

«*Quo Vadis?*»: pelos caminhos do Entre-Cávado-e-Minho nas Inquirições Gerais de 1258

Rúben Filipe Teixeira da Conceição

filipe.rtc@gmail.com

Resumo

Através do estudo das Inquirições Gerais do Reino realizadas no reinado de D. Afonso III (1248-79), entre 1257-58, e que tinham como objetivo registar, prioritariamente, o património régio, pretende-se identificar a rede viária no Entre-Cávado-e-Minho em meados de Duzentos. Para isso, procurar-se-á analisar qual a implantação das vias no território, bem como o impacto destas na organização de um espaço fulcral, pelo menos inicialmente, para a manutenção do Reino como identidade política soberana face a poderes externos, e da Coroa face aos poderes internos, nomeadamente o clero e a nobreza portuguesa.

Palavras-chave: Inquirições Gerais do Reino de 1258, D. Afonso III, vias de comunicação

Abstract

Through the study of the General Inquiries of the Kingdom conducted in the reign of Afonso III (1248-79), between 1257-58, and whose objective was to register, as a priority, the royal patrimony, we intend to identify the road network in Entre-Cávado-e-Minho in the middle of the XIII century. To this end, it will be sought to analyze the implementation of the routes in the territory, as well as their impact on the organization of a vital space, at least initially, for the maintenance of the Kingdom as a sovereign political identity versus external powers, and of the Crown against the portuguese clergy and nobility.

Key words: General Inquiries of the Kingdom of 1258, King Afonso III, communication routes

Abreviaturas

PMH: Inq. - *Portugaliae Monumenta Historica: Inquisitiones*.

1. Quadro metodológico

O Norte peninsular em geral e os territórios do Noroeste em particular foram, nos séculos VIII-XIII, o ponto de partida para aqueles que levaram a cabo o processo de expansão cristã para Sul. Durante e após o processo bélico, foram sendo implantadas diversas estruturas de poder, que, de formas distintas, foram capazes de reorganizar o território segundo determinadas matrizes políticas, sociais e culturais. Num território em constante mutação¹, a Coroa portuguesa iniciou com D. Afonso II (1211-23), mas sobretudo com D. Afonso III (1248-79), uma série de ações que acabaram por permitir, a médio-longo prazo, controlar, com maior ou menor eficácia, poderes laicos e religiosos, assim como os seus bens e patrimónios. Os processos que conduziram ao alienamento de outros territórios só foram possíveis, em parte, graças às vias de comunicação².

Focados nessa problemática e tendo como fonte de estudo principal as Inquirições Gerais de 1258, realizadas a mando de D. Afonso III, pretende-se reconstruir os traçados viários do território do Entre-Cávado-e-Minho em meados do século XIII e demonstrar o impacto que tiveram as estruturas que se encontravam agregadas ou que se foram constituindo nas proximidades destas vias, de modo a ser possível entender os diferentes obstáculos que o viajante medieval teria de enfrentar no seu percurso, independentemente do seu estatuto social, local de origem ou outras motivações.

O primeiro passo foi identificar a fonte primária, aquela que requereu a maior das atenções: a 1ª alçada das Inquirições Gerais do Reino³, relativa ao território do Entre-Cávado-e-Minho.

Quanto à bibliografia relativa à temática em estudo, destaca-se a tese de licenciatura de Carlos Alberto Ferreira de Almeida, intitulada *Vias Medievais Entre*

¹ Situação apenas alterada com a assinatura do Tratado de Alcanizes em 1297, que se traduziu na quase imutabilidade da linha de fronteira do Portugal Continental até aos nossos dias.

² Esta temática foi abordada por ANDRADE, Amélia Aguiar - “A estratégia Dionisina na Fronteira Noroeste” in “*A Construção Medieval do Território*”. Lisboa: Livros Horizonte, 2001. P.87-105.

Uma das ferramentas utilizadas por D. Dinis (1279-1325) e utilizada como exemplo pela autora foram as Inquirições de 1288. “As sentenças régias decorrentes destes inquéritos e promulgadas em 1290 permitiram a devassa de coutos e honras ilegais e sobretudo, a humilhação dos prevaricadores, obrigados a aceitarem a intervenção de oficiais régios locais, que até essa altura tinham conseguido evitar através de logros e/ou de processos mais ou menos violentos.” (p.90).

³ *Portugaliae Monumenta Historica: Inquisitiones*. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1888-1977. Vol. I, Fasc. III (1891). Doravante, a esta obra será referida como PMH: Inq.

Douro e Minho (1968), onde o autor descreve os antecedentes da viação romana e da sua implantação no Entre-Douro-e-Minho, bem como o desenvolvimento dos transportes e dos itinerários que foram despontando ao longo da Idade Média neste território, alicerçando as suas observações em estudos estrangeiros e nacionais⁴.

O segundo pilar desta investigação é a obra de Iria Gonçalves *Por Terras de Entre-Douro-e-Minho com as Inquirições de D. Afonso III* (2011)⁵. Através da análise das informações recolhidas no processo das Inquirições Gerais de 1258, a autora faz uma descrição do que seria o quotidiano das *gentes* do Entre-Douro-e-Minho, desde a defesa do território, passando pela paisagem, agricultura e animais selvagens, culminando no Rei e no poder emanado por si através dos seus oficiais.

Enquanto a obra de Carlos A. Ferreira de Almeida, apesar da longevidade dos seus resultados, continua a ser o principal trabalho realizado em Portugal na área das vias medievais até aos nossos dias, o trabalho de Iria Gonçalves é um dos poucos estudos de relevo regional existentes no nosso país, primando pela forma objetiva como articula um leque tão alargado de dados, todos retirados de uma só fonte. Ao estudar a Beira Interior, a autora aborda a forma como os indivíduos na Idade Média viam o seu território e como o foram construindo, destacando a “(...) cerrada rede de caminhos ao redor das povoações, muitos deles, por certo, aí existentes desde tempos imemoriais e mantidos estáveis porque as terras cultivadas ou outros obstáculos os impediam de mudar (...)” e que ligavam diferentes povoações entre si⁶.

Quanto a Manuel Conde e a Marina Vieira, estes expõem na sua investigação uma “(...) rede viária que não corresponde à expectativa apriorística de um Trás-os-Montes isolado e mal servido de caminhos (...)”, defendendo assim a importância de estudos regionais que permitam “(...) destrinçar os percursos principais dos secundários, que detectem antigas pontes e passagens, que busquem as pistas da micro-

⁴ ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Vias Medievais Entre Douro e Minho*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto: Porto, 1968. Tese de Licenciatura. No que toca aos primeiros, nomeie-se J. Hubert, Paul Marie Duval ou Henri Breuil, enquanto que para os segundos, o autor retira contributos das obras de Gama Barros, Padre Avelino de Jesus da Costa, Jorge Alarcão ou Orlando Ribeiro.

⁵ GONÇALVES, Iria - *Por Terras de Entre-Douro-e-Minho com as Inquirições de D. Afonso III*. Santa Maria da Feira, Ed. Afrontamento: 2011. ISBN: 978-989-8351-22-7.

⁶ GONÇALVES, Iria – Para o estudo da percepção do espaço nos finais da Idade Média: a identificação da rede viária na Beira Interior In *Paisagens Rurais e Urbanas: fontes, metodologias, problemáticas*, coord. de Iria Gonçalves, Vol. V. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. Centro de Estudos Históricos, 2013. P.163-182.

toponímia (...)”⁷, como forma de caracterizar a rede viária nacional. Os autores abordam ainda a problemática dos locais de paragem e de repouso, destacando o recurso, por parte de reis e senhores, ao direito de aposentadoria ou a diversas estruturas como “(...) albergarias e hospitais, estalagens, mesões, vendas e pousadas (...)”⁸.

Para Francisco Fraure, as vias medievais no território de Guimarães constituíram um complemento às vias romanas já existentes, como atesta a construção de pontes em período medievo em complemento às pontes romanas. Contudo, o autor regista uma clara estruturação dos caminhos e pontes medievais em volta de Guimarães, que servem a urbe “(...) e, por essa razão, dali partem e para lá se dirigem, comportando-se, a novel vila, como um pólo de atracção e dispersão de vias (...)”⁹.

Por último, o estudo de Nuno Resende foca-se na *ponte medieval* como meio de controlo do território. O autor tenta também quebrar o misticismo que envolvia a arquitetura pontística medieval, que muitas vezes “(...) surgem no imaginário popular das comunidades associadas a extravagantes construtores, como demónios, santos e rainhas (...)”, bem como romper com a insistência em classificar as *pontes* como romanas, românicas e góticas, dando o exemplo da utilização do “(...) arco de volta perfeita como elemento principal da engenharia pontística muito além da medievalidade (...), transcendendo, desta forma, as distinções que foram criadas no passado”¹⁰.

Paralelamente, na última década foram elaboradas algumas teses onde se analisam as estradas como fator estruturante do território, nomeadamente a de Helena Romão Monteiro, que coloca o seu foco na estrada da Beira, a de João Maia Romão, que se dedica a comparar as vias comunicações do antigo termo de Tomar e o atual concelho, e a de Pedro Gonçalves Ferreira, que elaborou um estudo similar ao de Helena Monteiro, mas centrado no território do Baixo Ave¹¹. Complementarmente,

⁷ CONDE, Manuel Sílvio Alves e VIEIRA, Marina Afonso – Elementos para o estudo da rede viária de Trás-os-Montes no início de Quinhentos In. GONÇALVES, Iria (Coord.) *Paisagens Rurais e Urbanas: fontes, metodologias, problemáticas*. Vol. II. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. Centro de Estudos Históricos, 2006. P.91.

⁸ Idem, p.90.

⁹ FAURE, Francisco G. C. Líbano Monteiro – Viajar no Tempo de D. Afonso Henriques. Vias e Pontes no território vimarenense. In. BARROCA, Mário (coord.) - *No tempo de D. Afonso Henriques: reflexões sobre o primeiro século português*. Porto: CITCEM-Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, 2017. P.351. ISBN 978-989-8351-75-3.

¹⁰ RESENDE, Nuno – Pontes e vias medievais a sul do Douro na região de Montemuro: as primeiras questões. In. CARDOSO, António Barros (dir.) - *Douro: vinho, história & património*. Porto: APHVIN/GEHVID, 2014. Nº 3. P.227. ISSN: 2182-8490.

¹¹ MONTEIRO, Helena Patrícia Romão - A estrada da Beira: reconstituição de um traçado medieval. Lisboa: [s.n.], 2012. Dissertação de mestrado em História Medieval apresentada à Faculdade de

foram vários os trabalhos que enriqueceram, de diferentes formas, o presente estudo, como por exemplo na identificação da toponímia ou nas questões de ocupação do espaço¹².

O passo seguinte foi o de levantamento e análise das informações relacionadas com vias de comunicação, sobretudo referências a caminhos e a pontos de passagem, naturais ou construídos por ação humana¹³; a castelos¹⁴, pela sua construção em locais estratégicos com o objetivo de dominarem efetivamente o espaço sob o seu controlo, o que implica a possível existência de caminhos; e os mosteiros¹⁵, devido à missão assistencial levada a cabo por estes no que toca aos peregrinos.

Quanto à análise dos dados, foram surgindo alguns problemas que, com maior ou menor dificuldade, foram sendo ultrapassados. No que diz respeito à georreferenciação das paróquias, não foi possível identificar apenas duas das 212 paróquias referidas, nomeadamente a de S. João de Gomesende e a de Santa Marinha de Duzães¹⁶, como consequência da mutação, do desaparecimento da sua toponímia dos mapas ou mesmo por terem sido erradamente arquivadas após a conclusão do processo. Outro problema residiu na compreensão, tratamento e georreferenciação das informações recolhidas, por estas serem, em parte, relatos dos inquiridos sobre

Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa; ROMÃO, João Maia - No encaço do passo do Homem medieval as vias de comunicação do antigo termo e atual concelho de Tomar. Lisboa: [s.n.], 2012. Versão corrigida e melhorada após defesa pública da dissertação de Mestrado em Arqueologia, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa; FERREIRA, Pedro Ricardo Gonçalves - Os caminhos da estrutura do território do Baixo Ave. Porto: FAUP, 2016 - Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

¹² VEIGA, A. Botelho da Costa - *Estudos de história militar portuguesa*. Lisboa: [S.n.], 1936. Vol. I - Corografia militar do Noroeste de Portugal em 1220-1258; Análise da tradição e da polémica de Ourique; COSTA, Américo - *Diccionario Chorographico de Portugal Continental e Insular*. Porto: Tipografia Domingos Oliveira, 1929-1949. Vol. III; ANDRADE, Amélia Aguiar - *A Construção Medieval do Território*. Lisboa; Livros Horizonte, 2001; ALARCÃO, Jorge - *Portugal Romano*. Lisboa, Editora Verbo: 1987.

