

VIAJAR EM PORTUGAL, NOS SÉCULOS XV E XVI*

Por José Marques

Résumé

Cette étude présente les difficultés et déboires de l'aventure qui consistait à voyager au Portugal aux XV^e et XVI^e siècles. Dans ce sens, après un bref exposé sur les différentes voies de circulation terrestres, fluviales et maritimes, ainsi que sur plusieurs structures d'appui aux voyageurs, l'auteur en conclut que la réalité des périple au Portugal, à cette époque, ne peut être évaluée à l'aune des voyages envisagés par des rois, des prélats, ou d'autres grandes, mais bien plutôt, par le biais des voyageurs qui se déplaçaient, sujets aux aléas du quotidien. L'expérience acquise par les Portugais, dans ce domaine, leurs sera fort utile au Brésil.

1. INTRODUÇÃO

Viajar, na Idade Média, em Portugal ou em qualquer outro reino, independentemente das motivações que lhe estivessem subjacentes, além de poder ser uma necessidade, uma obrigação ou

* O presente texto, com as necessárias adaptações circunstanciais, serviu de base às exposições orais feitas no «III Colóquio Luso-Brasileiro: Viagens e Viajantes, Almocreves, Bandeirantes, Tropeiros e Navegantes», realizado na PUC-MG, em Belo Horizonte, de 20 a 22 de Novembro de 1996, e no Campus de Gragoatá – UFF, em 25 e 26, bem como no Colóquio de Estudos Sobre Expansão Ultramarina, que teve lugar no Campus de Foz do Iguaçu, da Unioeste, Universidade Estadual do Oeste do Paraná, no dia 28 do mesmo mês.

mesmo um prazer, e do contributo que dava para a circulação das notícias, para a aproximação entre os povos e para uma certa difusão cultural, constituía também, muitas vezes, uma aventura, um perigo de alto risco e, até, uma oportunidade ao exercício da solidariedade social e cristã.

Em Portugal, nos séculos XV e XVI, de que nos propomos tratar, a situação não era muito diferente da que acabamos de descrever. E se optámos por abordar aqui este tema foi só porque poderá ajudar a compreender a experiência de viagens, por terra e por mar, que os portugueses já tinham, quando, em 1500, chegaram ao Brasil, experiência que os ajudou a resolverem muitos problemas concretos.

Partilhar com os presentes alguma da abundante informação existente neste domínio poderá contribuir para que, deste lado do Atlântico, se conheçam, com algum pormenor, certos aspectos do quotidiano da população portuguesa no trânsito dos finais da Idade Média para a Modernidade.

Embora no presente estudo privilegiemos as fontes escritas, impõe-se reconhecer que este é um dos temas susceptíveis de serem abordados num plano de interdisciplinaridade, não só no âmbito das ciências que se ocupam das fontes escritas, mas também das fontes materiais, dos domínios da arte, da economia, das mentalidades, da espiritualidade, etc.

Neste vasto tema, é fácil distrair-se e dispersar-se. Procuraremos, por isso, cingir-nos ao plano inicial, cujo resumo todos conhecem, que oferecerá assunto suficiente para a nossa exposição e ulterior diálogo. Registe-se, entretanto, que esta temática, não sendo das mais estudadas entre nós, não era desconhecida de autores de antanho, bastando recordar a presença da iteneração na literatura, mormente na *literatura de viagens*. O nosso estudo, sem menosprezar este género literário, conservar-se-á, essencialmente, no domínio da História, numa franca abertura a outras influências.

Situando-nos no plano histórico propriamente dito, temos de reconhecer que o problema da iteneração atraía, em décadas recentes, especialmente, a atenção dos medievalistas, como revelam os itinerários de vários reis da primeira e da segunda dinastias, elaborados e publicados, em contraste com a carência absoluta de estudos deste género, em relação aos monarcas da época moderna, se exceptuarmos o caso de D. Sebastião.

Convirá, por isso, enunciar os monarcas, cujos itinerários estão

publicados: – D. Afonso III¹, D. Dinis², D. Pedro³, D. Fernando⁴, D. João I⁵, D. Duarte⁶, Infante D. Pedro⁷, D. João II⁸ e D. Sebastião⁹, obras que, além do seu interesse específico nesta área, se têm revelado de muita utilidade para outros estudos analíticos. Com excepção d’*Os itinerários do Arcebispo D. Fernando da Guerra (1417-1467)*¹⁰, este género de investigações tem incidido e privilegiado a itinação e mobilidade dos monarcas, servindo-se, predominantemente, da data dos documentos, que se encontra no escatocolo dos registos das chancelarias, como fontes principais, pois é aí que predominantemente se encontram elementos para a elaboração destes estudos, que permitem acompanhar as sucessivas deslocações régias. Conforme atrás sugerimos, no âmbito da nobreza e da clerezia, o único itinerário existente é o do arcebispo de Braga, D. Fernando da Guerra, que revela as andanças deste prelado, durante cinquenta anos: 1417-1467. No essencial, para a sua feitura servimons dos registos da cúria e chancelaria de Braga, cujos serviços este prelado reorganizou por duas vezes, mediante a outorga dos respectivos *regimentos*¹¹.

¹ DIAS, João Alves – *Itinerários de D. Afonso III (1245-1279)*, in «Arquivos do Centro Cultural Português», Paris (Fundação Calouste Gulbenkian), vol. 15, 1980, pp. 453-519.

² RAU, Virgínia – *Itinerários régios medievais. Os itinerários de D. Dinis (1279-1325)*, Lisboa, 1962.

³ MACHADO, J.T. Montalvão – *Itinerários de El Rei D. Pedro I (1357-1367)*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1978.

⁴ RODRIGUES, Maria Teresa Campos – *Itinerário de D. Fernando (1367-1383)*, in «Bracara Augusta», Braga, vol. 32, Jan.-Dez., 1978.

⁵ MORENO, Humberto Baquero – *Itinerários de El-Rei Dom João I*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura e Língua Portuguesa, 1988.

⁶ MORENO, Humberto Baquero – *Itinerários de El-Rei D. Duarte (1433-1438)*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1976.

⁷ MORENO, Humberto Baquero – *Os itinerários do Infante D. Pedro (1439-1448)*, Universidade de Lourenço Marques, 1968.

⁸ SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *Itinerários de Ei-Rei D. João II*. Prefácio, compilação e notas, vol. I (1481-1488), Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1975.

⁹ SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *Itinerários de El-Rei D. Sebastião*. Prefácio, compilação e notas, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1967.

¹⁰ MARQUES, José – *Os itinerários do Arcebispo de Braga D. Fernando da Guerra (1417-1467)*, separata da «Revista de História» do C.H.U.P., Porto, vol. I, 1978.

¹¹ MARQUES, José – *O regimento da Chancelaria Arquiepiscopal de Braga, no século XV: Tipologia documental e taxas*, in «Revista da Faculdade de Letras. História», II série, Porto, 1992, pp.78-106.

2. ESTRUTURA VIÁRIA

2.1. A rede viária medieval

2.1.1. Caminhos

Em qualquer estudo sobre viagens, além do agente principal que é o homem, é indispensável definir as vias por ele seguidas, quer se trate de caminhos ancestrais, dos novos por ele abertos ou dos que deveriam ser abandonados, porque inúteis ou desajustados das necessidades dos seus utilizadores, quer se trate de vias terrestres, fluviais ou marítimas.

A maior parte das viagens para localidades próximas ou mais afastadas realizavam-se por terra, o que nos obriga a prestar alguma atenção aos caminhos percorridos, que se vão complexando à medida das necessidades das aldeias e povoações mais recônditas, a ponto de constituírem o que Camile Julian compara às «*veias do corpo humano*»¹², que se vão ramificando até darem os conhecidos capilares, que também têm as suas funções.

Ao nível local, é frequente depararmos com caminhos conhecidos por designações próximas de funções ou actividades a que eles conduziam, como os *caminhos* «*da missa*», «*da feira*», «*do Senhor aos doentes*», «*o caminho da procissão*», «*dos almocreves*», «*do pão*», «*o caminho do sal*», «*do pescado*», etc. Outras vezes, os caminhos eram referidos pelos nomes das localidades a que conduziam, como «*o caminho de Guimarães*», «*o caminho de Braga*», o «*caminho de Barcelos*», «*caminho de Trás os Montes*», «*caminho de Santiago*», etc.¹³ As referências a caminhos que levavam a cidades e terras longínquas são raras, notando-se uma tendência para antes indicar o destino do transeunte: «*...no Moesteiro de Pedros hindo o Senhor Arcebispo pera casa d'El Rei*»¹⁴, «*estrada e caminho publico dos caminhantes e per hu dizem que vaam da dicta villa (de Guimarães) pera a Egreja de Roma*»¹⁵.

¹² Citado por ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Caminhos medievais no Norte de Portugal*, in *Caminhos portugueses de peregrinação a Santiago. Itinerários portugueses*, Xunta de Galícia-Centro de Artes Tradicionais. Comunidade de Trabalho Galícia-Norte de Portugal, s.l. e s. d., p. 339.

¹³ ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *O. c. .*, pp. 340-341.

¹⁴ Arquivo Distrital de Braga-Universidade do Minho (A.D.B.-U.M.), *Confirmações de D. Fernando da Guerra*, fl. 72.

¹⁵ Arquivo Nacional da Torre do Tombo (A.N.T.T.), *Colegiada de Guimarães*.

