

Luís Miguel Duarte * ■ Amândio Jorge Morais Barros **

Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna

1. INTRODUÇÃO

«O Douro é bem carregado e triste! A sua corrente rápida, como que angustiada pelos agudos e escarpados rochedos que a comprimem, volve águas turvas e mal-assombradas. Nas suas ribas fragosas raras vezes podereis saudar um sol puro ao romper da alvorada, porque o rio cobre-se durante a noite com o seu manto de névoas, e, através desse manto, a atmosfera embaçada faz cair sobre a vossa cabeça os raios do Sol semimortos, quase como um frio reflexo de Lua ou como a luz sem calor de tocha distante (...). Em desenhar as paisagens do Douro a natureza empregou um pincel semelhante ao de Miguel Ângelo: foi robusta, solene e profunda»¹.

Não são as palavras de Herculano as que geralmente ocorrem quando se fala nas condições históricas de desenvolvimento da cidade do Porto ou da região vinhateira do Douro; antes parecem incontornáveis as referências à excelente localização, à confluência de três grandes eixos de deslocações: o marítimo, a velha estrada romana que ligava Lisboa a Braga e o Rio Douro, verdadeira estrada natural. O objectivo do presente trabalho é ajudar a reflectir um pouco sobre essa verdade adquirida, para a Baixa Idade Média e o século XVI, bem como começar a sistematizar alguma documentação dispersa. E começamos por dizer que, naquele período, de natural o Douro começara a ter pouco, de tal forma as inter-

* FLUP/GEHVID.

** Mestre em História Medieval. GEHVID.

¹ Alexandre Herculano – *Lendas e Narrativas*. Lisboa: Livraria Bertrand, 1980, Tomo I, p. 135-136.

ferências humanas lhe condicionaram o curso; e, como estrada, revelou-se muitíssimo ingrato: lento, caro, custoso e, no limite, pura e simplesmente intransponível, traiçoeiro... vezes sem conta, mortal.

Tentaremos abordar os obstáculos naturais e humanos à navegação, com destaque para as pesqueiras e canais, as travessias (destacando as principais *barcas de passagem*), o trânsito pelo rio (barcos, mercadorias, passageiros, percursos, tempos, impostos), a articulação do rio com as estradas terrestres².

2. A BARRA

A jusante, a navegação pelo Douro começava mal. A barra sempre foi unanimemente considerada perigosa, quer pela grande quantidade de baixios frequentemente cobertos pela água³, quer pelas constantes alterações morfológicas da língua de areia que fecha parcialmente a foz. Aliás a própria confluência entre o rio e o mar está longe de ser pacífica. Os marinheiros do período que nos ocupa nunca esconderam esse perigo; entendia-se normal, por exemplo, que o facto de um barco fundear no Porto encarecesse os produtos que ele transportava. Desse ponto de vista, a comparação com alguns estuários portugueses – o do Tejo, entre todos – era claramente desfavorável para a foz do Douro⁴.

Quando avistavam a barra do Porto, os pilotos dos navios tinham consciência de que a sua viagem ainda não estava terminada; faltava a última etapa, talvez uma das mais complicadas: a entrada no Douro. Nessa arriscada operação impunham-se as maiores cautelas; o descanso chegaria apenas quando a âncora fosse lançada num dos abrigos existentes junto às muralhas da cidade. Ao contemplar a extensa língua de areia e os rolos de espuma do Cabedelo quase todos sentiriam um aperto no coração. As fortes correntes e os redemoinhos, os traiçoeiros *cachopos* e penedos da barra ali estavam para trazer à memória dos navegantes os inúmeros desastres aí ocorridos através dos tempos...histórias de naufrágios, de navios encalhados, de barcos perdidos. Histórias de dor, desespero e luto. E não falamos apenas dos tempos medievais: uma das maiores tragédias registou-se no dia 29 de Março de 1852. Depois de ter embatido na *Pedra da Lage*, o vapor

² Em próximo trabalho debruçar-nos-emos sobre outros temas: as condições de comércio (em particular o dos vinhos), a pesca, os problemas de instalação humana causados pelo clima, a travessia no Porto, etc. Alguns dos pontos focados nestas páginas poderão ser retomados e desenvolvidos.

³ Lembremo-nos de que o *Togatus*, a célebre estátua romana, passou muitos anos «plantado» sobre um dos rochedos mais traiçoeiros, de modo a avisar os barcos, até cair de vez para o fundo do rio.

⁴ Remetemos para o trabalho de BARROS, Amândio Jorge – *Barcos e Gentes do Mar do Porto (séculos XIV-XVI)*, a publicar no próximo número do «Boletim Cultural» da Câmara Municipal do Porto, no qual se faz uma análise mais aprofundada deste assunto.

Porto⁵ naufragou, perdendo-se nas águas do Douro dezenas de vidas; o vapor de carga alemão *Hersilia* encalhou na restinga do Cabedelo em Dezembro de 1911. Depois disso, foram intensificados trabalhos para facilitar a navegação (nomeadamente a remoção de alguns dos escolhos), sem que se evitassem outros acidentes até ao presente.

Já em tempos recuados, como dissemos, a barra do Porto era temida pelos homens do mar como difícil e perigosa⁶. Do canal do Cabedelo até à Cantareira os barcos percorriam um verdadeiro labirinto entre rochedos, visíveis ou submersos. Nesta curta distância os navios eram ameaçados por, pelo menos, *vinte e seis pedras*, começando no chamado *Picão* e terminando nas *Pedras da Eira*, em frente do facho de S. Miguel ou Capela do Anjo⁷. Estas dificuldades aumentavam em pe-ríodos de cheias, durante os quais o Douro corria em fortes golfadas para o Oceano, ou em dias de maresia ou nevoeiro, em que os navios eram incapazes de abrir caminho pela cerração, levando mesmo ao completo impedimento da navegação⁸.

Os mareantes ultrapassavam como podiam estes obstáculos, guiando-se por variadas marcas e balizas. Entre elas, celebrou-se o *Pinheiro da Marca*, existente no morro que encimava uma vertente escarpada, junto ao rio, onde hoje fica o Palácio de Cristal. Essa velha árvore, familiar a todos quantos demandavam o

⁵ Reproduzido em ilustrações da época.

⁶ No relato da viagem de Cosme de Médicis a Espanha e Portugal em 1668, pode ler-se a este respeito: «la barra é lontana meno d'une mezza lega, pessima e difficilissima a pigliarsi per la strezza e obliquità del canale» (*Viaje de Cosme de Medicis*, Madrid, p. 324, citada desta forma por COUTINHO, Bernardo Xavier – *Assistência e Arte na cidade do Porto dos séculos XII a XV*. In PERES, Damião – «História da Cidade do Porto». Porto: Portucalense Editora, 1962, Vol. I, p. 541).

⁷ Uma enumeração exaustiva desses obstáculos, com os respectivos nomes e características, pode ver-se em REIS, Henrique Duarte e Sousa – *Apointamentos para a verdadeira história antiga e moderna da Cidade do Porto*. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1984 (fixação do texto, introdução, notas e índices por Maria Fernanda C. Brito; col. «Manuscritos Inéditos da Biblioteca Pública Municipal do Porto» – II Série), p. 277 e ss. Em mapas dos séculos XVII e XVIII, além de as pedras aparecerem representadas em desenhos, é mesmo indicado o percurso que os navios deviam percorrer entre as rochas e a areia; há gravuras que mostram precisamente embarcações a fazer essa terrível gincana entre os penedos. Vejam-se, entre outros, o *Mappa da Barra e Rio, da Cidade do Porto, com todas as suas pedras, bancos d'areya, e palmos que tem o dicto Rio na baixa mar*, de José Monteiro Salazar, 1779, copiado por António Martins Álvares de Almeida, no Porto, em 30 de Novembro de 1784 (Biblioteca Pública Municipal do Porto), ou a *Perspectiva da entrada da Barra da Cidade do Porto e fortaleza que a defende*, atribuída a Manuel Marques de Aguiar, 1790, in «Edição comemorativa da inauguração da Ponte da Arrábida». Porto: Câmara Municipal, 1963 (Gravura 4).

⁸ Ainda em anos recentes, mais exactamente entre 1952 e 1964, a barra esteve fechada, em média, 24 dias por ano (*O Rio e o Mar na Vida da Cidade. Exposição documental realizada na tradicional Casa do Infante e promovida pela Câmara Municipal do Porto, por intermédio do Gabinete de História da Cidade, para assinalar a inauguração da Ponte da Arrábida*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, [s.d.], p. 177).



Fig. 1 – A barra do Porto até ao farol de S. Miguel o Anjo. (Planta de T. S. Maldonado, *Cinquenta Vistas do Porto*, Grav. nº 4)

Porto, foi derrubada por um temporal em 1537⁹, sendo substituída, na sua função de referência para os navios, por uma torre, em 1542¹⁰.

Outro ponto de orientação da maior utilidade era a ermida da invocação de Santa Catarina, edificada nos finais do século XIV a expensas dos marinheiros portugueses num outeiro em Lordelo, sobranceiro ao Rio Douro, obra sancionada por D. João I. Séculos depois, junto dessa capela foi colocada uma nova baliza, depois de as guerras liberais terem deixado a Torre da Marca em ruínas. Em 1842, o Intendente da Marinha pedia providências acerca dos pinheiros da viúva Souto e Freitas «que encobrem a marca nova e a capela de Santa Catarina que servem de marca da barra»¹¹.