¹³ Nomeadamente referências a «carreira», a «ponte», a «porto» e a «portela», mas também a «barca», a «portagem», a «pousa», a «pousada» e a «vau», apesar de em menor número.

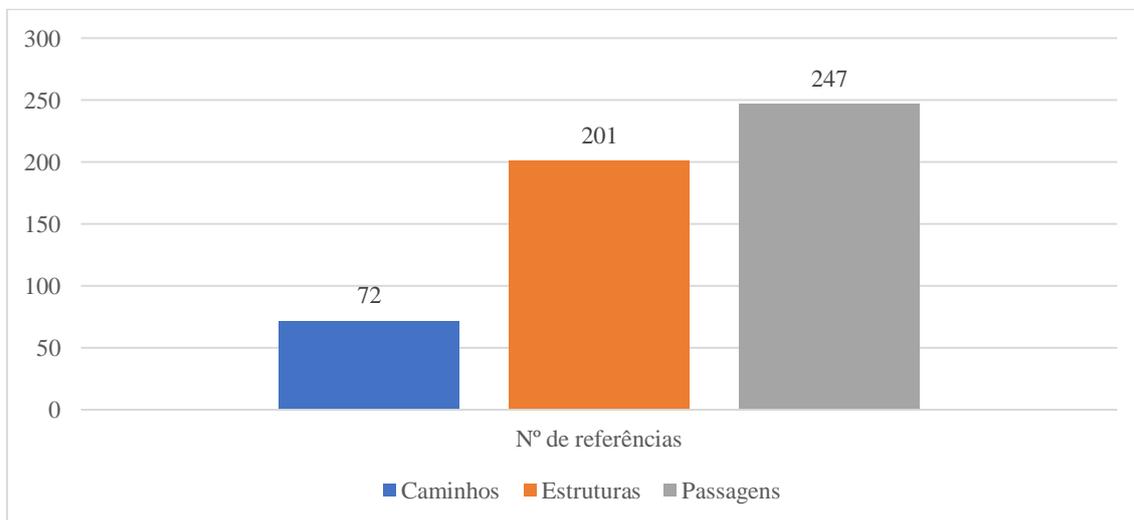
¹⁴ No que toca a este género de informações, apenas incluímos as que são explícitas em relação a que castelo as populações se dirigem. Contudo, são inúmeras as referências relativas ao serviço de anúduva, ao abastecimento dos castelos, etc. – para tal, ver GONÇALVES, Iria (2011), (mapas I.2 a I.7).

¹⁵ São vários os trabalhos de relevo realizados por Carlos A. Ferreira de Almeida na área das vias de comunicação. Além da sua tese de licenciatura, salientam-se dois outros, intitulado de “Os Caminhos e a Assistência no Norte de Portugal” – Separata de «A Pobreza e a Assistência aos Pobres na Península Ibérica” In. *Atas das I^{as} Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1974. p.39-57. e “*Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho: desde as origens a 1220*”. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1978. Trabalho complementar para prestação de provas de Doutoramento em História da Arte.

¹⁶ Segundo a fonte, a paróquia de S. João de Gomesende pertencia ao Julgado de Regalados e a paróquia de Santa Marinha de Duzães pertencia ao Julgado de Fraião.

localizações fora do espaço geográfico da sua paróquia, algo que não foi entendido num primeiro momento.

Gráfico nº1-Referências recolhidas dos PMH: Inq. I Alçada



A base de dados construída no âmbito deste estudo contém 520 entradas relativas a pontos que compunham, de forma direta ou não, a rede viária do Entre-Cávado-e-Minho, das quais 72 dizem respeito a *caminhos*, 201 a *estruturas* e 247 a *passagens*.

Simultaneamente, a identificação dos pontos ao nível da microtoponímia também se demonstrou um processo complexo, não tendo sido possível georreferenciar 173 das 541 referências recolhidas, sobretudo devido ao método de recolha de informação utilizado pelos inquiridores. Luís Krus, em *Escrita e Poder*, aborda todo este processo junto das populações locais, desde o aval régio dado aos oficiais que recolhiam as informações, à proteção dos inquiridos pela autoridade régia, bem como à ameaça para com “(...) todos os que colocassem obstáculos à missão (...)”¹⁷.

Relativamente ao grau de exatidão das informações recolhidas, se em determinados aspetos os inquiridores eram muito incisivos, nomeadamente na descrição dos limites da propriedade régia, como acontece na paróquia de Santa Maria de Sá,

¹⁷ KRUS, Luís – *Escrita e Poder: as Inquirições de Afonso III*. In *Estudos Medievais*. Porto: Centro de Estudos Humanísticos, secretaria de Estado da Cultura, 1981. Nº1. P.60. No ano seguinte e em conjunto com José Mattoso e Olga Bettencourt, Luís Krus publicou um artigo focado nas Inquirições Régias como fonte para o estudo da Idade Média em Portugal. A sua importância mantém-se até aos nossos dias pelas questões que levanta a nível metodológico, quer pela estrutura da fonte, quer pelas informações que dela podem ser retiradas. Ver MATTOSO, José; KRUS, Luís; BETTENCOURT, Olga - *As Inquirições de 1258 como fonte de história da nobreza – o julgado de Aguiar de Sousa* In *Revista de História Económica e Social*. Lisboa: Sá da Costa, 1982. Nº 9. P.17-45.

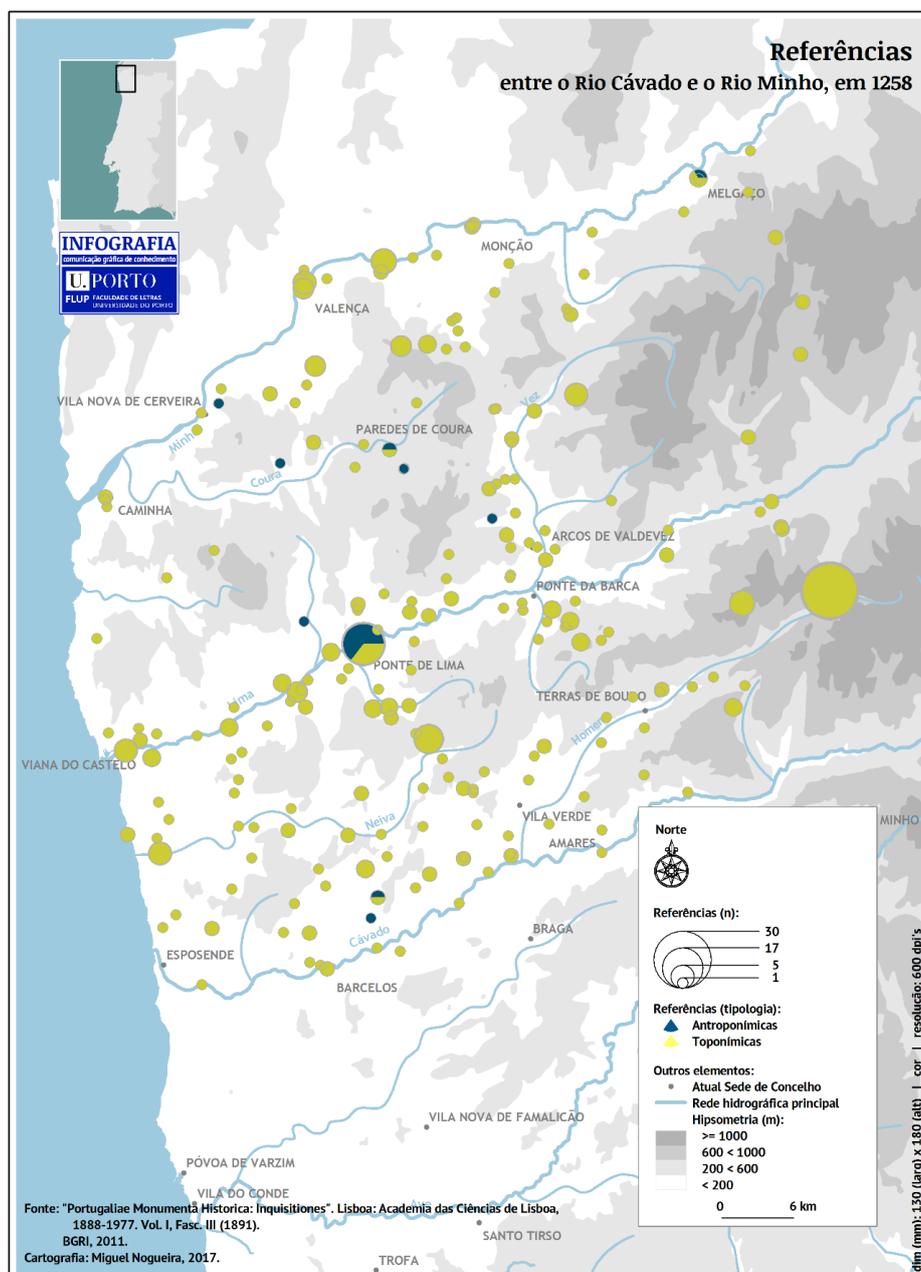
Julgado de Ponte de Lima¹⁸, em que a toponímia permite identificar os diferentes pontos enumerados, noutros casos tal não é possível, principalmente quando os oficiais régios utilizam a antroponímia como ferramenta de identificação do espaço. Como exemplo tomamos o da paróquia São Miguel de Barroças, do Julgado de Pena da Rainha, onde é descrita a localização de uma *pousa* do mordomo do Rei utilizando o nome do seu proprietário¹⁹, mas sem registar qualquer elemento geográfico que a permitisse localizar.

Quanto à polissemia das palavras, esta também se revelou um obstáculo. Seria um «porto» uma estrutura, um ponto de passagem em que se cobrava algum tipo de imposto ou um local de refúgio? Qual a relação entre termos como «carreira» e «vereda»? Foram estas as perguntas que se foram apresentando ao longo deste estudo.

¹⁸ PMH: Inq., p.338. “Item, in agra dAgno mao há el Rey meyo Regaengo, quomo parte pelo marco do Espineiro, et ende quomo parte pelo marco do resio, et inde pelo marco do Barco, et inde pelo carreiro velio.”

¹⁹ Idem, p.370 “Item, (...) in casa de Nuno Midiz no quinteeiro é pousa do Mayordomo del Rey.”

Mapa nº 1 – Total das referências recolhidas no Entre-Cávado-e-Minho, em 1258.



Pretende-se demonstrar a distribuição espacial das referências recolhidas da fonte e georreferenciadas até ao momento, estando divididas entre «Antroponímia» e «Toponímia», com as últimas a terem um peso estruturante na organização do território.

2. O território do Entre-Cávado-e-Minho:

2.1. «Gentes e Espaços»

Para o historiador, a análise do território é sempre um desafio, pois mais do que tentar perceber as dinâmicas sociais, é necessário compreender como é que o espaço e os fatores naturais influenciavam o dia-a-dia daqueles que ocupavam o território.

Bordejado pelo Atlântico a Ocidente, pelas serranias a Norte e recortado pelos grandes rios que correm desde o reino vizinho²⁰, o território do Entre-Cávado-e-Minho foi sempre um espaço de grandes assimetrias, visíveis nas distintas formas de povoamento que foram sendo adotadas ao longo do tempo.

Por um lado, os pequenas povoações das serras de Laboreiro, do Soajo, da Amarela e da Peneda, “(...) não muito distantes umas das outras, todas elas com um reduzido número de residentes, mas que na sua expressão mais lata nunca ultrapassaram a centena de moradores (...)”²¹, e que davam uso efetivo ao termo «comunidade», com a existência de práticas relativas ao gado, como a sua junção em grandes rebanhos e a sua vigia, ao «boi do povo» ou a questões relativas à gestão dos campos e de estruturas comunitárias como o forno ou os caminhos²². Por oposição, desenvolveu-se ao longo das margens dos rios e nas áreas aplanadas a altitudes mais baixas o povoamento disperso e orientado para a agropastorícia, onde o «campo-prado» e o cultivo do milho imperavam²³.

Quanto à forma de construir as habitações, Sílvio Conde afirma que “as referências que delas encontramos nas inquirições do século XIII ou em contratos das épocas mais recuadas são muito parcas e fragmentárias; as mais das vezes, satisfazem-se com a mera indicação de uma casa (...) um lugar e um homem (...)”²⁴. Se por um lado os inquéritos régios nunca tiveram como objetivo descrever com pormenor a propriedade, focando-se apenas nos elementos jurisdicionais e nas possíveis mais-valias económicas, por outro o desenvolvimento do tabelionato em Portugal veio permitir aos historiadores desenvolver numerosos estudos acerca da habitação para cronologias mais tardias, sobretudo para os finais da Idade Média.