A rede viária medieval portuguesa era bastante apertada, mas é sabido que, nas suas linhas principais, se pode considerar herdeira das grandes vias romanas, de que a principal e mais conhecida era a que vinha de Mérida, atravessava o Alentejo, passava por Lisboa, Santarém, Conimbriga, Porto e Braga, donde irradiava para Astorga por Chaves, para Lugo pela Geira, para Valença e Tui, donde seguia até às proximidades de Pontevedra, onde inflectia para Orense e Lugo, falando ainda os autores da via que, de acordo com o *Itinerário de Antonino*, seguia de Braga para a Galiza «*per ora maritima*», isto é, pelo litoral. (Ver figs. 1 e 2).

No período medieval e moderno, os grandes eixos viários portugueses continuaram a seguir bastante de perto o traçado dos que os romanos nos legaram. Com estas grandes vias articulavam-se outras secundárias, que, por sua vez, davam origem a outras menores, mas possivelmente mais movimentadas, porque frequentadas pelas populações locais, pelos mais variados motivos do seu quotidiano. (Ver fig. 3).

A maior parte destes caminhos era em terra batida, sendo facilmente danificados pelas chuvas do inverno, criando, assim, dificuldades à circulação. Eram, por isso, frequentes as recomendações deixadas pelos visitantes, nos capítulos das *visitas pastorais*, para se consertarem certos troços e limparem das silvas e outros arbustos os caminhos, ditos «*de sacramento*», isto é, utilizados para levar o Sagrado Viático em procissão aos doentes, enquanto os sinos da igreja paroquial tocavam «*ao Senhor fora*», e para por eles passarem mais facilmente os funerais.

O mau estado de muitos caminhos vicinais, entre a igreja paroquial e certos lugares ou aldeias mais populosas, habitadas por uns quarenta vizinhos, na sequência das disposições do Concílio de Trento, foram aceites pelo concílio provincial de Braga, de 1566, como circunstâncias suficientes para se autorizar a construção de capelas nesses lugares¹⁶.

Docs. particulares, caixa 8, maço 54, nº 23, citado por MARQUES, José – *A Colegiada de Guimarães no priorado de D. Afonso Gomes de Lemos (1449-1487)*, in *Congresso Histórico de Guimarães e a sua Colegiada. Actas*, vol. II, Guimarães, 1981, p. 254, nota 44.

¹⁶ *Concilium Provinciale Braccarense IIII.*, Braccarae, Apud Antonium à Maris typographum Reverendissimi Domini Archiepiscopi Hispaniarum Primatis, Anno 1567, fl. 115. (Actio V, cap. 48 – *De novis oratoriis erigendis*).

2.1.2. Pontes

Estes caminhos terrestres eram sistematicamente interrompidos pelos numerosos rios, mais abundantes na zona norte, com uma orografia muito acentuada. Daí a necessidade de se estabelecer a ligação através de pontes (Ver fig. 4), pontões e poldras¹⁷, (Ver fig. 5), que se procuravam adequar não só aos caudais dos diferentes cursos de água, mas também ao volume que tradicionalmente atingiam na época das cheias.

Praticamente, as pontes existentes nos século XV vinham dos séculos anteriores, havendo numerosas referências a elas, desde o século XIII, em testamentos, como é o caso de D. Estêvão Anes, arcebispo da Sé de Braga, que, em 17 de Novembro de 1267, entre muitas outras dádivas, deixou no seu testamento um morabitino para a ponte de Cavez¹⁸; alguns anos depois, em 30 de Abril de 1278, destinou para esta mesma ponte um terço de maravedi¹⁹. Mais interessante é o caso do bracarense Domingos Pires, que, antes de sair para a peregrinação a Santa Maria de Rocamadour, em Abril de 1272, além de deixar quarenta morabitinos para quem fosse por ele em peregrinação a Jerusalém, contemplou as obras em diversas pontes: – *Item ponti de Caves dimidium morabatinum. Item ponti Auriensi dimidium morabatinum. Item ponti de Sancto Pelagio de Ledo dimidium morabatinum. Item ponti de Ponte Veteri I morabatinum...*»²⁰. E não faltam testamentos com disposições similares para estas e outras pontes, como as de Barcelos, Amarante, Parada, Ave, Vouga, Águeda, Prado, Bouças, Lagoncinha²¹, Canaveses²²,

¹⁷ Ver fig. 5.

¹⁸ Arquivo Distrital de Braga (A.D.B.), *Livro 1º dos testamentos do Cabido*, fl. 17v. Referido por MARQUES, José – *O culto de S. Tiago no Norte de Portugal*, in «Lusitania Sacra», 2ª série, 4, 1992, p. 37.

¹⁹ A.D.B., *Liv. 1º dos testamentos do Cabido*, fl. 12: – «*Item ponti de Caves tercia de maravedi*», mas, a fl. 17v, pode ler-se: «*Item ponti de Caves I maravidi*».

²⁰ MARQUES, José – *Os pergaminhos da Confraria de S. João do Souto da cidade de Braga (1186-1545)*, in «Bracara Augusta», Braga, vol.36, 1982, p. 45 (doc. nº.9).

²¹ A.N.T.T., *Col. de Guimarães. Docs. particulares*, maço 7, nº. 4 e m. 7, nº 16. Publ. Por RAMOS, Cláudia – *O Mosteiro e a Colegiada de Guimarães c. 950-1250, II, 1991*, pp. 262 e 280.

²² No seu testamento, datado de 19 de Novembro de 1294, o bispo do Porto, D. Sancho Pires, além de deixar dez libras para a ponte de Canaveses, determinou que os anéis de rubi e de esmeralda, que tinham sido de seu pai fossem para as obras das pontes do Vouga e de Águeda. (*Censual do Cabido do Porto*, p. 436).

Júnias, Sarzeda, Vila do Conde²³, Macorome²⁴, Alva (*Albia*), Soure²⁵, etc.

Em relação às pontes de Cavez e de Amarante, ambas sobre o rio Tâmega, bastará observar que Fei Luís de Sousa lhes consagrou um espaço adequado na *História de S. Domingos*, atribuindo a construção da primeira a Frei Lourenço Mendes, que para ela andou largos anos a pedir esmolos, sendo idêntico o que se passou com a segunda, de cuja construção é, tradicionalmente, considerado promotor, S. Gonçalo de Amarante²⁶.

O Doutor João de Barros, na sua *Descrição de Entre Douro e Minho*, datada de 1549, afirma que nesta província havia mais de duzentas pontes de pedra, em geral, bem construídas²⁷.

O período do séc. XII ao século XIV foi o mais intenso da construção das pontes, e da instituição das «*barcas por Deus*», umas e outras fruto do espírito da solidariedade cristã. É precisamente na espiritualidade subjacente a esta solidariedade cristã que radica a explicação da existência de tantos testamentos com disposições a favor de numerosas pontes.

²³ A.N.T.T., *Col. de Guimarães. Docs. particulares*, m. nº4. Publ. por Ramos Cláudia – *O. c.*, II, Porto, 1991, p. 262.

²⁴ No testamento de D. Gonçalo Soares, datado de Março de 1225, está explícita a dotação de um morabito para cada uma das pontes de Cavez, Vila do Conde e Macorome: – «*Ad pontem de Caves I morabitinum. Ad pontem de Vila de Conde I morabitinum. Moquoromi I morabitinum* (A.N.T.T., *Col. De Guimarães. Docs. particulares*, m. 7, nº 5. Publ. Por Ramos Cláudia – *O. c.*, p. 264).

²⁵ D. Gonçalo Gonçalves, chantre dos cabidos do Porto e de Coimbra, no seu testamento, de 14 de Abril de 1262, contemplou, embora com quantias diferentes, as pontes de Águeda, Vouga, Soure, Alva e Canaveses (*Censual do Cabido do Porto*, p. 405).

²⁶ SOUSA, Frei Luís de – *Historia de S. Domingos*, introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello e Irmão, 1977, pp. 172-175. Segundo este cronista da Ordem de S. Domingos, S. Gonçalo de Amarante «*quis fundar uma ponte no mesmo rio (Tâmega), vendo por experiencia que muitos pereciam e se punham a perigo na passagem dele. Os fiéis cristãos davam suas esmolos para a fábrica, mas a maior ajuda concedia o Senhor por intercessão do santo...*». E acrescenta que, vendo a gravíssima necessidade que havia desta ponte, o santo «*foi imaginando lançar huma ponte, em que sem perigo se pudessem comunicar os vizinhos, e a terra toda*».

²⁷ BARROS, Dr. João – *Descrição da Geografia d' Entre Douro e Minho e Trás-os Montes*, in *Colecção de manuscritos inéditos agora dados à estampa*, vol. V, Porto, 1919, p. 125.

Às pontes medievais, acima referidas, devemos acrescentar a do Guadiana para a qual D. Manuel I lançou uma finta, em 1517²⁸. É a ponte de Ajuda, que viria a ser destruída, no início do século XIX, por ocasião da *Guerra das Laranjas*.

Viajar por terra levantava muitos problemas, entre eles – e não eram os menores – problemas de segurança de pessoas e bens, pelo que era frequente e aconselhável viajar em pequenos ou grandes grupos, conforme as circunstâncias o permitiam, não só por uma questão de entreaajuda, mas até para evitar assaltos ou deles se defender. Em grupo ou em recova viajavam especialmente os almocreves²⁹, particularmente sujeitos a serem atacados para lhes roubarem as mercadorias, em épocas de crise, que muitas foram durante o século XV, sobretudo crises frumentárias ou de falta de pão³⁰.