O último ponto de referência surgia precisamente no centro do canal. Era uma

⁹ A data não é segura.

¹⁰ A «agonia» do Pinheiro da Marca começara em 2 de Agosto de 1533; sobre este episódio, remetemos para BARROS, Amândio Jorge – *Barcos e Gentes do Mar do Porto (séculos XIV-XVI)*, no prelo.

¹¹ *O Rio e o Mar na Vida da Cidade...*, p. 383.

Cruz de Ferro erguida, em data incerta, numa penedia que ficou com esse nome e aparecia como um sinal protector dos marinheiros e viajantes¹².

A barra do Douro permaneceu um tormento para a navegação até ao século XX, multiplicando-se as deliberações camarárias e governamentais acerca de obras e melhoramentos. O desespero e a sensação de impotência perante as tragédias levavam a devota comunidade marítima a invocar a protecção divina. Em 1722, uma representação de negociantes da cidade pediu autorização ao Cabido para «a saída do senhor d'Além em procissão até à barra que se acháva incapaz de sairem os navios». A prática era habitual e, assim o julgavam todos, eficaz. Dessa vez, porém, os religiosos decidiram de outra maneira: apenas deviam ser feitas preces «pois Deus se agradava muito das súplicas, que se fazem nas Igrejas»; é que, nas procissões, «muitas vezes se não fazem tão louváveis serviços, principalmente estando a cidade cheia de herejes»¹³. Sabendo nós o que ocorria com frequência nas procissões do Corpo de Deus, na cidade, não podemos senão pensar que os religiosos andavam avisados.

3. OBSTÁCULOS NATURAIS E HUMANOS À NAVEGAÇÃO¹⁴

«Cheio, como he, todo este rio de cachopos, secos, correntes diversas pelas salientes e avançadas lages, que bordão as margens, ainda que navegavel pela superior e nunca imitada temeridade de que são dotados os marinheiros e arraes que n'elle viajão, não serei eu, e comigo todos, que não deixemos d'admirar quanto vem a ser trabalhoza a vida destes homens, e a coragem d'aquellas pessoas que se embarcão no nosso rio sò por elle lhes offerecer mais curta jornada para as terras proximas de seu leito, ou mesmo para as centraes que buscão em direcção das agoas do mesmo Douro»¹⁵.

Sousa Reis parte daqui para descrever, a partir do mapa do Barão de Forrester, cada um dos 210 pontos que transformvam a navegação pelo Douro num verdadeiro calvário.

¹² Bem visível em representações da barra, como as incluídas no álbum *50 Vistas do Porto. Edição da Câmara Municipal do Porto, comemorativa da inauguração da Ponte da Arrábida*. Porto, 1963.

¹³ *O Rio e o Mar na Vida da Cidade...*, p. 381.

¹⁴ Recordemos, de passagem, algumas características deste rio. A distância da foz até Barca de Alva é de 200 km, aos quais se somam os 130 km do Douro internacional (da nascente, na Serra Urbion, em Espanha, à foz, distam 927 km). A bacia hidrográfica do Douro é extensíssima, atingindo quase os 100.000 km²; em território português, ela ocupa cerca de 1/5 da superfície da metrópole (18.710 Km²). Entre os afluentes, destaquem-se, na margem direita, Sabor, Tua, Corgo, Tâmega e Sousa, e na esquerda Côa, Távora, Paiva e Arda.

¹⁵ *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da Cidade do Porto*, p. 239.

Mas se nos aproximarmos da água, surpreenderemos uma fervilhante actividade humana, vivendo do rio, servindo-se do rio, lutando contra o rio. Onde puderam os homens construíram açudes, canais de irrigação, pequenos molhes – e, sobretudo, dúzias e dúzias de pesqueiras. Cada uma dessas pequenas obras (por vezes não tão pequenas assim), se lhes melhorava alguns aspectos do quotidiano, podia constituir um sério obstáculo à navegação, em passagens em que o leito era já de si estreito, ou quando as paredes das pesqueiras ficavam cobertas pela água e se tornavam em armadilhas fatais para as embarcações.

3.1. As pesqueiras

No Douro e nos seus principais afluentes contavam-se por muitas centenas. Ao repassarmos a documentação, recenseámos duas tendências de sinal inverso: por um lado, parece que todos – particulares, sozinhos ou associados, concelhos, estabelecimentos religiosos, etc. – construíam pesqueiras, ou reivindicavam, junto do monarca condescendente, que também possuía bastantes, a respectiva concessão. Por outro, sobretudo a partir dos séculos XV e XVI, crescem os protestos contra a multiplicação destes engenhos, pelo perigo, bem real e traduzido em naufrágios frequentes, para a navegação fluvial. A sequência é fácil de adivinhar: sucessivas ordens régias para que, nos locais em que as pesqueiras são perigosas, sejam destruídas; depois, ou as ordens são ignoradas, ou as pesqueiras são desfeitas e refeitas mal o corregedor vira costas. E nisto se andou praticamente até ao século XIX.

Começamos pela respectiva construção e concessão¹⁶.

1. A Coroa era um dos principais actores. Uma inquirição não datada¹⁷ conclui que, entre as numerosas propriedades reguengas que andavam por mãos alheias em Barqueiros, Baião e Penaguião, se contavam três pesqueiras e meia em Barqueiros, das quais usufruíam ilegalmente homens da Ordem do

¹⁶ Entre a numerosa bibliografia sobre o tema, remetemos para dois excelentes trabalhos de SOEIRO, Teresa – *Penafiel – o Tâmega de ontem*. «Penafiel – Boletim Municipal de Cultura», 3ª Série, 4/5 (1987/88), p. 95-254 e, sobretudo, *O Progresso também chegou a Penafiel. Resistência e mudança na cultura material. 1741-1910*. Porto, 1993, 3 vols. dact.; e para o estudo de MARQUES, José sobre *As Pesqueiras do Mosteiro de Paderne em 1770*. «Estudos Regionais», Viana do Castelo. 9 (1991), p. 39-53; no vol. V da *Etnografia Portuguesa (tentame de sistematização)*, Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1982, José Leite de Vasconcelos (p. 390-391) refere as mais importantes pesqueiras do Douro, algumas das quais existiam ainda no século XX. Não nos deteremos aqui sobre a complexa tipologia destas construções e engenhos de pesca.

¹⁷ Já em fase de revisão de provas, chegou-nos ao conhecimento o trabalho de MAURÍCIO, Maria Fernanda – *Entre Douro e Tâmega e as Inquirições Afonsinas e Dionisinas*. Lisboa: Ed. Colibri, 1997. A p. 150-151 a autora refere uma série de pesqueiras que identificou com base nas inquirições e em documentos de *chancelarias*, na zona indicada pelo título da sua obra. Algumas coincidem, seguramente, com as que a seguir listamos. Remetemos pois para esta obra.

Hospital e que, segundo direito, deviam pagar ao rei um terço das lampreias e um quarto dos sáveis capturados. Segundo o documento, havia mais:

«Item – A hy outras pesqueyras en o dicto termo de Barqueiros aaquem do Ryo outrosy de ffundo da pesqueira que chamam da Ffigeira ata na pedra da Barca que ssom muitas pesqueiras e tragem nas homeens filhos dalgo, delas que as tragem por eles e homens lauradores que moram aalem u chamam as Nogeiras e u chamam Porto del Rey e u chamam Ffonseca e os que moram em Ffonteyra e que as tragem outrossy ascondudas e enalheadas a el Rey como nom deuem. E que de cada pesqueira que deujam delas a ffazer foro a el Rey como destas outras pesqueiras de susodictas cada ano que ora nom dam ende a el Rey nada nenhũa cousa de todas estas cousas e que ssom del Rey propjas suas reguengas e que lhas tragem per fforça per poderio dos ffilhos dalgo. E que esto que poderia render a el Rey cada ano dez libras e de mais o fforo das lanpreas de tres hũa e de quatro ssauaaes hũa como de suso he dicto como se dam ora das outras pesqueiras que ora ffazem foro a el Rey os de Barqueiros»¹⁸.

No concelho de Barqueiros¹⁹ a Coroa estava de posse de bom número de pesqueiras, pelas quais cobrava foros elevados: entre um terço e um quarto das capturas.

2. Uma sentença dada por D. João I, em 14 de Dezembro de 1416, pretende resolver um pleito entre o concelho de Ansiães e Lopo Vasques de Sampaio em torno de uma pesqueira em Baião. Esgrimidos os argumentos das duas partes, chegou-se a um acordo semelhante ao que vigorava entre o concelho de S. João da Pesqueira e Pedro Lourenço de Távora sobre a pesqueira de S. João das Areias: os pescadores que utilizassem o engenho ficavam com metade do peixe; a outra metade era dividida em partes iguais entre o concelho e o fidalgo. Essa mesma repartição, sancionada pelo rei, será adoptada entre Ansiães e Lopo Vasques de Sampaio para a pesqueira de Baião²⁰.
3. Em 1421²¹, D. João I («ensembrá com o lffante Duarte») doa a Álvaro Gonçalves da Maia e a seus sucessores uma ilha, no Rio Douro, perto de

¹⁸ A.N.T.T. Gaveta 8, m.4, n.º4 (pub. em *História Florestal, Aquícola e Cinegética. Colectânea de Documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo – Chancelarias Reais. Tomo I (1208--1483)*. Lisboa: Ministério da Agricultura e Pescas/Direcção-Geral do Ordenamento e Gestão Florestal, 1980, doc. 415, p. 274).

