

As Cheias do Douro no Século XVIII: Impactos na Economia e na Sociedade

Lara Saraiva Lopes

laralopes_12@hotmail.com

Resumo

São inúmeros os relatos acerca das duas cheias mais impactantes do Douro no século XX (1909 e 1962), com estudos elaborados e múltiplos registos fotográficos. Este artigo recuará no tempo para analisar as cheias deste rio no decorrer do século XVIII, ainda pouco estudadas, mas com consequências bastante notórias, tanto para a economia como para a sociedade portuense. Tentar-se-á perceber de que forma as cheias interagiram com aspetos da economia e da sociedade, analisando-se mais aprofundadamente o comércio, as populações ribeirinhas, o urbanismo da cidade e, por fim, as iniciativas tomadas por parte das entidades responsáveis como forma de solucionar ou prevenir os efeitos provocados pelas enchentes. Este estudo cruza informações extraídas de fontes primárias com bibliografia que trata o tema de forma mais geral, como ocorre com as histórias gerais do Porto, até uma abordagem mais específica de matérias como o clima, o rio Douro, o comércio, a população e as próprias cheias deste rio que é aqui objeto de estudo.

Palavras-chave: Cheias, economia, rio Douro, século XVIII, sociedade.

Abstract

There are many reports about the two most impactful Douro river floods in the 20th century (1909 and 1962), with elaborate studies and several photographic memories. This article will go back in time to analyze the floods of this river during the 18th century, still deficiently studied, but with very negative consequences for both the economy and the society of Porto. Consequently, it will try to understand how the floods interacted with each of these topics (economy and society), analyzing in-depth the city trade, the riverside populations, urbanization of the city and, finally, the initiatives taken by the authorities to solve or prevent the effects caused by the floods. This paper crosses primary sources with the analysis of bibliography that goes from general themes, as the general histories of Porto, to specific ones, such as climate, the Douro river, commerce, population, and the river floods, which is here the object of study.

Keywords: Floods, economy, Douro river, 18th century, society.

Introdução

“Tu Porto, que em crueis fatalidades
Es hoje vil ludibrio de ventura,
Tu mesmo no theàtro das Cidades
Muy pouco tempo hã fostes figura:
Exemplo hoje das mortalidades
Te vês mudada a Scena em sepultura,
E ficando qual Troya destroçada
Destroço, ruina, assombro, estrago, e nada”

(Alão *et al.*, 1740, pp. 27)

O tema que este trabalho irá tratar são as cheias do rio Douro no século XVIII e os seus impactos tanto na economia, mais especificamente no comércio crescente da cidade do Porto, como na sociedade daquela época, cuja população foi a principal vítima.

O século XVIII foi o período cronológico selecionado, devido à maior quantidade de registos documentais existentes, sendo este século alvo de constantes perturbações derivadas do aumento do nível das águas e marcado pelas cheias mais notáveis, contrariamente ao que acontece às restantes cheias da Época Moderna, que foram reduzidas em número e não marcaram, pelo menos sem reflexo nos indicadores documentais, o tempo e o espaço em que ocorreram¹.

Quanto à localização geográfica, o presente trabalho abrange as freguesias de Massarelos, Miragaia, São Nicolau e St. Marinha de Vila Nova, incluindo, assim, as populações ribeirinhas. Esta área foi selecionada por duas razões: em primeiro lugar, porque é esta a zona mais propensa a ser afetada pelas cheias e, em segundo lugar, porque era aqui que se desenrolava uma grande movimentação comercial, um grande fluxo de entradas e saídas de embarcações portuguesas e de vários lugares do mundo e era aqui também que existia toda uma azáfama de cargas e descargas de mercadorias de natureza variada². Esta agitação nas margens do Douro originava, inevitavelmente, uma maior movimentação populacional, proveniente dos morros da Penaventosa ou de Cima de Vila, que acabaria por se deslocar para as margens ribeirinhas e entregar-se,

¹ TATO, José Fernandes – As cheias do rio Douro. In **O rio e o mar na vida da cidade: exposição documental**. Porto: Câmara Municipal do Porto/ Gabinete de História da Cidade, 1963, pp. 156-157.

² *Ibidem*, p. 129.

aí, a atividades marítimas e comerciais³. Esta afluência de população era causa do avizinhamo de mais problemas, por afetar mais vidas do que aquelas que afetaria se não existisse neste espaço toda esta atividade económica que era tão característica da cidade do Porto.

O objetivo deste trabalho é perceber, tal como o próprio título o indica, de que forma as cheias afetaram a economia e a sociedade. Apesar de ser esta a questão base, nela estão implícitas várias outras, questões diretamente relacionadas com os tópicos “comércio”, “população” e “urbanismo”. Relativamente ao ‘comércio’ pretende-se saber qual a proveniência das embarcações que atravessavam a barra do Douro e que tipo de mercadorias eram transportadas nessas embarcações, para daí inferir potenciais impactos. No que toca à ‘população’ e ao ‘urbanismo’, o objetivo é perceber quais os grupos socioprofissionais mais afetados pelas cheias do rio Douro e o tipo e resistência dos edifícios das quatro freguesias selecionadas.

Tentar-se-á também perceber de que forma as autoridades responsáveis lidaram com os problemas causados por esta enchentes e quais os meios por elas utilizados como forma de resolução ou prevenção destes problemas.

Para tentar responder a todas estas questões foi necessário recorrer a bibliografia adequada, estando ela dividida de acordo com a sua temática. Surge, portanto, bibliografia que trata de temas mais gerais, como aquelas relacionadas com a história geral do Porto, e outras mais específicas, relacionadas com as cheias do Douro, o clima, o rio Douro, a barra do Douro, o comércio e a sociedade.

Quanto às fontes, quatro foram utilizadas. A primeira, “Sucesso lamentavel da destruição do Porto e seus suburbios...”⁴, de Martinho Lopes de Moraes Alão e Bernardo de Meireles Freire, é uma obra impressa no Porto no ano de 1740. Estando escrita em poema, relata, estrofe a estrofe, o estado do tempo no Porto e consequências da cheia de dezembro de 1739, considerada por muitos autores a maior cheia de todos os tempos. Devido à singularidade desta fonte, as suas informações deverão ser confirmadas pelos dados adquiridos através de outras bibliografias.

No caso de “Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto”⁵, o seu autor, Agostinho Rebelo da Costa, trata de vários assuntos acerca da cidade do Porto e aborda temas-chave fundamentais para o trabalho como, o comércio, as casas do

³ *Ibidem*, p. 152.

⁴ ALÃO, Martinho Lopes de Moraes, FREIRE, Bernardo de Meireles - **Sucesso lamentavel da destruição do Porto e seus suburbios acontecido no fatal mez de dezembro de 1739**. Porto: [s.n.], 1740.

⁵ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4.

Porto e a sua constituição, o rio Douro e alguns eventos notáveis, como são exemplo as próprias cheias do rio Douro.

A fonte “Lembranças’ de Inácio António Henckell, comerciante portuense do século XVIII”⁶, publicada no jornal *O Tripeiro*, é talvez a fonte mais importante deste trabalho. Isto, pelo facto de o seu autor, Inácio António Henckell, ter sido um comerciante do século XVIII e por este dar demasiada atenção às cheias do rio Douro, relatando-as numa espécie de diário meteorológico que vai do ano 1739 a 1800. Este destaque dado ao fenómeno natural aqui em estudo pode ter duas razões: por um lado, a frequência com que decorriam estas enchentes e, por outro lado, a probabilidade de Henckell ter sido uma das vítimas destes eventos, exatamente pelo facto de ser um comerciante.

Por último, a escolha das “Memórias Paroquiais”⁷ deveu-se ao facto de estas se ocuparem mais detalhadamente da área geográfica do trabalho, ou seja, de Massarelos, Miragaia, São Nicolau e Vila Nova de Gaia. Assim, foi possível conhecer, através da colocação dos respetivos dados numa tabela, informações acerca do tipo de embarcações e da sua proveniência, da ocorrência ou não de feiras, da localização de fontes e postigos, das consequências do terramoto de 1755 na cidade e, claro, informações acerca do rio Douro. Através de todas estas fontes foi, assim, possível recolher muita outra informação, dividida pelos seguintes temas: número de cheias e época em que ocorreram, nível da água a que chegaram as cheias, as suas causas climáticas, locais de impacto, vítimas e prejuízos, despesas, medidas tomadas e todo o tipo de informações acerca das embarcações afetadas.

Assim será desenvolvido o trabalho, exposto em três capítulos distintos:

- **Capítulo 1 – Cheias do Rio Douro**
- **Capítulo 2 – Impactos na Economia**
- **Capítulo 3 – Impactos na Sociedade**
- **Capítulo 4 - Medidas**

1. Cheias do Douro

Douro é uma palavra proveniente de muitas outras, que atravessaram os tempos e mudaram de acordo com os povos, as culturas e os locais. Tanto Durius, na

⁶ FREITAS, Eugénio Andréa da Cunha e - Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. *O Tripeiro*. 5ª Série, nº 8 (1962).