Para além destas situações, havia que contar com as intempéries, com as distâncias a vencer entre as localidades não servidas por pontes, mas por barcas, a fim de as poderem atravessar de dia, ou dotadas de estalagens, onde se pudesse pernoitar, normalmente em más condições, porque não era raro encontrar aí o que se tinha evitado durante a caminhada, especialmente quanto a furtos e perigos de ordem moral, bastando recordar alguns relatos deixados por peregrinos de Santiago de Compostela³¹.

²⁸ O estudo dessa finta, em Viana do Castelo, foi feito por REIS, António Matos – *Viana em 1517. Urbanismo, demografia, sociedade. Estudo da finta para a construção da ponte de Ajuda, sobre o Guadiana*, Viana do Castelo, 1995. Além do estudo, transcreve também o documento relativo à recolha dessa finta.

²⁹ MORENO, Humberto Baquero – *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas*, in *Papel das áreas regionais na formação histórica de Portugal. Actas do Colóquio*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1975, pp.203-205.

³⁰ MARQUES, A.H. de Oliveira – *Introdução à história da agricultura em Portugal*, 2ª ed., Lisboa Cosmos, 1968, p, 164. Um do períodos mais graves coincidiu com os anos de 1438-1440. Veja-se, para ampliação destas informações MARQUES, José – *Relações económicas do Norte de Portugal com o reino de Castela, no século XV*, in *Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média*, Lisboa, F.C.G.-J.N.I.C.T., 1994, pp. 31-37.

³¹ ARRANZ Guzman, Ana – *Los peligros del camino de Santiago*, in *I Congresso internacional dos caminhos portugueses de Santiago de Compostela*, Porto Palácio da Bolsa 10, 11 e 12 de Novembro de 1989, Lisboa, Távola Redonda, 1992, pp.135-151, mas principalmente 138-149.

Nestas estalagens e albergarias, que muitas vezes se viam também de hospital, além de abrigo contra as intempéries, os transeuntes pouco mais poderiam encontrar do que uma refeição ligeira, fogueira para se aquecerem, água, sal e candeia, isto é, iluminação durante o tempo da refeição, espaço para guardar as montadas, erva e palha para as mesmas³².

O panorama geral destas estruturas de apoio era muito deficiente, como já tivemos ocasião de revelar.

2.1.3. Vias fluviais e marítimas

2.1.3.1. Vias fluviais e barcas de passagem

Em numerosos casos, a ligação de caminhos cortados por rios, isto é, a travessia dos mesmos, fazia-se em barcas, instituídas preferentemente para a passagem de pessoas, animais e bens móveis, em localidades adrede definidas, não só por uma questão de segurança, mas também para maior facilidade na recolha dos preços das passagens, quando a eles havia lugar, em contraposição com as instituídas «*por amor de Deus*», isto é, para nelas passar, gratuitamente, quem aí chegasse, esperando os instituidores alcançar merecimentos junto de Deus.

Conhecemos um elevado número de barcas de passagem, através da documentação que, pelos mais variados motivos ficou registada nas chancelarias régias. Outras haveria de que não ficaram quaisquer registos. Mas, além das barcas, expressamente destinadas à travessia dos rios, não podemos esquecer que muitas outras havia para transporte de mercadorias, que também poderiam levar algumas pessoas. Em muitos casos, viajava-se mais rapidamente e com mais segurança pelas vias fluvial e marítima do que por terra. É que além do comércio de cabotagem, por este mesmo processo de navegação viajava-se ao longo da costa portuguesa, sendo conhecida a opção de diversos estrangeiros que se deslocaram de Lisboa até Aveiro, Porto ou Viana por mar, quando se dirigiam para Santiago de Compostela, fazendo o resto do caminho a pé, e utilizando esta mesma via, no regresso à Capital.

³² MARQUES, José – *A assistência no Norte de Portugal nos finais da Idade Média*, in «Revista da Faculdade de Letras. História», Porto, vol. VI, 1989, p.57.

Neste aspecto, antes de prosseguirmos, convém recordar que os rios portugueses, na Idade Média eram navegáveis, muito para além daquilo em que o são na actualidade, tendo o açoreamento sido o principal responsável pela redução da navegabilidade da maior parte deles. Entretanto podemos informar que, de acordo com vários estudos, o limite da navegabilidade dos nossos rios, no interior do território, se fixava nas seguintes localidades:

| Rios | Limites da navegabilidade ³³ | Datas mais recentes desse tráfego |
|---------|---|-----------------------------------|
| Minho | Valença | Meados do séc. XV |
| Lima | Ponte de Lima | Meados do século XV |
| Ave | Azurara | Séc. XVI |
| Vouga | (Omisso) | Séc. XVII |
| Liz | provavelmente, Leiria | Séc. XIV |
| Tejo | Santarém | Séc. XV |
| Sado | Alcácer do Sal | Séc. XV |
| Mira | Odemira | Séc. XIV |
| Alvor | Silves | Séc. XIV |
| Douro | Régua | 1800 |
| Tejo | Abrantes | 1800 |
| Cávado | Furada, a 5 Klms de Braga | 1734 |
| Mondego | Coimbra | Séc. XVI |
| Sado | Alcácer | 1800 |

Neste momento interessam-nos, especialmente as barcas de passagem³⁴ e a navegação fluvial e de cabotagem, mas não esqueçamos todo o movimento de barcos ou barcas de pesca e de transporte, que povoavam os nossos rios e os portos costeiros. Barcas de passagem havia-as, praticamente, em todos os rios, nos séculos XIV e XV. Detendo-nos um pouco sobre esta temática, além de poder-

³³ CASTELO-BRANCO, Fernando – *Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa*, separata do «Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Jan.-Março, 1958. Os dados que a seguir se apresentam foram colhido neste estudo.

³⁴ Sobre as barcas de passagem veja-se também o interessante e bem documentado estudo de BRAGA, Paulo Drumond – *Barcas de passagem em Portugal durante a Idade Média. Elementos para o seu estudo*, in «Arquivos do Centro Cultural Português», Lisboa-Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, vol. 32, 1993, pp.373-388.

mos compreender melhor os problemas da itinação em Portugal, é possível detectar também alguns aspectos sociológicos com elas relacionados.

Apraz-nos começar pelo rio Minho, que, desde o século XII, estabelece a fronteira entre Portugal e a Galiza. Ao longo do seu curso, aparecem várias barcas de passagem, embora a principal fosse a de Tui, que pertencia ao Bispo e ao Cabido da Sé, por doação da rainha D. Teresa, feita em 1125³⁵.

A designação da barca de Tui incluía diversas embarcações: uma barca grande, que podia passar carros, animais e outras coisas, uma mais pequena para o transporte de pessoas, e ainda as de Amorim e Moimenta, também chamada de Segadães. Estas barcas eram renovadas em cada período de arrendamento, pelos arrendatários³⁶.

Do lado português, havia outra, pertencente à vila de Valença, cujo porto ou cais estava situado na Veiga do Ouro³⁷.

Além destas, havia, pelo menos, também as de La Guardia, Goyan, Salvaterra³⁸, a que correspondiam do lado português as de Caminha e Cerveira³⁹ e Monção. (Ver fig. 4).

Na foz do Minho, movimentavam-se com seus barcos os dois pescadores privilegiados por D. João I, em 30 de Julho de 1424, a fim de «*servirem com suas barcas em sua pasagem*» os religiosos franciscanos observantes, que viviam no convento da Ínsua «*ou lhe levarem os mantimentos e outras cousas que ouverem meter*»⁴⁰, privilégio renovado por D. Afonso V, em 30 de Julho de 1462, por ocasião da sua visita ao Minho⁴¹; em 1392, o porto de

³⁵ *Documentos medievais portugueses. vol.I. Documentos régios (109 -1185)...*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1958, p. 88: – «*Nullus habeat navem conditiciam in portu Tuda exceptis vobis*». IGLESIAS ALMEIDA, Ernesto – *Los antiguos «portos» de Tuy y las barcas de pasaje a Portugal*, pp. 11 e 41.

³⁶ IGLESIAS ALMEIDA, Ernesto – *Los antiguos «portos»...*, p. 41.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ MARQUES, José – *Relações económicas do norte de Portugal com o Reino de Castela, no século XV*, in *Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média*, Lisboa, F.C.Gulbenkian-JNICT, 1994, pp. 16-19.

³⁹ BRONSEVAL, Frère Claude – *Peregrinatio hispanica...* vol. I, p. 305.

⁴⁰ MARQUES, José – *Acção governativa de D. Afonso V durante a visita ao Minho, em 1462*, in «Arquivo do Alto Minho», Viana do Castelo, vol. 27 (VII da 3ª série), 1982, pp. 33-34.

⁴¹ A.N.T.T., *Além Douro*, liv. 3, fl. 221; publ. por MARQUES, José – *Acção*

Caminha animou-se mercê da carta de *porto franco*, outorgada por D. João I⁴².

Nestas barcas de Valença e de Tui passaram altas personalidades, nacionais e estrangeiras, a caminho de Santiago, como a Rainha Santa Isabel⁴³, D. Manuel I, em 1502⁴⁴, o nuncio Monsenhor Fabio Biondo Montalto, Patriarca de Jerusalém, acompanhado do secretário João Baptista Confalonieri, que deixou um interessante relato da viagem de Lisboa a Santiago de Compostela e do regresso a Lisboa⁴⁵.