¹⁹ Cujo termo era dividido do termo do concelho que ficava na margem oposta pela chamada *veia* do rio, isto é, o canal de navegação mais profundo, como acontecia em quase todo o Douro (veja-se, mais à frente, os conflitos que opuseram Torre de Moncorvo a Vila Nova de Foz Côa).

²⁰ A.N.T.T., Gaveta 11, m. 5, n.º 7 (publicado em *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, vol. I, doc. 321, p. 211-212).

²¹ A carta régia é de 4 de Abril de 1421 (A.N.T.T., *Chanc. D. João I, L. 4*, fols. 46v-47, pub. em *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, vol. I, doc. 333, p. 219-220).

Santa Maria de Escamarão, na qual havia uma ermida dedicada a S. Pedro, para ele poder fazer as pesqueiras que entendesse. Uma só condição: «comtanto que dos pescados que se nas dictas pescarias morrerem pague a nos os nossos direitos e dizimas pera as nossas gallees». Hoje não se fala de ilhas no Douro. Dantes falava-se. Sousa Reis, na sua pormenorizada descrição do rio²², refere várias penedias como a *Ilha do Raio*²³, a *Ilha da Colleja*²⁴, a *Ilha da Volta da Andreza*²⁵, etc.²⁶ Julgamos que esta doação se refere ao Ponto n° 208, o «*Ponto d'Arêa dos Bebados* assente na proximidade dos *Ribeiros do Escamarão*, e do *Marmoral* confluindo este á margem direita, aquelle á esquerda»²⁷.

4. Em 1475, estando em Zamora, poucos meses antes da batalha de Toro, D. Afonso V doa a Fernando Álvares Vieira, cavaleiro de sua Casa, três pesqueiras no Rio Douro, em Gaia, que haviam pertencido a uma Maria Ramalha²⁸.
5. Um episódio singular informa-nos da existência de pesqueiras de lampreias perto de Torre de Moncorvo. Pedro Dias, o respectivo dono, estava uma noite a pescar nelas, na companhia de um irmão, quando foram surpreendidos pela investida de dois juízes da vila que buscavam um criado de Fernão Vasques de Sampaio que andava fugido à Justiça. Segundo a sua versão, acordou sobressaltado e empunhou armas contra os oficiais, injuriando-os e configurando um delito claro de resistência à autoridade²⁹.
6. Em 4 de Maio de 1496, D. Manuel doa a Álvaro Eanes de Cernache, cavaleiro de sua Casa, as três pesqueiras de Gaia que seu tio, Afonso V, doara a Fernando Álvares Vieira³⁰.
7. Em 1497, celebra-se uma composição entre o concelho de Barqueiros e o fidalgo Rui Lopes de Sampaio, na qual se definem com maior clareza os

²² *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da Cidade do Porto*, p. 238 e ss.

²³ *O.c.*, p. 245.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ Destacamos, em frente ao Peso da Régua, «huma Ilha de terreno plantio, que fica coberto de vinhas e arvoredos, pois he extenso ainda que pouco largo...» (*O.c.*, p. 256).

²⁷ *O.c.*, p. 262.

²⁸ Aparentemente eram pesqueiras importantes ou, pelo menos, conhecidas, pois durante muito tempo a documentação continuará a falar na *Ramalha*. Carta régia de 21 de Outubro de 1475 (A.N.T.T., *Chanc. Af. V*, L. 30, fól. 38, sumariada em *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, Vol. II, p. 200, doc. 597, e incluída integralmente na confirmação manuelina de que falaremos abaixo, no parágrafo 6).

²⁹ Andou fugido de casa, mas obteve *carta de perdão* de D. João II no dia 26 de Maio de 1489, mediante o pagamento de mil reais para a Arca da Piedade (A.N.T.T., *Chanc. D. João II*, L. 27, fól. 56v, publicada na *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, Vol. III, doc. 302, p. 126-127).

³⁰ A.N.T.T., *Chancelaria de D. Manuel*, L. 43, fól. 39v, e *Além-Douro*, L. 3, fols. 163-163v (publicada na *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, vol. IV, doc. 21, p. 26-27).

direitos, foros e obrigações das duas partes; a contenda, que vinha já, pelo menos, do reinado d'«O Africano», tinha sobretudo a ver com a pesca. Permite-se ao concelho que faça um açude no Douro³¹.

8. Os forais manuelinos³² de alguns dos concelhos abrangidos pela bacia hidrográfica do Douro dão-nos informações importantes sobre a existência de pesqueiras e o respectivo regime de exploração. Vejamos algumas:
 - 8.1. O foral de Ansiães refere a *pesqueira do vau de Linhares*, que deveria pagar à Coroa um quarto dos sáveis capturados³³.
 - 8.2. O foral de Baião regista que «tem mais a Coroa Real nas pesqueiras do Douro e de Grimareu e d'Armenteiro e nas outras que trazem Joham Rodriguez de Xames e Joham Vaaz das Paredes certo quinham de que dam ora d'arrendamento trimta e duas lampreas»³⁴.
 - 8.3. O foral de Barqueiros reflecte uma delicada negociação entre o concelho, o senhorio e a coroa. Relativamente ao tema em apreço, pode ler-se: «E dará mais o dicto comcelho o quarto do pescado que se tomar em todallas pesqueiras que pertemcem a todollos moradores do Comcelho. E mais ham de pagar do canal da dicta terra de trimta peixes huum e quamdo o senhorio for no lugar pera hy pousar e nam doutra maneira ha d'aver a metade do pescado que morer no dicto canal»³⁵.
 - 8.4. O foral da Terra de Paiva não menciona explicitamente *pesqueiras*, mas sim três *areinhos* no Rio Douro nos quais, a julgar pelo documento, se apanhava lampreias, sáveis, solhos e trutas com abundância:

«E paga se mais na dita terra outro direito no Ryo do Doyro a saber nos tres arrynhos de Boyro de que he a metade nossa e a outra leva Paço de Sousa e Sancta Crara do Porto e Sancta Crara de Cojmbra. E no outro arrynho de Mydooens e outro de Douride e de todos estes casaaes levam o quarto dos saves e das lampreas soomente que se matam com vargas a saber de dia se leva o quarto dos saves soomente e de noyte nam se leva de cada varga mais que huum savel por

³¹ A.N.T.T., *Além Douro*, L. 3, fól. 183v.

³² Cujá outorga, recorde-se, se prolonga por cerca de uma década.

³³ Confirmado em Santarém, em 1 de Junho de 1510: «Item se recada mais por direito real ho quarto dos savees que morrerem na pesqueira do vao de Linhares que he do dito concelho segundo se atee qui sempre fez. E quanto aos solhos porquanto em Sam Joham da Pesqueira que he tal foral como o dito lugar he detriminado por sentença que se nam levem os ditos solhos mas que se leve delles como do pescado das outras pesqueiras. E mandamos que assy se cumpra no dito lugar e pesqueiras». (Luís Fernando de Carvalho Dias – *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve, conforme o exemplar do Arquivo Nacional da Torre do Tombo de Lisboa. Trás os Montes*. [s.l.], Edição do Autor, 1969, p. 18).

³⁴ Outorgado em Lisboa, a 1 de Setembro de 1513 (Luís Fernando de Carvalho Dias – *O.c.*, p. 44).

³⁵ DIAS, L.F.C. – *O.c.*, p. 52. Este diploma foi passado em Lisboa, em 22 de Outubro de 1513.

muytos que matem. E das lampreas levam o quarto assy de noite como de dia. E levar se ha mais por direito real o pymeiro savel ou lamprea que morrer nestes arrynhos e assim todo pexe real a saber solho irez ou truyta que passe de palmo te dous covados»³⁶.

8.5. O foral de Mondim também não refere pesqueiras, mas nota que pertencem ao concelho os canais do rio, e que ele os tem aforados. A utilização desses canais podia ser múltipla: irrigação, alimentação de moinhos e azenhas, e também a pesca³⁷.

8.6. No foral de Vilarinho da Castanheira há menção de três pesqueiras:

«E ho dicto concelho recadará pera sy pera a paga do dicto foro todas as pesqueyras do Doyro a saber a do porto de Vilarinho omde anda a barca e a dita barca e outra na foz do Soveral e outra a pesqueyra do couto ao meyrinho da ceaam [sic] e quaesquer outras que ho dicto concelho no dito ryo poder fazer das quaes levarão ho tributo que ate quy levaram»³⁸.

8.7. O foral de Gaia, tal como o da Terra de Paiva, regista os areinhos, mas relacionando-os directamente com pesqueiras:

«E pagaram os pescadores que pescarem no arynho d’Afurada homde chamam Sam Payo abaixo de Gaya no fundo de Santa Caterjna o quynto. E do que pescam em outra pesqueira que chamam veiga do Arynho de Sam Martinho pagaram o seisto por direito do comdado allem das dizimas jeraaes que pagam do dito pescado»³⁹.

8.8. Mais falador ainda revela-se o foral de Penafiel, a respeito das numerosas pesqueiras do Tâmega, quase todas propriedade do senhor da terra, Duarte Peixoto⁴⁰.

