

CONSTRUIR, NAVEGAR, (RE)USAR O DOURO DA ANTIGUIDADE

COORD.
LINO TAVARES DIAS
PEDRO ALARCÃO

Título: ***Construir, Navegar, (Re)Usar o Douro da Antiguidade***

Coordenação: Lino Tavares Dias, Pedro Alarcão

Design gráfico: Helena Lobo | www.hldesign.pt

Fotografia da capa: *Leito do rio Douro entre Porto Manso (Baião) e Porto Antigo (Cinfães)*.

Fotografia de A. Loureiro Tavares, Agosto 1960.

Edição: CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória

Via Panorâmica, s/n | 4150-564 Porto | www.citcem.org | citcem@letras.up.pt

ISBN: 978-989-8351-95-1

Depósito Legal: 450319/18

DOI: <https://doi.org/10.21747/978-989-8351-95-1/cons>

Porto, dezembro de 2018

Paginação, impressão e acabamento: Sersilito-Empresa Gráfica, Lda. | www.sersilito.pt

Trabalho cofinanciado pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) através do COMPETE 2020 – Programa Operacional Competitividade e Internacionalização (POCI) e por fundos nacionais através da FCT, no âmbito do projeto POCI-01-0145-FEDER-007460.

DOURO, UM RIO AQUÉM DO ESQUECIMENTO

RUI MORAIS*

E (o Douro) é, no mapa da pequenez que nos coube, a única evidência incomensurável com que podemos assombrar o mundo.

Miguel Torga, *Portugal*

O DOURO SEGUNDO AS FONTES LITERÁRIAS

Não se pode pensar no rio Douro em época romana sem fazer uma breve alusão ao processo de conquista que decorreu a partir do século II a. C. na fachada atlântica. O conhecimento dos territórios junto à orla costeira era estratégico, pois estavam situados num dos circuitos naturais de navegação e, conseqüentemente, numa área de confluência de culturas, pelo menos desde a Idade do Bronze¹. Assim o testemunham os périplos de Hanão e Himilcão que, desde Cádiz, marcavam as rotas norte e sul do Atlântico em busca de ouro, marfim, cobre, estanho e âmbar. Este último périplo tem sido interpretado como representativo da reabertura da rota do estanho até às *Oestrímnides* ou *Cassitérides* («ilhas de estanho»), com o fim de renovar o seu

* FLUP/ID&CECH. rmais@letras.up.pt.

¹ MORAIS, 2005; ARRUDA & VILAÇA, 2006: 31-58.

comércio, que, controlado desde o Bronze Final pelos grupos autóctones do sudoeste, se tinha interrompido no século VI a. C.².

Não surpreende assim que mais tarde os Gaditanos, profundos conhecedores destas paragens, se tivessem associado aos generais romanos na conquista gradual deste território atlântico e nela tivessem tido um papel crucial. Vários foram os generais romanos que direta ou indiretamente estiveram implicados neste processo. De modo breve, iremos mencionar alguns dados referidos nas fontes.

O primeiro que nos merece destaque foi Q. Servílio Cepião, que efetuou as primeiras expedições ao Noroeste no contexto das Guerras Lusitanas. Neste âmbito, crê-se que os gaditanos tenham prestado auxílio logístico e naval quando este general decide, em 139 a. C., um ataque conjunto contra Viriato, a sul, e a «devastação dos campos do Galaicos», a norte³.

Pouco tempo depois, em 137 a. C., ocorrerá o famoso avanço de D. Júnio Bruto até ao norte da Península. Mais uma vez esta expedição punitiva parece ter contado com o apoio da cidade de Cádiz como base naval e de apoio às tropas romanas. Este feito ficará registado nos anais da história como aquele que lhe deu o epíteto de «Galaico» e que assinala a passagem do célebre rio *Léthes*, à semelhança do rio do esquecimento da mitologia clássica. As fontes clássicas referem que se tratou de uma hábil artimanha das tribos galaicas para conter o avanço das tropas romanas; outra leitura pode, todavia, ser feita: as tropas romanas, cansadas destas campanhas punitivas e na perspetiva de terem que enfrentar uma guerra de guerrilha com conceitos e táticas diferentes das romanas, deixaram correr o rumor da existência, naquelas terras, do rio do esquecimento⁴. Este confronto, teria tido lugar a 9 de julho de 137 a. C., data que foi comemorada em Roma pela construção de um templo a Marte⁵ erigido no *Campus Martius*, dois ou três anos mais tarde⁶. Segundo Orósio — que nos dá seguramente números exagerados — este confronto teria causado a morte a cerca de 50 mil galaicos e feito 6 mil prisioneiros, tendo apenas conseguido fugir 4 mil. A partir deste momento, os galaicos passaram a ficar sob o controlo teórico da *Hispania Ulterior*⁷.

É ainda tentador associar um dos nomes de difícil leitura expresso no *Pro Balbo* de Cícero (Cássios ou Crassos) a P. Licínio Crasso que, como procônsul, comandou de 96 a 94 a. C., uma nova expedição em terras do noroeste. Esta campanha, no seguimento da sua intervenção na Lusitânia para interditar os sacrifícios humanos e reprimir o retorno da sua agitação, teve um significado singular no contexto do

² MORAIS, 2005.

³ MORAIS, 2007a: 102.

⁴ MARTÍNEZ MERA, 2001: 306, nota 33.

⁵ TRANOY, 1981: 128.

⁶ BLANCO FREIXEIRO, 1992: 97.

⁷ MORAIS, 2007a: 102.

comércio romano porque, daí em diante, permitiu aos *negotiatores* de Roma a abertura de novos horizontes para a exploração das riquezas mineiras nesta área da península⁸. De fato, como indica Estrabão (III 5.11), Crasso ficou responsável por «ensinar» a rota para o abastecimento de grandes quantidades de minério. Esta exploração possibilitou o enriquecimento pessoal e da sua família que passou a ser uma das mais abastadas e influentes de Roma⁹.

Mas o momento mais significativo e que diretamente diz respeito à tomada de Cale é o da expedição de M. Perpenna em 74 a. C. Esta teria ocorrido no quadro das chamadas guerras sertorianas e levado à sublevação das tribos do noroeste, mas desta vez sem uma referência específica à ajuda dos gaditanos. É possível que, também aqui, estes tenham participado no processo de conquista, pelo menos no apoio logístico da frota naval para o transporte de provisões e equipamentos¹⁰.

Pouco tempo depois, em 60 a. C., será a vez de Júlio César. Segundo Dião Cásio, César não se contentou em alcançar a linha do Douro, mas, perseguindo os que tinham fugido, entrou em território galaico. Desta vez o apoio gaditano é inequívoco: para este empreendimento César pede expressamente auxílio a L. Cornélio Balbo, que se tornará um dos seus maiores aliados. O derradeiro encontro entre os dois teria ocorrido em 68 a. C., aquando da primeira visita de César à Península, na qualidade de procônsul da *Hispania Ulterior*. Depreende-se das palavras de Plutarco¹¹, que este teria desembarcado em Córdoba em data próxima ao dia 15 de maio de 61 a. C., depois de uma longa viagem desde Roma, seguindo a rota continental. A partir daí César começa a preparar as suas tropas e, por volta de 10 de junho, ou talvez um pouco antes, parte com as suas legiões para a Lusitânia. Mas, não se conformando com a repressão do banditismo nesta região, provocou uma guerra, estendendo-a, como acima referimos, a norte do Douro. Esta campanha, arriscada, serviu para cumprir os desejos de César: as legiões proclamam-no *imperator*, reforçando assim os laços de clientelismo militar. Os numerosos despojos de guerra cobrados foram generosamente repartidos pelos soldados, sem se esquecer de reservar para si uma parte para restaurar as suas finanças e enviar ao erário público de Roma avultadas somas como modo de justificar a guerra empreendida¹². Esta expedição a norte do Douro indica-nos, uma vez mais, que o rio era considerado como uma linha de fronteira. Mas esta delimitação do Douro como linha de fronteira também nos é sugerida pelo chamado «Bronze de Bembibre», um documento redigido meio século mais tarde, no ano 15 a. C., apenas terminadas as guerras contra Cântabros e Ástures.

⁸ TOVAR, 1975: 80-81; TRANOY, 1981: 130.

⁹ MARTÍNEZ MERA, 2001: 307.

¹⁰ MORAIS, 2007a: 103.

¹¹ Caes., 11,3 e ss; FERREIRO LOPEZ, 1988: 363.

¹² MORAIS, 2007a: 104.

Neste bronze menciona-se uma *provincia, a Transduriana*, que independentemente do seu significado considera o Douro como um limite.

Para além dos dados alusivos ao processo de conquista, conhecem-se outras fontes literárias, ainda que muito parcas, sobre a navegabilidade do rio Douro, assunto que nos iremos debruçar mais adiante.

A referência a *Cale* ocorre no *Itinerário de Antonino* como plataforma viária entre *Langobrica* e *Bracara Augusta*. Voltamos a encontrar referências literárias sobre esta região em época tardia, na *Crónica de Idácio* e no *Código Visigótico* (ou *Liber Iudiciorum*), mencionando-se neste último caso a cultura da vinha no Douro.