No rio Lima, importa referir a barca de Viana⁴⁶, encontrando-se, mais a sul, a barca do Lago, em Esposende, para a travessia do Cávado⁴⁷, e a de Vila do Conde, no rio Ave, mencionada nas vereações de 1466⁴⁸, para não falar já da barca do rio Vizela, sita um pouco abaixo do Mosteiro de Pombeiro⁴⁹.

No rio Douro, deparamos com a barca do Porto⁵⁰, muito movimentada na travessia entre Porto e Gaia, que frequentemente se cruzava com as embarcações que subiam e desciam o rio, sabendo-se que, em 1479, as gentes de Miragaia tinham a seu cargo a guarda da barca de Gaia⁵¹. Nesta mesma barca de passagem, que em 1500, estava a cargo de Afonso Anes d'Ameijoeira, morador em Gaia, sevia um negro, que cometia muitos erros nas suas funções, porque «*nam conhecia a lengua*⁵²».

governativa de D. Afonso V durante a visita ao Minho, em 1462, in «Arquivo do Alto Minho», Viana do Castelo, vol. 27 (VII da 3ª série), 1982, pp. 33-34.

⁴² A.N.T.T., *Chancelaria de D. João I*, liv. 2., fl. 66-66v.

⁴³ MARQUES, José – *O culto de S. Tiago, no Norte de Portugal*, separata de «Lusitania Sacra», 2ª série, 4 (1992), pp.27-28. Ver também BRANDÃO, Francisco – *Monarquia Lusitana*, VI parte, Lisboa, 1672, ap.

⁴⁴ CRUZ, António – *No V Centenário de D. Manuel I*, in «Revista da Faculdade de Letras. Série História», Porto, vol. I, 1970, pp. 32-68.

⁴⁵ LOPEZ-CHAVES MELENDEZ, Juan Manuel – *El Camino Portugues*, Vigo, Asociación Amigos de los Pazos, 1988, pp. 17-33.

⁴⁶ BRONSEVAL, Frère Claude – *Peregrinatio hispanica...*, vol. I, p. 311.

⁴⁷ BRONSEVAL, Frère Claude – *O. c.*, vol. I, p. 313.

⁴⁸ MARQUES, José – *A administração municipal de Vila do Conde, em 1466*, separata de «Bracara Augusta», Braga, vol. 37, Jan.- Dez. 1983, pp. 32-33.

⁴⁹ A.N.T.T., *Col. De Guimarães. Docs. particulares*, maço 3, doc. nº 15. Publ. Por Ramos Cláudia – *O Mosteiro e a Colegiada de Guimarães c. 950-1250*, vol. II, Porto 1991, p. 70. (Policopiado).

⁵⁰ BRONSEVAL, Frère Claude – *Peregrinatio hispanica...*, vol. I, p. 315.

⁵¹ Arquivo Histórico Municipal do Porto (A.H.M.P.), *Vereações*, Liv. 4, fl. 83.

⁵² A.H.M.P., *Livro de vereações de 1500*, fl. 8v. Agradeço ao Dr. Amândio de Barros a cedência destas duas informações.

Um pouco mais acima, em Entre-Ambos-os-Rios, isto é, próximo da confluência do Tâmega com o Douro, havia uma passagem servida por duas barcas, sendo uma, inicialmente, sustentada pelas rendas de certos casais para o efeito cedidos pela igreja ou freguesia de Gandra, mas como a sua população, não resistiu à crise demográfica dos séculos XIV e XV, acabaram por ficar ermos e sem rendimentos, cessando, de imediato, a actividade do barqueiro por falta de remuneração. Em consequência desta nova situação, quando aí chegavam nobres e poderosos, como não podiam passar, ficavam pela região com suas gentes e animais, causando imenso prejuízo à população do concelho, que, por isso, decidiu pagar, à sua custa, a um barqueiro que passasse quantos aí comparecessem com destino à outra margem. Acontecia, porém, que ninguém queria aceitar esta incumbência, com receio de ser mobilizado para as vintenas do mar e para as galés, pelo que foi solicitado a D. João I o privilégio da isenção de prestar quaisquer outros serviços ao rei ou ao concelho para quem servisse de barqueiro, tendo esta graça sido outorgada, em 26 de Maio de 1419⁵³.

Mais para o interior, em Porto de Rei, no julgado de S. Martinho de Mouros, havia outra barca de passagem, de instituição régia, servida por três barqueiros. Se por qualquer motivo algum deles deixasse de exercer essas funções, logo deveria ser substituído por outro. A certa altura, porém, João Rodrigues Portocarreiro e os outros da vintena dispensaram Pero Domingues de prestar serviço na vintena e colocaram em seu lugar o barqueiro João Dias, que era diligente no cumprimento dos seus deveres, passando as gentes do concelho a sentirem-se prejudicadas com esta ausência forçada do referido barqueiro. Apresentada a queixa da população lesada ao Mestre de Avis, futuro D. João I, logo obrigou a repor a situação primitiva, concedendo ao barqueiro, por carta de 6 de Dezembro de 1385, o privilégio de não servir neste ou em quaisquer outros encargos⁵⁴.

Continuando a subir o rio Douro, encontramos a barca da Régua, que devia ser rendosa, como ponto vital que era na ligação entre as regiões transmontanas de Vila Real e Lamego e terras vizinhas, pois, em 8 de Dezembro de 1385, o então Mestre de Avis recompensou Gonçalo Vasques Coutinho pelos serviços dele recebidos e pelos prestados ao reino, dando-lhe a barca da Régua com

⁵³ A.N.T.T., *Chanc. de D. João I*, liv. 4, fl. 34.

⁵⁴ A.N.T.T., *Chanc. de D. João I*, liv. 1, fl. 166.

todos os direitos a ela devidos, outorgando-lhe também a possibilidade de os transmitir aos seus descendentes, sem quaisquer reservas ou obstáculos⁵⁵.

Neste mesmo rio, entre outras barcas, contavam-se a de Moledo com a sua albergaria⁵⁶, a de Bemposta para a passagem pelo porto de Miranda⁵⁷ e a do Pinhão.

De acordo com o princípio afirmado por D. Afonso V, os rios pertenciam aos reis, cabendo-lhes também todos os direitos sobre a água, ninguém podendo pôr neles quaisquer artefactos sem sua autorização⁵⁸. Não admira, por isso, que os próprios monarcas, além de possibilitarem algum apoio às populações, através da autorização para terem barcas, quando não, mesmo, do patrocínio da actividade dos respectivos barqueiros, tenham utilizado certas barcas e os seus rendimentos para fazer graça e mercê a certas pessoas e, em alguns casos, para recompensar serviços recebidos. Nesta mesma linha de recompensa de serviços prestados, em 18 de Maio de 1487, D. Afonso V concedeu a Lopo de Figueiredo, para toda a sua vida, as rendas, foros e direitos do barco de Sacavém, no rio Tejo, e do casal de Queluz, que tinha Isaque Abravanel, bem como a renda da pensão dos dois tabeliães judeus da cidade de Lisboa, porque a do terceiro, chamado Franco, tinha-lhe sido perdoada⁵⁹.

Nesta vista de relance sobre a problemática das barcas, por uma questão de brevidade, aludiremos somente a mais algumas. Assim, em 1422, D. João I «*deu em teença a Joham Vicente seu vassallo a renda que elle ha d'aver da sua barca do porto de Muja termo de Santarem*»⁶⁰, renda que, em 27 de Dezembro de 1434, D. Duarte, transferiu para João Gonçalves, seu tesoureiro-mor⁶¹, tendo procedido de forma idêntica D. Manuel I, em 26 de Abril de 1511, ao fazer graça e mercê das rendas desta barcas a D. Jorge d' Eça, atendendo aos muitos serviços que lhe havia prestado⁶². Prosseguindo

⁵⁵ A.N.T.T., *Chanc. de D. João I*, liv. 1, fl. 147.

⁵⁶ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 19, fl. 105v; *Beira*, liv. 1, fl. 291v; liv. 2, fl. 124; *Chanc. de D. Manuel I*, liv. 8, fl. 38.

⁵⁷ A.N.T.T., *Liv. 3*, fl. 64; *Chanc. de D. João II*, liv. 18, fl. 128.

⁵⁸ A.N.T.T., *Estremadura*, liv. 10, fl. 238.

⁵⁹ A.N.T.T., *Estremadura*, liv. 9, fl. 276.

⁶⁰ A.N.T.T., *Chanc. de D. João I*, liv. 1, fl. 44.

⁶¹ A.N.T.T., *Chanc. de D. Duarte*, liv. 1, fl. 60.

⁶² A.N.T.T., *Estremadura*, liv. 13, fl. 38v.

nessa mesma política, D. Afonso V, em 10 de Março de 1450, confirmou a Diogo Fernandes, rico-homem do seu Conselho, uma carta de pela qual D. Duarte, entre muitos outros direitos, lhe concedia «*metade do que rende a barca de Punhete*», hoje Constança, junto de Abrantes, no Ribatejo⁶³.

Por sua vez, em relação à barca do Guadiana, sabemos que tendo D. Duarte concedido a João Falcão «*a renda da alcaidaria e mordomado (do castelo de Mourão) e a terça das igrejas e portagem e aduana e hum ferragial e noveas da dicta villa...*» com muitos outros direitos, outorgou-lhe também «*a barca da passagem d’Odiana*»⁶⁴. Esta ampla doação foi confirmada pelo Infante D. Pedro, em 16 de Março de 1439⁶⁵ e, mais tarde, por D. Afonso V, em 28 de Dezembro de 1450⁶⁶.