Quanto aos caminhos, a sua construção estava à mercê dos condicionalismos geográficos, bem visíveis no Norte de Portugal, mas esta não deixava de se constituir como uma realidade, sendo atribuída a indivíduos ou a comunidades, segundo os seus

²⁰ Para a área em estudo, falamos dos rios Minho, Lima, Homem e Cávado. Rios como o Laboreiro ou o Neiva, além de muitos outros cursos de água com menor extensão e caudal, com nascente já em território nacional e afluentes dos anteriores, constituem a malha hidrográfica desta vasta área.

²¹ ALMEIDA, Carlos A. Brochado - *O Sistema defensivo da vila de Melgaço : dos castelos da reconquista ao sistema abaluartado*. Melgaço: Câmara Municipal de Melgaço, 2002. ISBN 972-98755-3-7. P.11.

²² RIBEIRO, Orlando – *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: esboços de relações geográficas*. Lisboa: Sá da Costa, 1986. 4ª edição. P.61-62.

²³ Idem, p.60-61.

²⁴ CONDE, Manuel Sílvio – “A Casa” In MATTOSO, José (coord.) – *História da Vida Privada em Portugal*. Lisboa: Temas e Debates, 2013. Vol. I. P.57. ISBN 978-989-644-122-7.

próprios interesses, de instituições monásticas ou da Coroa²⁵. Carlos Alberto Ferreira de Almeida alude para esta questão, ao referir que a construção e manutenção de pontes foi durante muito tempo, “(...) um serviço religioso e chegou mesmo a ser um ideal de santidade construir pontes, quer prestando serviço material, quer reunindo numerário suficiente para sua edificação (...)”²⁶. Contudo, com o fortalecimento da autoridade régia em Portugal a partir da segunda metade do século XIII, esta tarefa foi sendo paulatinamente transferida para a esfera da Coroa, quer por doações testamentárias dos monarcas ou pelo lançamento de fitas, situação que se verificará em absoluto já no tempo da União Ibérica (1580-1640)²⁷.

Importantes para a construção do espaço em análise foram os poderes que aí se foram constituindo ao longo da Idade Média: falamos da nobreza e do clero. Independentemente da sua origem – quer tenham vindo da Galiza, de Leão ou de paragens mais longínquas, quer tivessem profundas raízes no território –, a camada da nobreza que saiu vencedora da Batalha de Pedroso de 1071, composta por ricos-homens, cavaleiros e infanções, face à velha aristocracia condal, constituiu-se no núcleo duro das famílias que apoiaram D. Afonso Henriques no processo que conduziu à criação do Reino de Portugal. O seu processo de ascensão, anterior ao ano 1000, a par da reorganização territorial protagonizada pela Igreja de Roma em Portugal, que impôs a estrutura paroquial como elemento definidor do território, veio alterar profundamente a ordem social, política e administrativa do Entre-Douro-e-Minho.

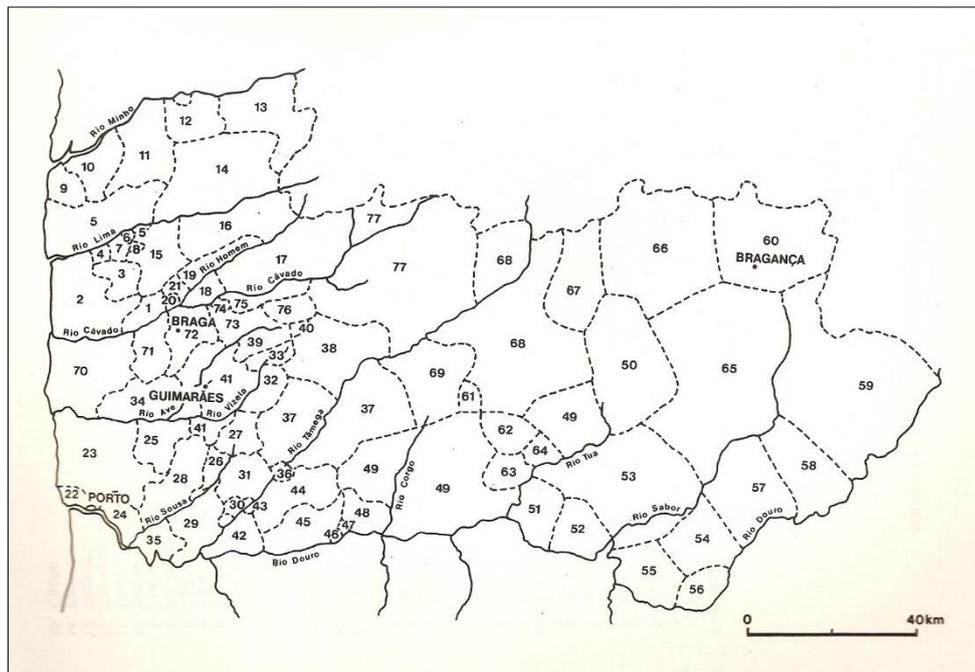
Contudo, os modelos administrativos adotados tiveram sempre de se adaptar às características do território, sendo atribuído aos rios um papel importante nessa gestão, nomeadamente no período em que o modelo das *Terras* imperou por todo o mundo cristão peninsular (séculos XI-XIII), como ilustrado no mapa nº2.

²⁵ PMH: Inq. Durante a recolha de informação, foram vários os casos identificados por nós, que remetem para construção ou manutenção de vias: “Item, no Casal do Eiro et o de Christina am d alimpiar a via del o porto de Esporoes ataen o Casal de Cima de Vila.” (p.418) e “Et os de Vilar vam fazer a carreira do Cavacadoyro ataen a Portela de quintana.” (p.414).

²⁶ ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Vias Medievais Entre Douro e Minho* (...), p.127.

²⁷ Idem, p.129.

Mapa nº2: «Julgados a norte do Douro em 1258»



Adaptado de MATTOSO, José - Identificação de um País: oposição-composição. Ensaio sobre as origens de Portugal (1096-1325). Lisboa: Temas e Debates, 2015. ISBN: 978-989-644-358-0. P.888.

Legenda das *Terras*: 1) Prado; 2) Neiva; 3) Aguiar; 4) Geraz; 5) S. Martinho e Ponte de Lima; 6) Correlhã; 7) S. Estevão; 8) Souto e Rebordões; 9) Caminha; 10) Cerveira; 11) Fraião; 12) Pena da Rainha; 13) Valadares; 14) Valdevez; 15) Penela; 16) Nóbrega; 17) Bouro; 18) Entre Homem e Cávado; 19) Regalados; 20) Lalim; 21) Vila Chã.

Com este mapa, pretende-se demonstrar o papel dos rios como delimitadores do espaço. Como exemplos de territórios implantados num interflúvio, a *Terra* de Entre Homem e Cávado e a *Terra* de Bouro, ambas entre os rios Homem e Cávado.

As vias de comunicação sempre funcionaram como um meio para atingir determinados objetivos. Carlos Alberto Ferreira de Almeida alude para a existência de caminhos anteriores aos povos castrejos peninsulares, empregados na busca pelo estanho e pelo cobre²⁸. Com a romanização do território, surgiram estradas que permitiam a movimentação de grandes destacamentos militares e ligavam importantes as importantes civitates romanas, separadas por longas distâncias, como Astorga e Braga.

Contudo, Lino Tavares Dias chama a atenção para outra das funcionalidades destas vias, “(...) feitas para interligar a rede de cidades com as estruturas rurais, as explorações de minas e as termas medicinais, ligando-as aos rios navegáveis como o Douro e o Tâmega que atravessavam por ponte e por barco, prosseguindo encosta acima e, daqui, ao mundo globalizado de então, muito centrado no Mediterrâneo (...)”²⁹, desenvolvendo a ligação da periferia do Império à capital Roma.

Chegadas à Idade Média, as vias de comunicação sofreram com as constantes crises económicas, políticas e sociais. No período anterior às invasões muçulmanas da Península Ibérica em 710-11, assistiu-se a uma recessão geral em todos os sectores da economia visigótica. A face visível foi o abandono, por parte de muitos mercadores, dos grandes circuitos comerciais, dos portos e dos mercados peninsulares³⁰, resultando assim na desarticulação de muitas das relações comerciais de longa distância.

Paralelamente, a ruralização da sociedade, a atrofia das cidades e dos seus meios para controlar a economia campesina³¹, bem como a organização do povoamento em «comunidades de aldeia» ou em «comunidades de vale»³², levou ao aparecimento de pequenas comunidades concentradas que levaram a cabo um modo de vida comunitário,

²⁸ ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Vias Medievais Entre Douro e Minho* (...), p.17.

²⁹ DIAS, Lino Tavares – Contributo para o reconhecimento de «Estratigrafia» na paisagem da bacia do Douro. O caso do território entre Marão, Montemuro, Sousa, Tâmega e Douro In. *CEM – Cultura, Espaço & Memória*. Porto: CITCEM, 2013. N.º 4. P.184. ISSN: 2182-1097-04.

³⁰ LEGUAY, Jean-Pierre – O «Portugal» Germânico: O fim de uma época (680-710) In. MARQUES, A. H. de Oliveira (coord.) – “Portugal das Invasões Germânicas À «Reconquista»” In. MARQUES, António H. de Oliveira (dir.); SERRÃO, Joel (dir.) - *Nova História de Portugal*. 1ªed. Lisboa: Editorial Presença, 1993. Vol. II. P.112.

³¹ MATTOSO, José – A emergência do mundo medieval In. MATTOSO, José (dir.) – *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992. Vol. I. P.349-350. ISBN 972-42-0589-8.

³² Idem, p.354-356.

sendo a sua face mais visível a da (re)ocupação de locais castrejos³³, o que de certo modo levou à diminuição da necessidade da realização de grandes deslocações.

Articulados entre si, estes fatores foram importantes para que as vias de comunicação de caráter regional e inter-regional tenham perdido importância a nível socioeconómico, como resultado da diminuição do tráfego de média-longa distância.

Em oposição, o mundo muçulmano continuou a atribuir às vias romanas o papel estruturante que detinham a nível comercial, militar e de ordenamento do território, com as cidades a desempenharem o papel de “ponto convergente de uma densa teia de caminhos e sendeiros que articulavam cada povoação ou alcaria entre si e cada uma delas ao seu castelo ou povoado fortificado.”³⁴. Foram ainda capazes de articular o Al-Andaluz com o Norte de África, até ao Mar Vermelho e adiante, como resultado das rotas comerciais que ligavam, por exemplo, os portos de Tavira e de Faro ao golfo de Túnis³⁵.

Do lado cristão, foi graças ao empenhamento da nobreza condal e, mais tarde, dos cavaleiros e infantões do Entre-Douro-e-Minho, que se deu a expansão das forças cristãs para Sul ao longo da faixa ocidental da Península Ibérica, entre os séculos IX-XIII. Esta ação guerreira resultou em abundantes despojos de guerra e permitiram o cerceamento de territórios que estariam, pelo menos em teoria, sob a tutela administrativa muçulmana.

Quantos aos despojos acumulados, estes foram muitas vezes reinvestidos na aquisição de novas terras, reunindo desta forma vastíssimas áreas territoriais das quais, mais tarde, recolheriam os seus direitos, quer fossem em géneros, serviços ou em forma de moeda³⁶, contribuindo para o contínuo aumento da base do poder destas famílias. Deu-se assim o renascimento da economia e do reavivar dos grandes circuitos comerciais, mas também da criação de novos. Exemplo disso é o «Caminho de Santiago».

Local de peregrinação a partir de meados do século IX, Santiago de Compostela transformou-se num pólo de atração de diversas gentes, desde o mais singelo peregrino

³³ MATTOSO, José - Portugal no reino Asturiano-Leonês In. MATTOSO, José (dir.) – *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992. Vol. I. P.447. ISBN 972-42-0589-8.

³⁴ TORRES, Cláudio – O Garb-Al-Andaluz In. MATTOSO, José (dir.) – *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992. Vol. I. P.390-391. ISBN 972-42-0589-8.

