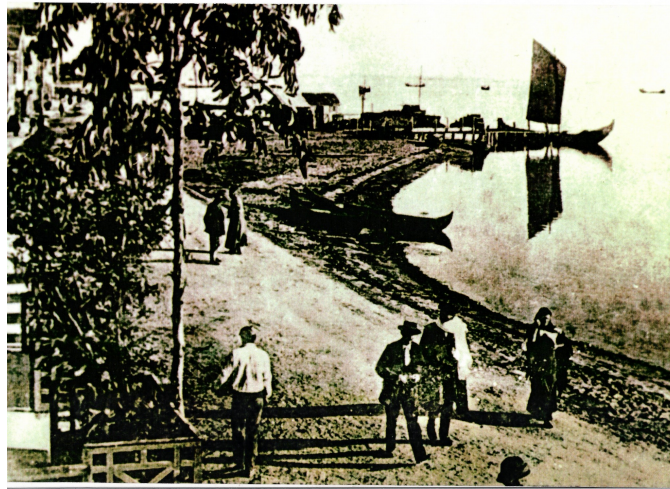


A BARCA DA PASSAGEM- sua importância

Provavelmente nenhuma estrada concelhia teve uma história tão acidentada como a que liga Ílhavo a Mota, na Gafanha da Encarnação, na *Maluca* em frente da Costa Nova, e onde desde 1808 o pessoal que labutava nas companhias embarcava, acabadas estas de se instalarem no areal, ainda até então sem nome, na lingueta que se estendia da nova barra à Vagueira.

Feita a ponte de Juncal Ancho em 1865, só em 1893 se tomou a decisão de avançar com a estrada à mota. Para tal foram adjudicados, no referido ano, os dois primeiros lanços que tinham sido postos a concurso.

Mas em 1895 a estrada parou com a anexação do Concelho, a Aveiro. A estrada na totalidade teria 4.460 m. Aquando da anexação estavam construídos 1.327m. Ora durante a anexação, com a interferência de Mário Duarte, teriam sido construídos 1.247 m.



Após a Restauração Concelhia os cofres estavam exangues. Não havia dinheiro para nada.

Apesar de tal situação tão redutora, com o rendimento da barca, e recorrendo a trabalho braçal, foram construídos, apesar de tudo, 486m.

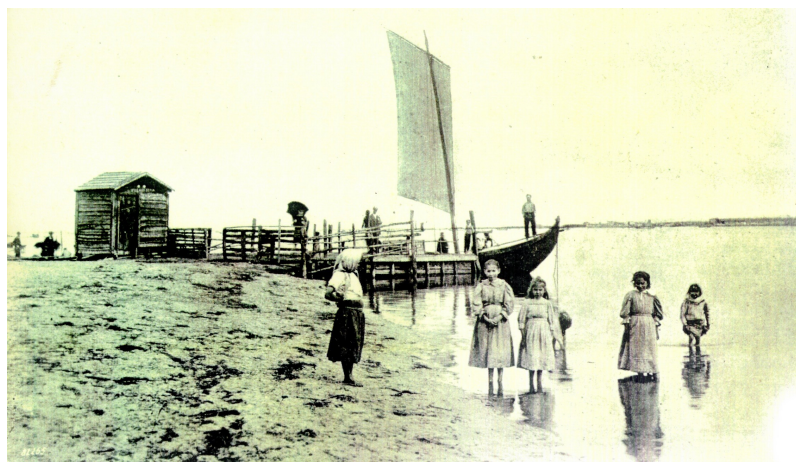
Mas não havia possibilidade de desencantar verba suficiente para ir mais além. Faltavam 1.400 m.

Continuava, contudo a sentir-se, a estrada era cada vez mais fundamental para o desenvolvimento concelhio; os terrenos na Costa Nova eram um bom rendimento para os cofres autárquicos; o movimento para incrementar as actividades comerciais dependia do acesso às barcas da passagem. Almocreves, vendedores, gente das companhias, mas também gentes dos comércios que por força do desenvolvimento se foram instalando na praia.

Sucedo então que em sessão de Câmara presidida pelo Dr. Frederico Cerveira, em 16 de Junho, de 1898 o Dr. Francisco Moura apresentou uma proposta que continha os seguintes pressupostos:

- 1- A Câmara para acabar de vez com a estrada, imprescindível para o desenvolvimento concelhio, contrairia um empréstimo de **1.400.000 réis** (importância de certa dimensão para a época, se tivermos em conta que o Orçamento Ordinária em 1907 era de 984.702 réis)
- 2- Este empréstimo, como era habitual, ao tempo, seria subscrito dentro do grupo dos maiores proprietários do Concelho, a convocar para o efeito.
- 3- Seria amortizável em sete anos, e, admitia-se, uma taxa de 6%/ano.

Francisco de Moura explicou então: com a finalização dessa estrada os direitos de passagem na barca, subiriam para **400.000** ou até **500.000** réis. Assim este imposto era, só ele, mais do que suficiente para pagar tal empréstimo.



A Barca da «passage»

Procedendo-se à convocatória, compareceram parte dos **40 maiores** contribuintes para decidirem o empréstimo. Eram eles, Dionísio Pinguello, Francisco Mello, Manuel Nunes da Fonseca, Gabriel Oliveira, João Silva Valente, João Graça, João Santos Neves, José João Rosa, José Razoilo, José Oliveira da Velha, José Ferreira Jorge, Manuel Borrelho, Manuel Alves Russo, António Ribeiro, Manuel Ferreira Gordo, Thomé Simões Machado, Manuel Nunes Pinguello «O Borríca». Faltaram os restantes.

Sem que nada ficasse decidido, eis que o Conselheiro **Dr. Manuel da Rocha Madail**, em nome do seu filho menor, Amadeu, se propõe **sozinho** a financiar a totalidade do empréstimo, a um juro de 5%, mais baixo que a esperada.

Estava «*Salva a Pátria*»!

Os trabalhos são de imediato arrancados e a estrada no início de 1900 está concluída.

Como previsto o movimento intensificou-se, subindo exponencialmente. Até 1915 o foro da barca foi anualmente posto em hasta publica pela Câmara, do mesmo recolhendo fartos benefícios que, não só permitiram honrar os seus compromissos, como ainda suportarem os custos da iluminação da praia – dois lampiões a queroseno – dos incipiente arruamentos na Costa – Nova, e até, para colocar ao dispor dos banhistas uma passadiço em madeira para acesso dos mesmos, ao mar.

Era assim naqueles tempos ...

Ps – Com a saída de Rocha e Cunha da Capitania o novo Cap. do Porto, Tavares da Silva, concessionará aos Murtoseiros barcas para passagem. Mas mais escandaloso, foi a obrigatoriedade de o transporte de peixe só poder ser feito nestas barcas. Claro que isto levantou enorme celeuma e muitos desacatos.

Só em 1926 este problema se resolveu após uma exposição ao Governo. Foi então feita a entrega da exploração da carreira à Misericórdia de Ílhavo.

Senos Fonseca
Fev. 2008