Em relação ao rio Tejo, sabemos que era atravessado também pelas barcas de Almada, Salvaterra (de Magos), Muge, Constança (Punhete, na documentação), Santarém, Arraiolos, Azinhaga e outras, a que nem sequer poderemos fazer menção. (*Ver fig. 4*).

A posse e os direitos das barcas de passagem eram frequentemente cobichados, não só pelos ingressos que representavam para os seus titulares, mas também pela importância que o facto assumia no plano social, não admirando, por isso, que, de vez em quando, surdissem tentativas subreptícias de apropriação de alguma delas.

Foi o que aconteceu com a barca de passagem do Sorraia, afluente do Sado, tendo originado uma contenda, no tempo de D. João I. Com efeito, os homens bons do concelho de Erra traziam um barco no Sorraia, aliás, *muito necessário para as suas lavras e gados e para se não perderem no tempo das cheias e porque era lugar de grande caminho por onde passavam muitos que vão e vem por esse lugar*. Foi então que o Comendador de Coruche, da Ordem de Avis, pretendeu impedir o funcionamento do barco do concelho, para que apenas funcionasse o seu, isto é, o da sua comenda em que estava investido. Tendo o processo subido ao tribunal régio, o fundador da segunda dinastia, decidiu a favor do concelho, confir-

⁶³ A.N.T.T., *Estremadura*, liv. 8, fl. 161v.

⁶⁴ A.N.T.T., *Odiana*, liv. 4, fl. 83v.

⁶⁵ A.N.T.T., *Odiana*, liv. 4, fl. 83v.

⁶⁶ A.N.T.T., *Odiana*, liv. 3, fl. 249v.

mando-lhe, em 1418, o seu direito consuetudinário contra as pretensões do comendador de Coruche⁶⁷. Esta decisão foi posteriormente confirmada por D. Duarte, e, em 1 de Fevereiro de 1458, por D. Afonso V, presente em Leiria⁶⁸.

Entre muitas outras intervenções de D. Afonso V, relativas a barcas de passagem, salientamos o que se passou com a barca de Arentela, no termo da antiga vila de Almada. Um dos seus moradores, Martim Afonso, a título de futuro sufrágio por sua alma, deixou certos bens para que pelos seus rendimentos «*andasse sempre um batel no rio de Arrentela que passasse por amor de Deus de dia sempre que se pudesse fazer em segurança as pessoas que aí quisessem passar, o que era obra muito piedosa e de muito proveito*». Em 1460, era administrador desses bens o doutor Lopo Gonçalves, do Desembargo do Rei, que lhe pediu privilégio para um homem que andasse no referido batel a passar, gratuitamente, quem desejasse atingir a outra margem. Ao formular este pedido, o doutor Lopo Gonçalves chegava ao ponto de sugerir ao monarca que o privilégio fosse tão importante que lhe fosse fácil encontrar rapidamente quem dele quisesse beneficiar. A súplica foi atendida, em 24 de Maio desse ano, consistindo na dispensa de todos e quaisquer encargos que viessem a ser lançados pelo rei ou pelo município, incluindo a própria aposentadoria.

Por causa da barca da Azinhaga, instituída por D. Afonso V⁶⁹, que ficava sensivelmente a légua e meia de outra barca de passagem, houve diferendo entre o concelho de Santarém e o monarca, que acabou por desistir dos seus pretensos direitos sobre esta barca a favor do concelho, em 18 de Maio de 1466⁷⁰.

O tempo destinado a esta comunicação não permite determo-nos sobre as diversas formas e dimensões das barcas de passagem, mas não há dúvida de que, além das suas funções específicas, dependiam também do local de passagem onde operavam e da intensidade do afluxo de clientes, que determinava o seu movimento, havendo algumas que só podiam transportar duas ou três pessoas,

⁶⁷ A.N.T.T., *Odiana*, liv. 3, fl. 158. *O documento esclarece «que os do concelho de Erra traziam um barco no Sorraia, muito necessário para as suas lavras gados e para se não perderem no tempo das cheias e porque era lugar de grande caminho por onde passavam muitos que vão e vem por esse lugar...».*

⁶⁸ A.N.T.T., *Estremadura*, liv. 10, fl. 238

⁶⁹ A.N.T.T., *Estremadura*, liv. 10, fl. 238.

⁷⁰ A.N.T.T., *Estremadura*, liv. 5, fl. 111.

como referiu Leão do Rosmital (*Leo von Rosmital*), a propósito da passagem do rio Douro: – «... *chegados ao rio tivemos de passá-lo enviando de cada vez dois cavaleiros ou dois homens, porque não cabiam mais na barca que servia para isto*»⁷¹.

Muito mais se poderia acrescentar sobre vias flúvias. Pensamos, no entanto, que estas notas bastarão para se concluir da sua importância e dos problemas, inclusive de ordem material, que muitas vezes as rodeavam.

2.1.3.2. *Vias marítimas*

Quanto à via marítima, bastará recordar o que Jaime Cortesão escreveu sobre a navegação de cabotagem na costa portuguesa, que bem poderá ser ampliado com a penetração para o Mediterrâneo, para as costas galegas e até ao norte da Europa, em plena época medieval e dos alvares da modernidade, encontrando-se excelentes testemunhos na documentação das alfândegas de Vila do Conde, Porto, Viana do Castelo e Caminha, para citar algumas facilmente acessíveis.

Gostaríamos, apesar de tudo, de apontar dois casos significativos do interesse da navegação por mar, por reflectirem as vantagens que oferecia para as populações e para o próprio rei.

Começamos pelo pedido apresentado a D. João I pelo vereação do concelho de Caminha, no sentido de criar ali um porto franco, onde fossem dispensados do pagamento das dízimas, costumagens, ancoragem, etc. É que, a obrigação que todos os barcos tinham de pagar estes direitos levava-os a não demandarem este porto da foz do Minho, com manifesto prejuízo das rendas dos monarcas e notória falta de pessoas que frequentassem a vila, acrescentando: – «*E que muitos navios de fora parte leixam de viinr ao dicto lugar por o que dicto he e que por a dicta razam as vossas dizimas e dirreitos nom som mais acrecentados*».

Em resposta, o monarca ordenou ao almoxarife e escrivão de Viana e aos juízes e vereadores da vila de Caminha que, com cinco

⁷¹ MARQUES, A. H. de Oliveira – *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, Lisboa, Presença, 1987, p. 128.

ou seis homens do lugar e dois tabeliães, pusessem os marcos ou balizas do porto franco, sendo dispensados dos pagamentos os navios que ancorassem dentro dessas barreiras, devendo, no entanto, informar o almoxarife e o escrivão de Viana ou os recebedores das dízimas do que neles traziam, sob pena de perderem as mercadorias transportadas. Se ancorassem fora desses limites, seriam obrigados a pagar os respectivos impostos⁷².

Particularmente interessante é o que se passou com o porto da Atouguia, que no reinado de D. João I acabou por ficar completamente fechado à navegação, devido ao total açoreamento da barra. Sabendo que, antes desta situação, vinham aí muitos navios carregar vinhos, sal e muitos outros produtos e depois deixaram de vir, dada a impossibilidade de entrarem, com grande prejuízo para a terra, D. João I mandou iniciar o desaçoreamento da barra, operação continuada por D. Duarte. A notícia de que o desaçoreamento tinha sido feito correu rapidamente, e logo começaram a chegar barcos portugueses e estrangeiros, tendo-se afundado muitos deles por não conhecerem a forma correcta de navegarem na barra. Perante estas lamentáveis situações, em 11 de Junho de 1438, D. Duarte providenciou no sentido de que aí houvesse permanentemente uma barca alta de pesca com seu arrais e outro homem que o ajudasse, que deveriam viver perto deste porto ou em Peniche, a fim de estarem disponíveis e servirem de pilotos aos barcos portugueses e estrangeiros, que demandassem o porto da Atouguia. Para assegurar a sua permanência, privilegiou-os largamente, assegurando-lhes que não seriam mobilizados para as armadas nem para outros serviços do concelho, tanto no mar como na terra⁷³.

Por sua vez, D. João I, em 15 de Janeiro de 1394, confirmou à Abadessa do Mosteiro de Arouca as cartas de D. Pedro I e de D. Fernando, relativas à *barca do condado*, que andava no porto de Lisboa com doze homens, a fim de o lucro continuar a ser dividido em três partes, sendo uma para os doze homens, outra para o rei e a terceira para a D. Abadessa, assegurando-lhes que não serviriam nas galés, nem em qualquer outra frota⁷⁴.

⁷² A.N.T.T., *Chanc. de D. João I*, liv.º 2, fl. 66-66v.

⁷³ A.N.T.T., *Chanc. de D. Duarte*, liv. 1, fl. 157.

⁷⁴ A.N.T.T., *Chanc. de D. João I*, liv. 2, fl. 75v-76.