A continuidade das tradições vinhateiras no Douro está, todavia, bem presente nos documentos medievais. Os *Forais*, as *Inquirições* e as *Cartas Régias* referem para este território a existência de pesqueiras, de barcas de passagem, do transporte de produtos pelo rio, de portagens e outros tributos pagos pelas embarcações e dos conflitos sobre os direitos e privilégios de concelhos e senhores¹³. Nos capítulos especiais das Cortes de Leiria celebradas em 1254 sabemos que no tempo daquele monarca os barcos que desciam o Douro até ao Porto eram muito numerosos e vinham carregados de «vinho, madeira e outras cousas»¹⁴.

Este é também o tempo da fixação das comunidades religiosas, com destaque para os mosteiros da Ordem de Cister, nomeadamente S. João de Tarouca, Santa Maria de Salzedas e S. Pedro das Águias, que, embora se localizassem nos limites ou fora da região produtora de vinhos de qualidade, fizeram grandes investimentos no cultivo da vinha, fundando várias quintas, algumas das quais ainda hoje existentes. E já nos finais da Idade Média o infante D. Henrique ordenou a construção de setenta embarcações que levaram os portugueses a Ceuta, iniciando assim a gesta dos descobrimentos. Mais tarde, quando o império português começava a ganhar forma, muitas das naus utilizadas nas viagens à Índia por Vasco da Gama, Paulo da Gama e Honório Coelho, foram construídas no arsenal da Ribeira do Ouro (Lordelo do Ouro, Porto)¹⁵. Estava assim traçado o papel do rio Douro como plataforma viária e acentuava-se a sua importância nos circuitos de comércio atlântico.

AS CONDIÇÕES DA NAVEGABILIDADE

O Douro, *Durius* para os romanos, é o terceiro rio mais extenso da Península percorrendo cerca de 927 km desde a nascente, na Serra de Urbión (Cordilheira Ibérica), a uma altitude de cerca de 1.700 metros, até atingir a foz na costa atlântica. Na parte portuguesa o rio corre na direção E-W num total de cerca de 213 km. Possui a maior bacia hidrográfica da Península, com uma área de cerca de 97, 603 mil km²,

¹³ PEREIRA & BARROS, 2001: 63.

¹⁴ CARDOSO, 2012: 239.

¹⁵ CARDOSO, 2012: 238.

correspondendo a 17% da sua superfície total. A parte correspondente ao atual território português abrange cerca de 18, 643 mil km², aproximadamente um quarto da superfície do território nacional¹⁶.

São certamente as características naturais acima descritas que levaram Estrabão (III 3.4) a referir que o Douro era navegável por grandes navios em cerca de 800 estádios (aproximadamente 161 km), encontrando-se o primeiro ponto fixo de navegação na cidade indígena de Acontia, «...pertencente aos Vaqueus», segundo as palavras do mesmo (III, 2.3). Este limite corresponde a Barca d'Alva, nas proximidades da atual fronteira entre Portugal e Espanha. Segundo Apiano (*Ibér.* 91), o restante percurso era realizado a partir de barcas movidas a remo, ajudadas por velas. Efetivamente, a partir daqui, o rio seguindo o seu percurso internacional até Zamora, afunda-se nas suas gargantas, para depois se espalhar ao longo de quilómetros nas planuras da Meseta.

Na parte portuguesa, o rio Douro corre, como mencionámos, num vale mais aberto, ora ladeado por granitos, ora por xistos, e apresenta um declive menos acentuado, cerca de 0,6m por km¹⁷. O perfil longitudinal entre Freixo de Espada à Cinta e Peso da Régua, não é acentuado, ainda que alguns dos seus afluentes apresentem perfis declivosos, alguns dos quais ainda em fase de erosão vertical vigorosa e visível.

Da zona de fronteira até à sua foz o rio usufrui de uma rede complexa de pequenas linhas de água, ribeiras, subafluentes e afluentes que drenam as águas até ao seu leito. Nestes cabe destacar o papel dos principais afluentes: na margem direita, os rios Sabor, Tua, Pinhão, Corgo, Teixeira, Tâmega e Sousa, e na margem esquerda, para além do rio Águeda, Aguiar, Côa, Teja, Torto, Távora, Tedo, Varosa, Cabrum, Bestança, Paiva e Arda¹⁸. Estes afluentes têm uma grande oscilação do nível das águas, apresentando um fraco caudal durante o verão e cheias frequentes no inverno. Deste modo, apresenta um leito acidentado e um regime bastante irregular, com uma acentuada estiagem e fortes chuvas no inverno, que provocavam, antes da construção das barragens, fortes cheias ocasionais. De acordo com os registos conhecidos a maior cheia dos últimos séculos teria ocorrido nos dias 3, 4 e 5 de dezembro de 1739, com uma força de corrente de 16/17 milhas, um caudal de 300.000 m³, tendo subido 6 m o coroamento do cais da Ribeira. Seguem-se, por ordem de grandeza, as de 23 e 24 de dezembro de 1909, com uma corrente de 16 milhas de velocidade, com uma altura de 5,16 m relativamente ao cais da Ribeira; a última grande cheia ocorreu em 1978¹⁹. Quando comparado com os outros rios europeus o rio Douro destacava-se, efetivamente, pelas suas cheias. Poucos são os rios além Pirenéus — com exceção

¹⁶ CORTES, 2008: 201; BARBOSA, 2008: 117.

¹⁷ CORTES, 2008: 202.

¹⁸ BARBOSA, 2008: 318.

¹⁹ COUTINHO & BARROTE, 1986: 18.

feitas aos das estepes russas — cujas cheias possam atingir os 20.000 m³, como já ocorreu no Douro²⁰.

Sabemos pelas fontes literárias (Tito Lívio, Dião Cássio, Tácito, Plínio-o-Velho, autores da *Historia Augusta*, entre outros) que o que mais preocupava os antigos romanos na sua relação com os rios eram as cheias ocasionais (*aquae ingentes*)²¹. No caso do rio Douro os deuses deveriam castigar periodicamente os locais ribeirinhos e, a julgar pelos dados históricos antes da construção das barragens, as cheias podiam ser verdadeiramente destrutivas. Não obstante, sabemos que os romanos encaravam as cheias com um reverente fatalismo, como uma mensagem ou uma advertência dos deuses. Conhecida é a intenção de Júlio César que tinha entre os seus projetos urbanísticos o plano de desviar o caudal do rio Tibre, precisamente para evitar as cheias periódicas.

Uma maneira de acautelar ou minorizar os prejuízos de uma cheia seria cuidar das margens evitando a acumulação de sedimentos e detritos, a par do restauro de pontes e molhes e de outras zonas de atracagem. Conhecem-se para o rio Tibre os *curatores alvei Tiberis et riparum*, uma corporação responsável por essas operações²²; não sabemos se existia no Douro uma corporação com os mesmos fins, mas é possível. O interesse de Roma em manter navegáveis os cursos de água está documentado nas disposições legais compiladas no capítulo XV do livro XLIII do *Digesto*²³.

São pois estas as condições que fazem com que o rio Douro seja conhecido como difícil de navegar. Os dados etnográficos permitem supor que a navegação no Douro na antiguidade fosse uma aventura devendo acautelar-se os rochedos, os secos e as areias, alternadas, a cada passo, por poços, locais de águas paradas que impediavam a normal progressão das embarcações²⁴. A viagem da foz até Barca d'Alva e em sentido inverso seria certamente difícil. Devemos assim pensar que a navegação se fizesse através de percursos fragmentados, sectoriais, recorrendo-se a embarcações de diferente calado, complementados por caminhos terrestres ao longo das suas margens.

Ocasionalmente seria necessário vencer os rápidos e içar as embarcações com a força dos braços dos sirgadores (*herciarii*) ou com a ajuda de animais de tiro, a partir de areais e caminhos abertos nas penedias, apertados e difíceis. Esta técnica de alagem, ou sirga, deve ter sido frequente, sobretudo nos meses estivos. Este sistema de tração exigia a existência de caminhos de sirga apropriados (*pedestro iter*)²⁵, por norma controlados pelas cidades²⁶. Sabemos, pelo menos para o século XX, que as alagens com

²⁰ SILVA, 1986: 37.

²¹ SIERRA DE CÓZAR, 2008: 99.

²² SIERRA DE CÓZAR, 2008: 104.

²³ CHIC GARCÍA, 1978; ESCACENA CARRASCO & PADILLA MONGE, 1992: 73.

²⁴ CARDOSO, 2012: 241.

²⁵ CHIC GARCÍA, 1984: 37.