³⁶ Dado em Lisboa, a 1 de Dezembro de 1513 (DIAS, L.F.C. – O.c., *Entre Douro e Minho*, p. 156).

³⁷ Foral outorgado em 13 de Junho de 1514 (DIAS, L.F.C. – O.c., *Trás os Montes*, p. 38).

³⁸ Foral outorgado em Lisboa, a 13 de Julho de 1514 (DIAS, L.F.C. – O.c., *Trás os Montes*, p. 30).

³⁹ CRUZ, António – *Forais Manuelinos da cidade e termo do Porto existentes no Arquivo Municipal*. Porto: Câmara Municipal – Gabinete de História da Cidade, [s.d.], p. 232.

⁴⁰ Documento datado de Évora, a 1 de Junho de 1519:

«Título da freguesia de Ryo de Moynhos

Da pesqueira da peixota a metade de todallas lampreas e esta pesqueyra traz Joham Gonçallvez da mão do dito Duarte Peixoto senhorio.

Duarte Soarez do reguengo que traz de Covellas disse elle Duarte Soarez he ho senhorio que do dito reguengo e da metade das pesqueiras. a saber. da lagea e da temporaã paga de renda cada anno per prazo quorenta lampreas.

A pesqueira de Bom Real e a Quyntaã as quaees traz Madanella Barbosa e paga dellas a Duarte Peixoto a metade de todo pescado.

Per a Carreira e a Carriça e a Burbulha. Estas tres pesqueyras e bem assy todallas outras que estam na demarcação de Faistella atee ho Rybeiro que emtra no gramal segundo a verba do tomo antiiguo paga ao dito Duarte Peixoto segundo se com elle avem os que em ellas querem

Além disso, refere a existência de uma série de pesqueiras em arinhos que pertenciam à Coroa⁴¹.

9. Na sua descrição de Lamego, escrita em 1531-32, Rui Fernandes diz que as pesqueiras se multiplicavam de forma constante, algumas delas eram prejudiciais à navegação, e sugere mesmo que se crie um cargo específico – o *provedor do rio* – para remediar o problema e garantir a escorreita navegabilidade do Douro. Segundo ele, nas pesqueiras apanhava-se sobretudo sáveis e lampreias⁴².
10. Ao que tudo indica, Rui Fernandes não exagerava. A iniciativa de particulares, de concelhos, de mosteiros e conventos, com a aprovação (e a participação nos lucros) da Coroa, tinha enxameado o Douro e os seus afluentes com muitas dezenas de pesqueiras. Em passagens mais estreitas e menos profundas, onde as paredes dos engenhos cortavam mesmo a veia do rio, podendo eventualmente não serem vistas pelos barcos, além de um estorvo considerável, chegavam a causar naufrágios e perdas humanas. Por isso, ainda na primeira metade do século XVI, começam as intervenções do rei, geralmente a pedido do Porto, no sentido de desembaraçar o rio das pesqueiras mais perigosas. Conhecemos uma provisão de 1538, de D. João III, mas que se refere já a ordens anteriores⁴³. O mesmo rei intervém de uma forma mais incisiva, a partir de 1551, dando ordens aos corregedores do Entre Douro e Minho para destruírem todas as pesqueiras e caneiros que possam causar prejuízos à navegação entre a foz do Douro e S. João da Pesqueira, depois de devidamente avaliados os engenhos a demolir (pelo valor de compra ou pela renda). As «forças vivas» do rio – entenda-se os proprietários, rendeiros ou simples utilizadores das pesqueiras – não iam ceder sem uma boa luta.

pescar somente Bom Real e a Quintaã que he d'erdadores que traz a dita Madanella Barbosa de que lhe da a metade do pescado como dito tem». (DIAS, L.F.C. – O.c., Entre Douro e Minho, p. 29; e CRUZ, António – Forais Manuelinos da cidade e termo do Porto existentes no Arquivo Municipal, p. 179-180).

⁴¹ «E tem maes a Coroa Real na dita terra o direito das pesqueiras seguintes convem a saber dos arinhos d'ortos e area major e ortozello do Rio do Doiro em cada hum anno a primeira lamprea e sauel que nos ditos arinhos morrerem e assj solhos hirez ou truita grande. E os pescadores que os sonegavão lhe avião de pagar hũa vaca com sua filha [sic] nas quaes pesqueiras posto que o direito dellas segundo os tombos antigos e inquirições se mandasse pagar de quatro peixes hum e de alguns tempos para qua per consentimento e prazer dos senhorios dos ditos direitos lhe levasse dellas o quinto somente declaramos porem que isso sera enquanto prouver ao senhorio dos ditos direitos presentes ou vindouros». (CRUZ, António – Forais Manuelinos da cidade e termo do Porto..., p. 181-182).

⁴² *Descrição do Terreno em roda da cidade de Lamego duas leguas*, in «Collecção de Ineditos de Historia Portugueza», 2ª ed. Lisboa: Imprensa Nacional, 1936, Tomo V, p. 566.

⁴³ Em apêndice publicamos quatro destes documentos.

Verificaram que a ordenação que mandava deitar abaixo as pesqueiras não previa penas para os reincidentes, e vá de reconstruir os engenhos desfeitos. Para reforçar a resistência, interpuseram recursos e apelos para tudo quanto era jurisdição regional e local, visando dificultar ao máximo a acção do corregedor. Desesperada, a cidade do Porto pede ao rei que só os desembargadores do Paço possam tomar conhecimento dos pleitos respeitantes às pesqueiras e caneiros do Douro.

11. Também neste aspecto as intervenções régias se mostraram muitas vezes contraditórias, porque o mesmo rei que mandava desembaraçar o rio dos obstáculos que as populações ribeirinhas semeavam a todo o passo⁴⁴, multiplicava, ao mesmo tempo, doações e privilégios sobre a pesca no Douro⁴⁵. Não devemos admirar-nos com os números avançados por Artur Teodoro de Matos para o ano de 1842, e apenas entre o Porto e o Peso da Régua: mais de 171 pesqueiras e de 13 nasceiros⁴⁶. E no segundo semestre de 1844, segundo o mesmo autor, «foram demolidos 65 pesqueiros, 5 açudes, 8 azenhas e modificados 5 pesqueiros e 12 açudes que constituíam grandes estorvos à navegação do Douro»⁴⁷. Como vemos, a luta continuava...

3.2. Canais ou caneiros

Já aludimos a eles neste trabalho. Leite de Vasconcelos explica que *caneiros*, no Alto Douro, eram canais construídos para apanhar peixe; sempre que possível, aproveitava-se os muros feitos para proteger as margens e construía-se, do lado do rio, um outro muro em rampa. Para pescar neles utilizava-se um aparelho for-

⁴⁴ Aos quatro documentos que, sobre este assunto, publicamos em apêndice, somem-se as referências de Sousa Reis: uma carta régia de 14 de Agosto de 1571, pelas quais se mandava pagar ao corregedor Heitor Homem Teles, pelas rendas da cidade do Porto e a 600 reais/dia, o trabalho que teve nessa «limpeza» do rio; um alvará de 16 de Dezembro de 1773, cujo § 14º reitera a ordem para demolir pesqueiras e nasceiros do Douro (O.c., p. 280).

⁴⁵ Vejam-se, entre outros, o alvará de 27 de Abril de 1570 sobre a pesca no Douro no lugar de Fozcoa (A.N.T.T., *Chanc. D. Sebastião e D. Henrique, Privilégios*, L. 7, fól. 50, sumariado em *História Florestal, Aquícola e Cinagética...*, vol. VI, doc. 263, p. 67), e a carta outorgada a Diogo de Miranda, em 3 de Julho de 1571, sobre as pesqueiras no mesmo rio (A.N.T.T., *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique, Doações*, L. 27, fól. 270, sumariada em *História Florestal, Aquícola e Cinagética...*, Vol. VI, doc. 292, p. 75).

⁴⁶ *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, 1980, p. 265. O autor cita a propósito o «Mappa indicando o numero das principaes pesqueiras e nasceiros, que se encontrão no Rio Douro, desde a Cidade do Porto até a Villa do Pezo da Regoa; e dezig-nando a situação approximadamente daquellas que se devem demolir com mais urgência», Porto, 11 de Junho de 1842 (conservado no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Ministério do Reino*).

⁴⁷ O.c., p. 266.

mado por um aro de madeira (o *frontal*) ao qual se ligava a rede. O aparelho tinha o nome de *nasso*; de Baião para jusante há várias referências a *nasseiros*⁴⁸. Tal como fizemos a propósito das pesqueiras, deixaremos alguns apontamentos documentais sobre estes engenhos.