Apesar da informação aqui concentrada sobre *barcas de passagem*, cumpre-nos afirmar que existe muita mais, não sendo possível utilizá-la toda, atendendo à especificidade e limites desta comunicação. Deveremos acrescentar, agora, que no início, fizemos menção das vantagens que a experiência náutica, marítima e fluvial, ofereceria aos portugueses para resolverem muitos problemas, no Brasil, não só na travessia dos rios, mas também no aproveitamento dos cursos de águas para viagens e transportes de vária ordem. Há, contudo, um aspecto que valeria explorar, isto é, saber até que ponto os portugueses beneficiaram da experiência dos povos autóctones, neste género de navegação, já que, naturalmente, também tinham as suas técnicas. À semelhança do que Jerónimo Münzer escreveu dos etíopes, que «*de cada internódio (das grandes árvores lá existentes faziam) uma canoa para três ou quatro homens, e dum tronco cavado uma para 50 ou 60*», como lhe foi contado por pessoas dignas de crédito, que observaram directamente esta realidade, em regiões equatoriais⁷⁵, seria interessante conhecer e divulgar o que neste domínio se passava no Brasil.

3. VIAJANTES NOTÁVEIS

Na expressão *viajar em Portugal* incluímos quantos, por qualquer dos meios utilizados se deslocavam e percorriam o reino, quaisquer que fossem as motivações da sua itinação: comerciais, religiosas, políticas e administrativas, etc. Assim, não será difícil ver, ao longo dos anos os comerciantes e em especial os almocreves a cruzar o território nacional, cada um na área habitual da sua movimentação, dentro do quadro traçado, em linhas gerais, pelo Prof. Humberto Baquero Moreno: norte, centro-norte, centro e sul.

Noutras ocasiões, eram os procuradores dos concelhos, que convergiam para a cidade ou vila para onde tinham sido convocadas as cortes.

Outras vezes, seriam os peregrinos, rumo aos santuários nacionais de peregrinação ou a caminho de Santiago de Compostela, etc.

⁷⁵ VASCONCELOS, Basílio de – «Itinerário» do Dr. Jerónimo Münzer..., p. 20.

Mas não foi através desta gente anónima que nos chegaram informações relativas às viagens em Portugal, embora seja fácil reconstituir esses cenários de cansaço e fadiga.

Viajava-se, normalmente, a pé, carregando o que era indispensável para o caminho ou a entregar no destino, sendo privilégio de poucos deslocar-se a cavalo, acompanhado, de uma ou mais pessoas. Em princípio a jornada poderia atingir, em média, o equivalente a uns 35 a 40 kms., umas vezes menos e outras um pouco mais, dependendo muito dos acidentes do caminho, das intempéries, do peso que se transportava, que por vezes obrigava a descansar com frequência. E poderemos ver os transeuntes a bater à porta da hospedaria de algum mosteiro ou convento, a entrar, cansados, em alguma estalagem colocada à margem do caminho ou mesmo em algum minúsculo hospital, mais para pernoitar do que encontrar alívio para as dores e o cansaço da viagem, o que já seria um pequeno luxo. Muitas outras vezes, seriam as capelas abertas, que também proliferavam, os anexos dos fornos comunitários ou a humilde casa de alguém mais generoso e hospitaleiro a acolhê-los, quando não se viam obrigados a pernoitar em algum abrigo natural...ou mesmo ao relento.

Não é possível ficar preso ao relato de cada uma das viagens de que temos notícias, mas valerá a pena evocar algumas, a título de exemplos, a começar pelos monarcas, cujos itinerários conhecemos, sabendo-se que durante essas deslocações através do Reino, concediam privilégios, resolviam problemas da natureza administrativa, faziam justiça, visitavam santuários célebres, como o da Senhora da Oliveira, o Mosteiro de S. Pedro de Rates, os Mosteiros da Batalha e de Alcobaça, o santuário de Nossa Senhora das Virtudes, Sta. Senhorinha de Basto, N^a. Senhora da Conceição de Matosinhos, etc.⁷⁶.

Mas entre os personagens estrangeiros que visitaram Portugal nos séculos XV e XVI, que agora particularmente nos interessam, podemos enumerar os seguintes:

- Em 1466, Leão do Rosmital, que no seu desejo de conhecer cortes e lugares importantes, passou por Portugal a caminho de Santiago de Compostela, tendo entrado por Freixo de

⁷⁶ MARTINS, S. J., Mário – *Peregrinações e milagres na nossa Idade Média*, 2^a Ed., Lisboa, Ed. Brotéria, 1957, pp. 89-103.

Espada à Cinta e seguido por Moncorvo, Mirandela, Valpaços, Vila Pouca de Aguiar, pela ponte de Cavês, que elogiou, Guimarães e Braga, onde se encontrou com D. Afonso V. Depois, prosseguiu caminho por Prado, Ponte de Lima e Valença e Tui, rumo a Compostela. No regresso, voltou a passar por Braga, Porto, Coimbra, Tomar e Évora.⁷⁷

Nicolau Polielovo fez a viagem de barco de Lisboa para Compostela, mas regressou por terra, entrando em Valença, Ponte de Lima, Rates, Porto e Lisboa⁷⁸.

Jerónimo Münzer, médico e humanista de Nuremberga, em 1495, foi também de Lisboa a Santiago de Compostela, passando por Alverca, Santarém, Tomar, Rabaçal, Coimbra, Porto, Rates, Barcelos, Ponte de Lima e Tui, tendo deixado algumas descrições interessantes de Lisboa e do que lhe foi dado observar, do acolhimento que teve por parte do Rei D. Manuel⁷⁹, etc.

O próprio D. Manuel, em 1502, seguiu por terra de Lisboa para Compostela⁸⁰.

Em 1568, o italiano Sigismundi Cavalli saíu do Porto para Compostela, passando por Braga, Prado, Ponte de Lima, Valença, Tui⁸¹.

Nos finais do século XVI, em 1594, o núncio Fábio Biondo, com o seu secretário, João Baptista Confalonieri foi em peregrinação de Lisboa a Compostela, seguindo o caminho normal, sabendo-se que passou por Rates, tendo regressado pelo mesmo itinerário, que o secretário Confalonieri vai descrevendo⁸².

⁷⁷ ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Caminhos medievais no Norte de Portugal*, in *O.c.*, p.353.

⁷⁸ ALMEIDA, C. A. F. de – *O. c.*, p. 353.

⁷⁹ VASCONCELOS, Basílio -«Itinerário» do Dr. Jerónimo Münzer (*Excertos*), Coimbra, Imprensa da Universidade, 1932, pp. 14 e ss. Ver também ALMEIDA, C.A.F. de – *O.c.*, pp. 353-354.

⁸⁰ CRUZ, António – *No V Centenário de D. Manuel I*, in «Revista da Faculdade de Letras. Série História», Porto, vol. I, 1970,

⁸¹ ALMEIDA, C.A.F. de – *Caminhos medievais no Norte de Portugal*, in *O.c.*, p. 354. IDEM – *Vias medievais. I. Entre Douro e Minho*, fl. 152.

⁸² LOPEZ-CHAVES MELENDEZ, J.M. – *El Camino Portugues*, [Vigo], Asociación Amigos de los Pazos, s.d., pp. 17-33.

Pensamos que não será propriamente através das viagens de personalidades tão importantes como estas aqui mencionadas que se poderá conhecer o quotidiano das viagens em Portugal, no período em estudo, dado que se trata de viagens, de algum modo, programadas e preparadas para pessoas de estatuto social elevado, incluindo os próprios monarcas, estando, à partida, esbatidos, se não mesmo, eliminados os grandes obstáculos das sucessivas jornadas.

Há, contudo, um viajante célebre do século XVI, de cujo itinerário nos ficou um minucioso relato, feito pelo respectivo secretário. Referimo-nos ao Abade de Claraval, D. Edme de Saulieu, e ao seu secretário, Frei Cláudio de Bronseval. A visita aos mosteiros cistercienses da Península, efectuada com intuítos reformadores, decorreu entre 1531-1533⁸³, tendo, por vezes, encontrado a hostilidade das comunidades que não queriam a visita, nem a reforma que ela implicava.

Para o nosso tema importa, sobretudo, atender ao que Bronseval registou acerca dos caminhos e das condições de alojamento, nas estalagens, que iam encontrando ao longo dos caminhos por eles percorridos.

Assim, acompanhando-os, desde a entrada em Portugal, depois de terem atravessado o Minho, três a três, na barca de Tui para Valença, (*Ver fig. 6*), acabaram por tomar a primeira refeição em solo português, numa pequena estalagem, sita junto ao rio Minho, no lugar da Barca, entre Valença e Cerveira.

O acolhimento hospitaleiro que aí tiveram levou o secretário do Abade de Claraval a escrever no seu diário: – «*Aqui fomos mil vezes melhor recebidos e tratados do que em Tui*»⁸⁴. E o acolhimento seria bastante mais expressivo ao chegarem a Caminha, onde um barqueiro os passou, em segurança, no rio Coura, invadido pelas altas ondas do mar. Para mais, segundo informa Bronseval, logo que os habitantes de Caminha reconheceram que eram franceses, tudo fizeram para os instalar da melhor forma, disputando entre si quem poderia proporcionar-lhes melhor hospedagem. Finalmente,

⁸³ BRONSEVAL, Frère Claude de – *Peregrinatio Hispanica. 1531-1533*, tomes I et II, Paris, Presses Universitaires de France, 1970.

⁸⁴ BRONSEVAL, Frère Claude – *O. c.*, t. I, pp.302-303:- «*Ubi fuimus milies melius locati et tractati quam fueramus in civitate Tudensi*». – «*Nous y fumes mille fois mieux reçus et traités qu'à Tui*».

foi-lhes servida uma abundante refeição de peixe, tendo-lhes indicado, a seguir, camas muito limpas, tudo num clima de bom tratamento⁸⁵.