²⁶ ORDÓÑEZ AGULLA, 2003: 63.

bovinos se faziam no Douro já a partir dos areais de Gondomar/Castelo de Paiva²⁷. Manuel Monteiro na sua emblemática obra intitulada *O Douro* dá-nos este testemunho:

Subir, porém, é uma faina ingrátissima para a maruja. Se o vento sopra favoravel, iça-se a verga — a antenna, com a véla, e os remos ajudam a sua força motriz. Todavia póde isto não ser bastante para vencer a marcha arrebatada e violenta das vagas, e, então, os marinheiros desembarcam, e puxam á sirga, alando, pouco a pouco, ao longo d'um caminho de cabras trilhado na riba pedregosa, o rabello que parece negar-se a avançar ao arrepio das aguas que o rechassam. Quando estas são volumosas e é demais a sua furia, alija-se parte da carga, se é possível, transportando-a a maruja para montante do cachão e os bois sirgam o barco. No Douro Illustrado do V. de Villa Maior conta-se esta operação: “O barco fica ás vezes vasio até ao sagre. Solta-se então de bordo para terra um cabo, que vae prender em volta de um penedo, ou n'um buraco feito á broca, e d'ahi vem passar por uma roldana móvel pendente do lado da prôa, indo a outra extremidade atar-se no jugo ou canga de uma junta de bois, que pela margem o vae puxando. Se o barco é um pouco mais pesado, são duas as roldanas e outros tantos os cabos, ou tambem o cabo depois de prender ao primeiro jugo vae ainda adiante prender ao segundo. Mas é ás vezes tal a resistencia da corrente, sobretudo quando em rio alto se não tem trasfegado a carga, que ou os cabos estalam, ou os boieiros os cortam, porque o barco leva de rojo os possantes animaes.

Ora, se fôr preciso desjungir os bois, cumpre atar a sirga, a toda a brida, em volta da rocha por cujo orificio passa, afim de procurar suster a embarcação, porque do contrario, ou se a corda rebenta, o sinistro é fatal. Só um acaso feliz póde salvar a nave, que, sem o governo da espadela, é arrebatada de rostilhão, á mercê das ondas, para o naufragio!²⁸

Apesar do perigo que estas viagens representavam o transporte de mercadorias em época romana far-se-ia seguramente através do canal fluvial dado que o transporte terrestre seria altamente oneroso: basta recordar que o transporte por terra custava, em média, por cada milha, onze vezes mais que por via fluvial. Quando o percurso terrestre era inevitável o transporte de mercadorias seria provavelmente feito através de carros de bois, os *plaustra*, bem adaptados aos declives do território duriense.

Mas não devemos pensar num uso meramente destinado ao transporte de mercadorias, pois certamente o canal fluvial teria sido usado para o trânsito de pessoas e animais. Este uso teria exigido, para além das infraestruturas de apoio à navegação e de

²⁷ SOEIRO, 2006: 406.

²⁸ MONTEIRO, 1998. 143.

estaleiros especializados na construção de algumas embarcações, a existência de locais para controlo administrativo e fiscal, como se conhecem para outras regiões do império.

Um dos principais obstáculos à navegabilidade eram os chamados «pontos», locais de onde a passagem das embarcações era dificultada pelos açudes de maior ou menor dimensão. Como se sabe, estes locais são propensos à existência dos já mencionados «poços»²⁹. De todos os contratemplos acima referidos acerca da navegabilidade do rio há um que inequivocamente representou um obstáculo intransponível, pelo menos até os finais do século XVIII: o famoso Cachão da Valeira, situado a montante da foz do rio Tua e a cerca de 6 Km deste. Este local era atravessado por um fragão granítico onde as águas represadas formavam grande cachoeira, impedindo a navegação a montante³⁰. Voltamos, mais uma vez, às palavras de Manuel Monteiro³¹ que nos deixa o seguinte testemunho:

O vertice reintrante do angulo que o Douro aqui fôrma e onde está o ponto do Cachão aproxima-se: d'álem a verticalidade irregular e sinistra prolonga-se e sóbe indefinidamente para os ápices em que se encarrapita S. Salvador do Mundo; d'aquem dá-se um imprevisto desvio na linha de projecção e os penhascos tismados e pardos apparecem ladeirentos e resvaladiços; no fundo, a corrente inesperadamente ganha movimento, anima-se, accelera-se, e, dobrada a curva, precipita-se, esbravejante, no ponto, cachoando turbilhonando, refervendo... e ondas rendadas de escuma correm, violentamente impellidas, rosnando a sua dolorida canção.

A luz vinda da tira anilada de céu põe effeitos extranhos n'este scenario phantastico que parece ter inspirado algumas das paginas com que o genio de Gustave Doré illustrou o Inferno de Dante.

No *Esbôço Litológico da Região Duriense* o engenheiro Luís Azeredo de Sá Fernandes refere que na primeira delimitação da região demarcada do Douro feita no tempo do Marquês de Pombal, não se incluíram os concelhos a montante do Cachão da Valeira, porquanto o rio Douro era a única via de comunicação. Com a destruição dos rochedos e o posterior alargamento do rio no tempo de D. Maria I, a partir de 1780, as embarcações começaram a subir o rio alargando-se paulatinamente a região demarcada que passa a incluir todo o vale do Douro desde a povoação de Barqueiros até à Barca-de-Alva na fronteira e a povoação de Mazouco no concelho de Freixo-de-Espada à Cinta, ainda na margem direita do Douro, e os vales dos rios dos seus afluentes³².

²⁹ CARDOSO, 2012: 241.

³⁰ A demolição deste obstáculo natural foi encomendada pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, e decorreu entre 1780 e 1792 (LOPES, 2008: 277).

³¹ MONTEIRO, 1998: 94.

³² FERNANDES, 1944: 18.

Um outro aspeto a considerar-se na navegabilidade do Douro é a sua importante função como enclave portuário na chamada rota atlântica. À semelhança dos testemunhos conhecidos para a Gália³³ é possível que os barcos vindos do oceano penetrassem ao longo do rio e aportassem nos seus ancoradouros, aproveitando as reentrâncias e saliências das suas margens para cargas e descargas. Mas antes destas manobras as embarcações teriam de vencer as dificuldades da barra, com os seus bancos de areia sujeitos a constantes alterações morfológicas que fechavam ocasionalmente a foz, e bordear o espaço liberto dos escolhos graníticos submersos que constituíam sérios obstáculos à sua passagem. Estes escolhos, para além do perigo de embate, afunilavam o canal de navegação e retiravam a profundidade do rio com as oscilações da maré. Alguns destes escolhos, cerca de duas dezenas, ainda são visíveis na gravura de T. Maldonado, inserta na *Descrição Topográfica e História da Cidade do Porto*, de Agostinho Rebelo da Costa. O perigo aumentava durante as cheias ocasionais ou em dias de maresia ou nevoeiro, impedindo muitas vezes a navegação. Estas dificuldades da barra teriam certamente provocado um número elevado de naufrágios, de recusas de acesso e de passagens ao largo. Noutros casos podia ter-se recorrido a soluções mais simples, limitando-se as embarcações a pairar ao largo ou varando nas praias da proximidade da barra, quando de mais reduzido porte. A entrada segura das embarcações na barra conduzi-las-ia aos ancoradouros provavelmente situados em ambas as margens que facilitavam a ligação entre a água e a terra, tornando possível saltar da e para a margem e descarregar ou carregar os produtos de comércio. São ainda passíveis de terem sido utilizados outros processos mais precários de descarga e carga de produtos através da utilização e simples pranchas que ligavam as embarcações aos cais de acostagem.

As dificuldades da entrada na barra foram sendo colmatadas com alguns trabalhos de engenharia. Chegou-se a pensar na abertura de um canal interior, ligando o Douro à ria de Aveiro, intersectando a Barrinha de Esmoriz. Este projeto desenhado por um engenheiro chamado Isidoro Paulo Pereira, não foi concretizado. Esta ideia foi mais tarde, em 1835, retomada pela Associação Mercantil da Cidade do Porto, mas mais uma vez sem concretização³⁴.

Mas, como havíamos sugerido³⁵, para além destes sítios de ancoragem situados junto à foz do rio, deveríamos ainda considerar a possibilidade de outros locais nas suas proximidades, a montante, terem funcionado como fundeadouros na antiguidade.

Esta sugestão foi entretanto comprovada nas várias campanhas de escavação iniciadas em 2010 no lugar do Castelo de Crestuma, situado na margem sul do rio, a jusante da barragem, e que permitiram corroborar o interesse arqueológico do sítio

³³ IZARRA, 1993: 174-175.

³⁴ AMORIM, 1986: 17.

³⁵ MORAIS, 2005: 55.

já referido em meados do século passado por Arlindo de Sousa e, mais tarde, por Carlos Alberto Ferreira de Almeida. Embora estes autores não tenham identificado o local como cais romano, referia-se, o primeiro, à possível existência de um castro romanizado e, o segundo, a uma fortificação medieval com antecedentes tardo-romanos. As campanhas que têm vindo a ser realizadas junto à margem revelaram a existência de um local de carga e descarga de produtos em época romana e tardo-antiga³⁶. A referência mais recuada a este local encontra-se num documento medieval do século XII que o situa em *locum castrumiae*, no sítio onde o rio Uima desemboca no Douro³⁷. Os estudos realizados pelos diretores de escavação têm revelado a presença de distintos materiais datados desde a Idade do Ferro até ao período medieval, com destaque para as produções tardo antigas de origem norte africana e oriental, representadas por cerâmicas finas e ânforas.

Considerando as condições de navegabilidade do rio Douro e o seu caudal ao largo dos meses do ano, é possível que as embarcações de maior tonelagem de transporte marítimo-fluvial pudessem ter circulado até a altura de Crestuma, mas muito dificilmente ultrapassariam a zona de Entre-os-Rios.