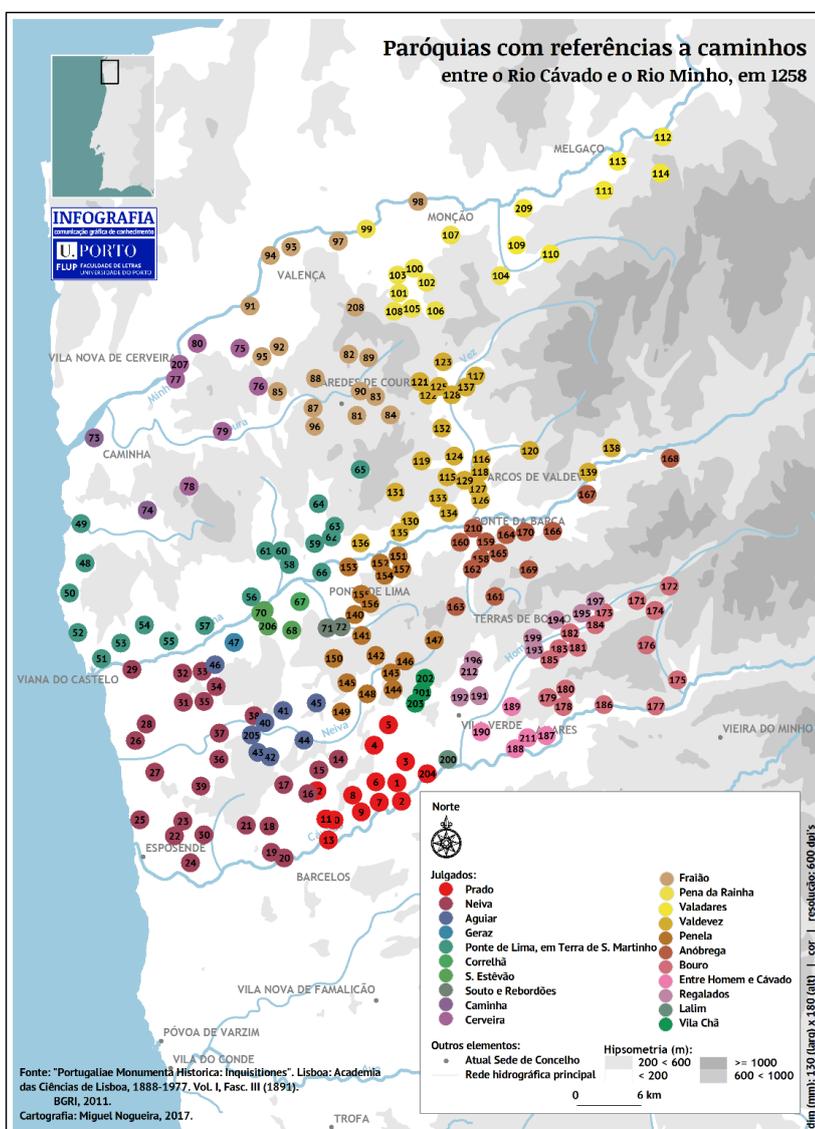
³⁵ Idem, p.393.

³⁶ MATTOSO, José - Portugal no reino Asturiano-Leonês (...) p.544.

ao mais abastado dos monarcas, mas também de muitos comerciantes. A sua ligação a Roncesvalles, nos Pirenéus, e daí para os restantes reinos europeus, bem como ao Sul da Península, sobretudo após a conquista definitiva de Toledo em 1085 por Afonso VI de Leão e Castela, foi essencial para o reativar de antigas estruturas e rotas viárias³⁷. No que toca ao Condado Portucalense, o culto a Santiago Maior permitiu “(...) o aparecimento, no fim do século XI, de burgos com incipientes características urbanas no Porto, em Guimarães e talvez em Ponte de Lima e em Constantim de Panoias (...)”³⁸, o que veio dar um impulso à economia local e regional.

3. Análise dos dados recolhidos

Mapa nº4 – Paróquias com referências a caminhos entre o Rio Cávado e o Rio Minho, em 1258.



Neste mapa estão enumeradas as paróquias em que foi possível recolher informações relativas ao tema em análise no Entre-Cávado-e-Minho, em 1258.

De realçar a maior densidade destas cursos de água, como são os rios Cávado, Lima e Minho.

³⁷ CARLÉ, María del Carmen; PASTOR, Reyna – Los Reinos Cristianos em los siglos XI y XII In. MENÉNDEZ PIDAL, Ramón – *Historia de España*. 2ª ed. Madrid: Espasa-Calpe S.A., 1995. Tomo X, Vol. I, Cap. 8. P.214.

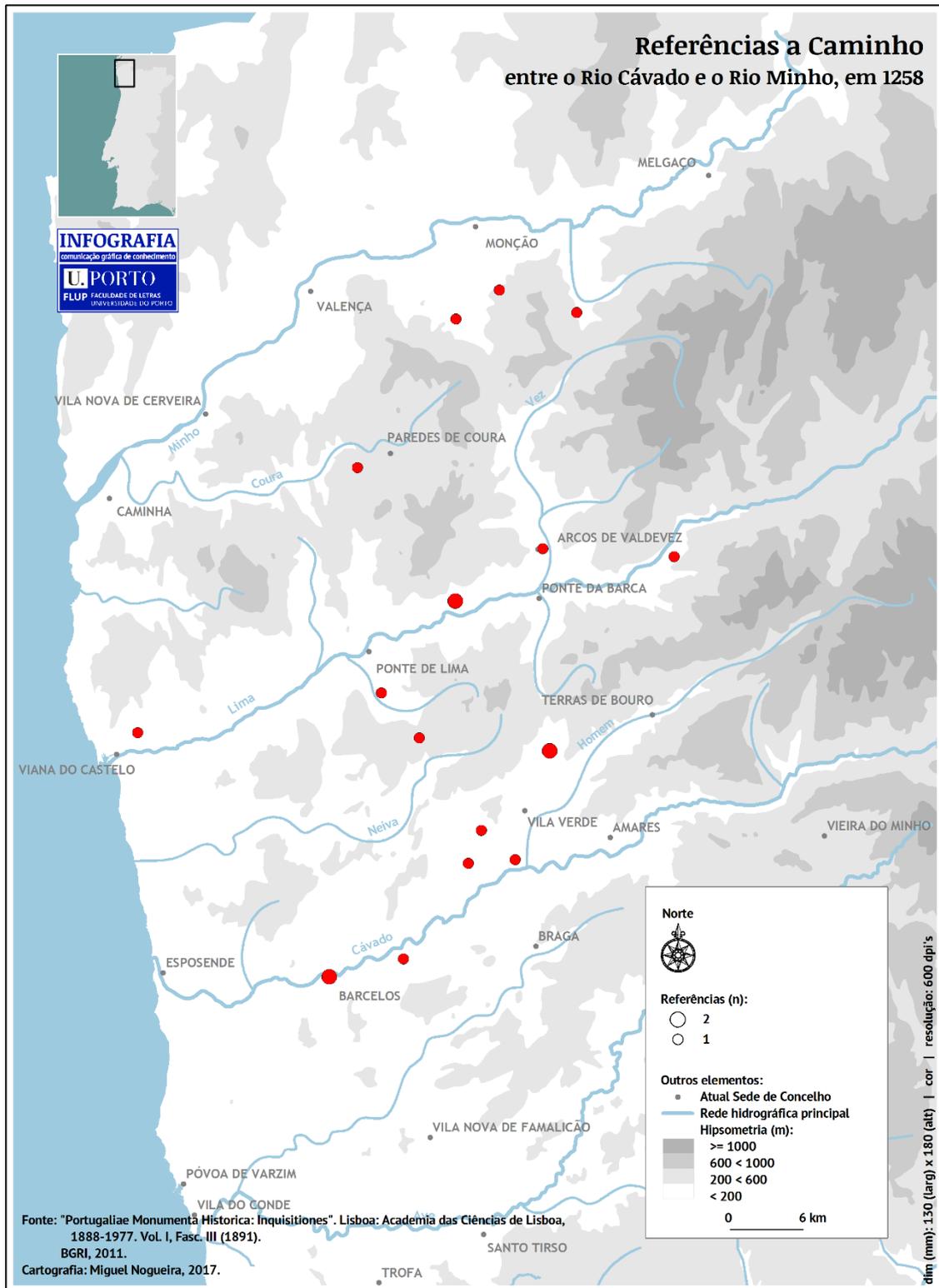
³⁸ MATTOSO, José - Portugal no reino Asturiano-Leonês (...) p.545.

A análise do mapa nº4 permite concluir que a distribuição espacial das paróquias identificadas é mais densa junto a locais de passagem, a cursos de água e ao longo das antigas vias romanas. No que toca às terras do Entre-Cávado-e-Lima, tal observação deve-se ao facto de estas se situarem em áreas mais planas e proporcionarem condições mais aprazíveis para o assentamento humano e para o desenvolvimento de uma vida sedentária baseada na agropastorícia quando em comparação com o Entre-Lima-e-Minho.

Consequentemente, a necessidade de criar caminhos, fossem de âmbito local ou regional, surgiu como forma de escoar potenciais excessos de produção e de manter diferentes populações em contacto. No que toca aos caminhos *per si*, apenas foi possível georreferenciar 18 das 72 referências recolhidas da fonte³⁹, o que não é suficiente para reconstruir com exatidão a rede viária do Entre-Cávado-e-Minho (mapa nº5). Contudo, recalçando ou articulando com as antigas vias romanas (mapa nº3), estes permitiriam às populações locais deslocarem-se entre os diversos centros distribuidores que pontilhavam o território, pelo menos de forma hipotética, fosse em virtude do cumprimento dos seus deveres, para a realização de trocas comerciais, em peregrinação ou por qualquer outro motivo.

³⁹ São 72 as referências, divididas em duas categorias - «caminhos primários» e «caminhos secundários» -, havendo uma maior preponderância do termo «carreira», com 34 referências, seguida de «carreiro» com 13. A existência de mais referências a caminhos «secundários» do que «primários», de 62 para 10, poderá dever-se à relevância que estes teriam como delimitadores do território minifundiário que sempre marcou o Entre-Cávado-e-Minho.

Mapa nº5 – Referências a «caminho» no Entre-Cávado-e-Minho, em 1258.



A dificuldade em georreferenciar as informações relativas às vias de comunicação construídas por ação humana, não permite avaliar a possível existência de padrões à data das Inquirições Gerais de 1258. Contudo, se articulado com o mapa nº6, relativos a locais de passagem, a situação altera-se.

Contudo, as referências a pontos de passagem são frequentes na fonte em estudo, sendo que com as 247 referências recolhidas, foi possível identificar possíveis corredores de circulação que, com o tempo, terão levado ao assentamento de populações nas suas imediações por razões de várias ordens.

Exemplo disso foi o aparecimento de um traçado no eixo Norte-Sul, nomeadamente no segmento entre Monção - Arcos de Valdevez - Ponte da Barca, sendo que o número substancial de referências nesta área se pode justificar pela necessidade em defender o vale do rio Vez. Corredor de circulação no sopé da serra do Soajo, o vale do Vez constituiu-se desde cedo como um caminho de infiltração no território do Condado Portucalense, mais tarde Reino de Portugal, surgindo assim a necessidade das populações locais se organizarem para defenderem o seu espaço⁴⁰. Caso o exército invasor conseguisse chegar a Arcos de Valdevez, facilmente atingiria Ponte de Lima e Braga, e de seguida Guimarães e o burgo do Porto.

O trabalho de georreferenciação realizado demonstra um aumento da importância deste vale no que toca à circulação viária, enquanto o traçado entre Ponte de Lima e Valença, que decalca a antiga via romana XIX, poderá ter perdido peso a este nível, devido ao menor número de referências identificadas na fonte. Em sentido oposto, a fronteira com a Galiza e a costa atlântica são as áreas que apresentam uma menor densidade de referências a vias. A explicação pode dever-se à ameaça de conflito permanente, apesar das intensas relações entre portugueses e galego-leoneses, mas também aos aspetos geográficos, nomeadamente as áreas montanhosas das serras de Labreiro, do Soajo, da Peneda e do Gerês.

Paralelamente, a ocupação lenta da orla marítima deveu-se sobretudo aos ataques muçulmanos e normandos que durante os séculos X-XII foram acoassando as populações costeiras. Só com a conquista de Lisboa a Sul e com a organização de um sistema de defesa capaz de responder eficazmente face aos ataques vindos do mar, é que se deu essa expansão, onde a prestação da anúduva se demonstrou mais uma vez como fator essencial na organização defensiva do território.

⁴⁰ Esse carácter pessoal empregado pelas populações locais na defesa do território é visível nos mapas reproduzidos em GONÇALVES, Iria (2011). No mapa da p.26, muito completo no que é relativo à prestação da *anúduva*, é possível verificar uma grande densidade ao longo do vale do Vez, sobretudo entre o Porto do Couço e Ponte da Barca, na confluência do Vez com o Lima. O mapa da p.38 é referente ao *apelido*, o que vem reforçar a ideia da existência de uma organização defensiva a nível local, mas pensada num âmbito mais alargado a nível territorial.

