do intérprete estrangeiro que poderia pôr em perigo a saúde dos portugueses para salvaguardar os seus interesses pessoais. Por outro lado ficamos a saber que os «línguas» não tinham que desempenhar essa função em exclusividade o que justificaria eventuais diferenças entre os salários a receber.

5. Lastros e entulhos no rio Douro - zona da barra

Uma das preocupações camarárias era assegurar a manutenção da barra do Douro, o que passava por evitar que lançassem lastros e entulhos no rio Douro “*pello danno que rezulta a barra della como a experiência tem mostrado*”¹⁸.

O Juiz de Fora e Vereadores, em 3 de Agosto de 1709, anuindo aos requerimentos dos Procuradores do Povo no seguimento da ideia acima referida, entendem que seria necessária uma pessoa encarregada da vigilância. Esta deveria comunicar ao Juiz de Fora qualquer transgressão, o qual trataria de castigar os infractores. Foi nomeado José da Costa Correia, sem qualquer remuneração. Perante tal facto os Vereadores da altura, Pedro Pacheco Pereira e Domingos da Silva Magalhães tomaram a posição de não votar na nomeação dessa ocupação “*por ser criada de novo por não haver ordem nem provisão de Sua Magestade para o tal efeito*”¹⁹, alegando ainda que o Rei recomendava ao Senado e ao Dr. Juiz de Fora a execução dessa diligência pelo que o voto de ambos era que a vigia dos lastros pertencia aos Procuradores do Povo e aos Almotacés.

Passados dois meses, chegou ao Senado uma carta régia referindo que o Procurador da Cidade tentou embargar o processo de nomeação, pelo que o Rei ordenava ao Juiz de Fora que enviasse os autos para a Mesa do Desembargo do Paço. Não há notícias sobre o resultado de tais diligências. Apenas se pode observar a existência de polémicas em torno de algo que era fundamental para assegurar uma boa manutenção da barra. Sabemos que este José da Costa Correia fora Almotacé da Cidade do Porto em 1705 e, em 1709, ano do assunto em questão, fora Procurador extraordinário à Corte por causa do pagamento do Terço (24-04-1709), recebendo inclusivamente ajudas de custo para se deslocar a Lisboa. Talvez o motivo que leva à posição dos dois Vereadores e Procurador da Cidade envolvidos na questão fosse o receio de que essa ocupação passasse a pertencer a «Homens da Governança»²⁰ que não estivessem em exercício e, a agravar a

¹⁷ A.H.M.P. Lv. Vereações nº 72, fl. 25v-27

¹⁸ A.H.M.P. Lv. Vereações nº 65, fl. 335v.

¹⁹ .H.M.P. Lv. Vereações nº 65, fl. 335v.

²⁰ A expressão «Homens da Governança» designa as funções ligadas ao poder local tais como a de Vereador, Procurador da Cidade, Almotacés, *et caetera*.

situação, sem remuneração alguma. Eles próprios, como ordenava a lei, viriam a ser Almotacés no ano seguinte.

6. Limpeza do Cais.

Estreitamente relacionado com as actividades da barra, o Cais devia ser mantido em condições de limpeza não só no que respeita às áreas por onde circulavam as mercadorias – “*lingueta da descarga e cabo de areia onde desembarcam os barcos e carregão o porão*”²¹ - mas também quanto às peças de artilharia e âncoras. Desta feita, é o Procurador da Cidade que, zelando para que nada seja “*prejudicial ao serviço e Direitos [do Rei] e ao bem comum*”²², leva ao Senado uma petição para que os Almotacés mandassem proceder de acordo com o pretendido.

7. Obras na Barra

Finalizamos esta visão global sobre a Barra do Douro, com um assunto crucial.

A sua estreiteza era um obstáculo à navegação fácil das embarcações. Assim, podemos entender algumas das razões dos naufrágios e de tomadas de medidas pelo governo local e mesmo do poder central para ultrapassar dificuldades inerentes a essa geomorfologia.

Além de aspectos anteriormente mencionados acerca de meios utilizados para minimizar o problema, como é o caso do corpo de pilotos, foi necessário proceder a obras concretas no sentido de destruir rochedos submersos no leito do rio, mas perfeitamente identificados, e que dificultavam a navegabilidade ou a tornavam mesmo impraticável para quem desconhecesse os canais de penetração que passavam por entre esses rochedos e escolhos.

Ribeiro da Silva fala-nos da existência de testemunhos documentais nos séculos XVI e XVII de iniciativas de melhorar a Barra do Douro²³. Acrescentamos agora alguns testemunhos dos séculos XVIII e XIX, desta feita, de iniciativas tanto por parte da Câmara, como da Associação Comercial do Porto, esta última já na centúria de oitocentos, obviamente.