As embarcações seriam certamente variáveis, consoante os fins a que destinavam, quer na dimensão, quer na forma do casco. À semelhança dos dados etnográficos conhecidos, quando o declive do leito do rio se apresentasse mais acentuado e, conseqüentemente, a corrente fosse mais forte e agitada, tinha-se que recorrer ao referido método da sirga de modo a vencer as correntes. No sentido inverso, durante a descida, as embarcações podiam contar com a corrente favorável do rio, embora essas mesmas correntes representassem um grande perigo e fossem difíceis de manobrar.

A partir daqui a circulação a montante do rio seria provavelmente feita com recurso a embarcações exclusivamente fluviais (*naves fluminales*), podendo a carga transportada ser dividida em pequenos barcos movidos a remos, ajudados por velas³⁸, e pirogas de fundo chato. De acordo com as fontes escritas e os monumentos epigráficos e outro tipo de suportes (mosaicos, relevos, entre outros), sabemos que este tipo de embarcações, embora conhecidas pela sua precaridade, intermitência e lentidão, foram largamente usadas no mundo romano.

No rio Douro é possível que estas embarcações pudessem corresponder a grandes barças fluviais de fraco calado. Apesar de estas poderem ser de diversos tipos, segundo a sua função e o curso do rio em que eram utilizadas, quase todas se moviam a remos, ainda que por vezes possuíssem uma pequena vela para ajudar os remadores³⁹. A documentação medieval refere-nos a existência deste tipo de barças

³⁶ GUIMARÃES & GUIMARÃES, 2001: 43-47; SILVA & GUIMARÃES, 2013a; SILVA & GUIMARÃES, 2013b: 883-893.

³⁷ SILVA & GUIMARÃES, 2013a; 2013b: 883-893.

³⁸ Apiano, *Ibér.* 91.

³⁹ IZARRA, 1993: 38.

no Douro. Num documento datado de 1336, alusivo a um conflito de jurisdição entre os moradores de Castelo de Paiva e os de Entre-os-Rios, diz-se que estas podiam transportar vinho em «pipas de tres bolhas»⁴⁰. É possível que este tipo de barça, mais tarde designada pelo nome de «azurracha», fosse aquela usada no transporte fluvial, antes da afirmação dos barcos rabelos. Manuel Pereira de Novaes, no segundo quartel do século XVI, descreve-a da seguinte forma⁴¹:

...navegasse el rio con grandes barcas, algunas de màs de 30 toneladas que sin [sic.] tener de carga màs de sessenta pipas de paria, de capacidad de 12 almudes de vino cada... y suelen baxar por el rio muchas dellas cada dia, que es una prodigiosa riqueza, todo lo qual se entiende desde el espacio de donde se navega, que son... veinte y cinco leguas, desde San Iuan de la Pesquera hasta nuestra ciudad.

Estas barças possuíam uma única vela, latina, sendo necessário manobrá-la a remos sobretudo em locais pouco profundos. Em meados do século XVI este tipo de embarcações subia e descia o rio com cerca de 30 pipas ou 1500 alqueires, podendo alcançar as 25 toneladas e, talvez, alguns destes passassem a barra do Douro carregadas de vinhos para comercializar noutras paragens⁴².

Não podemos ainda descartar a possibilidade de terem sido usadas simples balsas fabricadas mediante a união de troncos com cordas ou cravos⁴³ para o transporte de produtos. Estas embarcações, conhecidas entre os romanos como *rates silve rataria*, manobravam-se com a ajuda de um remo ou mesmo de uma pequena vela, em função do seu tamanho e curso do rio onde se encontrassem, mas também serviam da barça e para auxiliar o embarque e desembarque de mercadorias a partir de embarcações maiores⁴⁴. Conhecem-se para o Douro referências quinhentistas de embarcações, conhecidas por almadias, que parecem possuir algumas afinidades com aquelas de época romana. Num dos raros documentos conhecidos sobre este tipo de embarcações refere-se que:

Desde Sam Joam da Pesqueira tambem vem ao porto almadias feitas de cortiça, que trazem cem duzias de cortiça, e mais, liadas com páaos, e esta cortiça se vende a pescadores pera boias, e a çapateiros; e sobre ella trazem muitos odres de vinho, e vinagre, e mel, e muitos sacos de çumagre; e vem homens nellas que as governam; sam mais seguras de perigo que as barcas⁴⁵.

⁴⁰ DUARTE & BARROS, 1997: 110.

⁴¹ SOEIRO, 2006: 402.

⁴² DUARTE & BARROS, 1997: 110.

⁴³ CHIC GARCÍA, 1984: 35.

⁴⁴ PARODI ÁLVAREZ, 2001: 32.

⁴⁵ DUARTE & BARROS, 1997: 111.

A ROMANIZAÇÃO DE UM TERRITÓRIO INTERIOR

Após as sucessivas campanhas de conquista iniciadas no decorrer do século II a. C., os romanos foram-se impondo no decorrer do período imperial no território abrangido pela bacia do Douro. Graças a um processo de miscigenação foram-se abandonando alguns castros e romanizaram-se outros, ocupando-se áreas de vale, fomentando-se a cultura da vinha e dos cereais e dando início a uma exploração mais sistemática das minas. A presença romana veio, neste sentido, redefinir a ocupação do território e da sua economia. Neste processo construíram-se estradas e pontes e criaram-se novas infraestruturas relacionadas com o aproveitamento das águas. Não surpreende, assim, a existência de estações termais junto a alguns povoados adjacentes ao rio, como é o caso de Entre-os-Rios, Caldas de Vizela, Caldas de Aregos, Caldas de Moledo, Cambres, Vilaríça, Longroiva, e, em particular, a cidade de *Aquae Flaviae* (Chaves)⁴⁶. Noutros casos, ainda, dá-se um verdadeiro sincretismo cultural, fundindo-se os cultos religiosos indígenas com os romanos, incluindo aqueles orientais, bem evidente no santuário de Panóias, onde se documentam altares de sacrifícios cavados nas rochas a par de inscrições em latim e grego.

A presença romana na região está naturalmente associada à produção vitivinícola. Os antecedentes pré-romanos que documentam a existência de vinhas na região são conhecidos, como se comprova pelo achado de grainhas de *vitis vinifera* encontradas em estratos do III milénio no Buraco da Pala (concelho de Mirandela) e do Iº milénio no Castro de Penices (Vila Nova de Famalicão)⁴⁷. Em época romana as estruturas associadas ao fabrico do vinho são testemunho inequívoco dessa atividade, nalguns casos com fins nitidamente comerciais.

No estudo de João Viana Antunes e Pedro Baère de Faria, apresentado como um dos capítulos da série *História do Douro*, apresenta-se uma síntese da ocupação da região do Alto Douro, especialmente para os períodos da Idade do Ferro e Época Romana, abarcando os concelhos de Lamego, Tarouca, Armamar, Moimenta da Beira, Tabuaço / S. João da Pesqueira, Meda, Vila Nova de Foz Côa, Figueira de Castelo Rodrigo, Freixo de Espada à Cinta, Torre de Moncorvo, Alfândega da Fé, Vila Flor, Carrazeda de Ancieães, Murça, Alijó e de Sabrosa a Mesão Fio⁴⁸. As inúmeras estações arqueológicas aí referenciadas são demonstrativas de uma grande diversidade de ocupação de carácter agrário em época romana, interpretadas como *villae*, casais, *vicus*, *mansiones* ou *mutationes*, com funções necessariamente distintas.

Neste território têm vindo a ser identificados inúmeros lagares e lagaretas (*torcularia*) bem como áreas de adegas (*apothecae*) e de armazenamento de vinho, como referimos, testemunhos inequívocos da importância vitivinícola da região em época

⁴⁶ DIAS, 2006: 309; BARROS & PEREIRA, 2008: 21.

⁴⁷ ALMEIDA, 1996: 22; ALMEIDA, 2006: 373.

⁴⁸ ANTUNES & FARIA, 2006: 211-281.

imperial. Este seria o caso de algumas *villae* com instalações vinárias como Fonte do Milho (Peso da Régua), Quinta do Noval (Alijó), Olival de Telhões (Almendra, Vila Nova de Foz Côa), Azinheira (Carlão, Alijó), Rumansil I e Zimbro II, entre muitas outras⁴⁹.

Como noutros territórios do império, as *villae* representavam a unidade básica da agricultura nesta região, um meio de rentabilidade económica importante, pelo menos no que diz respeito à produção vitivinícola. A importância desta atividade pode ser comprovada pela existência de *villae* onde se registou o fabrico de *dolia*, como Fornelos (Louredo, Santa Maria de Penaguião) e Rumansil I (Numão)⁵⁰.

A importância do fabrico de *dolia* no mundo romano está bem patente no livro XXXV da *História Natural* de Plínio o Antigo (35.159-165). Nesta obra o Naturalista refere que maior *pars hominum terrenis utitur vasis* («na sua maioria, a humanidade utiliza vasos de terracota»). Este enunciado (35.160) enquadra-se num longo trecho sobre os produtos oferecidos pela benignidade da terra, em especial a obra dos oleiros (33.159: *figlinarum opera*). Plínio refere vasos em argila (*vas*, ‘vaso’), ou *fictilia*, que satisfazem plenamente as necessidades (*vel adsiduitate satiant figlinarum opera*), indicando, logo de início, diferentes usos, desde contentores de vinho (*doliis ad vina*) e de azeite (*olearia*) a urnas funerárias (*fictilibus soliis*), ainda que a sua inclusão num grupo não exclua outras funções (35.159-160)⁵¹.