Ainda sobre os pontos de passagem, é necessário fazer uma menção aos cursos de água. Nos locais em que a capacidade tecnológica e de recursos existia, bem como a vontade e a necessidade para a sua construção, e em que o relevo do terreno o permitia, a existência de pontes tornou-se uma realidade. Por exemplo, no que toca aos materiais utilizados na construção de pontes surgem duas referências na fonte, nomeadamente a uma ponte em pedra⁴¹ e a outra construída com o recurso a madeira⁴². Sobre este tema, relembremos o estudo de Nuno de Resende e o papel que este atribui às pontes como elementos estruturadores do território⁴³.

Contudo, naqueles em que tais fatores não se conjugavam, recorria-se a barcas⁴⁴, como aquela que existia no porto de Tui, financiada por graça de D^a Teresa, mãe de D. Afonso Henriques, e ao cuidado do bispado desta cidade, como demonstração pública das mercês que esta fez à dita diocese. Deste modo, ficaria assegurada a livre-passage para quem quisesse atravessar o rio Minho, independentemente do estatuto social⁴⁵.

Apesar de não existirem referências expressas na fonte relativamente ao tráfego fluvial entre a foz dos rios e o interior do território, foi possível encontrar uma menção a bateleiros no couto de S. Vicente de Fragoso⁴⁶. O direito a pernoitarem neste couto, a cerca de nove quilómetros da costa, leva a considerar a possibilidade destes indivíduos terem levado a cabo o transporte de bens e mercadorias num troço ainda considerável do rio Neiva, com cerca de 45 quilómetros entre a nascente e a foz.

⁴¹ PMH, Inq., p.335 – “Item, da leira da Ponte pedrina a meya.”

⁴² Idem, p.369 – “(...) et inde a fonte de pena maa quomo fiize pela ponte da tavao (...)”

⁴³ RESENDE, Nuno – Pontes e vias medievais a sul do Douro na região de Montemuro: as primeiras questões (...) p.205-232.

⁴⁴ São 16 as referências a «barca», «barco» ou «barqueiro», num total de nove localizações distintas, sendo que não foi possível georreferenciar duas. Das informações sinalizadas cartograficamente, duas fazem referência ao mesmo homem, Afonso Barco, que recebeu de D. Afonso Henriques duas propriedades distintas, uma em São Pedro da Castanheira, no Julgado de Fraião (PMH. Inq. p.357), e outra em S. João de Rio Frio, no Julgado de Valdevez (PMH. Inq. p.382). Desconhecemos o porquê destas duas doações, talvez tenham sido concedidas como forma de premiar este indivíduo pelos serviços prestados no transporte fluvial, mas o que sabemos é que após a sua morte, a primeira propriedade passou para a alçada do mosteiro de Ganfei, enquanto a segunda passou para a esfera da Ordem do Templo.

⁴⁵ PMH, Inq. – A referência a esta barca é patente nos depoimentos recolhidos: na paróquia de S. Pedro da Torre “(...) que andasse a barca no porto de Tuy, et passasse essa davandita barca quantos quisessem passar sem dineiros (...)”(p.364); na vila de Valença – “Item, dixerunt que a Rayna dona Tarasia, madre de Rey don Alfonso I^o, meteu una barca no porto de Tuy in que passassem todos por amor de Deus sem precio (...)” (p.366); no Couto de S. Cosme de Ázere “(...) por esta esmolna e por outras que a Rayna dona Tarasia deu á See de Tuy, am a trager una barca de mercee no porto de Tuy, in que passem sem precio todos aqueles que in ela quiserem passar, por sua alma et de todos aqueles que depos ela veerem de sua geerazom.” (p.380).

⁴⁶ Idem, p.319 – “Item, os bataleiros pousam in esta davandita ecclesia de Sancto Vicentino e fazem se ende erdeiros.”. O bateleiro era o responsável pelo batel, pequena embarcação utilizada na navegação fluvial.

A importância do transporte no rio Neiva também é estudada por Ivone Magalhães no seu estudo sobre *As barcas e barcos de passagem do Caminho Português da Costa* (2017). A autora aborda ainda a localização estratégica do povoado de São Tiago do Neiva, no sopé do monte de Moldes, pela sua importância em defender a “(...) a entrada e saída de embarcações, considerando-se que o rio tem bastante água mas é estreito (...)”⁴⁷. Este é um exemplo de como a navegação fluvial, a par da navegação marítima (tema que aqui não é abordado) e a “(...) rede viária, que se foi formando durante a Idade Média a partir do desenho das estradas romanas (...)”⁴⁸, formavam o sistema de transportes no Reino de Portugal.

Relativamente a portagens, locais ou estruturas estratégicas onde se cobravam impostos, foi possível identificar oito pontos diferentes no território com base em dez referências, com a portagem em Ponte de Lima⁴⁹ a ser referida por três vezes: a cobrança da passagem seria feita na ponte sobre o rio Lima. As restantes referências apontam para a existência de portagens em Vilar do Monte⁵⁰ (Barcelos), em Vitorino das Donas⁵¹ e em Fontão⁵² (Ponte de Lima), em Gondar⁵³ (Caminha), em Lapela⁵⁴ (Monção), na vila de Monção⁵⁵ e em Melgaço⁵⁶.

⁴⁷ MAGALHÃES, Ivone Baptista de – *As barcas e barcos de passagem do Caminho Português da Costa*. In *Caminho Português da Costa – Estudos*. Viana do Castelo: Associação do Caminho Português da Costa, 2017. p. 30.

⁴⁸ COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch - *História Económica de Portugal: 1143-2010*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2011. ISBN 978-989-626-346-1. p.63. Sobre a rede viária do Noroeste de Portugal, ver: ALMEIDA, Carlos A. Brochado de – *A rede viária pré-jacobeia no Minho litoral*. In *Caminho Português da Costa – Estudos*. Viana do Castelo: Associação do Caminho Português da Costa, 2017. p.7-26.

⁴⁹ PMH, Inq. p.342 – “Item, dixerunt que dam cada ano al Rey pro voz et pro caomia, et pro portagine, et pro todos foros, excepto pam et vino, ccc maravedis: et isto tragem d uso.” Já os moradores das paróquias de Santa Maria de Rebordões (p.346) e de S. Salvador de Souto (p.347) estavam isentos de pagar portagem em Ponte de Lima por o fazerem diretamente ao Rei.

⁵⁰ Idem, p.310 – “Item, dam aos Mordomos de Barcelos, por deffenderem suas portagees, segnas restes de cebolas: et pectam iiii caomias, se as fazem: et vam ao Castello.”. Neste caso, não era a população local que cobrava as portagens, mas sim os mordomos de Barcelos, talvez por incapacidade dos primeiros no cumprimento dessa tarefa.

⁵¹ Idem, p.344 - “Item, no Portadigo j leira.”.

⁵² Idem, p.336 - “(...) os omees da Marina, que veerem comparar vino et pasarem pelo arco de Rio Podre, se comparar j carrega, dá j almude, et se comparar j cupa dá j almude, et quantos compararem d una cupa dam senos almudes al Rey de vino.”.

⁵³ Idem, p.349 – “Item, dixerunt que dam cada ano al Rey de todo este davandito Juigado de Camina (...) dam al Rey excepto isto as meyas das portagines, et excepto os ij casaes et meyo d el Rey que sunt in collatione Sancte Marie de Camina (...)”. Neste caso, os habitantes do Julgado de Caminha tinham isenção no que toca ao pagamento das portagens.

⁵⁴ Idem, p.369 - “Item, dixerunt que in Lapela filiam portagem para el Rey.”.

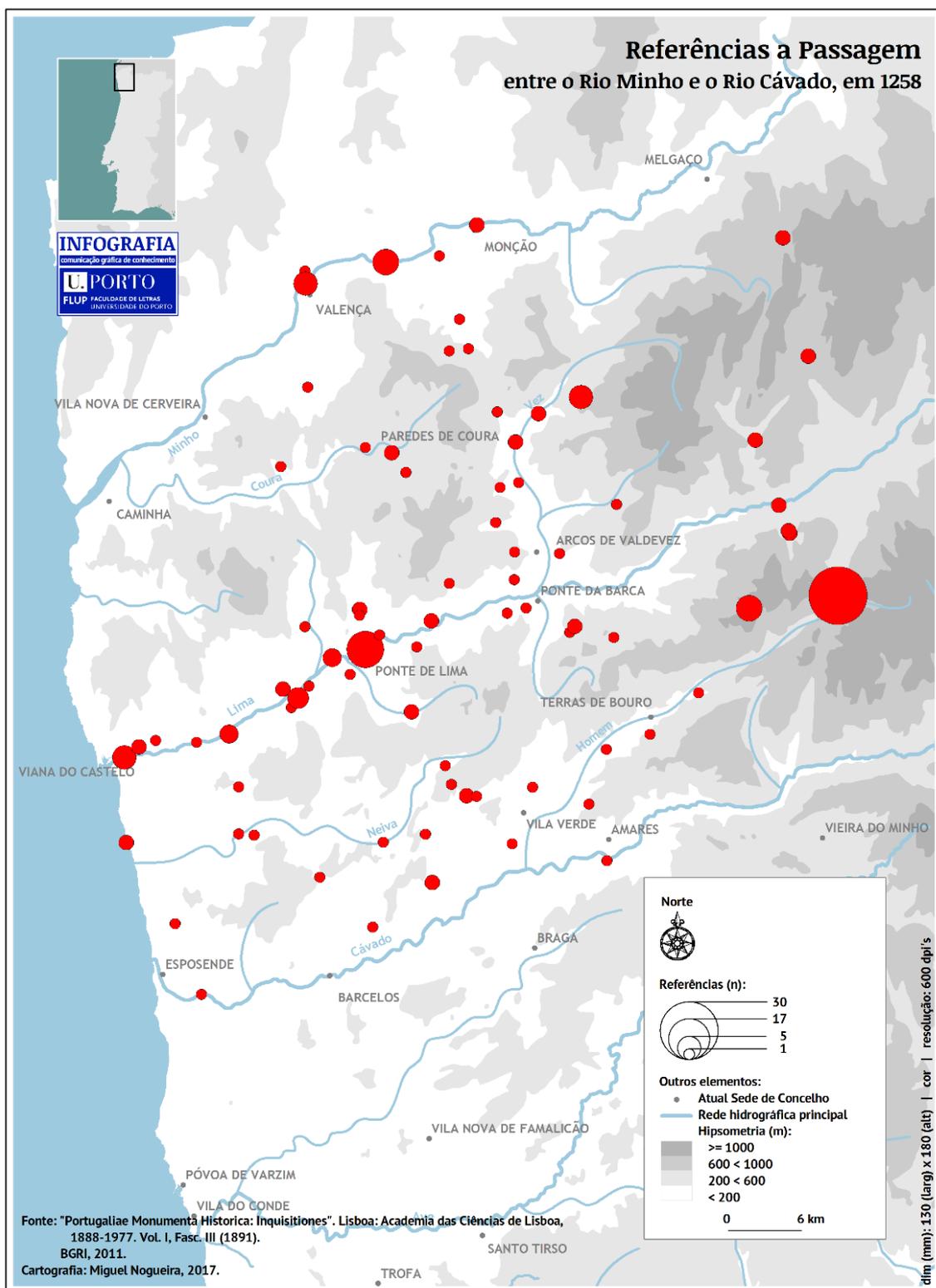
⁵⁵ Idem, p.369 - “Item, dixerunt que da vila de Monzom com seu Couto dam cada ano al Rey por portádigo et caomias et foros, et por todas rendas et dereituras, cccc. Maravedis veteres ad tertias anni.”.

O que estes pontos tinham em comum era a sua localização, nomeadamente em pontes no interior do território ou em vilas raianas que possibilitavam a passagem para a Galiza, aos que se juntam as diversas barcas anteriormente referidas. Como Isabel Vaz Freitas refere, “Passar a ponte, entrar numa vila significa abrir os cordões à bolsa (...)”⁵⁷.

⁵⁶ Idem, p.378 - “Item, dixerunt que da vila de Melgazo cum suo Cauto dam cada ano al Rey por portatico et calumpniis et foris, et pro omnibus rendi set directuris, cccl. Maravedis veteres ad tertias anni.”.

⁵⁷ FREITAS, Isabel Vaz – *Mercadores Entre Portugal e Castela na Idade Média*. Gijón: Trea, 2006. Coleção Pedras Angulares. ISBN: 84-9704-194-1. P.14.

Mapa nº6 – Referências a pontos de passagem no Entre-Cávado-e-Minho, em 1258.



Deste mapa fazem parte todas as referências a pontos de passagem fluvial e terrestre recolhidas, sendo notória a densidade de referências ao longo do rio Lima, sobretudo até à vila de Ponte de Lima, onde continua operacional uma das mais antigas pontes romanas em Portugal, sendo que se optava pela utilização de barcas nos locais onde não era possível a construção de pontes.