1. Logo em 31 de Janeiro de 1252, D. Afonso III concede uma carta de privilégio ao concelho de Penajóia para este construir um caneiro⁴⁹ no Rio Douro, num lugar chamado Aguda. A construção e as eventuais reparações correriam sempre por conta do concelho, e sobretudo o caneiro não poderia atrapalhar a navegação⁵⁰.
2. Em 1364, D. Pedro doa ao Mosteiro de Salzedas uns canais no rio Douro «que chamam da Lousa os quaees chamam do Iffante Dom Afomso que ora jazem derribados...»⁵¹.
3. Em 17 de Março de 1441, D. Afonso V, argumentando que os moradores do concelho de Barqueiros tinham feito um canal «na vea do rio do Doyro ante os pyares de Borroo sem teendo pera ello nossa licença», confisca-lhes o canal e doa-o a Dona Maria de Sousa, mulher do marechal Vasco Fernandes Coutinho⁵².
4. Em 1472, o mesmo rei era informado pelo vedor do bispo de Lamego, Rui Mendes, de que no termo daquela cidade, no Rio Douro, havia alguns canais para pesca; o peixe apanhado era depois vendido, sem que o rei recebesse a dízima que lhe era devida, por andar sonogada. Premiando a denúncia, o rei doa a Rui Mendes essa dízima, que regressará à Coroa por morte do donatário⁵³. Afinal Rui Mendes sobreviveu longamente ao «Africano»: em 25 de Junho de 1497, D. Manuel confirma-lhe a doação feita 25 anos antes, e alarga-a mesmo: «e posto que nella nom decrete nem diga pescarias e avargas⁵⁴ per este nosso aluara lhe decreamos que tam-

⁴⁸ *Etnografia Portuguesa*, vol. 5, p. 368-369.

⁴⁹ Canale no original latino.

⁵⁰ *Quod non tollant passaginem barcas que per rivum passaverint*. Contrapartidas para a Coroa: os donatários deveriam entregar-lhe 1 quinhão em cada 16 que pescassem, além do *condado*, no caso os quatro melhores peixes que capturassem – dois de dia e dois de noite. (A.N.T.T., *Chanc. Afonso III*, L. 1, fól. 48v, 2ª col.; publicado em *Descobrimientos Portugueses – Documentos para a sua História*. Lisboa: INIC, 1988, supl. ao vol. I (1057-1460), doc. 272, p. 373-374).

⁵¹ A carta foi passada em 22 de Novembro de 1362 (*Chancelarias Portuguesas. D. Pedro I (1357-1367)*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa/I.N.I.C., 1984, doc. 957, p. 443-444).

⁵² Carta passada em S. Pedro do Sul (A.N.T.T., *Chanc. Af. V*, L. 2, fól. 76, publicado em *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, Vol. II, doc. 45, p. 28-29).

⁵³ A carta é de Coimbra, a 4 de Setembro de 1472 (A.N.T.T., *Chanc. Af. V*, L. 29, fól. 188v; publicada em *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, vol. II, doc. 557, p. 187-188).

⁵⁴ Armadilhas de pesca.

bem lhe fazemos mercee das pescarias e auargas como dos canaaes porque todo auemos por hũa cousa jumta»⁵⁵.

5. «Em Riba de Doyro termo de Penagayam» existia a Quinta da Corredoira. Pedro Álvares da Corredoira e seu filho, Álvaro Pires, tinham investido o melhor do seu tempo e da sua fazenda construindo, no Douro, um açude de canais⁵⁶, num local chamado Corvaceira (em frente, na outra margem, ficava o reguengo da Figueira). Quando arrumava os papéis do falecido Álvaro Pires, um dos filhos, Pedro de Gouveia, não encontrou a licença para a construção desses canais concedida ao pai e ao avô. Em 14 de Junho de 1499, D. Manuel «reforma» a licença em falta, para usufruto dele e dos outros herdeiros⁵⁷.
6. Em 31 de Outubro de 1502, D. Manuel concede uma *carta de privilégio* à cidade do Porto, através da qual são abertos todos os canais do Douro e dos seus afluentes, desde S. João da Pesqueira até à foz⁵⁸.
7. Na sua descrição de Lamego, em 1531-32, Rui Fernandes refere-se aos canais como perigosos para a navegação:

«...Nesta navegação deste rio ha agora alguns canaaes que pertorvam a passagem das barcas, como o rio abaxa; porque eles tem paredes que atravessam o rio de parte a parte, e com mingua nom podem pasar as barcas; e os canaaes que danam estas pasagees, estam no cerco desta duas legoas, e sam de mui pouco proveito, e muito dano, porque tomando-se conta do que custam a correger, e do que rendem, acharam que pasa a despesa pela recepta, e jáa os principaes sam derribados, que eram os de Bagauste de Vossa senhoria, e os do comde de maria alva do moledo: e pera a navegação ser de todo o anno, devia elrei nosso senhor mãdar abrir a vêa do rio, que he sua, e logo nom teria canaaes nenhuns como as vêeas fossem abertas; e jáa agora nom ha mais de quatro açudes, porque os mais levou o rio»⁵⁹.

Chamamos a atenção para alguns aspectos: o regime das águas aliado às construções humanas (canais cujas paredes atravessam o Douro de uma margem a outra) apenas possibilita uma navegação sazonal; sob o prisma económico, à data esses canais pareciam não ser rentáveis, pelo que o rei e o conde de

⁵⁵ A.N.T.T., *Beira*, L. 1, fols. 265v-266 (publicado em *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, vol. IV, doc. 98, p. 97-98).

⁵⁶ Semelhantes a muitos outros existentes a montante e a jusante, segundo eles.

⁵⁷ A.N.T.T., *Chanc. D. Manuel*, L. 16, fól. 79v, e *Além Douro*, L. 1, fols. 236v-237, publicada em *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, vol. IV, doc. 174, p. 152-153.

⁵⁸ A.N.T.T., *Além Douro*, L. 5, fols. 46-46v. (sumariado em *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, vol. IV, doc. 228, p. 188). Publicamos este documento em Anexo (nº 1).

⁵⁹ *Descrição do Terreno em roda da cidade de Lamego duas leguas*, p. 566.

Marialva os deixaram ruir; a *veia* do rio pertencia à Coroa, e a esse direito real correspondia um dever: o de a manter aberta à navegação.

Em síntese, verificamos que as margens do Douro e dos seus afluentes estão pejadas de pesqueiras, de canais, de açudes, de armadilhas de pesca de todo o tipo; muitas delas são baptizadas com topónimos e, não raro, com antropónimos. Entre os proprietários encontramos a Coroa, os senhores da terra, os concelhos, as igrejas e mosteiros da região, outros particulares; há vários exemplos, por sua vez diversos entre si, em que a propriedade é partilhada⁶⁰. Numa primeira análise não se destaca nenhuma forma dominante de contrato de exploração⁶¹; ainda assim, as contrapartidas parecem elevadas, chegando a atingir metade das capturas. Pesca-se trutas, solhos, mas sobretudo sáveis e lampreias; e em alguns casos a pesca nocturna goza de um regime especial. Sobre toda a actividade pode recair a *dízima*, a *dízima nova do pescado* e o *condado*, bem como direitos especiais de tomadia quando o senhor está na terra. Mesmo com todas estas alcavallas, a pesca no Douro parece compensar bem.

Essas construções eram precárias, exigiam manutenção constante; com o seu mau génio, o Douro encarregava-se de as varrer de quando em quando. Apresentavam, além disso, um triplo inconveniente: podiam ser muito perigosas para os barcos, como dissemos; se destruídas, o respectivo entulho embaraçava o leito do rio; por último, «impedião o crescimento e propagação do peixe, vindo a ser apanhado nestes viveiros apenas nascia...»⁶².

4. OS PERCURSOS

Como outros rios do Portugal tardomedieval, o Douro desempenhou um papel económico decisivo quer na sua região, quer no conjunto da economia do reino. Ao longo do seu curso realizavam-se, numa e noutra margem, variadas transacções comerciais, e o rio funcionava como meio privilegiado de escoamento de produções transmontanas, beiroas e do Entre Douro e Minho. A meia légua da foz, a cidade do Porto destacava-se como o principal polo de atracção de gentes e mercadorias, mas ela só não «esgotava» o Douro: inúmeros caminhos e estradas, desembocando ou partindo de diversos pontos ribeirinhos, eram frequentados por mercadores, almocreves ou carreteiros, os principais abastecedores das terras do interior. E no Douro entroncavam estradas que vinham até ao mar, como a que ligava Lamego a Aveiro⁶³.

⁶⁰ Concelho/senhor; rei/senhor; rei/mosteiros, etc.

⁶¹ No próximo capítulo deste estudo pensamos desenvolver o tema, quando falarmos da pesca.

⁶² Sousa Reis – *O.c.*, p. 280.

⁶³ Vejam-se os *capítulos especiais* de Aveiro apresentados às Cortes iniciadas em Évora em 1481:

O Douro era estrada de dois sentidos. Estrabão mediu-a em 800 estádios, correspondentes às cerca de 25 léguas de navegabilidade, da Foz até S. João da Pesqueira. Vinte e cinco léguas balizadas por medos: da Foz com os traiçoeiros escolhos e baixios até ao cachão da Valeira, ou da Rapa. Mas daqui para montante, até Velvestre (lugar fronteiro do reino de Castela), a estrada prosseguia. Menos exuberante, menos percorrida, é certo, mas não menos importante, pelo menos para as comunidades locais.

Cedo, o homem descobriu o rio e as suas potencialidades. A medo, aproximou-se dele, aprendeu a lidar com os seus humores e a beneficiar das suas potencialidades. Estabeleceu-se. Aqui em pequenos núcleos de pescadores, gente que tem de pôr de lado a lavoura na época do sável e da lampreia e que completa a sua alimentação e os seus parques rendimentos com os solhos, os muges que caem nas suas pesqueiras, caneiros e açudes. Ali em centros de comerciantes, senhores de alguns recursos, que se encarregam de distribuir os frutos da produção local. Sabemos ainda pouco deles e dos seus cabedais. Em Lamego viviam sobretudo no bairro da Seara, arrematavam rendas, investiam em terras. Em Mesão Frio possuíam vinhas e fretavam navios para expedir as suas mercadorias.