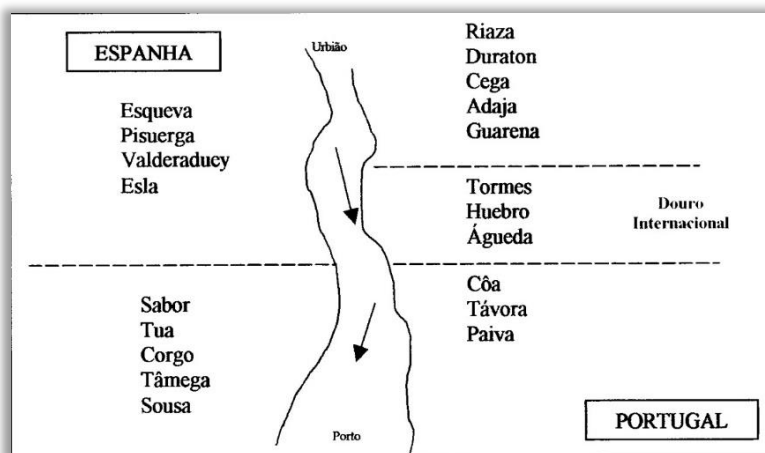
⁷ PEREIRA, Gaspar Martins e BARROS, Amândio Jorge Morais – **Memória do rio: para uma história da navegação no Douro**. Porto: Afrontamento, 2001.

Antiguidade, como o vasto elenco onomástico na Idade Média, constituído por Dorio, Durio, Dorium e, finalmente, Douro⁸, podem levar qualquer um a pensar na possibilidade de existir qualquer vestígio do ouro tão cobiçado pelos homens em todas as épocas. Engana-se quem assim pensa, pois não há notícias de qualquer extração ou existência deste metal tão precioso nas vastas águas deste rio.

Apesar de não ser portador de tais riquezas, o Douro é rico noutros aspetos, principalmente no que toca às constantes, repentinas e, por vezes, violentas cheias que acolhe. São precisamente estas que terão aqui um papel de destaque, vindo a ser esclarecidos nesta primeira parte os fatores responsáveis pelo aumento do caudal do rio, que se parecem coadunar com o facto de as enchentes se terem tornado num traço tão típico da região norte de Portugal. Aqui, serão, também, mencionadas as cheias rotuladas como as mais notáveis do século XVIII.

Deste modo, abordando o primeiro ponto, uma das causas a considerar como explicação para o fenómeno natural aqui em estudo são as próprias características do Douro. Este rio de montanha⁹, oriundo de um pequeno lago castelhano localizado no cume de Urbião¹⁰, é constituído por inúmeros

Figura 1: Principais afluentes do rio Douro.



Fonte: JESUS, Maria Eduarda Rodrigues Vieira de – **Morfodinâmica do Cabedelo da foz do Rio Douro: Perspectiva Histórica e Monitorização por GPS para o conhecimento da sua Evolução Actual.** Porto: Universidade do Porto, 2003. [Consult. 23 mar. 2017]. Disponível em WWW: < file:///C:/Users/Lara%20Lopes/Downloads/6029_TM_01_P.pdf>.

afluentes, de entre os quais se podem apontar, já em território português, o Sabor, o Tua, o Corgo, o Tâmega, o Sousa (na margem direita do rio) e o Côa, o Távora e o Paiva (na margem esquerda)¹¹, como é possível observar na figura 1. É precisamente

⁸ CAMPOS, Ezequiel de – **O Rio e o Mar na vida da Cidade.** Porto: Câmara Municipal do Porto, 1966, p. 82.

⁹ PEREIRA, Gaspar Martins e BARROS, Amândio Jorge Morais – **Memória do rio: para uma história da navegação no Douro.** Porto: Afrontamento, 2001, pp. 14-17.

¹⁰ CARDOSO, António Barros – **Baco & Hermes: O Porto e o comércio interno e externo dos vinhos do Douro (1700-1756).** Porto: Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, 2003, p. 606.

¹¹ JESUS, Maria Eduarda Rodrigues Vieira de – **Morfodinâmica do Cabedelo da foz do Rio Douro: Perspectiva Histórica e Monitorização por GPS para o conhecimento da sua Evolução Actual.** Porto: Universidade do Porto, 2003. [Consult. 23 mar. 2017]. Disponível em WWW: < file:///C:/Users/Lara%20Lopes/Downloads/6029_TM_01_P.pdf>, p. 13.

a multiplicidade e distribuição destes afluentes, complementado pelos “leitões encaixados”, “declives acentuados” e a presença de uma escassa cobertura vegetal, que contribuem para a formação e agravamento das cheias do rio Douro¹².

Apesar destas características da bacia fluvial serem importantes para explicar o aumento do caudal do rio, a principal causa da sua ocorrência é indiscutivelmente o clima, afirmação esta sustentada não só pelo facto de o Norte de Portugal ser uma zona fortemente influenciada pelas perturbações meteorológicas vindas de Ocidente, ou seja, pela pluviosidade, nebulosidade e pressão atmosférica¹³, mas também pelo facto de mais de metade da água do rio Douro que passa no Porto ser proveniente da chuva que cai em Portugal¹⁴, sendo este segundo fator provável consequência do primeiro.

Torna-se, assim, compreensível a vasta ocorrência de cheias registadas ao longo do século XVIII, principalmente, segundo os dados coletados das fontes utilizadas, durante o inverno¹⁵, o que é compreensível, visto esta estação do ano ser marcada por um clima tempestuoso, na qual trovoadas, vento forte, saraiva e chuva são predominantes. Estes elementos climatológicos são referidos tanto por Inácio António Henckell¹⁶, que dá um maior enfoque à chuva, fazendo-a acompanhar por um conjunto de adjetivos como “abundante”, “intensa”, “forte”, “grossa” e “contínua”, como por Martinho Lopes de Moraes Alão¹⁷, que, descrevendo o clima que antecedeu a cheia de 1739, vem reforçar ainda mais a ideia dos fatores climáticos serem os principais responsáveis pelas enchentes do Douro, ilustrando um cenário infernal de destruição através das seguintes estrofes¹⁸:

“Quazi de ti em ti te viste extinto [...] com chuvas, com ventos, e com rayos [...] Quero, pois ador ainda existe	“Começou-se a batalha rigorosa No dia tres de Dezembro memorando, Escureceu-se o dia, que medroza Nas sombras se hia aluz encapotando	“As chuvas, os coriscos, a saraiva Espantava os viventes de tal sorte, Que cada hum na tormentoza raiva Por menos mal buscàra a propria
--	--	--

¹² *Ibidem*, p. 24.

¹³ *Ibidem*, p. 13.

¹⁴ DAVEAU, Suzanne – **O Enquadramento de Portugal**. Lisboa: Edições João Sá da Costa, 1995. [Consult. 17 Abr. 2017]. Disponível em WWW: <<http://hdl.handle.net/10405/31720>>, p. 63.

¹⁵ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, p. 299-301; FREITAS, Eugênio Andréa da Cunha e - Lembranças” de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962), pp. 225-229.

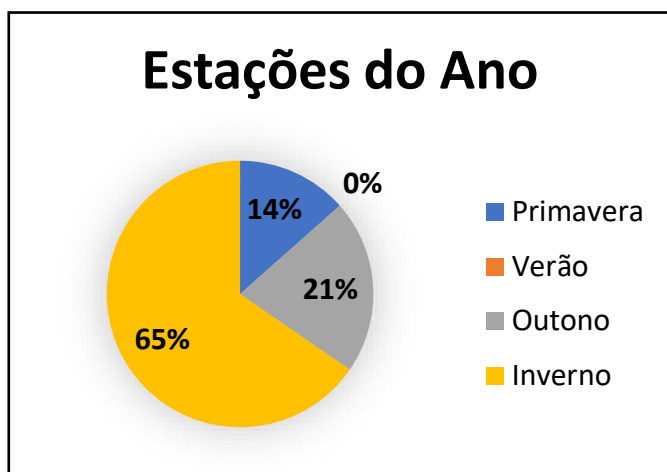
¹⁶ *Idem*.

¹⁷ ALÃO, Martinho Lopes de Moraes, FREIRE, Bernardo de Meireles - **Sucesso lamentavel da destruição do Porto e seus suburbios acontecido no fatal mez de dezembro de 1739**. Porto: [s.n.], 1740, pp. 2-6.

¹⁸ *Idem*.

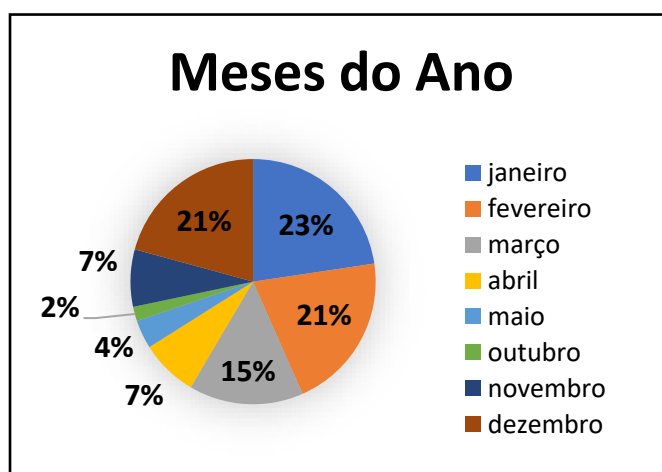
Para além destes elementos climatológicos mais comuns, importa ainda referir os terremotos como outro fator responsável pelas cheias. Quanto a isto, o dia 1 de novembro de 1755, que ficou tão célebre pelos irremediáveis estragos e inúmeras mortes que provocou na capital portuguesa, é um exemplo simbólico. Apesar de estar longe de ter afetado a cidade do Porto com a mesma intensidade que afetou Lisboa, este terremoto chegou a provocar uma elevação do nível das águas do Douro, tal como relata uma testemunha ocular dos factos¹⁹: "...presenciei por mar e por terra evidentes signaes da Divina justiça irada [...] o mar com suas furias querendo supprimir, e sepultar a terra"²⁰.