Se por um lado, as áreas interiores do Entre-Cávado-e-Minho são as mais densas a nível demográfico, as faixas da fronteira terrestre são aquelas para quais muitas das populações se dirigiam em defesa, contabilizando, no total, 67 referências, como demonstra o mapa nº7.

Como importantes pontos de entrada no território português, surgem, por exemplo, a Portela do Homem (Terras de Bouro), com 15 povoações responsáveis pela sua guarda, e o Vau de Carexe (Valença), estando a sua defesa encarregue aos homens do Couto do Mosteiro de São Fins de Friestas e do couto de S. Pedro de Merufe, como é referido nas Inquirições Gerais de 1258. Mais tarde, esta missão terá sido partilhada com a guarnição do castelo de Lapela⁵⁸.

Ainda a nível bélico, é importante realçar que no período da governação de D. Afonso III e do seu filho D. Dinis se deram grandes reformas no Reino de Portugal, nomeadamente com a utilização do estilo gótico na arquitetura militar. Foi a partir deste momento em que se começaram a assentar castelos de planta esquadriada em áreas mais planas e a cotas mais baixas, em contraste com os castelos roqueiros que pontuavam o território do Entre-Douro-e-Minho⁵⁹. Estes tinham mais torres ao longo do pano de muralha, na qual também surgia, por norma, junto ao seu ponto mais vulnerável, uma torre de menagem, que além de comandar todo o recinto, foi adquirindo ao longo do tempo a função de habitação. Para reforçar a defesa das entradas, foram sendo adotadas soluções como os balcões de matacães, estruturas que permitiam o tiro vertical direto⁶⁰.

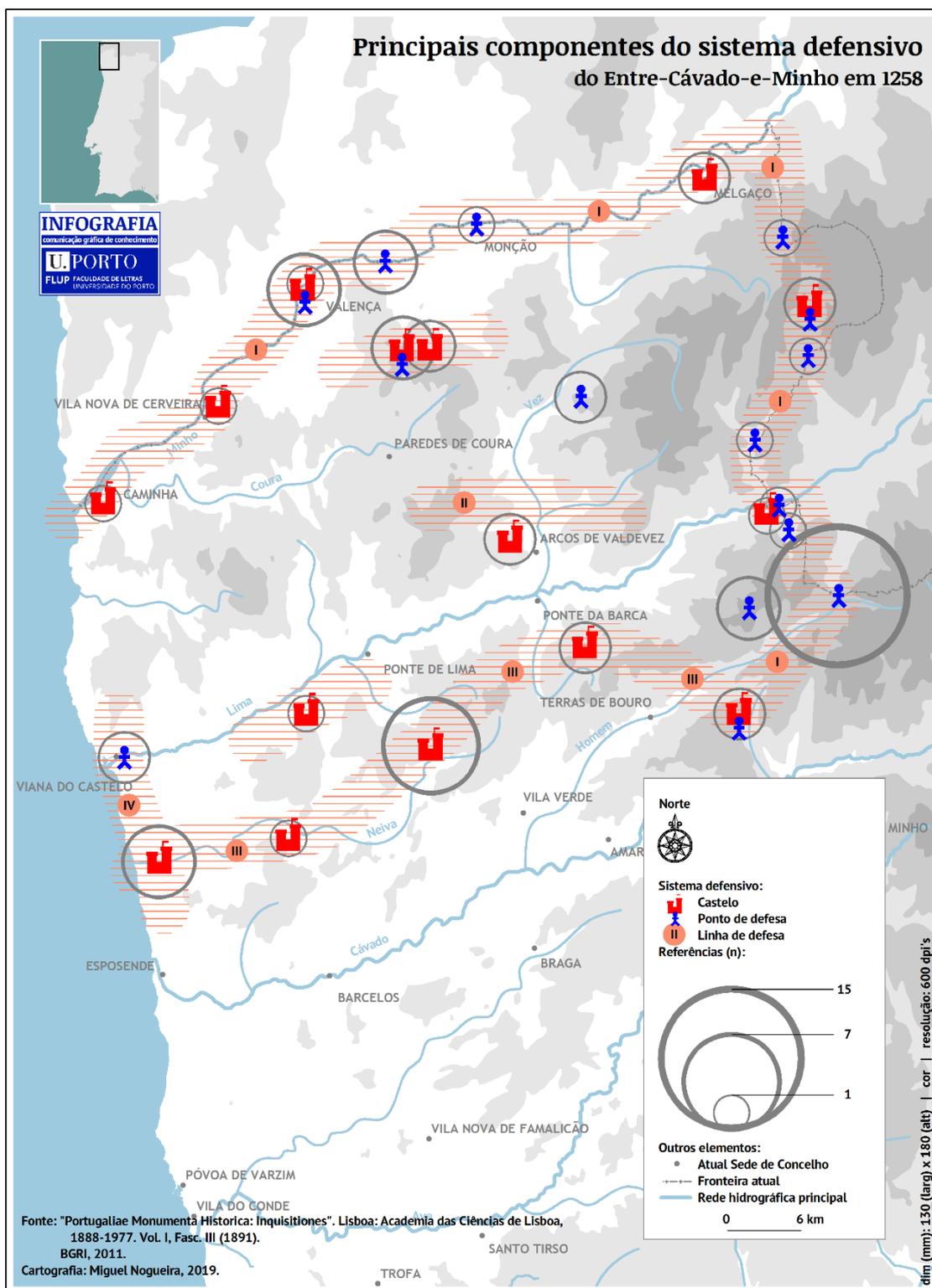
As características de que estes castelos foram dispendo são um claro sinal da confiança nos seus sistemas defensivos e passaram a constituir uma demonstração de força para com os poderes rivais, fossem internos ou externos. Este é o tipo de castelo que vai sendo recorrentemente referido na fonte, para o qual um número significativo de povoações tinha de acorrer, em tempos de paz ou de guerra.

⁵⁸ Sobre o castelo de Lapela, ver ALMEIDA, Carlos A. F. de – “Sinais de Romanização na Torre de Lapela – Monção” In. *PORTUGALIA*, Nova Série, Vol. XXVI. Porto: FLUP, 2005. ISSN: 0971-4290. Revista do Departamento de Ciências e Técnicas do Património da FLUP. P.119-148. - Não sendo certa a data da sua construção, o castelo de Lapela foi erguido entre as povoações de Valença e Monção. A sua localização geográfica, sobranceira ao rio Minho, tinha como objetivo defender uma larga secção da fronteira, até então desprotegida a quaisquer avanços que pudessem surgir da outra margem do Minho.

⁵⁹ Sobre os castelos do Entre-Douro-e-Minho, ver ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho: desde as origens a 1220*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1978. Trabalho complementar para prestação de provas de Doutoramento em História da Arte.

⁶⁰ BARROCA, Mário Jorge - «Da Reconquista a D. Dinis» In. MATTOSO, José (coord.) – *Nova História Militar (...)* P.117-121.

Mapa nº7 – Principais componentes do sistema defensivo do Entre-Cávado-e-Minho em 1258.



Para a construção deste mapa foram utilizadas as informações relativas à prestação dos serviços de «anúduva» e de «apelido», bem como as referências a oficiais régios, nomeadamente o «alcaide». As Inquirições Gerais do Reino de 1258 captam o período em que os castelos roqueiros e os castelos góticos se complementaram entre si, com os primeiros na sua fase decadente, enquanto os segundos mantiveram, em grande parte até aos séculos XIX e XX, consoante as diferentes conjunturas políticas, a sua operacionalidade. A exceção foi o castelo de Castro Laboreiro, de matriz roqueira, que graças às alterações que foi sofrendo, manteve o seu valor estratégico até aos séculos XV e XVI.

No que toca aos locais de pernoita, onde se incluem os 24 mosteiros implantados no Entre-Cávado-e-Minho, as 156 referências recolhidas (mapa nº8) demonstram que no ano de 1258, tanto o monarca como os seus oficiais e a nobreza, dispunham de uma ampla rede de apoio por parte das comunidades locais. Nos casos em que o cumprimento das suas funções os levava a passar vários dias na estrada, eram muitos os pontos em que aqueles podiam pernoitar, direito assegurado pelos «contratos» entre a Coroa, os senhores locais e as populações.

Contudo, nem sempre a presença destes homens era pacífica, estando expressos nas Inquirições Gerais de 1258 casos em que oficiais ou senhores tentavam fazer valer os seus direitos, umas vezes com sucesso, outras não, tal como aconteceu na paróquia de Santa Marinha de Oleiros, do Julgado de Prado, em que D. Nuno Santos, que possuía aí um casal, foi proibido de *pousar* pelos moradores na dita paróquia⁶¹.

Outro exemplo é a referência ao topónimo «Albergaria» na paróquia de São Miguel de Facha, atual concelho de Ponte de Lima⁶². Leonardo Silva refere na sua tese de mestrado, intitulada de *Arquitetura das estruturas de assistência no Norte de Portugal (século XII a XVI)* (2017), a existência de uma albergaria⁶³ nesta mesma paróquia, na via entre Barcelos-Ponte de Lima. Tendo em conta que um dos ramais da *Via Veteris* passaria pelo vale da Facha, e que os dados recolhidos em 1258 pelos inquiridores apontam para a contínua utilização deste traçado, é possível pressupor a evolução deste topónimo a partir de uma estrutura⁶⁴ em articulação com a dita via.

Ainda sobre os locais de pernoita, urge clarificar e classificar as informações recolhidas, sendo necessário diferenciar as referências explícitas a quem podia pernoitar e aquelas em que tal não está expresso na fonte, tal como demonstra o gráfico nº2.

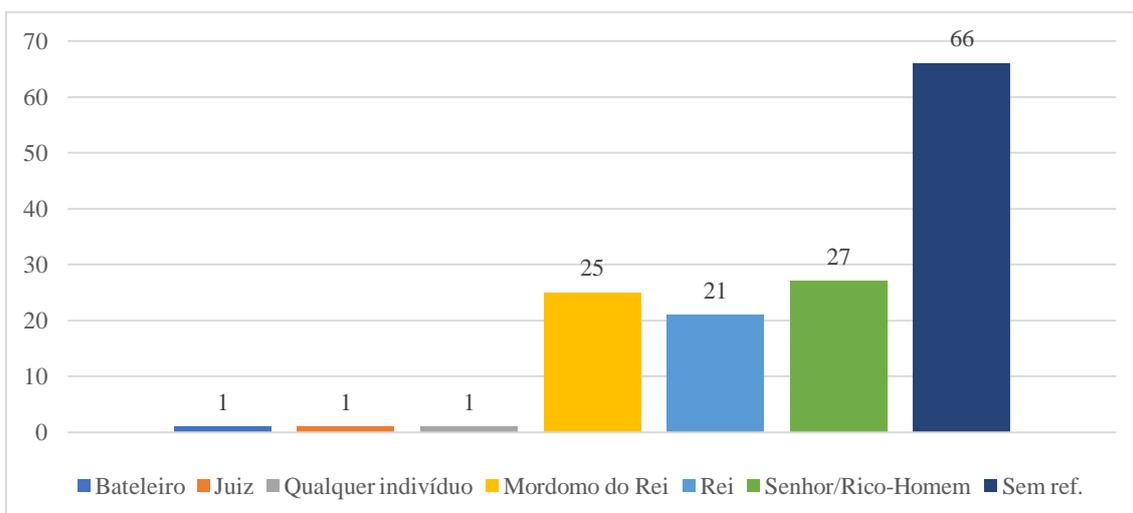
⁶¹ PMH: Inq., p.296 «Item, disse que don Nuno Santii avya y uno casal de vedro, e quis pousar in esta ecclesia, et estes freegueses venerom a el e disseromli ca non avia dereito de pousar y, e foise ende.».

⁶² Idem, p.343. «Item, os casaes da Albergaria j peza cum todos seus demarcamentos et difimentos.».

⁶³ SILVA, Leonardo Manuel Cabral da - *Arquitetura das estruturas de assistência no Norte de Portugal: (século XII a XVI)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2017. p.205.

⁶⁴ VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de, Frei - *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram*. Lisboa: Livraria Civilização, 1966. Vol. I. Edição crítica por Mário Fiúza. P.294-296. Segundo este autor, o termo «albergaria» pode ter vários significados, podendo referir-se a uma “Casa ou edifício destinado para recolher toda a qualidade de pessoas que fazem jornada e precisam das comodidades do sono, mantimentos e descanso.”, ao “Direito que o senhorio tem de ser hospedado, recolhido e sustentado na casa do seu vassalo ou enfiteuta (...)” e a “Hospital, hospício transitório de pobres, miseráveis, peregrinos, passageiros, estropiados, enfermos (...)”, sendo que para Fr. Joaquim Viterbo, a última das noções é a noção vigente em Portugal.