No fluxo e refluxo das marés, dos caudais do rio, das exigências da pesca e do comércio, movimentam-se pessoas e géneros. Nas margens, entre soutos, campos e vinhedos descortinam-se pequenos estaleiros onde são feitos alguns dos barcos que sulcam o Douro⁶⁴. Desses estaleiros sairá o *rabelo*, símbolo do rio e eficaz transportador das infinitas pipas de vinho fino.

Os numerosos passos de barcas do Douro facilitavam a comunicação entre as margens e foram um apoio imprescindível para muitos viajantes, alguns dos quais célebres, como o Barão de Rosmittal⁶⁵. Em 1258 já existia, em Moledo⁶⁶, uma

«Item Senhor muy gram tempo ha que hũa boa molher por caridade fez hũa ponte que se chama d'almeira que he acerqua desta villa e depois que em ella gastou o que tinha se pos ao pee da dicta ponte e aly pediam [sic] ajuda aos que per ella pasauam pollo amor de deus pera aveer d'acabar como acabou E depois da sua morte huum Afonso Martinz caualeiro Senhor da Trofa morador em a dicta uilla se tremeteo a sogiguar todos os que per a dicta ponte pasauam asy de ujseu e lameguo e coujlhaa e guarda e castella por seer hũa grande estrada pera a dicta uilla e comarqua e pera a çidade do Porto...» (O traslado dos capítulos com as respostas de D. João II foi passado em Évora, a 18 de Janeiro de 1482; A.N.T.T., *Chanc. D. João II*, L. 2, fól. 52; *Estremadura*, L. 3, fól. 74; publicado por MARQUES, João Martins da Silva – *Descobrimientos Portugueses*, Vol. III, doc. 383, p. 641; itálico nosso).

⁶⁴ Segundo uma tradição que chegou quase até nós, Porto Manso seria um dos mais conhecidos.

⁶⁵ «O embaixador bohemio entrou em Portugal por Freixo-de-Espada-à-Cinta. Havia atravessado o Douro em jangadas cuja capacidade não admittia mais do que duas pessoas ou dous cavallos». (CASTELLO-BRANCO, Camilo – *Portugal ha quatrocentos annos*, in *Cousas Leves e Pesadas*, 2ª ed. Lisboa: Parceria A. M. Pereira, Liv. Edª. 1908, p. 73).

⁶⁶ Povoação ribeirinha da jurisdição de Lamego.

barca de passagem apoiada por um hospital, isto é, uma albergaria «onde se hão de agasalhar pobres, peregrinos e romeiros»⁶⁷. Lá voltaremos.

Em meados do século XVI, D. João III ordenou aos rendeiros da terça da barca de Entre os Rios que deixassem passar «de graça» os muitos peregrinos que acorriam à Igreja de S. Salvador da Gândara, vulgarmente chamada «da Cabeça Santa», na festa de 24 de Maio⁶⁸.

Estrada movimentada é estrada cobiçada. Rei, senhores, diversas entidades da Igreja e concelhos dirimem acesas contendas sobre direitos e divisão dos lucros que o rio proporciona, desde as pesqueiras, como vimos, até aos artigos embarcados. A produção duriense é conhecida: à cabeça está sem dúvida o vinho; não lhe chamam ainda «vinho do Porto», mas nas castas quinhentistas percebemos uma qualidade crescente. A zona de Lamego, só ela, garante mais de 13.600 pipas por ano na terceira década do século XVI⁶⁹. No estado actual dos nossos conhecimentos, não é possível avançar números para a totalidade da produção do futuro «País Vinhateiro». Mas não há só vinho: há castanha, azeite, sumagre, pastel, alguns cereais e frutos, madeira (grande parte da qual, diz Rui Fernandes, se carrega em barcas para o Porto, Douro abaixo)⁷⁰.

Era um tráfego muito intenso, alimentado também pelo que vinha dos principais afluentes. Tomemos um exemplo: Ansiães. Esta vila «tem comércio no porto de foz Tua, que fica em seu termo, donde em barcas pelo rio Douro se conduz trigo, azeite, vinho, sumagre, frutas desta província, e da Beira para a cidade do Porto»⁷¹.

Um documento de meados do século XVI mostra-nos melhor que navegação era esta: trata-se de uma tabela de preços dos fretes «das barquas que naueguão por este rio do Douro acima aatee São Joam da Pesqueira que he o mays que por elle se navega em tempo d'emchentes d'auguo»⁷². Esta taxa, como é designada, suscita alguns comentários.

Primeiro: as «emchentes d'auguo» não são cheias, mas sim períodos do ano em que o rio tem um caudal suficiente para permitir a navegação. O regime do Douro condicionava amplamente o tráfego de embarcações. No Verão, o caudal é escasso, por vezes reduz-se a um fio de água que parece não correr; os barcos não passam e, em vários locais, o rio atravessa-se a vau. No Inverno o panorama muda, mas não fica necessariamente melhor para a navegação: os fortísimos caudais de

⁶⁷ *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*, Supl. ao Vol. I, p. 376.

⁶⁸ COSTA, António Carvalho da – *Corografia Portuguesa, e descripçam topografica do famoso regno de Portugal, com as noticias das fundações das cidades, villas e lugares*, 2ª ed. Braga: Tipografia Domingos Gonçalves Gouveia, vol. I, p. 344.

⁶⁹ FERNANDES, Rui – *Descripção do terreno em roda da cidade de Lamego...*, p. 553.

⁷⁰ *O.c.*, p. 554.

⁷¹ COSTA, António Carvalho da – *Corografia Portuguesa...*, Vol. I, p. 384.

⁷² A.H.M.P., *Vereações*, L. 15, fól. 21 (ver Apêndice Documental, doc. nº3).

cheia tornam-se perigosos, põem em perigo os barcos. Os arrais sabem que enfrentar o rio nessas condições é um verdadeiro suicídio; a embarcação ficaria desgobernada e seria destruída numa das muitas fragas deste «rio de mau navegar, aquele de quem se diz: totalas águas são bentas, só as tuas é que não»⁷³. Mesmo a travessia, em geral calma, comportava riscos; podia tornar-se necessário ligar as duas margens por cordas, que auxiliavam o trabalho dos barqueiros e melhoravam a segurança dos seus clientes. Os meses de cheias no Douro são normalmente Dezembro, Janeiro e Fevereiro, reduzindo muito as possibilidades do tráfego, que decorria «no Inverno, de Novembro ate a fim d’Abrill»⁷⁴. Quando chegarem os rabelos, muitos só poderão navegar de Dezembro a Maio⁷⁵.

Em segundo lugar, este tabelamento bastante detalhado sugere uma grande intensidade do tráfego fluvial. Os preços são fixados para informação dos utilizadores e dos proprietários das barcas (julgamos que haveria um bom número de armadores nesta faina).

Uma terceira nota: cada localidade destacada no documento como baliza de percurso representava um centro importante da navegação duriense, no qual havia navios à disposição dos interessados. Destacar-se-iam talvez o Peso da Régua, Porto Manso e a cidade do Porto entre os mais frequentados e melhor equipados.

Por último, detectamos percursos mais concorridos de S. João da Pesqueira até à foz: uma primeira etapa daquela povoação à Régua; depois daqui a Entre-os-Rios e, finalmente, até ao Porto. Estas etapas principais podiam ser divididas. Embarquemos num navio e façamos, em poucas linhas, a viagem que, naquela época, demoraria entre 8 e 10 dias⁷⁶. Acabados de partir, entre o Cachão da Valeira e Nagozelo, com o não menos temível Cachão da Rapa, os barqueiros tinham de evitar pelo menos seis pontos⁷⁷.

⁷³ CORREIA, João de Araújo – *Passos Perdidos*. Lisboa: Portugália Ed., 1967; estamos a citar por um excerto (*Ir ao Porto*), incluído na obra *Daqui houve nome Portugal*, antologia de verso e prosa sobre o Porto, organizada e prefaciada por ANDRADE, Eugénio de, 3ª ed. aumentada, Porto: Ed. O Oiro do Dia, [s.d.]. p. 200.

⁷⁴ Apêndice Documental, doc. nº 3.

⁷⁵ FANGUEIRO, Óscar – *Achegas para a navegação no Rio Douro*. «Gaya», nº 5, p. 10, com boa bibliografia.

⁷⁶ Em grande parte, devido aos cerca de 125 pontos ou obstáculos a vencer.

⁷⁷ No Cachão da Rapa existia um penedo, a vinte passos do rio, em cuja superfície «estão gravados de azul e vermelho, com cores mui vivas (...) caracteres indecifráveis»; perto destes desenhos ficava a entrada para uma gruta onde se presumia existir, talhada no granito da rocha, uma mesa com os respectivos assentos; segundo a lenda, o único a explorar esta «sala ou caverna» foi Domingos Mendes, padre de Linhares, em 24 de Junho de 1687; porém «de tal medo se possuiu que perdeu a falla e depois os dentes, e morreo sem poder declarar o que vio» (Sousa REIS – *Apontamentos...*, p. 252-253). Na sua *Corografia Portuguesa*, Carvalho da COSTA descreve este local: «Junto ao Douro, neste sitio aspero, aonde chamão as Letras, está huma grande lage com certas pinturas de negro, e vermelho escuro quasi em fórma de xadres, em dous quadros com certos riscos, e sinaes

Até à foz do Tua a viagem era mais descansada. Mas até ao Pinhão, centro económico nevrálgico e fim da primeira jornada, o rio voltava a ameaçar, com doze *pontos*, com destaque para uma sequência de três rochedos, os *Malvedos*⁷⁸.