Num estudo apresentado em conjunto com Pedro Pereira, intitulado *Estudo crono-tipológico de Dolia romanos em Portugal*⁵², apresentámos uma breve análise desta problemática, incidindo, em particular, na região do Vale do Douro. Neste estudo destacámos a referida *villa* romana de Rumansil I, situada num patamar sobranceiro à ribeira de Murça. As escavações aí realizadas puseram a descoberto uma *villa* tardia, datada dos séculos III a. C., estruturalmente dividida em três *grandes* áreas construídas: a noroeste um edifício quadrangular, provavelmente associado a atividades metalúrgicas e de habitat; a sudoeste, duas estruturas circulares, de dimensões distintas e um espaço subretangular correspondente a uma oficina destinada ao fabrico de *dolia*; a sudoeste, um edifício retangular com várias divisões, muito provavelmente destinado a armazém, onde se localizavam as *cellae* vinárias e o lagar de vinho. Ainda em Freixo de Numão, a identificação de *dolia* com a marca LF encontradas nas *villae* rústicas de Zimbro II e Prazo, situadas a cerca de 5 km de distância uma da outra, parece indicar que estes contentores foram comercializados vazios a pequena e média distância⁵³. Se a estas marcas adicionarmos uma outra encontrada

⁴⁹ ALMEIDA, 2006: 374.

⁵⁰ BARROS & PEREIRA, 2008: 22.

⁵¹ OLIVEIRA, 2014: 15-34.

⁵² PEREIRA & MORAIS, 2016: 33-44.

⁵³ COIXÃO *et al.*, 2005; PEREIRA & MORAIS, 2016: 42.

no Alto da Fonte do Milho (Peso da Régua) talvez se possa pensar numa verdadeira economia de escala na região.

Na mesma série *História do Douro*, Lino Augusto apresenta, no capítulo VII, uma outra síntese sobre a região duriense entre a Serra do Marão e o Atlântico, constatando-se, também aí, uma forte ocupação da Idade do Ferro à época romana⁵⁴. Neste território, maiormente controlado pela cidade romana de *Tongobriga*, conhecem-se numerosos núcleos com função fundamentalmente agrária, como é o caso das *villae* de Vilarinho e Urrô, próximas desta cidade, e de Sendim, em Felgueiras.

Recentemente, António Sá Coixão, na sua tese de doutoramento intitulada *A romanização do Baixo-Côa*, atualizou a panorâmica sobre a ocupação proto-histórica, romana e altimedieval nos concelhos de Vila Nova de Foz Côa, Mêda, Figueira de Castelo Rodrigo e Pinhel, embora replicando muitos dos conhecimentos já publicados. De entre as inúmeras referências à ocupação romana, salienta-se, de novo, as dezenas de lagares e lagaretas escavadas nos afloramentos graníticos, em particular nos concelhos de Vila Nova de Foz Côa e Mêda⁵⁵. Se estes testemunhos são, como já referimos, importantes indicadores da importância vitivinícola da região, outros achados permitem corroborar estes dados. Este é o caso do mosaico com a representação de Baco encontrado na *villa* da Coriscada, em Vale do Mouro, concelho de Mêda⁵⁶.

Embora se constate que a vitivinicultura tenha tido um peso importante na economia da região, outras atividades reforçavam o seu carácter autárquico, nomeadamente o cultivo de cereais e a criação de animais, bem como a produção de têxteis e a exploração de minérios, em particular o ferro. A estas atividades devemos ainda acrescentar a pesca, que certamente complementava os recursos económicos proporcionados. A propósito temos um interessante testemunho do que parece ser um pequeno centro de transformação de pescado na *villa* rústica de Zimbro II, em Freixo de Numão. No contexto das estruturas baixo-imperiais foram detetados quatro pequenos tanques com *opus signinum*, dois dos quais provavelmente associados à produção de conservas de peixe de água doce. Segundo Sá Coixão, foi recolhido num interior de um dos tanques conchas de moluscos, provavelmente ameijoas de rio⁵⁷. Ainda segundo o mesmo autor, é de notar que até à retenção das águas do Douro pelas barragens, ainda se pescava o solho ou esturjão, um peixe que chegava a pesar 80 a 90 quilos⁵⁸.

Um dos monumentos mais emblemáticos de toda esta região é a chamada Torre de Almofala, em Figueira de Castelo Rodrigo, localizada no alto de uma elevação de

⁵⁴ DIAS, 2006: 285-331.

⁵⁵ COIXÃO, 2017: 148; 154-158; 161-162, figs. 40-42.

⁵⁶ COIXÃO, 2017: 116-118; 217-221, fig. 63.

⁵⁷ COIXÃO, 2017: 98.

⁵⁸ COIXÃO, 2017: 98.

perfil suave. As estruturas, bem conservadas, correspondem ao *podium* de um templo que ainda mantém paredes com uma altura média de 2,65 metros, integralmente construídas com silhares de granito. A razão deste excepcional estado de conservação deve-se ao facto das estruturas terem sido aproveitadas como atalaia de vigia nos períodos medieval e moderno. As escavações realizadas em 1997 no interior do recinto permitiram encontrar uma pequena ara datada dos inícios do século I dedicada a Júpiter Ótimo Máximo⁵⁹. Graças a esta ficámos a saber que estamos perante a *civitas* dos Cobelcos que controlavam um vasto território, muito provavelmente delimitado a norte, pelo rio Douro, a nascente, pelo rio Águeda, a poente, pelo rio Côa e a sul pela Serra da Marofa⁶⁰.

Os vestígios arqueológicos têm revelado uma continuidade na ocupação de todo este território duriense em época tardo-romana e suevo-visigótica, continuidade essa que também se faria sentir no aproveitamento das possibilidades económicas na exploração do rio e da sua navegabilidade. O paroquial suevo indica a organização administrativa destas terras, tendo Lamego sido instituída como sede de bispado e cunhado moeda, trientes, no tempo do rei visigodo, Sisebuto (612-621). Ele e os seus sucessores alargaram, de resto, essa atividade, criando oficinas em Caliábria, uma sede de bispado ainda por identificar com segurança⁶¹.

A história da região duriense irá afirmar-se nos séculos seguintes, mas estes antecedentes estão seguramente na génese deste ímpar património da humanidade.

DOIS IMPORTANTES NÚCLEOS NA DESEMBOCADURA DO RIO

Este breve excurso sobre o rio Douro e respetiva região ficaria incompleto sem uma referência aos dois grandes núcleos populacionais situados na sua desembocadura: na margem esquerda, um enclave marítimo de cujo nome desconhecemos (atual cidade de Vila Nova de Gaia), e na margem direita *Cale*, que muito provavelmente surge a partir do povoado castrejo romanizado situado no morro granítico da Penaventosa. Armando Coelho e Vasco Mantas sustentaram, com argumentos convincentes, a identificação de *Cale* com o Porto⁶². Nos finais do século VI, no *Parochiale* suévico o nome da cidade aparece como sede de bispado sob a forma *Portugale* (*Ad sedem Portugalensem in castro novo ecclesias que in vicino sunt*)⁶³.

Podemos perguntar-nos se a ausência de estruturas portuárias de época romana é indicador de um comércio menos ativo com o exterior. Acreditámos que não. Sabemos que na maior parte dos casos os romanos não construíram grandes instalações

⁵⁹ FRADE, 1998.

⁶⁰ FERNANDES, 2016: 52-59.

⁶¹ BARROS & PEREIRA, 2008: 24.

⁶² SILVA, 1994: 68ss; SILVA, 2000, 98-103; MANTAS, 1996: 652-659.

⁶³ ALARCÃO, 2005: 304-306.

portuárias mas antes aproveitaram as condições naturais de determinada região para o efeito. Outros casos se conhecem em que grandes enclaves portuários apenas possuíam pequenos molhes de pedra⁶⁴.

Mas perante estas interrogações recorremos a uma evidência inequívoca os vestígios epigráficos e os materiais cerâmicos importados de época romana que têm vindo a ser recuperados. De entre eles destaquem-se as estelas funerárias que levaram Alain Tranoy (1995) a sublinhar o papel de comunicação e convergência possibilitado pelo rio. Segundo alguns autores uma ara em granito encontrada fora de contexto num dos alicerces de um templo proto-românico no Castelo de S. João da Foz, pode ser associada às divindades aquáticas (*Aquis Magaudiis*), estando o seu carácter votivo documentado pela fórmula final, *L(ibens) V(otum) S(olvit)*⁶⁵. Em estudos mais recentes Armando Redentor questiona a ligação direta ao elemento marinho divinizado, lendo antes a insólita consagração *Ae(ternis) (?) D(i)u(is)*, com paralelo na ara com turíbulo de prata aparecida em *Tongobriga*⁶⁶. Apesar de hoje desaparecida, o achado na Igreja de S. Pedro de Miragaia (Porto) de uma ara votiva, hoje desaparecida, com a inscrição *[---]? /Duri/C(aius)-Iulius/Pylades* (CIL II 2370) sugere, segundo Maria Blanca García e F. Albalát⁶⁷ a consagração do rio como uma divindade. Esta possibilidade têm, porém, sido questionada por outros autores. Armando Redentor⁶⁸, com base noutras inscrições leonesas dedicadas a ninfas, sugere poder tratar-se de uma inscrição consagrada às ninfas do *flumen Durius*. Ainda segundo este autor é sugestiva a hipótese que o dedicante tivesse desempenhado funções ligadas à mineração, talvez como *procurator metallorum*, representando os interesses dos imperadores na exploração auríferas da área das serras de Santa Justa, Pias e Banjas), em finais do século I. Igualmente interessante é uma árula encontrada nos arredores do Porto⁶⁹. Ainda segundo Redentor⁷⁰, esta epígrafe, com a inscrição *I. O. M. Conseruator B(almarcodes) (?)*, está associada a um culto oriental, concretamente à costa síria, e testemunho de um «claro sincretismo» entre o deus romano e a divindade fenícia *Baal Marquod*, revelando, uma vez mais o papel de *Cale* como verdadeiro porto comercial.