Gráfico nº 2 - Quem pernoita (nº de referências)

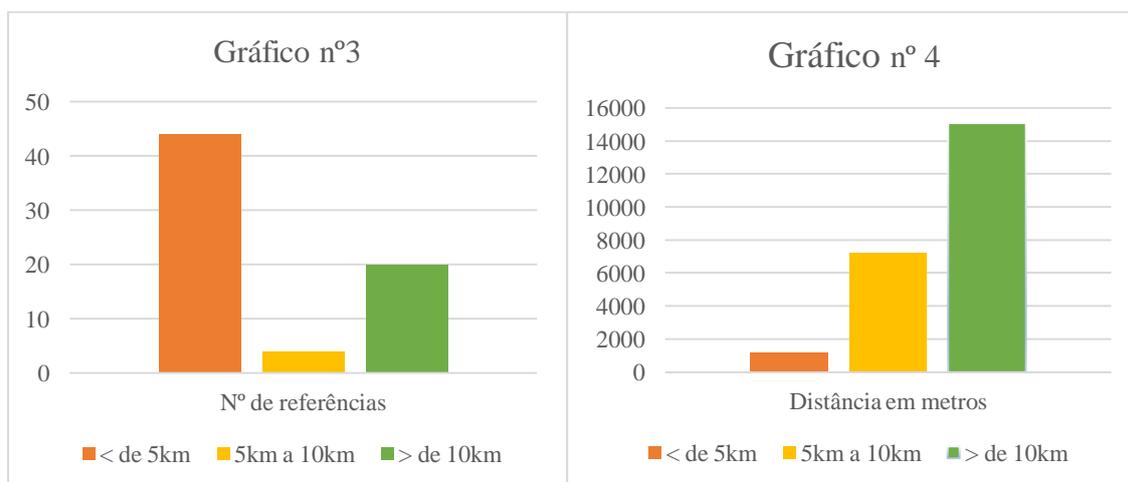


Aqui não estão representadas as referências dos 24 mosteiros que estavam assentes, à data das Inquirições Gerais de 1258, no território do Entre-Cávado-e-Minho, mas como explicita Fr. Joaquim Viterbo, estes serviam como estruturas de apoio aos «miseráveis» e «peregrinos», mas não só (ver nota de rodapé nº63). Das restantes 132 referências, foi possível retirar 142 informações distintas, sendo 76 relativas a indivíduos que podiam ou não pernoitar, enquanto as demais 66 referências, toponímicas e antropónimicas, apenas fazem alusão a locais de pernoita.

Paralelamente, é importante perceber qual a relação entre as referências recolhidas e as vias, de forma a compreender se os viajantes teriam de se desviar das vias principais, com o propósito de encontrarem um lugar de abrigo. Assim sendo, procedeu-se à comparação das informações retiradas da fonte com as antigas vias romanas⁶⁵ (por ser a informação disponível mais plausível).

Gráfico nº3 - Distância dos locais de pernoita e as vias romanas (locais georreferenciados) [esquerda]

Gráfico nº 4 - Distância média entre os locais de pernoita e as vias romanas (locais georreferenciados) [direita]



Os dois gráficos dizem respeito aos locais de pernoita encontrados na fonte e cuja localização espacial foi possível encontrar, num total de 93 referências, as quais correspondem a 68 locais, ou seja, existem locais que foram registados pelos inquiridores mais que uma vez.

⁶⁵ A comparação foi feita entre as informações dispostas nos mapas nº3 (p.10) e nº8 (p.25).

A análise dos gráficos nº3 e nº4 permite, por um lado, perceber que dois terços das referências a locais de pernoita (44) se situam a menos de 5 quilómetros de distância das antigas vias romanas (a média cifra-se em cerca de 1200 metros), o que possibilita deduzir que, mesmo em tempos mais avançados, estas vias continuaram a ter uma importância relevante nas deslocações efetuadas no território em análise.

Por outro lado, as 20 referências que se situam a mais de 10 quilómetros de distância destas vias (cerca de 15.100 metros em média), concentram-se sobretudo no vale do Vez e entre as localidades de Monção e Melgaço, o que pode ser justificado pela inexistência de vestígios de vias romanas em territórios mais inóspitos. Contudo, estas referências enquadram-se no segmento já anteriormente referido entre Ponte da Barca - Arcos de Valdevez – Monção⁶⁶, bem como na estrada que se foi formando entre Monção e Melgaço, paralela ao rio Minho e com destino à Galiza⁶⁷.

Apesar dos números do gráfico nº2 parecerem suficientes para cobrir o Entre-Cávado-e-Minho, não se pode esquecer que apenas os monarcas, os seus oficiais e a aristocracia podiam usufruir do direito de aposentadoria, o que diminui os locais disponíveis em que caminhantes e comerciantes podiam descansar em segurança e reabastecer-se de alimentos para o resto da viagem. Comparando com outras áreas do Reino de Portugal, este território apresenta índices de estalagens mais aceitáveis⁶⁸.

Por muitas vezes este direito era sinónimo de abusos perpetrados contra aqueles que estavam sujeitos a este encargo, com o número de queixas a aumentar ao longo dos séculos XIV e XV. A solução, como refere Iria Gonçalves, passou muitas vezes pela atribuição de isenções, não só aqueles anteriormente referidos, mas também a todos que pretendessem construir estruturas comerciais ao longo das diversas vias de comunicação existentes, como estalagens e vendas⁶⁹.

Outra das autoras que abordou esta problemática foi Isabel Vaz Freitas, apoiando-se para tal em questões como a segurança durante a viagem, nos fenómenos climáticos, nas condições das estradas e nos gastos com a pernoita, alimentação e portagens, com o objetivo de demonstrar como mercadores e almocreves, agentes

⁶⁶ Ver as considerações expostas na p.18.

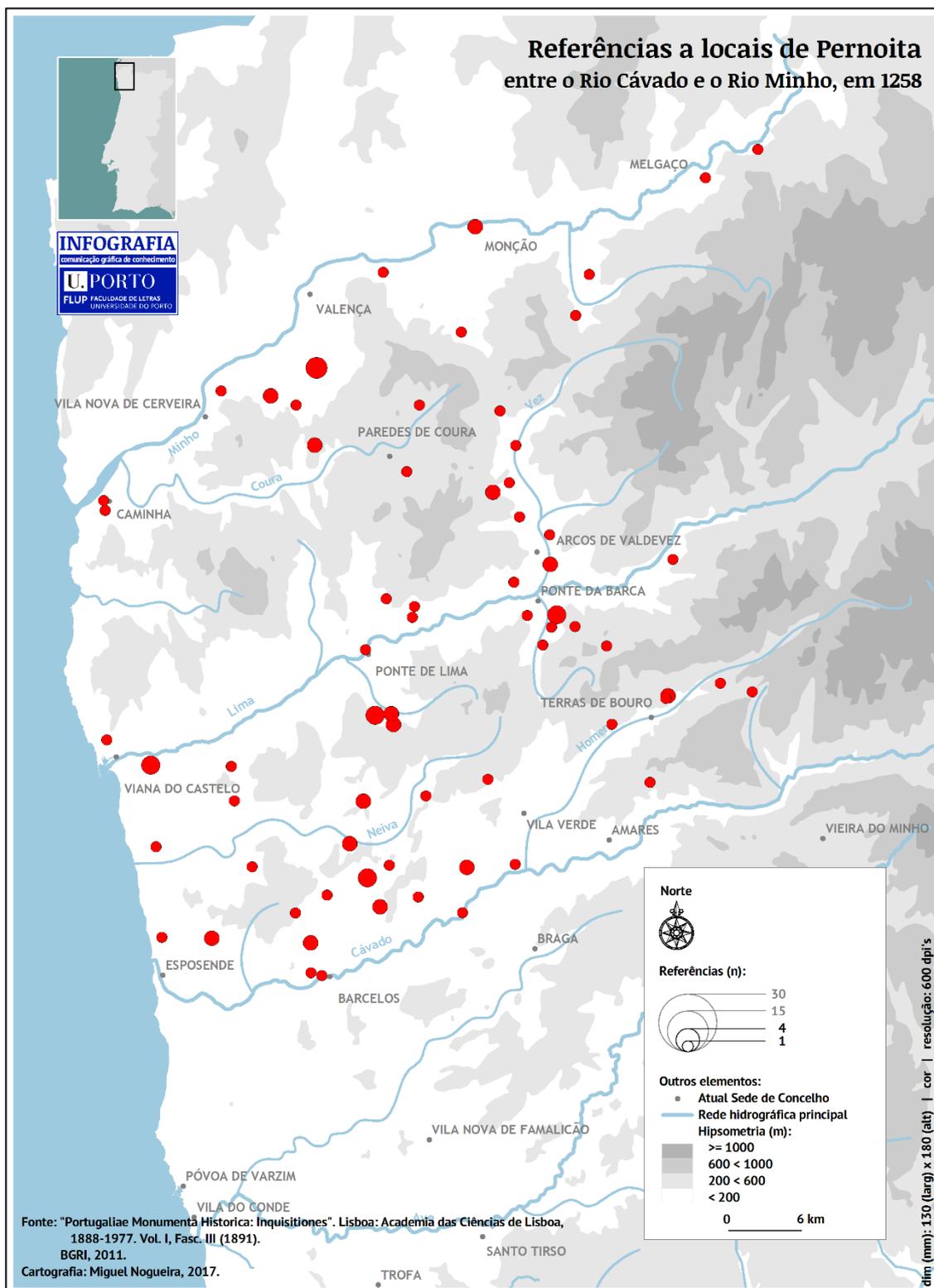
⁶⁷ FREITAS, Isabel Vaz – *Mercadores Entre Portugal e Castela na Idade Média*. (...) p.41-42. PMH: Inq., p.375 - refere-se a presença de um mercador na paróquia de São Pedro de Mou, no Julgado de Valadares (atualmente esta freguesia faz parte do concelho de Monção), o que vem reforçar esta ideia.

⁶⁸ Idem, p.19.

⁶⁹ GONÇALVES, Iria – “Privilégios de estalajadeiros portugueses (séculos XIV e XV)” In. *Imagens do Mundo Medieval*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988. P.143-155.

importantes do comércio, foram constituindo uma vasta rede comercial entre o Reino de Portugal e os restantes espaços peninsulares⁷⁰.

Mapa nº8 – Referências a locais de pernoita entre o Rio Cávado e o Rio Minho, em 1258



Referências a «pousada» e outras informações relativas ao direito de aposentadoria que o Rei, os seus oficiais e nobres tinham em pernoitar, bem como referências toponímicas, no Entre-Cávado-e-Minho, em 1258.

⁷⁰ FREITAS, Isabel Vaz - *Mercadores Entre Portugal e Castela na Idade Média (...)* p.13-35.

A análise dos locais de pernoita e de quem usufruía de tal direito pode permitir uma análise aprofundada da situação socioeconómica das populações deste território, mas por depender sobremaneira da toponímia como ferramenta de georreferenciação da informação recolhida, este tópico que merece uma abordagem mais cautelosa.

No presente mapa, há que ter em atenção a maior incidência do direito de aposentadoria e de topónimos relativos a pernoita a sul do rio Lima, o que poderá estar diretamente ligado com a menor presença física dos monarcas portugueses no Entre-Lima-e-Minho a partir do século XIII. Exemplo disso é a outorga de forais por parte de D. Afonso III a localidades sobranceiras ao rio Minho, aquando da sua estadia em Guimarães – as relações entre a cabeça da monarquia e os seus súbditos começa a ser realizada à distância e por intermédio da crescente máquina burocrática que a Coroa foi construindo.

Conclusão

Em primeiro lugar, a função aglutinadora das vias romanas na construção do território. É verdade que esta afirmação não é nova, mas a identificação de estruturas em torno destas vias, permite afirmar que as populações e os poderes que governavam no Entre-Cávado-e-Minho tiveram uma preocupação constante na ocupação efetiva destes espaços, mesmo em tempos de paz. Desde a «*via publica*» até às singelas veredas, os caminhos constituíram-se, independentemente da época, como um importante fator de estruturação do território, ao delimitar áreas e ao aproximarem diferentes populações.

Paralelamente, os caminhos possibilitaram a circulação de pessoas, bens e mercadorias. Neste estudo, é possível verificar o decalque das vias romanas durante a Idade Média que, articuladas com a navegação fluvial, permitiam o transporte a média-longa distância, sendo ainda complementadas por uma rede de caminhos locais, sobretudo expressa nos inúmeros pontos de passagens identificados, e que seriam usados de forma sistemática pelas populações no cumprimento das suas tarefas diárias.