A segunda etapa ligava o Pinhão à Régua. Assim partidos, os viajantes enfrentavam 18 perigosos obstáculos⁷⁹ até à desembocadura do rio Tedo, que levava a Moimenta da Beira. O final do trajecto, até à Régua, era mais sereno⁸⁰. Sabia bem chegar ao Peso da Régua e recuperar alento para seguir viagem. Para tal, desde cedo «está a Regoa sempre provida de tudo, pois descansando e aportando a ella todos os barcos destinados à perigoza navegação do Douro, tendo ainda immediata comunicação interna com Villa Real, Chaves, e Mirandella e outras povoações contão todas serem providas de tudo quanto carecem, e vem aqui sortir se»⁸¹.

Após o descanso, seguia-se uma quarta etapa, até Entre-os-Rios. E multiplicavam-se os perigos e dificuldades, os *pontos*, os *secos*, os *poços*, principalmente na zona de Barqueiros, em volta dos velhos pilares («peares») da ponte da rainha D. Mafalda que nunca passou de projecto. Mas que deu origem a uma lenda: Mafalda, primeira rainha dos portugueses, tivera um filho, «o qual filho lhe diziam estrolicos que avia de morrer em agoa». Querendo contrariar a funesta profecia e porque aquele era um lugar de grande passagem do Douro, a rainha mandou construir uma ponte. Debalde o fez; a previsão dos astrólogos cumpriu-se, pois «fazendo-se a ponte, morrera o filho em hũa peguada de boy chêa de agoa». Com o desgosto, Mafalda desinteressou-se da conclusão da obra⁸². A ponte de Barqueiros nunca existiu; ficaram os pilares, que foram mesmo objecto de doações régias para neles se fazerem canais e pesqueiras – isto é, mais sarilhos para a navegação⁸³.

mal formados, que de tempo immemorial se conservão neste penhasco, e como não são caracteres formados, os não trazemos estampados: os naturaes dizem, que estas pinturas se envelhecem humas, e se renovão outras, e que guarda esta pedra algum encantamento: porque querendo por vezes algumas pessoas examinar a cova, que se occulta debaixo, forão dentro mal tratadas, sem ver de quem» (Vol. I, p. 384).

⁷⁸ REIS, Sousa – O.c., p. 254.

⁷⁹ Entre os quais o *Porto Seco das Ortigas*.

⁸⁰ «Apenas» 9 pontos, entre os quais os penedos *Corgo*, junto ao rio do mesmo nome.

⁸¹ REIS, Sousa – O.c., p. 256.

⁸² FERNANDES, Rui – O.c., p. 564. Depois de reproduzir a lenda, este autor dá a sua versão dos acontecimentos: a ponte nunca se fez porque a rainha morreu antes da obra acabada e, depois disso, ninguém a concluiu.

⁸³ Um exemplo de uma doação de D. Manuel, em 1516: «...No concelho de Barqueiros que he correiçam de Tralos Momtes no rio Douro esta hũa ponte muito antiga quebrada com os piars no meio da augua do dito rio e por ela pertencer a nos por ser realemguo de huum dos ditos piars nos fazemos merce a hum Fernando Ribeiro pera em elle fazer hũa pescaria...» (A.N.T.T., *Chanc. D. Manuel*, L. 25, fól. 88, e *Além Douro*, L. 5, fól. 113v; publicado em *História Florestal, Aquícola e Cinegética...*, vol. IV, doc. 392, p. 255).

Quase até à confluência com o Tâmega, em Entre-os-Rios, o Douro multiplicava os escolhos. Não vamos enumerá-los um a um; resumiremos apenas as observações de Rui Fernandes e de Sousa Reis. Segundo o último, «são estes pontos ou dificuldades da navegação do rio Douro tão aproximados huns dos outros e em sitios (...) quazi em seguida, que tornão os marinheiros durante toda a viagem por vontade propria constantes e seguros vigias de si e dos companheiros, pois hum descuido bem simples pode acarretar-lhes a todos a morte violenta dos afogados»⁸⁴.

Bordejando o rio, encontramos, no século XVI, alguns portos cujas origens remontam ao período romano, como Caldas de Aregos, Porto Manso, Porto Antigo e Pala, até Entre-os-Rios. Formavam um pequeno circuito económico compreendendo a zona de Ancede, Baião, Ribadouro, Entre-os-Rios e Castelo de Paiva, alimentado por animadas vias terrestres. Entre-os-Rios será, por isso, «um ponto privilegiado da margem do Douro, escala para a navegação de longo curso e local de travessia para além do Douro e Tâmega»⁸⁵. Este último rio era também navegável em boa parte da sua extensão, apesar de, também aqui, as pesqueiras o atravessarem quase de lado a lado, e funcionou como uma importante via de penetração no interior, ligando o Porto a alguns concelhos do Entre Douro e Minho e de Trás os Montes dificilmente acessíveis por estrada⁸⁶. Neste trajecto o tráfego seria particularmente intenso. O rio conseguia manter todo o ano um caudal estável e suficiente para a navegação nunca se interromper. O tabelamento quinhenista que temos vindo a citar dá conta disso mesmo: «e d'aquy [Peares e Meyjão Frio] pera bayxo ate a cidade sea respeito ser navegação de todo anno»⁸⁷.

Cumpra-se de seguida o último troço: Entre-os-Rios – Porto. Pouco depois de zarpar, os barcos chegavam ao Ribeiro de Linhares, onde as pedras com o mesmo nome formavam o derradeiro *ponto* a vencer. As dificuldades restantes limitavam-se ao curso tortuoso do Douro e a alguns baixios e canais de pesca. O estorvo que estes podiam causar é expressivamente evidenciado na «taxa»: «E se se derri-

⁸⁴ O.c., p. 257. Cerca de 300 anos antes, Rui Fernandes escrevera: «...E nestes passos, a que chamam galeiras, ha hi pillotos no rio, que passam as barcas, a saber: des os peares até Porto Mansso, que sam tres legoas, e leva o pilloto huum tostam por decer a dita barca: outros pilotos ha, que decem outros pasos ruins de Sam Joam da Pesqueira outras duas ou tres legoas (...). Neste rio amtre os Piores e as Caldas estava hum penedo, que chamavam o Touro, e era o mais perigoso paso que havia nesta navegaçam, onde sam perdidas muitas barcas, e morta muita jente; e averá quatro ou cimquo annos que huum homem o quebrou com despesa de mil e dozentos reis, onde mais nom perigou barca, nem gente (...). Rui Fernandes tinha a solução para a zona: bastaria «deitar hũa portagem às mercadorias que decem pera corregimento e repario destes máaos passos, e seria mui santa cousa» (O.c., p. 567).

⁸⁵ SOEIRO, Teresa – *O Progresso também chegou a Penafiel...*, p. 548.

⁸⁶ Idem – O.c., p. 588.

⁸⁷ Apêndice Documental, doc. n.º 3.

barem os canaes deste rio do Douro como ja esta mandado por Sua Alteza podem estes fretes demenuyr menos a metade e esta cidade sera muito mais abastada»⁸⁸.

Aproximava-se o Porto, e o momento de pagar direitos. A passagem por terras como Avintes ou Valbom era, por vezes, aproveitada para operações ilícitas (na óptica da cidade) de descarga de mercadorias, com o intuito de escapar aos impostos portuenses. E a viagem concluía: satisfeitas as obrigações fiscais na casa do Laranjo, junto ao ângulo leste da muralha, os navios aportavam ao cais da Ribeira, onde eram aguardados por mercadores e carregadores. Desembarcados eventuais passageiros e a carga, ordenava-se alguma reparação, sendo caso disso – e preparava-se o torna-viagem. Com carga diferente: tecidos, produtos artesanais e ultramarinos, peixe do mar para abastecimento do interior, empilhavam-se no fundo dos barcos.

O regresso não era menos penoso. Contra a corrente a vela era muitas vezes inútil, e subia-se à força de remos. Ainda antes de Entre-os-Rios tinha início uma série de passagens nas quais era preciso sirgar os barcos. Operação duríssima, a sirga era quase impossível de cumprir com sucesso sem o recurso a juntas de bois das propriedades ribeirinhas (o que também não era pacífico, porque os respectivos donos não gostavam de ceder os animais).

Este rosário de dificuldades nunca fez desistir os homens; durante séculos, os barqueiros alimentaram um tráfego vital para o desenvolvimento de uma efectiva solidariedade económica entre o litoral e o interior, ligando o Porto a um extenso *hinterland* e tonando-o, dessa forma, «a última cidade de Trás-os-Montes»⁸⁹.

5. AS BARCAS DE PASSAGEM

Implantado, em boa parte do seu curso, em regiões densamente povoadas, o Douro foi conhecendo, pelos tempos fora, um grande número de *passos de barcas*, cuja memória se perpetuou na toponímia: Barca d’Alva, Barca Velha, Barqueiros, e outros.