Gráfico 1: Percentagem de ocorrência de cheias.



Fonte: COSTA, Agostinho Rebelo da - *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4; FREITAS, Eugénio Andréa da Cunha e - *Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. O Tripeiro*. 5ª Série, nº 8 (1962).

Gráfico 2: Percentagem de ocorrência de cheias.



Fonte: COSTA, Agostinho Rebelo da - *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4; FREITAS, Eugénio Andréa da Cunha e - *Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. O Tripeiro*. 5ª Série, nº 8 (1962).

Sendo, portanto, todos estes elementos tão característicos do inverno, foi possível perceber que os meses mais afetados pelas cheias são aqueles correspondentes a esta estação, ou seja, janeiro, fevereiro, março e dezembro, existindo pequenas variações percentuais entre cada um destes meses (gráficos 1 e 2). Em contrapartida, existe uma grande disparidade entre estes e os meses de abril, maio, outubro e novembro (gráfico 2). Note-se ainda que os dados apresentados no gráfico 2 contrariam o famoso provérbio referente ao mês de abril ("abril, águas mil"), já que

¹⁹ CAPELA, José Viriato *et al.* - As freguesias do Distrito do Porto nas *Memórias Paroquiais* de 1758. In *Memórias, História e Património*. [S.l.]: Braga, 2009. Vol. 5.

²⁰ *Ibidem*, pp. 593-595.

apenas se verificaram quatro registos de cheias ao longo de todo o século XVIII, mais precisamente nos dias 24-27 de abril de 1758, 12 de abril de 1769, 8 de abril de 1784 e, por fim, abril de 1786, não tendo sido neste último fornecida informação acerca do dia exato da cheia.

É possível conjecturar pelo menos duas hipóteses que justifiquem a desproporção percentual existente entre os oito meses atrás referidos e o valor reduzido, de apenas 7%, referente ao mês de abril: por um lado, pode não haver um registo rigoroso de todas as cheias ocorridas ao longo do século XVIII; e, por outro lado, pode dever-se ao facto de a primavera e do outono, estações correspondentes a março, abril e maio e outubro, novembro e dezembro, respetivamente, apresentarem um valor percentual igualmente baixo comparativamente com o inverno. Importa também referir que a percentagem mais elevada do mês de março, comparativamente aos quatro outros meses, deve-se muito provavelmente ao facto de este estar incluído ainda no Inverno, por se tratar de um mês de transição da estação fria para a primavera.

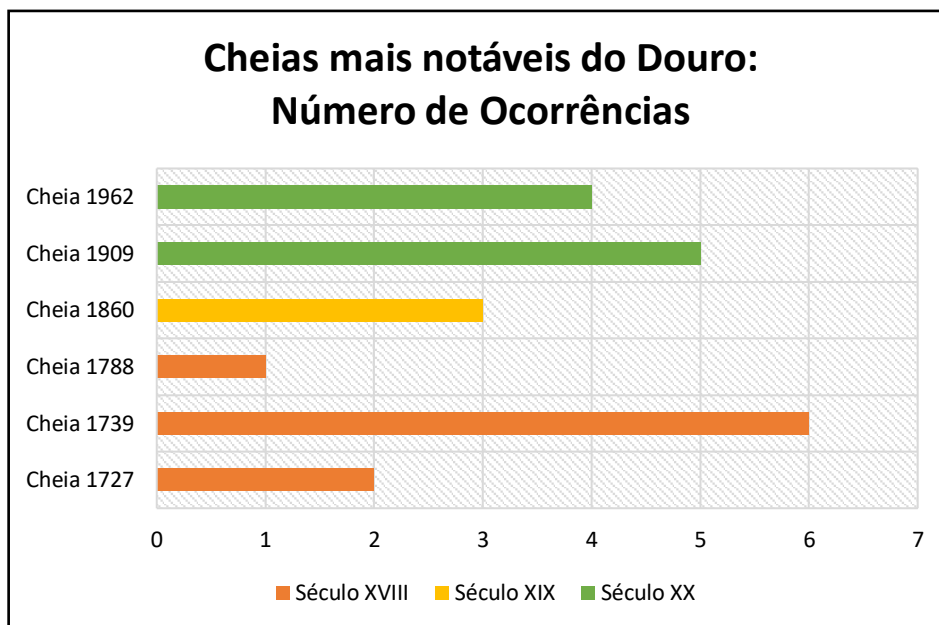
Note-se, ainda, que no verão não se verificaram quaisquer registos de cheias, facto que vem justificar a igual inexistência de registos para os meses de junho, julho, agosto e setembro²¹, época em que os afluentes atrás referidos estão completamente secos ou não passam de fios de água²².

Após terem sido esclarecidas as causas das cheias ao longo do século XVIII, importa agora apontar as cheias mais notáveis do século aqui em estudo, isto é, as que tiveram mais impacto tanto na economia como na sociedade.

²¹ FREITAS, Eugénio Andréa da Cunha e - Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. *O Tripeiro*. 5ª Série, nº 8 (1962), pp. 225-229.

²² PEREIRA, Gaspar Martins e BARROS, Amândio Jorge Morais – **Memória do rio: para uma história da navegação no Douro**. Porto: Afrontamento, 2001, p. 14.

Gráfico 3: Número de ocorrências das cheias mais notáveis do Douro.



Fonte: TATO, José Fernandes – As cheias do rio Douro. In **O rio e o mar na vida da cidade: exposição documental**. Porto: Câmara Municipal do Porto/ Gabinete de História da Cidade, 1963.

Segundo José Fernandes Tato (gráfico 3), de entre as seis cheias consideradas como as mais notáveis de todos os tempos, três delas tiveram lugar no século XVIII, mais precisamente a 4-6 de dezembro de 1739, 28 de dezembro de 1727 e 22-25 de fevereiro de 1788, seguindo a sua ordem de grandeza²³. As duas últimas (1727 e 1788) tiveram lugar no inverno, ao contrário da de 1739, que se deu no outono. Isto acaba por respeitar os dados estatísticos referidos anteriormente, na medida em que todas elas estão incluídas nas duas estações em que mais predominam as cheias do Douro, com 65% no inverno e 21% no outono.

A estes três anos referidos por Tato, Adolpho Loureiro acrescenta ainda os anos de 1722, 1729, 1769, duas em 1774 e 1793. Todavia, dos dados recolhidos das fontes utilizadas, apenas as cheias de 12 de abril de 1769, 20 de janeiro de 1774 e 11-12 de dezembro de 1774 são mencionadas, não havendo qualquer referência aos outros três anos (1722, 1729 e 1793)²⁴. Para além de todas estas datas, Alberto Bessa menciona ainda 1779, comparando a cheia deste ano à de 1727, com semelhantes prejuízos.

²³ TATO, José Fernandes – As cheias do rio Douro. In **O rio e o mar na vida da cidade: exposição documental**. Porto: Câmara Municipal do Porto/ Gabinete de História da Cidade, 1963, p. 156.

²⁴ LOUREIRO, Adolpho – As Cheias. **O Tripeiro**. Vol. 2, nº 55 (1910), p. 296.

Todavia, não existe qualquer referência ao ano de 1779 nas fontes utilizadas neste trabalho²⁵.

Sendo mencionadas ou não pelas fontes, estas cheias destacam-se não só pelos maiores danos causados comparativamente a todas as outras cheias do século XVIII, mas também pelo nível de água que atingiram, medido este através de determinados pontos de referência da cidade, sendo eles, na maior parte das vezes, postigos e portas, principalmente o da Lingueta e a da Ribeira, e as várias fontes, nomeadamente a Aurina e a dos Banhos²⁶, importantes para o abastecimento de água da cidade e locais de convívio das populações²⁷.

As águas do Douro no dia 28 de dezembro de 1727 chegaram próximo à altura da muralha²⁸. A cheia dos dias 4-6 de dezembro de 1739 chegou às portas da cidade, entrou pela porta da Ribeira, “bebeu” as águas da Fonte Aurina e chegou aos Banhos²⁹. No dia 12 de abril de 1769, as águas subiram pela Lingueta até à esquina da casa da Fonte Aurina³⁰. Nos dias 11-12 de dezembro de 1774, as águas do Douro ficaram sobre o cais no primeiro dia. Na manhã do dia 12 chegou à “gradinha” do postigo da Lingueta e na tarde desse mesmo dia alcançou a Fonte Aurina e, posteriormente, a segunda porta das casas da esquina da Alfândega³¹. A 20 de janeiro de 1774, a água atingiu a segunda porta dentro do postigo da Lingueta³². Por fim, nos dias 22-25 de fevereiro de 1788, a cheia chegou à terceira porta da Lingueta no primeiro dia; no segundo dia, alcançou a água da Fonte Aurina e a primeira porta das casas da rua da Alfândega. No último dia, as águas passaram a esquina da rua da Alfândega e cobriu o Terreiro³³.