Mas nem tudo foram alegrias e facilidades, pois no dia seguinte, tiveram muita dificuldade em encontrar, em Viana do Castelo, uma pequena hospedaria, aliás, sem qualidade. Confortou-os, no entanto, a insistência de um dos nobres da vila que desejava hospedar o D. Abade e a sua comitiva em sua casa, fazendo-lhe compreender a má qualidade da hospedaria em que se encontrava, mas nem assim ele acedeu⁸⁶. E os problemas continuariam a agravar-se. Com efeito, pouco depois, em Belinho e em S. Bartolomeu do Mar, Esposende, não foram recebidos, pelo que atravessaram o Cávado na Barca do Lago a fim de se hospedarem em Rates, onde ficaram mal instalados. No dia seguinte, como em Vilar de Porcos, hoje Vilar do Pinheiro, não havia possibilidade de alojamento para passarem a noite, seguiram para a cidade do Porto, que percorreram, em vão, em busca de uma hospedaria. Por fim, encontraram uma muito má, onde foram pessimamente acolhidos, instalados e tratados, tendo também passado outras peripécias, concretamente a de terem sido impedidos de visitar a Sé por um homem rude e barbado, que, com um pau, os escorraçou, como cães⁸⁷.

Não podemos deter-nos em todos os locais por onde a caravana cisterciense passou e registar todas as circunstâncias em que se viram envolvidos, mas não queremos omitir mais algumas referências à sua passagem pelo centro e pelo sul do País. Recordamos, por isso, que, em Águeda, foram instalados, à entrada da ponte, tendo sido muito bem tratados e sendo-lhes proporcionadas boas camas; mas logo a seguir, na Mealhada foram pobremente acolhidos⁸⁸. Em Coimbra, não tendo sido recebidos no Mosteiro de Paulo de

⁸⁵ BRONSEVAL, Frère Claude – *O. c.*, pp. 308-309: – *Et tandem ducti fuimus ad ulterius villae suburbium ubi nostri equi fuerunt solliciter in stabulo peroptimo locati, unde plurimum letabamur. Nos vero fuimus superfuse piscibus pasti, munde cubati et bene tractati.*

Nas citações desta obra bilingue, indicamos sempre duas páginas, porque a primeira corresponde ao original latino e a segunda à tradução francesa.

⁸⁶ BRONSEVAL, Frère Claude de – *O. c.*, pp. 9-11.

⁸⁷ BRONSEVAL, Frère Claude de – *O. c.*, pp. 312-313 e 314 e 315. – *«Ecclesia cathedralis in culmine unius montium est sita. Hanc non potuimus inspicere, exire coacti per quemdam barbatum et rudem barbarum nos cum baculo ut canes fugantem».*

⁸⁸ BRONSEVAL, Frère Claude de – *O. c.*, pp. 316-317.

Almaziva, acabaram por se instalar no de Santa Cruz, da Ordem de Sto. Agostinho, donde seguiram para Rabaçal, onde estiveram muito melhor do que em Coimbra. Em Ancião, foram recebidos numa boa albergaria, mas o caminho para Alvaiázere era destestável e péssimo. Aqui foram pior instalados do que na jornada precedente⁸⁹. Passando pela Asseiceira, Atalaia e Golegã, chagaram à Azinhaga, onde os cavalos foram bem tratados, mas eles foram mal servidos e mal acomodados⁹⁰.

Azambuja não sai prestigiada neste relato, pois, apesar de haver boas casas, os alojamentos eram nas mais modestas e mais pobres, pois se alguma pessoa oferecesse hospitalidade correria perigo por parte dos vizinhos, que o considerariam como um publicano, que abria a sua casa ao publico⁹¹. Da cidade de Lisboa traçaram uma imagem profundamente negativa, considerando-a: «*um armazém de mercadorias, uma fornalha de usurários, um estábulo de luxúria, um caos de avareza, uma montanha de orgulho, um refúgio de fugitivos*», pelo que tiveram dificuldade de se hospedar, tendo encontrado, por fim, um alojamento extremamente pobre⁹².

Em Arraiolos, onde chegaram muito cansados, depois do meio dia, conseguiram arrumar os cavalos; para eles próprios, porém, só puderam arranjar pão e uvas, seguindo depois para Évora, que percorreram com os cavalos pelas rédeas, em busca duma estalagem. Por fim, puderam acomodar os cavalos, mas para eles próprios não encontraram qualquer refeição, por modesta que fosse. Vinho só se vendia numa taberna. Passaram, por isso, uma noite de fome. Quanto a dormidas, para o D. Abade instalaram um colchão no chão, num miserável quarto ou sala comum, e para o padre colocaram, também no chão, outra enxerga suja e sem lençóis. Entre Alcobaça e Cós não havia albergaria, mas tendo encontrado um estábulo, aí ficaram miseravelmente alojados, bem como os cavalos⁹³.

Os exemplos que acabamos de apresentar são apenas alguns apontamentos das inúmeras referências que Frei Cláudio de Bronseval registou no seu volumoso relatório. Mesmo que se-lhe

⁸⁹ BRONSEVAL, Frère Claude de – *O. c.*, pp. 318-323.

⁹⁰ BRONSEVAL, Frère Claude de – *O. c.*, pp. 324-325.

⁹¹ BRONSEVAL, Frère Claude de – *O. c.*, pp. 326-327.

⁹² BRONSEVAL, Frère Claude de – *O. c.*, pp. 328-329.

⁹³ BRONSEVAL, Frère Claude de – *O. c.*, pp. 416-417.

atribua um certo exagero, merecedor de adequado desconto, se confrontarmos estas informações com outras referências documentais a albergarias, hospitais e casas de morada, não tomaremos o relato por excessivamente negativo.

Note-se, entretanto, que o D. Abade de Claraval e o seu secretário, Frei Cláudio de Bronseval, estiveram muito mais próximos da realidade da vida das populações, do que outras comitivas que atravessaram Portugal, nos séculos XV e XVI, deixando-nos um precioso documento sobre este aspecto do quotidiano português quinzentista.

É certo que registou também localidades onde foram bem recebidos e dignamente tratados, mas no conjunto, não deixa de ser notório o contraste entre a atenção que lhes foi dispensada no Alto Minho, concretamente na estalagem da Barca, entre Valença e Cerveira, em Caminha e até em Barbeita, como Frei Cláudio de Bronseval relata noutro local da sua obra, e as dificuldades que encontraram, inclusive, nas grandes cidades do Porto e de Lisboa e nas terras do sul, como Arraiolos e Évora.

4. CONCLUSÃO

De quanto aqui dissemos, acerca das estruturas viárias e logísticas, por estes relatos chegados até nós, sobretudo por serem oriundos de um maior contacto vivencial com a realidade das populações, podemos concluir que viajar em Portugal, nos séculos XV e XVI, mesmo quando se fazia por motivos nobres, como aconteceu com o Abade de Claraval, constituía uma autêntica aventura e, muitas vezes, um verdadeiro risco, que era necessário correr para atingir o fim desejado.

A abundante documentação disponível, que não pudemos utilizar na sua totalidade, permitiu-nos traçar este rápido esboço das dificuldades que implicava viajar em Portugal, na viragem da Idade Média para os tempos modernos, e avaliar o grau de experiência que, neste domínio, possuíam os portugueses, quando chegaram ao Oriente e ao Brasil.

Importará, contudo, esclarecer até que ponto, no Brasil, beneficiaram da experiência dos indígenas ou os influenciaram nas suas práticas náuticas, como oportunamente sugerimos.

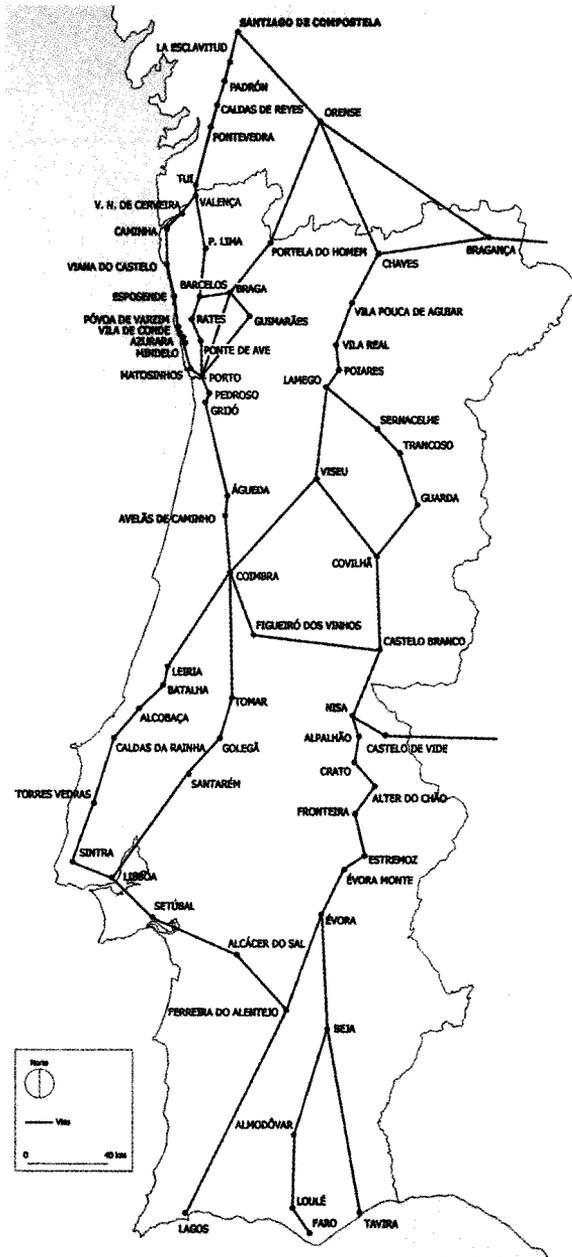


FIG. 2 – Vias portuguesas de Peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média