Mas, no que à epigrafia diz respeito, devemos estranhar que não se tenham encontrado mais documentos deste tipo? Julgamos que não, pois sabemos que os romanos tinham por norma a dessacralização da água em ambientes fluviais e em

⁶⁴ ORDÓÑEZ AGULLA, 2003: 65.

⁶⁵ OSÓRIO, 1993: 27; OSÓRIO & SILVA, 1994: 91; SILVA, 2000: 93, 102-103; SILVA, 2010: 233.

⁶⁶ REDENTOR, 2011: 272.

⁶⁷ BLANCA GARCÍA & ALBALÁT, 1986: 15.

⁶⁸ REDENTOR, 2011: 270-271.

⁶⁹ ALMEIDA, 1968: 288-289.

⁷⁰ REDENTOR, 2011: 272.

obras de carácter hidráulico para o abastecimento de água, reservando esse culto para âmbitos mais específicos, como as termas, as fontes e as nascentes⁷¹.

O estudo que realizamos sobre as ânforas do povoado mineiro da Quinta da Ivanta, situado na encosta norte da serra de Santa Justa, entre a ribeira de Valongo e a entrada do Fojo das Pombas, um dos núcleos do couto mineiro da região Mineira do Douro, testemunha o abastecimento de produtos importados por via marítima tendo como via de penetração privilegiado o canal fluvial do Douro⁷². As ânforas, datadas do século I e os inícios da centúria seguinte, estão representadas por mais de seis dezenas de exemplares de proveniência bética e lusitana, com predomínio das primeiras. Como demonstramos, o interesse desta amostra não se fica pelo número destacado das ânforas Haltern 70, como sabemos bem representadas em todo o noroeste, mas pela presença proporcionalmente significativa, das ânforas de azeite Dressel 20, pouco abundantes na região. Entendemos que este fenómeno, atípico na região, se poderia relacionar com um abastecimento de tipo institucional e de cariz anónimo aos locais de mineração, com afinidades com outros locais mineiros situados no atual território português, como é o caso de Aljustrel⁷³.

Os cerca de dezasseis quilómetros que separam a serra de Santa Justa do Porto são de facto diminutos se pensarmos que os produtos poderiam circular em embarcações de pequeno calado por um dos afluentes do Douro junto à serra de Santa Justa, o rio Sousa; no sentido inverso realizar-se-ia o escoamento dos minérios, em particular ouro, deste importante *territorium metallorum* controlado pelo Estado. Como ocorre noutros *territoria* mineiros toda a população seria vigiada e controlada por corpos auxiliares de legionários implicados na manutenção da ordem pública e no processo técnico da mineração (como no caso da preparação ou entivação de poços, abertura de canais ou mesmo na construção de vias de acesso)⁷⁴. No caso do couto mineiro de Valongo conhece-se uma epígrafe que alude a um migrante assalariado⁷⁵ que talvez se possa incluir nos *liberi mercenari* (*locationes-conductiones operarum*), igualmente responsáveis pelas obras de engenharia⁷⁶. Todos os indivíduos implicados no processo de mineração possivelmente estariam na dependência de um procurador adjunto (provavelmente um liberto), responsável pela administração do distrito mineiro, supervisionado pela figura de um procurador diretamente nomeado pelo imperador.

⁷¹ FUENTES DE LA ROSA, 2008: 246.

⁷² MORAIS, 2007b: 267-280.

⁷³ MORAIS, 2007b: 267-280.

⁷⁴ A presença militar no distrito de Três Minas está documentado pela epigrafia que testemunha a presença de dois militares pertencentes, respetivamente, à VII Legião e à *cohorte* gaulesa da cavalaria dos cidadãos romanos (ALMEIDA, 1970: 199).

⁷⁵ SILVA, 1984: 47; SILVA, 1986: 281.

⁷⁶ Sobre estas questões consultar RODRÍGUEZ ENNES, 1992: 426-427.

Para além dos vestígios epigráficos acima mencionados e dos dados obtidos nos coutos mineiros situados nas proximidades do Douro, são de especial importância os materiais importados até à data recuperados junto à sua foz e em ambas as margens.

Na margem direita, situava-se, como referimos, *Cale*, que no decorrer do período imperial se tornará capital de *civitas*, controlando um vasto território. A função portuária do sítio prevaleceu sobre qualquer outra, demonstrando a sua importância enquanto plataforma viária na região. Os dados arqueológicos têm revelado uma expansão deste núcleo no período tardo-romano para a foz do rio da Vila (na zona da atual Ribeira), local onde se situariam as estruturas de apoio à navegação e do comércio fluvial e de cabotagem. Esta é talvez uma das razões para que durante o período suevo o núcleo tome o nome de *Portus Cale*, tal como aparece na Crónica de Idácio, datada do século V⁷⁷.

De entre mais de uma centena de intervenções arqueológicas até à data realizadas nesta margem cabe destacar as do antigo Aljube, um cárcere criado nos meados do século XVIII, em 1749, situado na rua de S. Sebastião⁷⁸. As escavações, realizadas a cargo de Joel Cleto, permitiram identificar potentes aterros realizados aquando da construção daquele edifício. Nestes aterros abundam distintos materiais romanos, com especial destaque para as cerâmicas importadas, representadas por *sigillatas* itálicas e ânforas datáveis da transição de milénio. No estudo de materiais que realizamos salientam-se as ânforas Haltern 70, com três dezenas de exemplares (cerca de 80% do material anfórico)⁷⁹, associadas a outras ânforas, em particular as chamadas ovoides lusitanas⁸⁰. Como já tivemos oportunidade de referir⁸¹, a sua presença permite demonstrar a importância desta região no contexto da chamada rota atlântica, no abastecimento e nos contactos regulares por via marítima, em particular com as províncias da Lusitânia e da Bética.

Na outra margem do rio vários têm sido os vestígios que também testemunham a importância comercial e económica da região⁸². De entre estes refira-se a descoberta de uma muralha romana, de inícios a meados do século I⁸³, situada na encosta sudeste do Castelo de Gaia, numa pequena elevação junto à foz do Douro e usufruindo de uma privilegiada posição estratégica e de controlo. Neste local foi documentada uma ocupação que remonta pelo menos aos inícios da Idade do Bronze, mas com destaque para os vestígios de um povoado proto-histórico posteriormente romanizado e

⁷⁷ SILVA, 1994.

⁷⁸ CARVALHO *et al.*, 1996: 199-203.

⁷⁹ MORAIS & CARRERAS MONFORT, 2004: 93-112; MORAIS, 2013: 101-136.

⁸⁰ MORAIS, 2004: 36-40; MORAIS, 2013: 101-136.

⁸¹ MORAIS, 2013: 101-136.

⁸² GUIMARÃES, 2000: 155-168.

⁸³ CARVALHO & FORTUNA, 2000: 160.

uma ocupação tardo-romana que se prolonga nos períodos suevo-visigóticos⁸⁴. Num estudo que apresentámos com outros autores sobre as ânforas aí recolhidas pudemos constatar a presença de cerâmicas importadas⁸⁵. Deste conjunto gostaríamos de salientar a presença de materiais itálicos datáveis dos finais da república, representados pelo tipo Dressel 1, nas suas respetivas variantes formais, e materiais tardo-romanos e suevo-visigóticos de origem norte africana e oriental. Nestes últimos predominam as ânforas oriundas do Mediterrâneo Oriental (tipos Late Roman 1, 2 e 3) e da área da Palestina (tipos Late Roman 4/Almagro 54 e LRA 5) e Egito (tipo Late Roman 7). As produções africanas são de fabrico tunisino e estão representadas pela forma Keay LXII. No conjunto das produções cerâmicas, saliente-se a presença de *sigillatas* que parecem acompanhar aqueles produtos. É o caso de produções itálicas, enquadráveis no período da transição de milénio e a primeira década do século I, e de produções tardias de origem africana e foceense. A par destas cerâmicas finas refira-se ainda a presença de fragmentos de lucernas e de cerâmicas comuns com um fabrico afim aos das ânforas Late Roman 1. Estes dados conhecidos para o Castelo de Gaia, encontram paralelo noutras estações arqueológicas situada nesta margem do rio, como é o caso das escavações do Bom Jesus de Gaia e do já mencionado cais romano de Crestuma.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A navegabilidade no canal do Douro, apesar das muitas dificuldades já mencionadas, era vantajosa economicamente não só para comercialização de produtos mas também para a circulação de pessoas e animais. O curso fluvial serviu como eixo articulador do povoamento. A ocupação do território fez-se em grande medida em função da sua presença.