Independentemente das causas ou do nível das águas do Douro, as enchentes foram frequentes ao longo do século XVIII e muitas delas provocaram danos socioeconómicos incontestáveis, como a seguir se verá.

²⁵ BESSA, Alberto – As grandes cheias do Douro. **O Tripeiro**. Vol. 2, nº 56 (1910), p. 331.

²⁶ FREITAS, Eugénio Andréa da Cunha e - Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962), pp. 225-229.

²⁷ CARDOSO, António Barros – **Baco & Hermes: O Porto e o comércio interno e externo dos vinhos do Douro (1700-1756)**. Porto: Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, 2003, p. 719.

²⁸ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, pp. 299-300.

²⁹ ALÃO, Martinho Lopes de Moraes, FREIRE, Bernardo de Meireles - **Sucesso lamentável da destruição do Porto e seus suburbios acontecido no fatal mez de dezembro de 1739**. Porto: [s.n.], 1740, p. 5-19.

³⁰ FREITAS, Eugénio Andréa da Cunha e - Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962), p. 228.

³¹ *Idem*.

³² *Idem*.

³³ *Ibidem*, p. 229.

2. Impactos na Economia

No século XVIII verificou-se um extraordinário desenvolvimento do comércio, fosse este de importação ou exportação. Este crescimento comercial da cidade levou a um intenso fluxo de entradas e saídas de embarcações de diversos países na barra do Douro³⁴, a uma “azáfama de cargas e descargas de mercadorias de barcos de diversos tipos” e a uma grande movimentação nas margens ribeirinhas³⁵.

Devido a isto, verificar-se-á um maior impacto das cheias em todas estas vertentes, pois uma maior quantidade de embarcações será afetada, a todos os níveis, assim como as perdas das mercadorias importadas ou futuramente exportadas ficariam muitas vezes perdidas no fundo das águas do Douro.

Antes de falar nas cheias e no seu impacto na economia, é importante ter uma ideia do panorama geral do comércio e responder às perguntas colocadas anteriormente, de forma a perceber o nível de impacto que as enchentes tiveram nesta temática. Assim, e respondendo à primeira pergunta acerca da proveniência das embarcações, os parceiros comerciais do Porto eram, ao tempo, a Inglaterra, em claro domínio; os Países Baixos, a França, a Espanha, a Suécia, a Dinamarca, cidades da Hansa e, em menor volume de trocas comerciais, a Itália e a Irlanda. Nos finais do século XVIII, o número de parceiros comerciais aumentou devido às novas relações com os Estados Unidos e a Rússia³⁶.

Quanto às mercadorias, eram importados principalmente produtos alimentares, como os cereais³⁷, sobretudo o trigo proveniente de Londres³⁸, certas espécies de peixe³⁹, maioritariamente bacalhau, essencial na dieta da população portuense do

³⁴ PERES, Damião, CRUZ, António – **História da Cidade do Porto**. Porto: Portucalense Editora, 1962-1965, p. 68.

³⁵ SILVA, Germano – **Porto: Nos Lugares da História**. Porto: Porto Editora, 1995. ISBN 978-972-0-06258-1, p. 129.

³⁶ RAMOS, Luís A. De Oliveira – **História do Porto**. 1ª ed. Porto: Porto Editora, 2000. ISBN 972-0-06276-2, pp. 290-291.

³⁷ CARDOSO, António Barros – **Baco & Hermes: O Porto e o comércio interno e externo dos vinhos do Douro (1700-1756)**. Porto: Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, 2003, p. 90.

³⁸ CARDOSO, António Barros – O ciclo do vinho: um negócio de exportação que transformou a cidade. In **História do Porto**. Matosinhos: Quidnovi, 2010. ISBN 978-989-554-634-3. vol. 7, p. 64.

³⁹ RAMOS, Luís A. De Oliveira – **História do Porto**. 1ª ed. Porto: Porto Editora, 2000. ISBN 972-0-06276-2, p. 283.

século XVIII⁴⁰, e, por fim, laticínios⁴¹, com destaque para o queijo flamengo proveniente dos portos de Amesterdão e Roterdão⁴². Eram também importados produtos manufaturados como aduelas, panos diversos, papel, vestuário e muitos outros produtos⁴³. No que toca às matérias-primas, eram importados ferro, linho, carvão de pedra, açúcar e couros⁴⁴.

Alguns dos produtos exportados eram o azeite, a cera, o mel, frutas diversas, o vinagre, o açúcar – que antes do vinho era a grande motivação para os estrangeiros visitarem o Porto –, o sumagre e muitos outros produtos. Obviamente que o produto em destaque no século XVIII era o vinho, que representava mais de 69% do total das exportações do Porto⁴⁵.

Temos aqui, portanto, um variado leque de países e mercadorias que certamente têm grandes probabilidades de ter sido afetados pelas cheias do rio Douro. Infelizmente, dos dados recolhidos, existe apenas referência, relativamente às mercadorias transportadas, ao açúcar e aos vinhos, nas cheias de 8 de abril de 1784 e de 22-25 de fevereiro de 1788, respetivamente. Da primeira mercadoria, transportada por um navio da Prússia com destino a Hamburgo, sabe-se que se perderam mais de 300 caixas de açúcar⁴⁶. Já o segundo (vinho) era transportado por um navio inglês, que ficou encalhado na Enseada de São Paio, de onde foi retirado com grande trabalho⁴⁷.

No que toca às embarcações, nos anos de 1739, 1747, 1755, 1769, 1774, 1784 e 1788, as mais afetadas, como já era de esperar, foram as inglesas (17, no total), das quais se conhece o nome de dois dos capitães, sendo eles o Capitão Jordan e o Capitão Barker. Para além destas, contam-se também 1 embarcação da França, 1 da Prússia e 1 da Suécia, cujo capitão era dado pelo nome de Stangenberg, 2 embarcações do Brasil e, por fim, 7 portuguesas, entre as quais se podem citar os nomes das seguintes

⁴⁰ CARDOSO, António Barros – O ciclo do vinho: um negócio de exportação que transformou a cidade. In **História do Porto**. Matosinhos: Quidnovi, 2010. ISBN 978-989-554-634-3. vol. 7, p. 64.

⁴¹ CARDOSO, António Barros – **Baco & Hermes: O Porto e o comércio interno e externo dos vinhos do Douro (1700-1756)**. Porto: Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, 2003, p. 98.

⁴² CARDOSO, António Barros – O ciclo do vinho: um negócio de exportação que transformou a cidade. In **História do Porto**. Matosinhos: Quidnovi, 2010. ISBN 978-989-554-634-3. vol. 7, p. 65.

⁴³ *Ibidem*, p. 61.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 64.

⁴⁵ RAMOS, Luís A. De Oliveira – **História do Porto**. 1ª ed. Porto: Porto Editora, 2000. ISBN 972-0-06276-2, p. 287.

⁴⁶ FREITAS, Eugênio Andréa da Cunha e - Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962), p. 229.

⁴⁷ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, p. 301.

embarcações: “Socorro”, “Monsarrate”, “Manoelinho”, “N. Sra. Do Bom Sucesso” e “N. Sra. Do Rosário”.

Todas estas embarcações mencionadas, estrangeiras ou portuguesas, foram afetadas das mais diversas maneiras. Algumas foram pela barra fora ou naufragaram, outras ficaram encalhadas em terra ou foram contra as casas. Houve também embarcações que ficaram intactas⁴⁸.

Para além disto, há igualmente registos de impactos em estaleiros, mais especificamente no de Vila Nova, onde se perdeu muita fazenda das lojas próximas ao rio e muitos armazéns ficaram danificados ou foram demolidos, perdendo-se muita fazenda, principalmente vinho⁴⁹.

3. Impactos na Sociedade

Ao longo do século XVIII, o Porto ocupou um lugar significativo entre as cidades mais populosas da Europa, chegando a equiparar-se a Bristol, Cádiz, Bruxelas e Hamburgo. Efetivamente, foi neste século que o aumento populacional do Porto atingiu o seu auge⁵⁰, sendo necessário ter aqui em conta o complexo tecido social da cidade, constituído pelos tradicionais três estados do Antigo Regime, isto é, clero, nobreza e povo, em que se sobressaía uma burguesia em ascensão⁵¹, e por uma vasta paleta de nacionalidades, onde estavam incluídos flamengos, alemães, franceses, ingleses, holandeses, italianos e espanhóis⁵².

Paralelamente a este alargamento da sociedade, verificou-se igualmente uma ampliação da área de povoamento, que se foi estendendo cada vez mais para além do centro da cidade – extramuros, portanto – e se fixou sobretudo nas margens ribeirinhas, atraída a população pelas intensas atividades marítimas e comerciais que aí se

⁴⁸ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, p. 301; FREITAS, Eugênio Andréa da Cunha e - “Lembranças” de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962), pp. 225-229.

⁴⁹ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, pp. 299-304; FREITAS, Eugênio Andréa da Cunha e - “Lembranças” de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962), pp. 225-229.