Não nos esqueçamos que o comércio do vinho do Douro desde setecentos, fortalecia o poder regional da Cidade, a qual se vai tornando cada vez mais num grande entreposto

²¹ A.H.M.P. *Lv. Vereações* nº 66, fl. 112 v.

²² A.H.M.P. *Lv. Vereações* nº 66, fl. 112 v.

²³ SILVA, Francisco Ribeiro da – A Economia do Porto na Época Moderna. In *História da Cidade do Porto*. Porto: Porto Editora. 1999, p. 277.

comercial. E era a Barra do Douro que tinha a exclusividade na exportação desses vinhos, florescente pelo menos até à primeira metade de oitocentos.

Relativamente a obras deparamo-nos com preocupações de várias ordens:

- a) O lajeamento do cais de Miragaia²⁴;
- b) Financiamento das obras:
 - i) Autorização régia para que a Câmara lançasse uma “*imposição suave*” para melhorias na barra²⁵.
 - ii) Carta Régia de 1790 para que o Real Imposto do Vinho²⁶, até então aplicado para as obras públicas da Cidade, se dividisse em duas partes, ½ real para os aquedutos da Cidade e outro ½ real, sob a direcção da Companhia das Vinhas do Alto Douro para “*abertura e reparos na Barra revertendo para esta despesa segunda 20.000 cruzados anuais do subsídio e 100 réis por cada navio que entrar*”²⁷.
- c) Em 1799 há notícia de uma vistoria em que se menciona haver uma Junta de Comissão para a direcção das Obras na Barra, o que testemunha o interesse crescente por esta actividade²⁸. Alguns especialistas estrangeiros foram convidados para dar pareceres sobre melhorias a introduzir na barra. Foi o caso, já em 1838, do Engenheiro Hidráulico holandês Andreas Scherrboom que se ofereceu para vir inspecionar a barra com a mencionada finalidade, desde que o

²⁴ Como por exemplo: uma intervenção do Procurador da Cidade, neste caso (1707) para que o Juiz e Vereadores notificassem o Capitão Bartolomeu Dias Pontes para proceder “*ao lajeamento do Cais de Miragaia, nos locais onde estava entulhado*” e que se lhe desse pena de prisão se não começasse na data prevista; além disso, um oficial deveria testemunhar localmente a realização da obra para que, se esta fosse mal executada de início e como consequência não se pudesse concretizar facilmente, o capitão seria obrigado a custeá-la pessoalmente sob pena de prisão. In A.H.M.P. *Lv. Vereações* nº 66, fl. 116.

²⁵ Em 8 de Abril de 1728 chega ao Senado portuense uma carta do Secretário de Estado na qual dizia que «*Sua Magestade concedera que a Câmara lançasse uma imposição suave se o projecto do Padre Frei Caetano de S. Boaventura fosse coisa que se pudesse cumprir dando o resultado do melhoramento da barra do Porto*». In A.H.M.P. *Lv. Registo Geral* nº 5, fl. 186v.

²⁶ O Real Imposto do Vinho importava em 1 real por cada quartilho de vinho comercializado na zona demarcada da Imposição da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro.

²⁷ A.H.M.P. *Lv. Sessões Obras Públicas* nº 2, fl. 55 v.

²⁸ A.H.M.P. *Lv. Visitas Obras Públicas de 1787*, fl. 11 v.

governo da Cidade do Porto custeasse as suas despesas de viagem e estadia durante o tempo necessário para tal²⁹.

II

No que concerne à acção da Associação Comercial do Porto relativamente a intervenções nas obras na Barra do Douro, começo por citar o início de uma publicação dessa Instituição, bem elucidativo em termos de síntese da sua actividade:

“ Fundada a Associação Comercial do Porto no ano de 1834, preocupou-se desde logo em dotar o porto natural da cidade com os melhoramentos imprescindíveis para uma boa navegação, de modo a permitir o acesso de barcos de grande calado, problema que ficou de antemão predestinado a tornar-se na mais árdua e ingrata causa que a Associação Comercial tem defendido em toda a sua existência, se bem que alguns melhoramentos fossem introduzidos na barra do douro devido à sua persistente acção³⁰”.

A administração das obras da referida barra estivera a cargo da Companhia dos Vinhos do Alto Douro desde 1825 até 1834, data em que o governo se encarregou dessa função³¹.

Em 1838, a Administração Geral do Distrito do Porto pediu o parecer da Associação Comercial sobre a possibilidade do já mencionado engenheiro holandês Andreas Scheerboom se descolar à Cidade com a finalidade de avaliar a necessidade de obras a efectuar na barra e de apresentar o respectivo projecto. A agremiação anuiu mas o projecto revelou-se de concretização impraticável, tal como acontecera com o similar da autoria de Luís Gomes de Carvalho em 1820.