Apesar do rio ter servido como linha de fronteira natural, as duas margens funcionaram de modo simbiótico. Estamos assim perante uma dupla natureza do rio, por um lado, como linha de fronteira e, por outro, como ponto de ligação entre as duas margens. Mas para que essa relação simbiótica fosse uma realidade na vida diária das populações era obrigatório a constante comunicabilidade através de barcas de passagem. A travessia seria realizada a partir de locais de mais fácil acessibilidade, tal como se documenta para a Idade Média⁸⁶, certamente recalçando velhos itinerários romanos.

Na região a montante do rio, pode considerar-se que as atividades vitivinícolas remontam à época romana, como se pode comprovar pelos inúmeros lagares e lagaretas (*torcularia*) e pelas áreas de armazenamento de vinho (*apothecae*) que têm vindo a ser descobertas.

⁸⁴ GUIMARÃES, 2000: 158-162.

⁸⁵ SILVA *et al.*, 2017.

⁸⁶ PEREIRA & BARROS, 2001: 133-148.

Deve ainda salientar-se a importância de se ter documentado a produção de *dolia* e do seu comércio a nível regional. Mas não devemos esquecer o uso de outro tipo de contentores cerâmicos usados no armazenamento e no comércio do vinho, como, por exemplo, as ânforas de fundo plano e o uso de recipientes ou vasilhames perecíveis (odres, barris, sacos, cestos, etc.), frequentemente ocultos no registo arqueológico.

Mas a história do Douro ficaria incompleta se não apreciássemos os materiais cerâmicos importados que têm vindo a ser recuperados na desembocadura do rio Douro. Como sugerimos, o seu estudo parece testemunhar duas realidades distintas: na margem setentrional, do lado do Porto, os materiais romanos importados parecem ser abundantes ao longo de todo o período imperial e, na margem meridional, do lado de Gaia, parece haver uma maior concentração de materiais cerâmicos importados do período tardo-republicano e finais do império, entrando já no período suevo-visigótico. Apesar de esta diferença necessitar de ser corroborada com mais dados de outras escavações e de estudos quantitativos que possam confirmar ou infirmar esta análise, tudo indica que os materiais de época imperial recuperados na margem setentrional possam estar associados à importância de *Cale* enquanto centro administrativo e político; os materiais tardo-republicanos e tardo-antigos da margem meridional deverão enquadrar-se no contexto das melhores condições naturais desta margem para o embarque e desembarque de produtos.

BIBLIOGRAFIA

- ALARCÃO, Jorge de (2005) – *Notas de arqueologia, epigrafia e toponímia – III*. «Revista Portuguesa de Arqueologia», vol. 8, n.º 2. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia (IPA), p. 293-311.
- ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de (1996) – *O Cultivo da vinha durante a Antiguidade Clássica na Região Demarcada do Douro. Ponto da situação*. «Douro – Estudos & Documentos», n.º 2. Porto: GEHVID, p. 18-30.
- (2006) – *O Cultivo da vinha na Antiguidade Clássica*. In ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de, coord. – *História do Douro e do Vinho do Porto. História Antiga da Região Duriense*. Porto: GEHVID/Edições Afrontamento, vol. 1, p. 348-405.
- ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de; PINTO, Paulo J. Costa; ALMEIDA, Pedro Miguel D. Brochado de (1997) – *Os lugares cavados na rocha do castelo de Castorigo – Pegarinhos (Alijó)*. «Douro – Estudos & Documentos», n.º 4. Porto: GEHVID, p. 15-24.
- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira (1968)– *Vias Medievais I. Entre-Douro-e-Minho*. Porto: [s.n.]. Policopiado.
- ALMEIDA, D. Fernando de (1970) – *Minas de ouro na «Gallaecia» portuguesa*. In *Coloquio Internacional de Romanistas*. Léon: Instituto leonés de estudios romano-visigóticos, p. 289-301.
- ALVES, J.; TORRES, J. (2002) – *Douro & Leixões. A vida portuária sob o signo dos bilhetes postais*. Porto.
- AMORIM, Inês (1986) – *Projectos de um canal interior, ligando o Douro à Ria de Aveiro*. In *1.º Congresso Internacional sobre o Rio Douro. Livro do Congresso*. Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia, p. 19.

- ANTUNES, João M. V.; FARIA, Pedro F. B. de (2006) – *O povoamento antigo*. In ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de, coord. – *História do Douro e do Vinho do Porto. História Antiga da Região Duriense*. Porto: GEHVID/Edições Afrontamento, vol. 1, p.188-283.
- ARRUDA, Ana; VILAÇA, Raquel (2006) – *O Mar Greco-Romano antes dos Gregos e Romanos. Perspectivas a partir do Ocidente Peninsular*. In OLIVEIRA, Francisco de; THIERCY, Pascal; VILAÇA, Raquel, coord. – *Mar Greco Latino*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, p. 31-58.
- BARBOSA, J. Novais (2008) – *Desta água beberei. A água na terra*. In PEREIRA, Gaspar Martins, coord. – *As águas do Douro*. Porto: Edições Afrontamento, p. 309-341.
- BARROS, Amândio Jorge Morais; PEREIRA, Gaspar Martins (2008) – *O Douro na História. Introdução: uma crónica do Douro*. In PEREIRA, Gaspar Martins, coord. – *As águas do Douro*. Porto: Edições Afrontamento, p. 13-61.
- BLANCA GARCÍA, Maria; ALBALÁT, F. (1986) – *¿Un ara votiva a durius? Valor religioso de los rios en la antigüedad*. In 1º Congreso Internacional sobre o Rio Douro. Livro do Congresso. Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia, p. 15.
- BLANCO FREIXEIRO, Antonio (1992) – *Monumentos romanos de la conquista de Galicia*. «La romanización de Galicia». 2.ª ed. La Coruña: Ediciones del Castro, p. 95-104.
- CARDOSO, António Barros (2002) – *Subsídios para a História da barra do Douro (1704-1747)*. In *O Litoral em perspectiva Histórica. Sécs. XVI a XVIII*. Actas. Porto: Faculdade de letras, p. 225-245.
- (2012) – *Douro – um rio selvagem em finais de setecentos*. In MARTINS, Manuela; FREITAS, Isabel Vaz de; VAL VALDIVIESO, Mª Isabel del, eds. – *Caminhos da água. Paisagens e usos na longa duração*. Braga: CITCEM, p. 237-252.
- CARVALHO, Teresa Pires; FORTUNA, Jorge (2000) – *Muralha romana descoberta no castelo de Gaia*. «Al-madan», 2.ª série, 9. Almada: Centro de Arqueologia de Almada, p. 94-103.
- CARVALHO, Teresa Pires; GUIMARÃES, Carlos; BARROCA, Mário (1996) – *Bairro da Sé do Porto: contributo para a sua caracterização histórica*. Porto: Câmara Municipal do Porto.
- CHIC GARCÍA, Genaro (1978) – *Consideraciones sobre la navegabilidad del Guadalquivir en época romana*. «Gades», n.º 1, Cádiz, p. 7-20.
- (1984) – *El tráfico en el Guadalquivir y el transporte de las ánforas*. «Anales de la Universidad de Cádiz», n.º 1, Cádiz, p. 33-44.
- COIXÃO, António Nascimento Sá (2017) – *A romanização do Baixo Côa*. Dissertação de doutoramento em Estudos do Património – Arqueologia, Porto: policopiado.
- COIXÃO, António Nascimento Sá; MAZA, Guillaume; SILVINO, Toni (2005) – *Le Complexe Artisanal du Rumansil I (Murça-do-Douro, Vila Nova de Foz Côa)*. «Coavisão», 5. Vila Nova de Foz Côa, p. 85-97.
- CORTES, Rui (2008) – *Rio Douro: Caracterização ecológica e valores ambientais. O Rio Douro nas suas origens*. In PEREIRA, Gaspar Martins, coord. – *As águas do Douro*. Porto: Edições Afrontamento, p. 199-228.
- COUTINHO, Maria Beatriz F. Tato Leite; BARROTE, Maria Alexandra M. Barbosa (1986) – *Cheias do Rio Douro*. In 1.º Congresso Internacional sobre o Rio Douro. Livro do Congresso. Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia, p. 18.
- DIAS, Lino Tavares (2006) – *Contributo para o estudo do povoamento no Vale do Douro*. In ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de, coord. – *História do Douro e do Vinho do Porto. História Antiga da Região Duriense*. Porto: GEHVID/Edições Afrontamento, vol. 1, p. 285-331.
- DUARTE, Luís Miguel; BARROS, Jorge Morais (1997) – *Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna*. «Douro – Estudos & Documentos», n.º 4. Porto: GEHVID, p. 77-118.