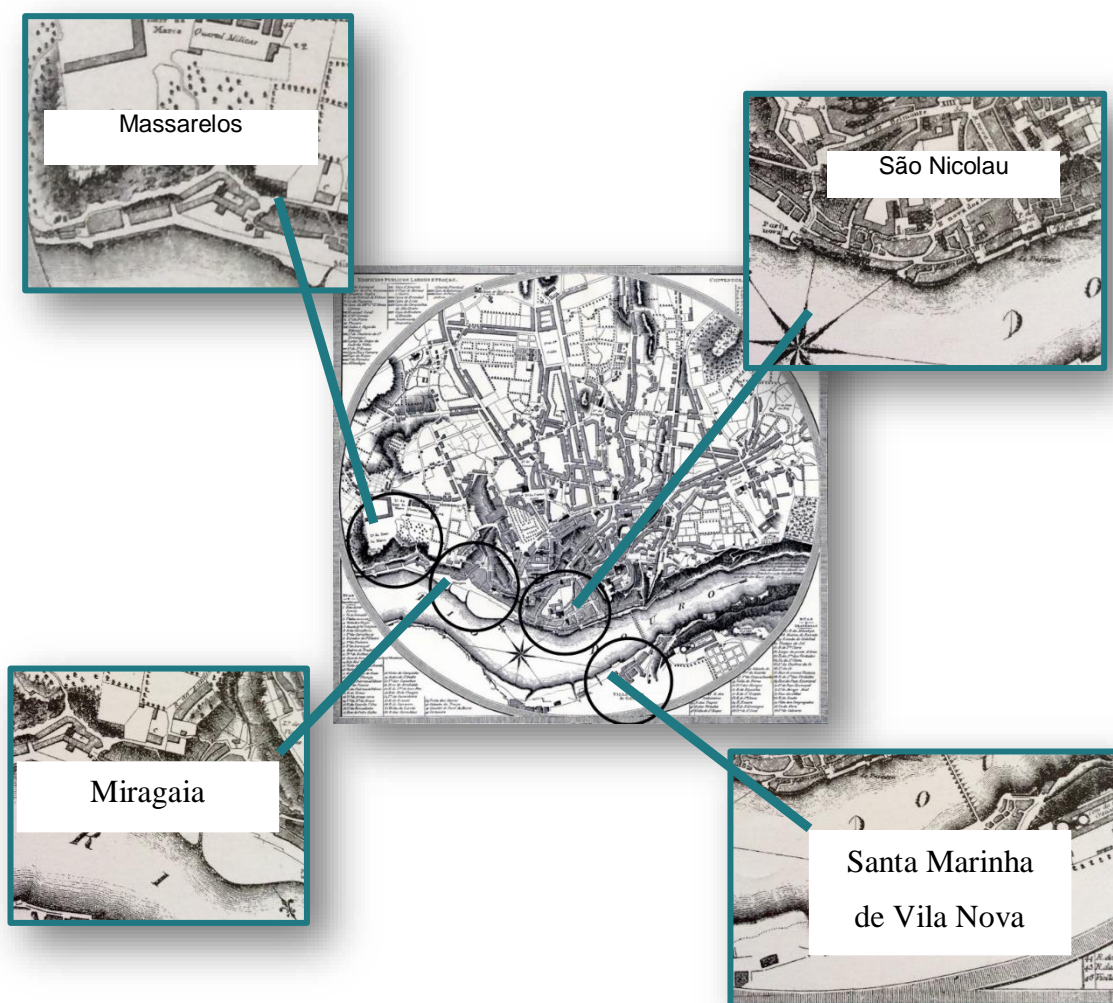
⁵⁰ SILVA, Francisco Ribeiro da – O Porto: das luzes ao liberalismo. In **Portucale**. Lisboa: Inapa, 2001. ISBN 972-8387-85-7, pp. 20-21.

⁵¹ BARROS, Susana Pacheco – A cidade dos Almadas: das reformas pombalinas à véspera das invasões. In **História do Porto**. Matosinhos: Quidnovi, 2010. ISBN 978-989-554-635-0, p. 49.

⁵² *Ibidem*, p. 51-53; RAMOS, Luís A. De Oliveira – **História do Porto**. 1ª ed. Porto: Porto Editora, 2000. ISBN 972-0-06276-2, pp. 335-337.

desenrolavam⁵³. Toda essa área incluí as freguesias de Massarelos, Miragaia, São Nicolau e Santa Marinha de Vila Nova, como demonstra o mapa seguinte (Figura 2):

Figura 2: Mapa das freguesias em estudo (Massarelos, Miragaia, S. Nicolau e Santa Marinha).



Fonte: BALCK, George – **Cidade do Porto**: [Planta Redonda]. <http://gisaweb.cm-porto.pt>. 1813. Disponível em: <<http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/535310/>>.

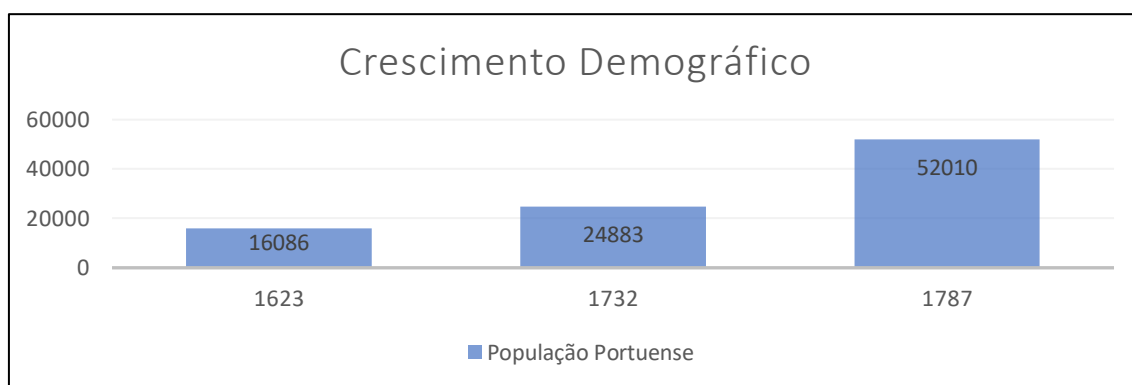
Estes dois fatores (aumento da população e a sua fixação próxima ao rio) são já suficientes para adivinhar o anúncio de grandes problemas, pois, em épocas de cheia, o número de pessoas afetadas será bastante mais elevado. Daí a necessidade de se

⁵³ SILVA, Germano – **Porto: Nos Lugares da História**. Porto: Porto Editora, 1995. ISBN 978-972-0-06258-1, p. 152.

fazer uma análise do numeramento populacional das quatro freguesias atrás mencionadas, simultaneamente localizadas próximas ao rio e ajustadas a um ambiente de grande agitação comercial, de forma a obter uma estimativa do número de pessoas possivelmente afetadas pelo aumento das águas do Douro.

A escassez de informação relativa à freguesia de Santa Marinha é notável, contrariamente ao que acontece com todas aquelas localizadas na margem direita do rio Douro, onde estão incluídas não apenas as freguesias de Massarelos, Miragaia e S. Nicolau, mas também a Sé, Santo Ildefonso, Vitória e Cedofeita. Nestas sete localidades verificou-se, entre 1623 e 1787, um crescimento demográfico bastante considerável, com destaque para o período de tempo entre 1732 e 1787⁵⁴, tal como ilustra o seguinte gráfico (Gráfico 4):

Gráfico 4: Crescimento demográfico da população portuense.



Fonte: SANTOS, Cândido dos – A população do Porto de 1700 a 1820: contribuição para o estudo da demografia urbana. *Revista de História* [Em linha]. vol. 1 (1978). [Consult. 5 Abr. 2017]. Disponível em WWW: <https://catalogo.up.pt/exlibris/aleph/a22_1/apache_media/T4Q5NJVQ5YX6NRURFSHVX7M9VC1RS5.pdf>.

Excluindo agora as quatro zonas que as águas do Douro não alcançam e dando um maior destaque às freguesias de Massarelos, Miragaia e S. Nicolau, averiguou-se, através dos dados estatísticos expostos nos gráficos 5, 6 e 7, que a freguesia menos habitada é a de Massarelos, apesar do aumento significativo de 8% ocorrido entre 1623 e 1787. A esta freguesia segue-se imediatamente a de Miragaia, com um aumento de 4% entre 1732 e 1787. Já S. Nicolau é, de longe, a localidade que contém um maior número de pessoas, independentemente do ano. Calcula-se, assim, que exista uma maior probabilidade desta última freguesia ter um maior número de vítimas

⁵⁴ SANTOS, Cândido dos – A população do Porto de 1700 a 1820: contribuição para o estudo da demografia urbana. *Revista de História* [Em linha]. vol. 1 (1978), pp. 287-288. [Consult. 5 Abr. 2017]. Disponível em WWW: <https://catalogo.up.pt/exlibris/aleph/a22_1/apache_media/T4Q5NJVQ5YX6NRURFSHVX7M9VC1RS5.pdf>.

comparativamente com as duas anteriores, derivado da quantidade superior de pessoas que a habitam.

Gráfico 5: Índice demográfico das freguesias de Massarelos, Miragaia e São Nicolau.