Quanto à distribuição espacial das referências recolhidas, realça-se mais uma vez a maior densidade existente no Entre-Cávado-e-Lima, sobretudo entre Barcelos e a Serra do Gerês, mas também ao longo do vale do rio Vez. Apesar de não ser possível afirmar com segurança a existência de uma proporcionalidade entre as referências recolhidas e a densidade populacional, é certo que estas referências se inscrevem em áreas com um forte povoamento, influenciado, sem dúvidas, pelo relevo do terreno.

Relativamente às questões militares, destaca-se a perda da influência das estruturas existentes no interior do território em estudo como consequência do reforço das áreas limítrofes do Reino por parte da Coroa, ação iniciada no reinado de D. Afonso III como forma de estabilizar a linha de fronteira com a Coroa de Castela.

Em suma, a rede viária que se foi construindo no Entre-Cávado-e-Minho herdou e complementou os traçados das vias romanas, agregando-se a estas um vasto número de estruturas que acabariam por ter impacto nas deslocações, quer fosse de forma positiva ou negativa, dos quais todos tentavam tirar proveito, quer fosse a travessia de um rio, um troço mais estreito de uma estrada ou uma localidade. Desse modo, aos olhos das autoridades locais e régias, o caminhante era visto como uma fonte de rendimento, independentemente do seu estatuto social ou das motivações que o faziam continuar até atingir o seu destino.

Quanto aos *Portugaliae Monumenta Historica: Inquisitiones*, estes sempre se destacaram como uma das fontes privilegiadas para o estudo medieval em Portugal, quer pela quantidade quer pela qualidade de dados que disponibiliza a quem a explora, seja qual for a temática em análise. No que toca à matéria esquematizada, em nada diverge, pois permitiu traçar um esboço do que poderá ter sido a rede viária no Entre-Cávado-e-Minho em 1258.

Contudo, urge referir a necessidade de mais estudos semelhantes, não só espacialmente, como temporalmente. Replicar o presente estudo às restantes alçadas torna-se assim uma prioridade se o objetivo for construir um mapa viário do Portugal medievo tendo como base as Inquirições Gerais de 1258, sabendo, claro, dos constrangimentos que a mesma fonte implica. Por outro lado, se o propósito for aumentar a precisão do conhecimento adquirido através do cruzamento de dados, obrigatoriamente terá de se recorrer a mais fontes, desde chancelarias régias, a capítulos de Cortes, a itinerários régios, a forais, a tombos monásticos e a documentação particular, o que irá consequentemente aumentar o período temporal em análise.

É também importante realçar o papel da interdisciplinaridade no estudo das vias medievais. O historiador pode tentar perceber a *causa-efeito* dos fenómenos que estuda, mas nunca o conseguirá entender no seu todo. Assim, será necessário recorrer a áreas como a Geografia e a Arqueologia, para se entender, por exemplo, a maneira de como a orografia e os assentamentos humanos que antecederam o período em análise influenciaram a criação e o desenvolvimento de vias na época medieval, de forma a ser possível aprofundar o estudo aqui desenvolvido.

Por último, destaca-se a incapacidade em georreferenciar todas as informações que fazem parte da nossa base de dados, pelos vários motivos que já foram apresentados ao longo desta exposição. Apesar de representar um obstáculo ao aprofundamento do presente estudo, esta constitui-se igualmente como um importante fator para redobrar os esforços no que toca à análise das vias medievais.

Fontes Impressas

Portugaliae Monumenta Historica: Inquisitiones. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1888-1977. Vol. I, Fasc. III (1891).

Bibliografia

ANDRADE, Amélia Aguiar - *A Construção Medieval do Território*. Lisboa: Livros Horizonte, 2001.

ALMEIDA, Carlos A. Brochado - *O Sistema defensivo da vila de Melgaço : dos castelos da reconquista ao sistema abaluartado*. Melgaço: Câmara Municipal de Melgaço, 2002. ISBN 972-98755-3-7.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Vias Medievais Entre Douro e Minho*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1968. Tese de Licenciatura.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho: desde as origens a 1220*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1978. Trabalho complementar para prestação de provas de Doutoramento em História da Arte.

ALARCÃO, Jorge - *Portugal Romano*. 4ª ed. revista. Lisboa: Editora Verbo, 1987. (Coleção História Mundi).

SOUSA, Bernardo Vasconcelos e (coord.) - A Idade Média In MATTOSO, José (dir.) - *História da Vida Privada em Portugal*. Lisboa: Temas e Debates, 2013. ISBN 978-989-644-122-7

CAPELA, José Viriato – *As freguesias do distrito de Braga nas Memórias Paroquiais de 1758: A construção do Imaginário minhoto setecentista*. Braga: Universidade do Minho, 2003.

CAPELA, José Viriato (coord.) – *As freguesias do distrito de Viana do Castelo nas Memórias Paroquiais de 1758. Alto Minho: Memória, História e Património*. Braga: Universidade do Minho e Casa Museu de Monção, 2005.

CARLÉ, María del Carmen; PASTOR, Reyna – Los Reinos Cristianos em los siglos XI y XII In MENÉNDEZ PIDAL, Ramón – *Historia de España*. 2ª ed. Madrid: Espasa-Calpe S.A., 1995. Tomo X, Vol. I, Cap. 8. P.205-220.

COELHO, Maria Helena da Cruz (coord.); HOMEM, Armando Luís de Carvalho (coord.) – “Portugal em definição de fronteiras: do Condado Portucalense à crise do século XIV”. In MARQUES, António H. de Oliveira (dir.); SERRÃO, Joel (dir.) - *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1996. Vol. III. ISBN 972-23-2039-4.

CONDE, Manuel Sílvio Alves e VIEIRA, Marina Afonso – “Elementos para o estudo da rede viária de Trás-os-Montes no início de Quinhentos” In GONÇALVES, Iria (coord.) – *Paisagens Rurais e Urbanas: fontes, metodologias, problemáticas*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. Centro de Estudos Históricos, 2006. Vol. II. P.67-97.

COSTA, Américo - *Diccionario Chorographico de Portugal Continental e Insular*. Porto: Tipografia Domingos Oliveira, 1929-1949.

CONCEIÇÃO, Rúben Filipe Teixeira da – «*Quo Vadis?*»: pelos caminhos do Entre-Cávado-e-Minho nas Inquirições Gerais de 1258. In *Omni Tempore: atas dos Encontros da Primavera 2018*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2019. p. 163-197.

COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch - *História Económica de Portugal: 1143-2010*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2011. ISBN 978-989-626-346-1.

DIAS, Lino Tavares – Contributo para o reconhecimento de «Estratigrafia» na paisagem da bacia do Douro. O caso do território entre Marão, Montemuro, Sousa, Tâmega e Douro In *CEM – Cultura, Espaço & Memória*. Porto: CITCEM, 2013. Nº 4. p.177-190. ISSN: 2182-1097-04.

FAURE, Francisco G. C. Líbano Monteiro – “Viajar no Tempo de D. Afonso Henriques. Vias e Pontes no território vimarenense.” In BARROCA, Mário (coord.) - *No tempo de D. Afonso Henriques: reflexões sobre o primeiro século português*. Porto: CITCEM-Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, 2017. p.303-357. ISBN 978-989-8351-75-3.

FERREIRA, Pedro Ricardo Gonçalves - Os caminhos da estrutura do território do Baixo Ave. Porto: FAUP, 2016 - Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

FREITAS, Isabel Vaz – *Mercadores Entre Portugal e Castela na Idade Média*. Gijón: Trea, 2006. Coleção Pedras Angulares. ISBN: 84-9704-194-1.

GONÇALVES, Iria – “Privilégios de estalajadeiros portugueses (séculos XIV e XV)” In *Imagens do Mundo Medieval*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988. p.143-155.

GONÇALVES, Iria - *Por Terras de Entre-Douro-e-Minho com as Inquirições de D. Afonso III*. Porto: CITCEM, Edições Afrontamento, 2011. ISBN: 978-989-8351-22-7.

GONÇALVES, Iria – “Para o estudo da percepção do espaço nos finais da Idade Média: a identificação da rede viária na Beira Interior” In *Paisagens Rurais e Urbanas: fontes, metodologias, problemáticas*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. Centro de Estudos Históricos, 2013. Vol. V. p.163-182.

KRUS, Luís – Escrita e Poder: as Inquirições de Afonso III. In *Estudos Medievais*. Porto: Centro de Estudos Humanísticos, secretaria de Estado da Cultura, 1981. Nº1. p.59-79.

MAGALHÃES, Ivone Baptista de – As barcas e barcos de passagem do Caminho Português da Costa In. *Caminho Português da Costa – Estudos*. Viana do Castelo: Associação do Caminho Português da Costa, 2017. p.27-48.

MARQUES, André Evangelista - Itinerários de uma unidade de organização social do espaço: o casal e o processo de senhoriação do Entre-Douro-e-Lima (906-1200) In GONÇALVES, Iria (coord.) *Paisagens Rurais e Urbanas: fontes, metodologias, problemáticas*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. Centro de Estudos Históricos, 2009. Vol. IV. p.167-207.

MARQUES, A. H. de Oliveira (coord.) – “Portugal das Invasões Germânicas À «Reconquista»” In MARQUES, António H. de Oliveira (dir.); SERRÃO, Joel (dir.) - *Nova História de Portugal*. 1ªed. Lisboa: Editorial Presença, 1993. Vol. II.

MONTEIRO, Helena Patrícia Romão - A estrada da Beira: reconstituição de um traçado medieval. Lisboa: [s.n.], 2012. Dissertação de mestrado em História Medieval

CONCEIÇÃO, Rúben Filipe Teixeira da – «*Quo Vadis?*»: pelos caminhos do Entre-Cávado-e-Minho nas Inquirições Gerais de 1258. In *Omni Tempore: atas dos Encontros da Primavera 2018*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2019. p. 163-197.

apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

MATTOSO, José; KRUS, Luís; BETTENCOURT, Olga - As Inquirições de 1258 como fonte de história da nobreza – o julgado de Aguiar de Sousa In *Revista de História Económica e Social*. Lisboa: Sá da Costa, 1982. N° 9. p.17-45.

MATTOSO, José (coord.) – “Antes de Portugal” In MATTOSO, José (dir.) – *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992. Vol. I. ISBN 972-42-0589-8.

MATTOSO, José (coord.) – “A Monarquia Feudal (1096-1480)” In MATTOSO, José – *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992. Vol. II. ISBN: 972-42-0636-X.

MATTOSO, José (coord.) – *Nova História Militar*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2003. BARATA, Manuel Themudo (dir.); TEIXEIRA, Nuno Severiano (dir.). Vol. I. ISBN: 972-42-3075-9.

MATTOSO, José - *Identificação de um País: oposição-composição. Ensaios sobre as origens de Portugal (1096-1325)*. Lisboa: Temas e Debates, 2015. ISBN: 978-989-644-358-0.

RESENDE, Nuno – Pontes e vias medievais a sul do Douro na região de Montemuro: as primeiras questões. In CARDOSO, António Barros (dir.) - *Douro: vinho, história & património*. Porto: APHVIN/GEHVID, 2014. N° 3. p.205-232. ISSN: 2182-8490.

RIBEIRO, Orlando – *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: esboços de relações geográficas*. Lisboa: Sá da Costa, 1986. 4ª edição.

ROMÃO, João Maia - No encaço do passo do Homem medieval as vias de comunicação do antigo termo e atual concelho de Tomar. Lisboa: [s.n.], 2012. Versão corrigida e melhorada após defesa pública da dissertação de Mestrado em Arqueologia, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

SILVA, Leonardo Manuel Cabral da - *Arquitetura das estruturas de assistência no Norte de Portugal: (século XII a XVI)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2017.

VEIGA, A. Botelho da Costa - *Estudos de História Militar Portuguesa*. Lisboa: [S.n.], 1936. Vol. I - Corografia militar do Noroeste de Portugal em 1220-1258; Análise da tradição e da polémica de Ourique.

VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de, Frei - *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram*. Lisboa: Livraria Civilização, 1966. 2 Vol. Edição crítica por Mário Fiúza.

Cartografia

CRUZ, António - Mapa da Província do Minho In. *Geografia e economia da província do Minho nos fins do século XVIII*. Porto: Centro de Estudos Humanísticos da FLUP, 1970. (Coleção «*Amphitheatrum*»).

CONCEIÇÃO, Rúben Filipe Teixeira da – «*Quo Vadis?*»: pelos caminhos do Entre-Cávado-e-Minho nas Inquirições Gerais de 1258. In *Omni Tempore: atas dos Encontros da Primavera 2018*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2019. p. 163-197.

FOLQUE, Filipe – Carta geographica de Portugal, 1860. Folhas 1 e 4.