- ESCACENA CARRASCO, José Luís; PADILLA MONGE, Aurelio (1992) – *El poblamiento romano en las márgenes del antiguo estuario del Guadalquivir*. Écija-Sevilla: Gráficas Sol.
- FERNANDES, Lúcia (2016) – *Viagem ao passado romano na Lusitânia*. Lisboa: Esfera dos Livros.
- FERNANDES, Luís Azeredo de Sá (1944) – *Esbôço Litológico da Região Duriense*. Porto: Ministério da Ecomomia/Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos.
- FERREIRO LOPEZ, Manuel Ángel (1988) – *La campaña militar de Cesar en el año 61*. In MENAUT, G. P., ed. – *Actas 1er Congreso Peninsular de Historia Antigua*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, vol. II, p. 363-372.
- FRADE, Helena (1998) – *Ara a Júpiter da Civitas Cobelcorum*. «Ficheiro Epigráfico», vol. 58, n.º 266. Coimbra.
- FUENTES DE LA ROSA, María Luísa (2008) – *El Ebro: en el corazón de Hispania*. In MIER, Emilia Fernández de; VILLA, Jesús de la, eds. – *Las Venas del Mundo. Los ríos de la Antigüedad*. Madrid, p. 217-250.
- GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2000) – *Um século de arqueologia em Vila Nova de Gaia*. «Al-madan», 2ª série, 9. Almada: Centro de Arqueologia de Almada, p. 155-168.
- GUIMARÃES, J. A. Gonçalves; GUIMARÃES, Susana Gonçalves (2001) – *O Castelo de Crestuma, uma estação arqueológica quase desconhecida*. «Al-madan», 2ª série, 10. Almada: Centro de Arqueologia de Alamada, p. 43-47.
- IZARRA, François (1993) – *Hommes et fleuves en Gaule romaine*. Paris: Errance.
- LOPES, Francisco (2008) – *Um rio para navegar. O rio Douro e o canal navegável*. In PEREIRA, Gaspar Martins, coord. – *As águas do Douro*. Porto: Edições Afrontamento, p. 275-307.
- MARTÍNEZ MERA, Josefa (2001) – *Expedicións militares a Gallaecia na época republicana*. «Gallaecia», 20. Santiago de Compostela, p. 297-316.
- MONTEIRO, Manuel (1998) – *O Douro. Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes*. Lisboa: Livro Branco. Fac-similada ed. do Porto: Emílio Biel, 1911.
- MORAIS, Rui; CARRERAS MONFORT, César (2004) – *Geografía del consum de les Haltern*. In *Culip VIII i les àmfiores Haltern 70*, «Monografies del Casc», 5. Girona, p. 93-112.
- MORAIS, Rui (2004) – *Problemàtiques i noves perspectives sobre les àmfiores ovoides tardo-republicanes. Les àmfiores ovoides de producció Lusitana*. In *Culip VIII i les àmfiores Haltern 70*, «Monografies del Casc» 5. Girona, p. 36-40.
- ____ (2005) – *Autarcia e Comércio em Bracara Augusta. Contributo para o estudo económico da cidade no período Alto-Imperial*. «Bracara Augusta, Escavações Arqueológicas 2». Braga: UAUM/Narq.
- ____ (2007a) – *A via atlântica e o contributo de Gádir nas campanhas romanas na fachada noroeste da península*. «Humanitas», 58. Coimbra: Instituto Clássico e Humanístico, p. 99-132.
- ____ (2007b) – *Ânforas da Quinta da Ivanta. Um pequeno «habitat» mineiro em Valongo*. «Conimbriga», vol. XLVI, Coimbra: Instituto de Arqueologia, p. 267-280.
- ____ (2013) – *Durius e Leça: dois percursos de um mesmo itinerário – problemáticas em torno das ânforas Haltern 70*. In «Portvgalia». Nova série, vol. 34, Porto: DCTP/FLUP, p. 101-136.
- OLIVEIRA, Francisco de (2014) – *Vasos e vasilhame em Plínio o Naturalista*. In MORAIS, Rui; FERNÁNDEZ, Adolfo; SOUSA, Mª José, eds. – *II Congresso Internacional da SECAH – EX OFFICINA HISPANA*, Tomo I, Braga, p. 15-34.
- ORDÓÑEZ AGULLA, Salvador (2003) – *El puerto romano de Hispalis*. In BERLANGA, Guillermo Pascual; BALLESTER, José Pérez, eds. – *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras. Actas. IV Jornadas de Arqueología subacuática*. Valencia, p. 59-79.
- OSÓRIO, Maria Isabel (1993) – *Um lugar na cidade: S. João da Foz*. In OSÓRIO, M. I. N. P., coord. – *O Porto das mil idades: arqueologia na cidade [roteiro]*. Porto: Câmara Municipal, p. 25-34.

- OSÓRIO, Maria Isabel; SILVA, António Manuel S. P. (1994) – *Intervenção arqueológica municipal do Porto. Resultados problemas e potencialidades*. In *Actas do 2º Encontro de Arqueologia Urbana*. «Bracara Augusta», XLV/94, Braga, p. 87-98.
- PARODI ÁLVAREZ, Manuel J. (2001) – *Ríos y lagunas de Hispania como vías de comunicación: la navegación interior en la Hispania romana*. Écija-Sevilla: Gráficas Sol.
- PEREIRA, Gaspar Martins (2003) – *A evolução histórica*. In *Viver e saber fazer. Tecnologias tradicionais na Região do Douro. Estudos preliminares*. Museu do Douro: Peso da Régua, p. 103-127.
- PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Jorge Morais (2001) – *Memória do Rio. Para uma história da navegação no Douro*. Porto: Edições Afrontamento.
- PEREIRA, Pedro; MORAIS, Rui (2016) – *Estudo crono-tipológico de dolia romanos em Portugal*. «Ex Officina Hispana – Cuadernos de la Secah», 2. Bilbao, p. 33-44.
- REDENTOR, Armando (2011) – *A cultura epigráfica no conuentus Bracaraugustanus: percursos pela sociedade brácara da época romana*. Coimbra: tese policopiada.
- RODRÍGUEZ ENNES, Luis (1992) – *Extracción social y condiciones de trabajo de los mineros hispano-romanos*. «Gallaecia», nº 13. Santiago de Compostela, p. 423-431.
- SIERRA DE CÓZAR, Ángel (2008) – *El Tíber en la Antigüedad*. In MIER, Emilia Fernández de; VILLA, Jesús de la, eds. – *Las Venas del Mundo. Los ríos de la Antigüedad*. Madrid, p. 81-130.
- SILVA, Armando Coelho Ferreira da (1984) – *Aspectos da proto-história e romanização no concelho de Vila Nova de Gaia e problemática do seu pensamento*. «Gaya», 2, Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia, p. 39-58.
- (1986) – *A Cultura Castreja no Noroeste de Portugal*. Paços de Ferreira.
- (1994) – *As origens do Porto*. In RAMOS, L. A. O. ed. – *História do Porto*. Porto: Porto Editora.
- (2000) – *Proto-história e romanização do Porto*. «Al-madan», 2ª série, 9. Almada: Centro de Arqueologia de Alameda, p. 94-103.
- SILVA, António Manuel S. P. (2010) – *Ocupação da época romana na cidade do Porto: ponto da situação e perspectivas de pesquisa*. «Gallaecia», nº 29. Santiago de Compostela, p. 213-262.
- SILVA, António Manuel S. P.; GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2013a) – *Castelo de Crestuma. A Arqueologia em busca da história*. Vila Nova de Gaia: Águas e Parque Biológico de Gaia/Confraria Queirosiana.
- (2013b) – *O Castelo de Crestuma (Vila Nova de Gaia) e a ocupação tardo-antiga no Baixo Douro*. In *Arqueologia em Portugal 150 anos*. Lisboa: AAP, p. 883-893.
- SILVA, António Manuel S. P.; MORAIS, Rui; PINA-BURÓN, María R.; PRIETO DE LA TORRE, Roger (2017) – *Cerâmica romana importada na Foz do Douro: uma escavação arqueológica no Castelo de Gaia (V. N. Gaia, Norte de Portugal)*. In ROSAS, Lúcia; SOUSA, Ana C.; BARREIRA, Hugo – *Genius Loci: lugares e significados; places and meanings*. Porto: CITCEM, vol. II, p. 315-331.
- SILVA, Pinto da (1986) – *As cheias do Douro*. In 1.º Congresso Internacional sobre o Rio Douro. Livro do Congresso. Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia, p. 37.
- SOEIRO, Teresa (2006) – *Douro, um rio de vida*. In *Viver e saber fazer. Tecnologias tradicionais na Região do Douro. Estudos preliminares*. Peso da Régua: Museu do Douro, p. 359-412.
- TOVAR, Antonio Llorente (1975) – *La conquista romana*. In TOVAR, Antonio Llorente; BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, José María, coord. – *Historia de la Hispania Romana: la Península Ibérica desde 218 a.C. hasta el siglo V*. Madrid: Alianza Editorial, p. 9-121.
- TRANOY, Alain (1981) – *La Galice romaine. Recherches sur le Nord-Ouest de la péninsule ibérique dans l'Antiquité*. Paris: De Boccard.
- (1995) – *La Rive Nord du Douro à l'époque romaine: contribution épigraphique à l'étude d'une zone frontrière*. «Gaya», 6, Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia, p. 125-136.