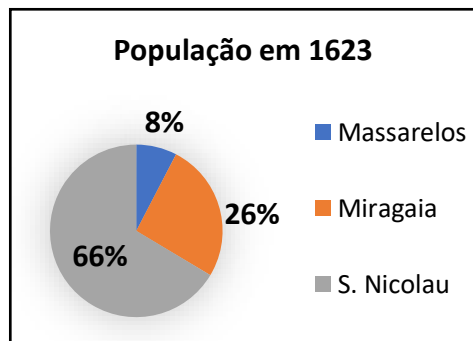


Gráfico 6: Índice demográfico das freguesias de Massarelos, Miragaia e São Nicolau.

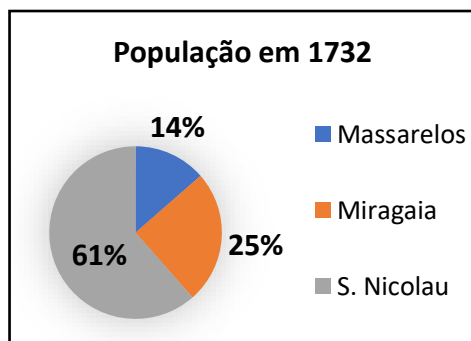
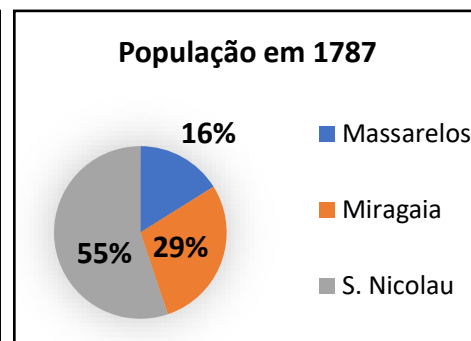


Gráfico 7: Índice demográfico das freguesias de Massarelos, Miragaia e São Nicolau.



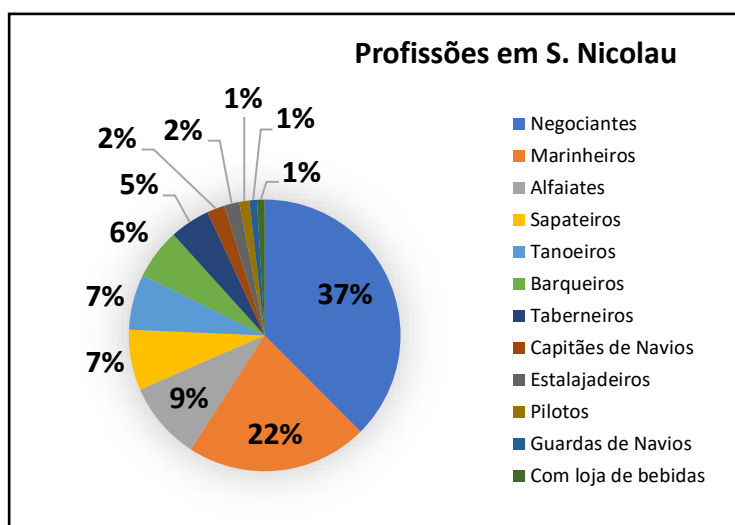
Fonte: SANTOS, Cândido dos – **A população do Porto de 1700 a 1820: contribuição para o estudo da demografia urbana.** *Revista de História* [Em linha]. vol. 1 (1978). [Consult. 5 Abr. 2017]. Disponível em WWW: <https://catalogo.up.pt/exlibris/aleph/a22_1/apache_media/T4Q5NJVQ5YX6NRURFSHVX7M9VC1RS5.pdf>.

Fonte: SANTOS, Cândido dos – **A população do Porto de 1700 a 1820: contribuição para o estudo da demografia urbana.** *Revista de História* [Em linha]. vol. 1 (1978). [Consult. 5 Abr. 2017]. Disponível em WWW: <https://catalogo.up.pt/exlibris/aleph/a22_1/apache_media/T4Q5NJVQ5YX6NRURFSHVX7M9VC1RS5.pdf>.

Fonte: SANTOS, Cândido dos – **A população do Porto de 1700 a 1820: contribuição para o estudo da demografia urbana.** *Revista de História* [Em linha]. vol. 1 (1978). [Consult. 5 Abr. 2017]. Disponível em WWW: <https://catalogo.up.pt/exlibris/aleph/a22_1/apache_media/T4Q5NJVQ5YX6NRURFSHVX7M9VC1RS5.pdf>.

Como já foi referido no início desta terceira parte, a sociedade portuense era bastante complexa, não só pela sua heterogeneidade, mas também pela fixação de um grande número de estrangeiros na cidade do Porto. É precisamente esta variedade que torna difícil apontar, de entre os números acima analisados, uma classe social que seja mais propensa a ser afetada pelas cheias. Contudo, é possível chegar a um resultado através de uma análise dos grupos socioprofissionais predominantes em cada uma das quatro freguesias aqui em estudo.

Gráfico 8: Profissões predominantes em S. Nicolau.



Fonte: SANTOS, Cândido dos – **A população do Porto de 1700 a 1820: contribuição para o estudo da demografia urbana.** *Revista de História* [Em linha]. vol. 1 (1978). [Consult. 5 Abr. 2017]. Disponível em WWW: <https://catalogo.up.pt/exlibris/aleph/a22_1/apache_media/T4Q5NJVQ5YX6NRURFSHVX7M9VC1RS5.pdf>.

Começando por S. Nicolau, freguesia mais inclinada a ter um maior número de vítimas, chegou-se à conclusão que a classe social largamente predominante é a burguesia, integrada por homens de dinheiro e grandes negociantes daquela época⁵⁵. Esta afirmação é comprovada pelos dados do gráfico 8, que confirmam a primazia dos homens de negócio sobre outros tipos de trabalhadores, sendo aos primeiros atribuído um valor de 37%, correspondentes a um número exato de 125 pessoas dedicadas a esta profissão do mundo dos negócios⁵⁶.

Na verdade, estes homens não passavam de mercadores envolvidos no negócio das sedas e dos panos, dos vinhos e de outros produtos comercializados “com grande opulência e fartura de meios”⁵⁷. Contudo, ao longo do século XVIII, a palavra “mercador” passou a ser preterida e a dar lugar à expressão “comerciante”, efetivamente adotada pelas pessoas destes tempos passados⁵⁸.

Continuando a análise do gráfico 8, é possível perceber que muitas das profissões em S. Nicolau estão ligadas ao que era considerado o principal polo de desenvolvimento económico do Porto, ou seja, o rio Douro. Assim, pode-se encontrar

⁵⁵ SANTOS, Cândido dos – **A população do Porto de 1700 a 1820: contribuição para o estudo da demografia urbana.** *Revista de História* [Em linha]. vol. 1 (1978), p.290. [Consult. 5 Abr. 2017]. Disponível em WWW: <https://catalogo.up.pt/exlibris/aleph/a22_1/apache_media/T4Q5NJVQ5YX6NRURFSHVX7M9VC1RS5.pdf>.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 295.

⁵⁷ RAMOS, Luís A. De Oliveira – **História do Porto.** 1ª ed. Porto: Porto Editora, 2000. ISBN 972-0-06276-2, p. 280.

⁵⁸ *Idem*.

nesta freguesia 72 marinheiros (22%), 22 tanoeiros (7%), 20 barqueiros (6%), 7 capitães de navios (2%), 4 pilotos (1%) e 3 guardas de navios (1%)⁵⁹.

No que toca às outras freguesias, em Miragaia a burguesia era também predominante, enquanto que em Massarelos sobressaem os marinheiros e os barqueiros⁶⁰. Quanto a Santa Marinha, não é mencionada qualquer tipo de informação, contudo, pelo observado nas três freguesias anteriores, a maior parte da população aí fixada estará certamente ligada a alguma atividade fluvial.

Relativamente à vasta paleta de nacionalidades, de todos, os que mais sobressaíram foram os ingleses⁶¹, atraídos por alguns benefícios fiscais, que apenas a eles eram destinados, e pelos tratados de 1642 e 1654, que os colocavam em posição privilegiada em relação aos concorrentes de outras nacionalidades⁶². Todavia, o principal fator de atração dos ingleses à cidade do Porto foi, sem dúvida, o vinho do Douro⁶³, comprovado este facto pelo superior número de embarcações inglesas que entravam na barra do Douro, comparativamente a embarcações de outras nacionalidades⁶⁴.

Os ingleses envolveram-se, portanto, nos negócios da cidade do Porto. Porém, estes não eram os únicos negociantes estrangeiros. Alemães e Holandeses eram normalmente homens de negócios (os Van Zeller, por exemplo), assim como o eram os franceses⁶⁵, de entre os quais muitos constituíram família no Porto⁶⁶, e os italianos⁶⁷. Não se pode afirmar com rigor que todos eles se tenham fixado em S. Nicolau, onde se destacavam os negociantes, mas é certa a sua enorme contribuição para a predominância desta profissão na cidade do Porto.

Coloca-se agora a questão: que tipo de casas habitava esta população, fosse ela autóctone, estrangeira, ou pertencente ao clero, nobreza ou povo? Para responder

⁵⁹ SANTOS, Cândido dos – A população do Porto de 1700 a 1820: contribuição para o estudo da demografia urbana. *Revista de História* [Em linha]. vol. 1 (1978), p. 295. [Consult. 5 Abr. 2017]. Disponível em WWW: <https://catalogo.up.pt/exlibris/aleph/a22_1/apache_media/T4Q5NJVQ5YX6NRURFSHVX7M9VC1RS5.pdf>.