²⁹ A.H.M.P. *Lv. Próprias* nº 51, fl. 92, 101 v. O referido engenheiro holandês deslocou-se de facto ao Porto, situação que abordaremos diante, no âmbito da acção da Associação Comercial do Porto em relação à Barra do Douro.

³⁰ *A Associação Comercial do Pôrto e a Barra do Douro: Breves apontamentos históricos*. Pôrto: Associação Comercial do Pôrto, 1945, p. 5.

³¹ *A Associação Comercial do Pôrto e a Barra do Douro ...* p. 5.

Outros planos se seguiram como os do inglês Gibbs em 1840 e o de Bigot em 1844, sempre de execução adiada e considerada ruínosa³².

Durante anos consecutivos a Associação Comercial protestou, chamou a atenção do governo para o facto de determinados impostos não estarem a ser aplicados no objectivo a que se destinavam, ou seja, à melhoria da navegabilidade da barra. Este apelo foi uma constante ao longo da existência da Associação.

Mas é um facto que o Ministério do Reino tinha em grande consideração o interesse da referida Associação nos melhoramentos da barra, visto que a encarrega de conseguir o levantamento de um empréstimo de 40 contos, junto dos sócios, comerciantes e capitalistas da Cidade, em face da necessidade de capital para a realização das obras (mas estes revelaram-se pouco participativos).

Em 1852 naufragou o vapor “Pôrto” e mais uma vez a agremiação de homens de negócios solicita que o governo providencie que o imposto especial que a Alfândega cobrava para obras na barra fosse empregue nesse objectivo.

Em 1854 a Associação alerta o governo para a necessidade da existência de dragas na limpeza e desobstrução do leito do rio Douro, cujo estado de assoreamento provocava o naufrágio de navios e em 1858 obrigava os navios a aliviarem parte da carga.

Em 1856 aconselhou a destruição dos escolhos que dificultam a entrada do rio segundo um projecto do engenheiro Freebody.

O Estado, em 1857, solicitou-lhe a incumbência (bem sucedida) de obtenção de um empréstimo de 75 contos junto do Banco Mercantil Português para quebrar os rochedos.

Nos anos subsequentes³³, o desassoreamento do rio foi uma preocupação constante mesmo quando se projectavam as obras do porto artificial de Leixões, solução final para os problemas de acolhimento de navios.

Chegou o século XX: em 1904 foi aprovado pelo Conselho Superior de Obras Públicas o projecto de melhoramentos da barra. Nesse ano, a Associação Comercial

³² Consultar informações sobre este assunto em - *A Associação Comercial do Pôrto e a Barra do Douro: Breves apontamentos históricos*. Pôrto: Associação Comercial do Pôrto, 1945.

³³ Acerca da actividade geral da Associação Comercial do Porto, consultar: *Associação Comercial do Porto: Resumo Histórico da sua Actividade desde a sua Fundação*. Porto: Associação Comercial do Pôrto. Igualmente, consultar: *Resumo Chronologico Especial: dos factos e documentos mais importantes a considerar no estudo da origem da Associação Commercial do Porto, dos seus direitos à propriedade do edificio da Bolsa, e da administração, que exerceu, de diversos serviços locais de utilidade pública*. Porto: Oficinas do Commercio do Porto. 1918. São também uma fonte importante de informações os *Relatórios das Actas de Direcção da Associação Comercial do Porto*.

tomou conhecimento que uma firma londrina propunha encarregar-se das obras do rio Douro e do ramal de caminho de ferro da Alfândega a Leixões, aceitando ser paga com obrigações emitidas pela Associação. Mas deveria haver concurso e ainda não foi dessa vez que o problema ficou resolvido.

Ainda em 21 de Maio de 1945, a Associação Comercial envia um telegrama ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações alertando para o facto de se terem agravado seriamente as condições de acesso da Barra do Douro, pelo que urgia tomar providências³⁴.

Em conclusão, apesar do Porto de Leixões ter começado a ser construído em finais do século XIX e de ser objecto de permanentes melhorias até aos nossos dias, a Barra do Douro continuou a desempenhar um papel de grande relevo na vida da população portuense tendo sido protegida ainda há bem pouco tempo pela construção de novos molhes (alvo de forte polémica) com o fim de permitir a navegabilidade do rio durante todo o ano.

³⁴ *A Associação Comercial do Pôrto e a Barra do Douro: Breves apontamentos históricos*. Pôrto: Associação Comercial do Pôrto, 1945, p. 14.