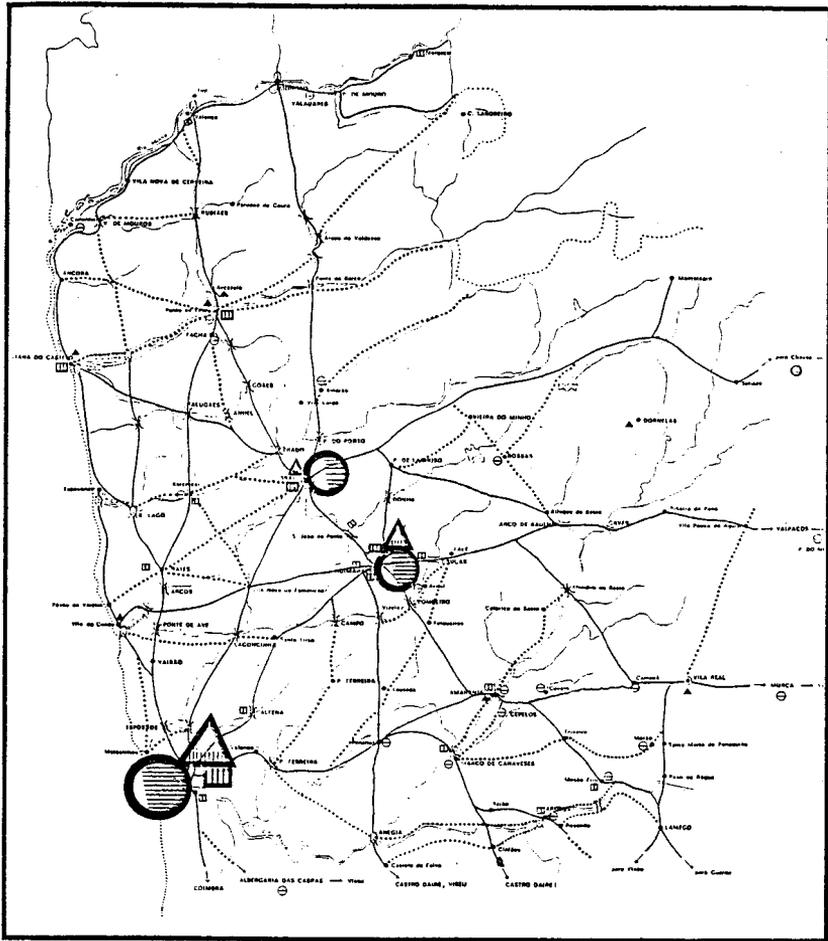


FIG. 3 – Os caminhos medievais do Entre-Douro-e-Minho, segundo Carlos Alberto Ferreira de Almeida – *Os caminhos e a assistência no norte de Portugal*, in *A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica durante a Idade Média*. *Actas das 1.ªs Jornadas Luso-espanholas de História Medieval*, tomo I, Lisboa, I. A. C., 1973, entre as pp. 50-51.

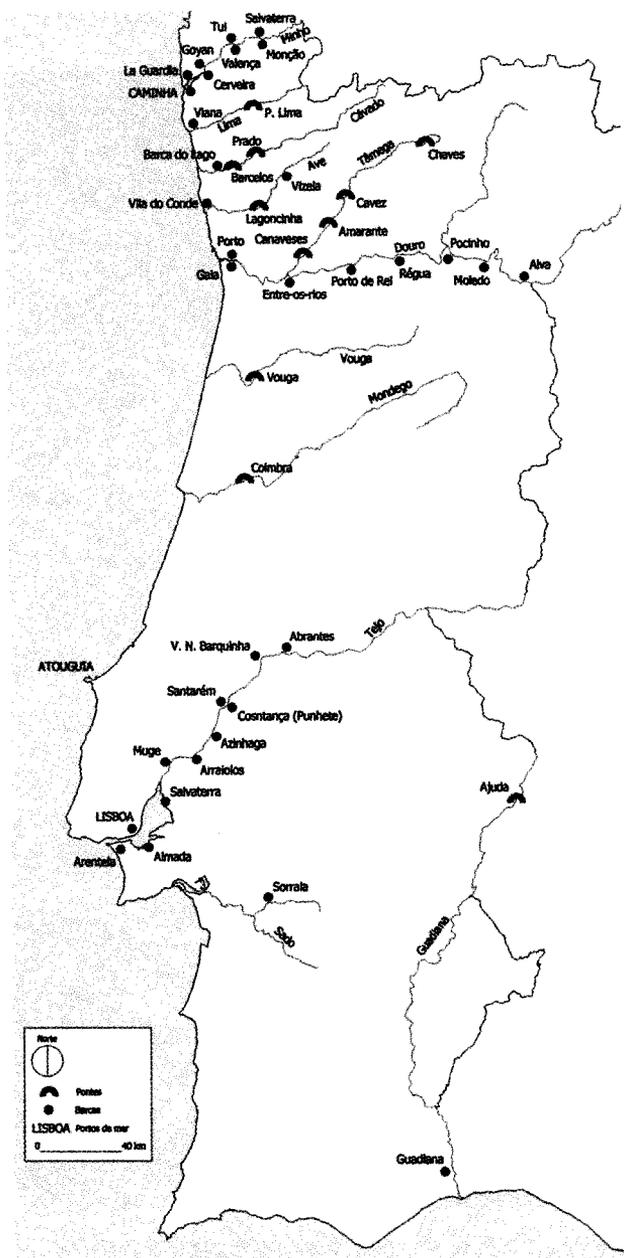


FIG. 4 – Localização de algumas pontes e barcas de passagem



FIG. 5 – Poldras no rio Paiva, entre Vila Franca e Fareja, in *Caminhos portugueses de peregrinação a Santiago. Itinerários portugueses*, Xunta de Galicia – C. R. de Artes Tradicionais, 1995, p. 171.

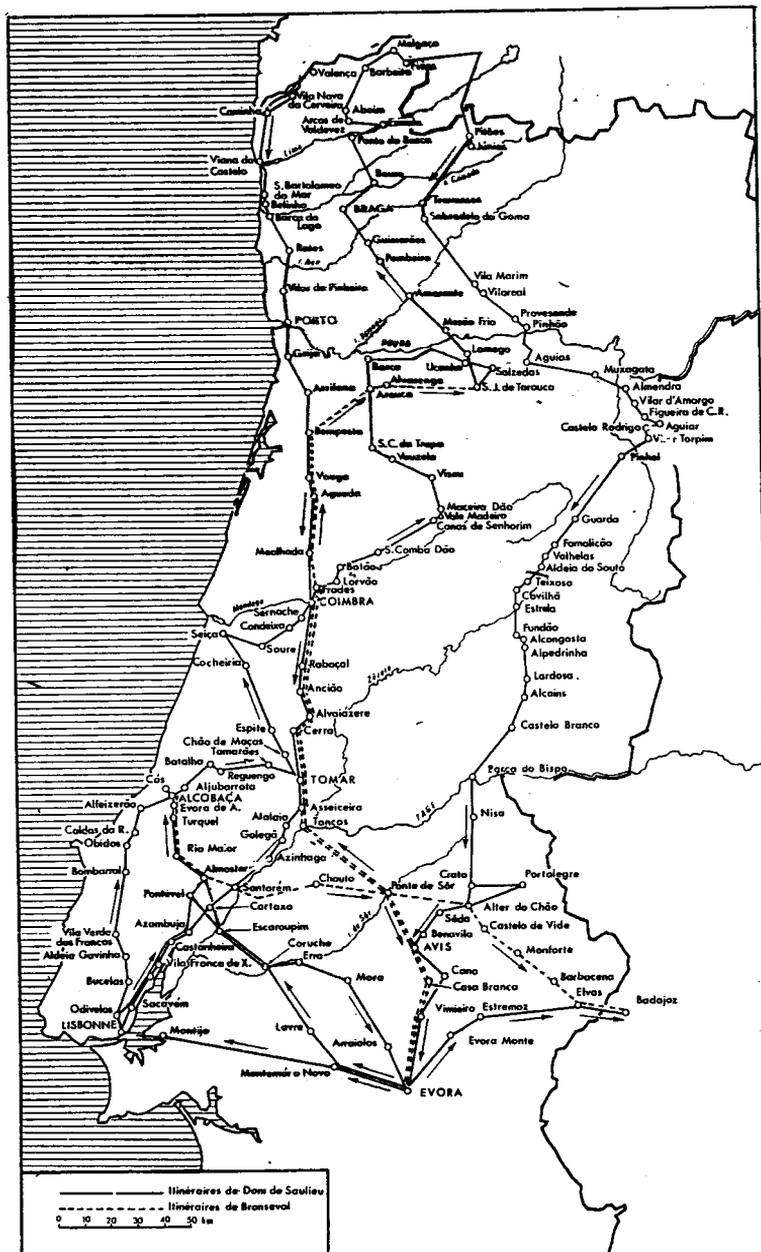


FIG. 6 – Itinerários de D. E. de Saulieu e Fr. Claude de Bronseval (1532-1533), segundo D. Maur Cocheril, in *Peregrinatio hispanica*, II, pp. 452-453.