⁶⁰ *Ibidem*, pp. 291-296.

⁶¹ CARDOSO, António Barros – Os estrangeiros no Porto do Vinho (Século XVIII). *Douro: Estudos & Documentos* [Em linha]. Vol. 9, nº 17 (2004), pp. 161-180. [Consult. 6 mar. 2017]. Disponível em WWW: < <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/9680.pdf>>, p. 162.

⁶² *Ibidem*, p. 164.

⁶³ *Ibidem*, p. 163.

⁶⁴ COSTA, Agostinho Rebelo da – **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, p. 301; FREITAS, Eugénio Andréa da Cunha e - Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962), pp. 225-229.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 53.

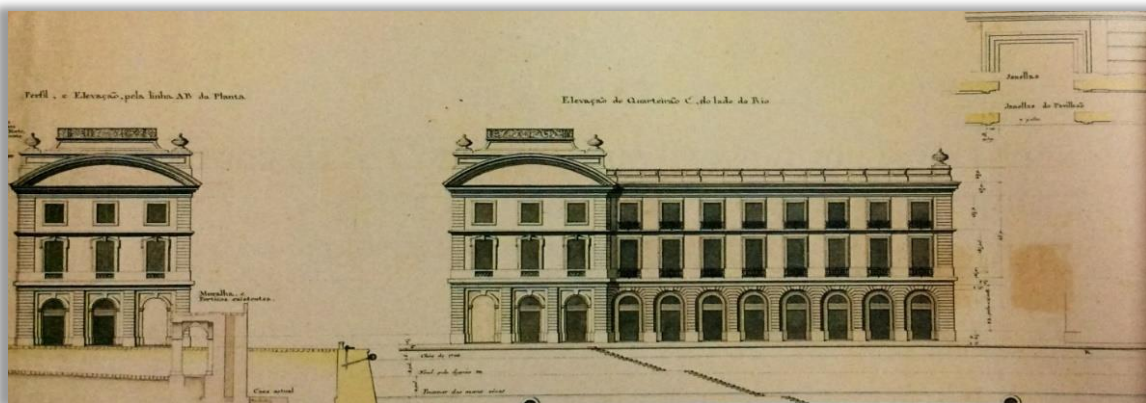
⁶⁶ RAMOS, Luís A. De Oliveira – **História do Porto**. 1ª ed. Porto: Porto Editora, 2000. ISBN 972-0-06276-2, p. 335.

⁶⁷ BARROS, Susana Pacheco – A cidade dos Almadas: das reformas pombalinas à véspera das invasões. In **História do Porto**. Matosinhos: Quidnovi, 2010. ISBN 978-989-554-635-0, p. 53.

a esta pergunta deve-se ter em conta os novos programas urbanísticos (1763-1804) promovidos pela Junta das Obras Públicas⁶⁸, presidida por João de Almada e Melo⁶⁹, e influenciados pelo apoio económico dado pela Companhia da Agricultura das Vinhas do Alto Douro⁷⁰.

Visando, relativamente à arquitetura civil, a regularização das frontarias dos edifícios e a sua inserção no espaço urbano⁷¹, estes novos projetos tiveram lugar em vários pontos da cidade, inclusive nas freguesias de Cedofeita, com a famosa Rua do Almada, e de São Nicolau, onde se instalou a Casa da Feitoria Inglesa e se reformou a Praça da Ribeira⁷². Nesta praça, local de circulação de pessoas e mercadorias, chegaram a ser construídos edifícios sobre arcadas, como demonstra a figura 3. Estará isto ligado ao fato desta praça se situar próxima ao rio e, logo, ter mais probabilidade de ver os seus edifícios danificados ou destruídos pelas cheias? É certa a maior resistência destes novos edifícios, devido ao sustento dado pelas arcadas, contudo apenas é possível conjecturar no que toca a este assunto.

Figura 3: Projeto de um edifício para a Praça da Ribeira.



Fonte: BARROS, Susana Pacheco – **A cidade dos Almadás: das reformas pombalinas à véspera das invasões**, in *História do Porto*. Matosinhos: Quidnovi, 2010. ISBN 978-989-554-635-0.

Apesar destas reformas na cidade do Porto, a maior parte dos edifícios habitados pela população continuaram a ser altos e esguios⁷³, formados por vários pisos (3, 4 e, às vezes, 5 andares⁷⁴), onde no rés-do-chão havia espaços destinados ao comércio e

⁶⁸ BARROS, Susana Pacheco – **A cidade dos Almadás: das reformas pombalinas à véspera das invasões**. In *História do Porto*. Matosinhos: Quidnovi, 2010. ISBN 978-989-554-635-0, p. 61.

⁶⁹ *Ibidem*, p. 63.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 64.

⁷¹ *Ibidem*, p. 57.

⁷² *Ibidem*, p. 65-71.

⁷³ *Ibidem*, p. 105.

⁷⁴ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, p. 27.

pequenos negócios, enquanto os restantes pisos se destinavam à habitação unifamiliar⁷⁵. Agostinho Rebelo da Costa acrescenta ainda que a sua fábrica é “...*toda de pedra, e cal: os portais, janelas, cunhais, e balcoens, são de cantaríia fina, e bem lavrada...*”; “*as janelas ornadas de grandes, e crystallinas vidraças: pela parte exterior, tem largos balcões, ou sacadas com parapeitos de ferro lavrado em grades, que se remattaõ com pirâmides douradas...*”⁷⁶. Talvez se deva a esta permanência dos antigos edifícios na cidade as suas inúmeras danificações ou completas destruições pelas cheias, como agora se verá.

Os anos em que se verificaram vítimas e prejuízos relacionados com a população foram os seguintes: 1727, 1739, 1747, 1755, 1769, 1774, 1777, 1784 e 1788⁷⁷. De entre todos estes anos, seis das cheias causaram vítimas, não querendo isto dizer que tenha havido mortes em todas elas. Na verdade, a palavra “vítima” remete para vários causas e não só para vítimas mortais.

De facto, na cheia de 1788 houve 2 mortes por afogamentos, após a tentativa de prevenção do naufrágio dos navios ancorados no Douro⁷⁸. Contudo, para a cheia de 1727, Agostinho Rebelo da Costa calcula um número superior a 100 vítimas, mas este autor não é explícito quanto à sua causa ou se nestes valores está incluída alguma vítima mortal⁷⁹.

Quanto às restantes cheias, no ano de 1739, para além de algumas famílias de opulentos rendimentos terem ficado reduzidas à miséria⁸⁰, muita gente viu-se obrigada a sair por janelas e telhados devido às inundações de edifícios⁸¹; e nas dos anos de 1769 e 1777, durante algumas noites ninguém dormiu a bordo, tendo estas pessoas sido obrigadas a abandonar as suas embarcações devido à elevação do nível das águas nestes anos⁸².

⁷⁵ BARROS, Susana Pacheco – A cidade dos Almadas: das reformas pombalinas à véspera das invasões. In **História do Porto**. Matosinhos: Quidnovi, 2010. ISBN 978-989-554-635-0, p. 105, p. 57.

⁷⁶ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, p. 27.

⁷⁷ *Ibidem*, pp. 299-304; FREITAS, Eugênio Andrêa da Cunha e - Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962), pp. 225-229.

⁷⁸ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, pp. 300-304.

⁷⁹ *Ibidem*, pp. 299-300.

⁸⁰ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, p. 300.

⁸¹ ALÃO, Martinho Lopes de Moraes, FREIRE, Bernardo de Meireles - **Sucesso lamentavel da destruição do Porto e seus suburbios acontecido no fatal mez de dezembro de 1739**. Porto: [s.n.], 1740, pp. 5-19.

⁸² FREITAS, Eugênio Andrêa da Cunha e - Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962), p. 228.

Houve também vários prejuízos nos anos atrás mencionados (1727, 1739, 1747, 1755, 1769, 1774, 1777, 1784, 1788), como são exemplos os seguintes: absorção de muitas vinhas, lagares, azenhas e outras fábricas pelas águas do rio Douro, muitas casas em Vila Nova, Gaia e Miragaia ficaram destruídas ou danificadas, assim como os seus móveis, muitas ruas ficaram alagadas e muita areia invadiu os locais por onde a cheia passou. As Capelas do Terreiro e de Nossa Senhora do O ficaram inundadas, assim como os Conventos de Monchique e de Corpus Christi, tendo sido este último alvo de cheias constantes⁸³.

4. Medidas

Após estes três capítulos, torna-se evidente a regularidade das cheias do rio Douro e os graves impactos que causaram tanto nas populações ribeirinhas como no comércio crescente da cidade. Seria de esperar, portanto, uma rápida intervenção e a adoção de medidas preventivas por parte das entidades responsáveis, de modo a diminuir ou precaver os problemas acarretados por estas enchentes.

Contudo, ao longo do século XVIII, o poder local ou o governo do reino não se mostraram muito interessados em se envolver nesta matéria, chegando mesmo a ser alvo de críticas por parte de Agostinho Rebelo da Costa⁸⁴ aquando da cheia de 1788. Esta, provocou gastos avultados devido às consideráveis perdas e estragos que causou, devendo-se isto ao facto de o Governo não ter mandado extrair as areias que as inundações anteriores tinham amontoado nas zonas ribeirinhas⁸⁵.

Para além disso, Rebelo da Costa chega a aconselhar três obras: a da barra, a de um molhe e de aquedutos. A primeira serviria de canal a todas as riquezas, a segunda à conservação dessas mesmas riquezas e, por fim, a terceira serviria ao bem geral da saúde do povo, que no tempo chuvoso bebe água imunda, nociva e cheia de lodo⁸⁶.

Apesar de não se verificar uma grande intervenção por parte do Governo, a população não se limitava a observar e adivinhar tragédias. Ainda no caso da cheia de 1788, milhares de portuenses ajudaram a prevenir o naufrágio dos 114 navios ancorados no Douro, atracando uns aos outros com grossas antenas e segurando-os

⁸³ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4, p. 299-304; FREITAS, Eugênio Andréa da Cunha e - Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962), pp. 225-229.

⁸⁴ COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4.

⁸⁵ *Ibidem*, pp. 300-304.

⁸⁶ *Idem*.

com grossos cabos e amarras num trabalho incansável. As próprias mulheres foram comparadas, por Agostinho Rebelo da Costa, às Heroínas de Dío, por se terem arriscado aos perigos da inundação e pela ajuda que deram aos homens, subministrando-lhes os aprestos necessários de forma a se evitar os naufrágios⁸⁷.

De resto, as populações apenas deixaram de ser atormentadas pelas águas do Douro, após a edificação de diques e estruturas de contenção de enchentes, a modificação dos leitos fluviais, o desvio dos caudais de cheias⁸⁸ e, acima de tudo, a construção de barragem, que só se verificou no século XX⁸⁹.

Considerações finais

O presente estudo teve como objetivo dar a conhecer os impactos das cheias do rio Douro ao longo do século XVIII, mas não sem primeiro fazer referência ao panorama geral que se vivia no Porto e que contribuiu em muito para que estas enchentes se tornassem tão marcante e perturbadoras, tanto para as populações ribeirinhas, quanto para o desenvolvimento económico e comercial do Porto, que, ironicamente, se deveu também ao próprio rio Douro.

É possível observar aqui, portanto, um duplo papel desempenhado pela “personagem principal” deste trabalho: o Douro. Por um lado, o rio foi fundamental para a economia portuense, atraindo vários comerciantes para esta cidade e provocando, conseqüentemente, um grande fluxo de entradas e saídas de embarcações na barra do Douro e constantes trocas comerciais. Por outro lado, foi ele o responsável pelo retrocesso desta economia, arruinando embarcações de várias proveniências e os produtos nos seus porões transportadas, o que acabava por acarretar despesas absurdas.

Já no que se refere à população, concluiu-se que, sendo a freguesia de S. Nicolau a mais habitada, de entre as quatro freguesias incluídas neste estudo, e sendo igualmente a que contém um maior número de negociantes (que se deduz que estejam integrados na burguesia), esta foi a localidade mais afetada pelo impacto das cheias ao longo do século XVIII. Note-se ainda que estes negociantes, fossem eles estrangeiros

⁸⁷ *Idem.*

⁸⁸ JESUS, Maria Eduarda Rodrigues Vieira de – **Morfodinâmica do Cabedelo da foz do Rio Douro: Perspectiva Histórica e Monitorização por GPS para o conhecimento da sua Evolução Actual.** Porto: Universidade do Porto, 2003. [Consult. 23 mar. 2017]. Disponível em WWW: < file:///C:/Users/Lara%20Lopes/Downloads/6029_TM_01_P.pdf>, p. 26.

⁸⁹ PEREIRA, Gaspar Martins e BARROS, Amândio Jorge Morais – **Memória do rio: para uma história da navegação no Douro.** Porto: Afrontamento, 2001, p. 27.

ou autóctones, estavam ligados à economia portuense, contribuindo, assim, para o seu desenvolvimento. Logo, estes homens de negócios seriam os primeiros alvos destas enchentes, que acabariam, de certa forma, por prejudicar ou arruinar os seus negócios.

Ainda sobre a população, conjeturou-se a hipótese de a reforma feita na Praça da Ribeira estar ligada ao facto de esta ser bastante próxima ao rio e ver os seus edifícios alterados de alguma forma pela força das águas. As fontes utilizadas não são claras quanto à destruição ou danificação de edifícios em São Nicolau, mas o facto é que a reforma se fez e nela estavam incluídos os projetos destes novos edifícios mais robustos e resistentes, apoiados em arcadas que o sustentavam.

As cheias do rio Douro foram, portanto, um marco da cidade do Porto. Nos nossos dias as águas estão adormecidas, não mostrando mais as suas ondas de violência contra os que habitam as suas margens. Talvez isto se deva à evolução dos tempos, com a aplicação de novas técnicas detetoras de cheias e à construção de barragens, que foi tardia, mas eficaz.

Este estudo aborda apenas uma temática relacionada com as cheias, pois vários outros domínios podem ser estudados envolvendo este assunto. O domínio religioso é uma dessas vertentes, desenvolvida atualmente por historiadores.

Fontes

ALÃO, Martinho Lopes de Morais, FREIRE, Bernardo de Meireles - **Sucesso lamentavel da destruiçam do Porto e seus suburbios acontecido no fatal mez de dezembro de 1739**. Porto: [s.n.], 1740.

CAPELA, José Viriato *et al.* – As freguesias do Distrito do Porto nas *Memórias Paroquiais* de 1758. In **Memórias, História e Património**. [S.l.]: Braga, 2009. Vol. 5.

COSTA, Agostinho Rebelo da – **Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto**. Lisboa: Frenesi, 2001. ISBN 972-8351-53-4.

FREITAS, Eugênio Andrêa da Cunha e - Lembranças" de Inácio António Henckell: comerciante portuense do século XVIII. **O Tripeiro**. 5ª Série, nº 8 (1962).

Bibliografia

BARROS, Susana Pacheco – A cidade dos Almadás: das reformas pombalinas à véspera das invasões. In **História do Porto**. Matosinhos: Quidnovi, 2010. ISBN 978-989-554-635-0.

BESSA, Alberto – As grandes cheias do Douro. **O Tripeiro**. Vol. 2, nº 56 (1910), pp. 331-334.

CAMPOS, Ezequiel de – **O Rio e o Mar na vida da Cidade**. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1966.

CARDOSO, António Barros – **Baco & Hermes: O Porto e o comércio interno e externo dos vinhos do Douro (1700-1756)**. Porto: Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, 2003.

CARDOSO, António Barros – O ciclo do vinho: um negócio de exportação que transformou a cidade. In **História do Porto**. Matosinhos: Quidnovi, 2010. ISBN 978-989-554-634-3. Vol. 7.

CARDOSO, António Barros – Os estrangeiros no Porto do Vinho (Século XVIII). **Douro: Estudos & Documentos** [Em linha]. Vol. 9, nº 17 (2004), pp. 161-180. [Consult. 6 mar. 2017]. Disponível em WWW: < <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/9680.pdf>>.

DAVEAU, Suzanne – **O Enquadramento de Portugal** [Em linha]. Lisboa: Edições João Sá da Costa, 1995. [Consult. 17 Abr. 2017]. Disponível em WWW: <<http://hdl.handle.net/10405/31720>>.

JESUS, Maria Eduarda Rodrigues Vieira de – **Morfodinâmica do Cabedelo da foz do Rio Douro: Perspectiva Histórica e Monitorização por GPS para o conhecimento da sua Evolução Actual**. Porto: Universidade do Porto, 2003. [Consult. 23 mar. 2017]. Disponível em WWW: <file:///C:/Users/Lara%20Lopes/Downloads/6029_TM_01_P.pdf>.

LOUREIRO, Adolpho – As Cheias. **O Tripeiro**. Vol. 2, nº 55 (1910), pp. 296-298.

PEREIRA, Gaspar Martins e BARROS, Amândio Jorge Morais – **Memória do rio: para uma história da navegação no Douro**. Porto: Afrontamento, 2001, pp. 13-29; 205-206.

PERES, Damião, CRUZ, António – **História da Cidade do Porto**. Porto: Portucalense Editora, 1962-1965.

RAMOS, Luís A. De Oliveira – **História do Porto**. 1ª ed. Porto: Porto Editora, 2000. ISBN 972-0-06276-2.

SANTOS, Cândido dos – A população do Porto de 1700 a 1820: contribuição para o estudo da demografia urbana. **Revista de História** [Em linha]. Vol. 1 (1978), pp. 281-350. [Consult. 5 Abr. 2017]. Disponível em WWW:

<https://catalogo.up.pt/exlibris/aleph/a22_1/apache_media/T4Q5NJVQ5YX6NRURFSHVX7M9VC1RS5.pdf>.

SILVA, Francisco Ribeiro da – O Porto: das luzes ao liberalismo. In **Portucale**. Lisboa: Inapa, 2001. ISBN 972-8387-85-7.

SILVA, Germano – **Porto: Nos Lugares da História**. Porto: Porto Editora, 1995. ISBN 978-972-0-06258-1.

TATO, José Fernandes – As cheias do rio Douro. In **O rio e o mar na vida da cidade: exposição documental**. Porto: Câmara Municipal do Porto/ Gabinete de História da Cidade, 1963.