As barcas de passagem, pequenas jangadas ou batéis dirigidos por um barqueiro⁹⁰, eram indispensáveis à travessia de pessoas, animais e mercadorias num rio cuja morfologia e regime dificultavam ao máximo quer o vadeamento quer a construção de pontes fixas, em pedra ou em madeira. A própria Igreja reconhecia

⁸⁸ Ver nota anterior.

⁸⁹ OLIVEIRA, Eduardo de – *Monólogo*, 2º vol., 1963; citado a partir de um excerto (*Sobre o Porto*) incluído na antologia *Daqui houve nome Portugal*, p. 225.

⁹⁰ Destacamos, sobre o tema, o trabalho de MACEDO, Adélio Marinho de e FIGUEIREDO, José António – *As Barcas de Passagem do Cávado, a jusante de Prado*. «Cadernos de Etnografia». Barcelos: Museu Regional de Cerâmica, nº 5 (1966).

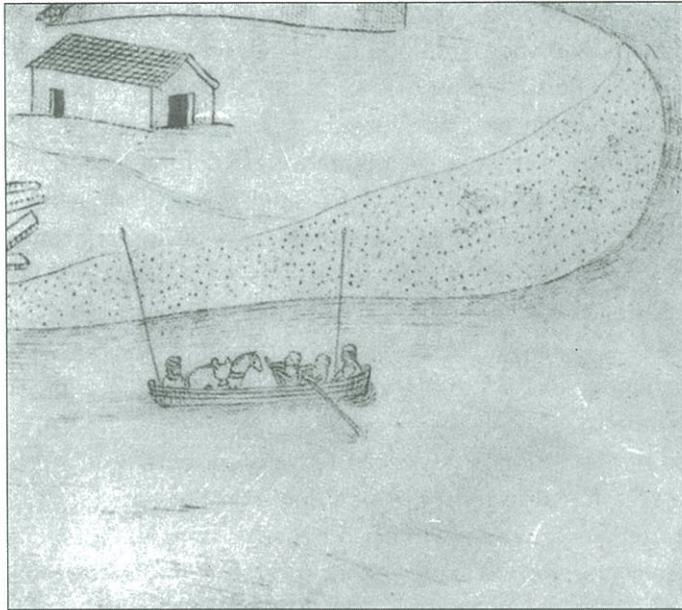


Fig. 2 – Barca de passagem no Rio Minho (*Livro das Fortalezas* de Duarte de Armas, fol. 115).

a dificuldade em erguer pontes, considerando tais iniciativas «obras de Misericórdia»; eram vulgares, entre os séculos XII e XIV, as mandas testamentárias para financiar tais edificações⁹¹. Em 1531, Rui Fernandes lamentava a inexistência de uma ponte sobre o rio: «seria hũa cousa mui nobre neste regno aver hũa ponte no Douro, porque por ser fragoso he prigosso nas pasagens, e sobre tudo seria grande nobrecimento desta cidade [de Lamego]⁹²».

Se o Douro não teve pontes até ao século XIX, alguns afluentes, como o Tâmega ou o Águeda, tiveram-nas desde o período romano, sucessivamente modificadas e sempre utilizadas pelos tempos fora.

Em circunstâncias extraordinárias (sobretudo militares) que exigiam a travessia urgente de muitos homens e animais, eram construídas *pontes de barcas* provisórias. A primeira, segundo a tradição, teria sido feita para permitir que a cavalaria de Almansor passasse para Norte, no Porto, a caminho de Compostela. Certa foi a de 1369, também no Porto, ordenada por D. Fernando, que queria, com as suas tropas, dar batalha a D. Henrique, rei de Castela:

«E mandou logo suas cartas aa cidade do Porto, que muito a pressa fosse feita hũa ponte de barcas no rrio do Doiro, per que el e toda sua hoste

⁹¹ MARQUES, José – *Viajar em Portugal nos séculos XV e XVI*. Comunicação ao «III Colóquio Luso-Brasileiro: Viagens e viajantes, almocreves, bandeirantes, tropeiros e navegantes». Belo Horizonte, 20-22 de Novembro de 1996 (actas no prelo). Agradecemos ao autor a cedência do texto dactilografado.

⁹² O.c., p. 564.

podessem passar em hũu dia, porquanto sua voontade era em toda guisa hir pellejar com el-rrei dom Henrrique; e que isto meesmo se fizessem prestes os moradores do logar pera se hirem em sua companhia. Os da cidade, mui ledos com este rrecado, forom todos postos em grande trigança pera poer esto em obra, hũus a chegar barcas, d'elles a carretar madeira, outros a lançar ancoras e amarrar cabres; de guisa que muito aginha foi feita hũua grande e espaçosa ponte, lastrada de terra e d'area, tall per que folgadamente podiam hir a través seis homeens a cavallo»⁹³.

Manifestando algumas reservas no que toca à «ledice» e à «trigança» das gentes do Porto naquela guerra tão impopular, fica a viva descrição da construção da ponte. Resolvida a situação, desmantelava-se aquela e a travessia voltava a ser feita por barcas. A respectiva localização obedecia a diversos imperativos: a existência de fortes núcleos de povoamento nas duas margens, a proximidade de caminhos ou estradas cortados pelo Douro ou seus afluentes, a escolha de um ponto de boa acessibilidade e travessia fácil. Instituídas pela Coroa, pelos concelhos, pela Igreja ou por senhores, ou devendo-se simplesmente à iniciativa de particulares, as barcas de passagem eram pulmões locais e regionais sem preço. Muitas vezes constituíam fonte de receitas, sendo doadas ou arrendadas e gerando conflitos pela sua posse; mas também as havia «por amor de Deus», isto é, gratuitas, «esperando os instituidores alcançar merecimentos junto de Deus»⁹⁴.

Abunda documentação dos séculos XV e XVI sobre as barcas de passagem. Quase todos os rios portugueses de alguma dimensão tiveram passos de barcas, tantas vezes essenciais à sobrevivência das populações. Um dos capítulos especiais de Coimbra apresentados às Cortes de Elvas de 1361 dava conta das perturbações causadas pela falta de um eficaz serviço de passagem:

«Ao XXIIIº artigo que dizem que no tempo das cheas quando faz mester barca de passagem em Marrondos a par da dicta cidade que acontece per moytas vezes nom ha hy porque os meus officyaaes da dicta cidade que ha hy por mim deviam poer som nigregentes em ello e nom curam de o fazer do que recrece grande dano aos lavradores e a outros que aalem pera o campo e aaquem am de passar»⁹⁵.

⁹³ LOPES, Fernão – *Crónica de D. Fernando*, ed. crítica de Giuliano Macchi. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1975, cap. XXXV, p. 115. Sobre outros episódios semelhantes na história militar portuguesa medieval veja-se MONTEIRO, João Gouveia – *A Guerra em Portugal nos finais da Idade Média*. Coimbra, 1997, vol. I, p. 343-34, dact., e especialmente as referências documentais na nota 101.

⁹⁴ MARQUES, José – *O.c.*, p. 6.

⁹⁵ *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*, C.E.H. da F.C.S.H. da U.N.L./I.N.I.C., Lisboa, 1986, p. 91. Mais a sul, em 1371, são também os camponeses a arcar com as despesas de

O salário dos barqueiros podia ser estipulado pelos proprietários da barca; ou então eles próprios arrendavam essa passagem, cobrando uma quantia aos utilizadores (a *navagem* ou *navegagem*). Além disso, pela prestação desse serviço podiam colher benefícios laterais, como a isenção de serviços concelhios e do odiado serviço militar nas galés⁹⁶.

A consciência da indispensabilidade do serviço que prestavam levava alguns barqueiros a aumentar as taxas de passagem ou a trabalhar menos, desencadeando os protestos das populações lesadas, e obrigando os poderes locais ou centrais a intervir, através da fixação dos preços da travessia. Nas já citadas Cortes de Elvas de 1361, o assunto mereceu mesmo honras de *capítulo geral do povo*:

«Item: ao que diziam no IXXVIIº artigo que nos nossos regnos ha barcas de passageens em alghuuns rios assy em Tejo como em outros logares e os que as hi tragem som tam nengligentes em nom passar os caminhantes que destes hi ha que fazem huum dia nas ribeiras atendendo essas barcas e que levam delles tamanho por preço por passarem que he desaguisado e contra o que se costumou nos logares de tempo antigo (...)». Em resposta, o rei ordenou aos seus oficiais de justiça que «façam andar as barcas em esses portos continuamente de guisa que esses caminhantes nom sejam detheudos per malicia desses que em ellas andam e nom consentam que levem maior preço que aquel que for aguisado»⁹⁷.

Voltemos às mais importantes barcas de passagem do Douro. Dissemos que o intransponível Cachão da Valeira criava dois rios «diferentes» a montante e a jusante⁹⁸.

manutenção de algumas barcas do Tejo e Alviela (*Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando. Vol. I (1367-1383)*, Lisboa, C.E.H. da F.C.S.H. da U.N.L./I.N.I.C., 1990, p. 74).

⁹⁶ Era esta a regalia mais almejada pelos barqueiros. Em 1363, querendo prover um serviço regular na perigosa passagem de Esgueira, em Aveiro, onde, devido à falta de barca, «ja este anno hi morrerom quatro homens dos bons que avia em Aveiro, este concelho informa o rei D. Pedro que aí «nom podiam aver barqueiro nehuum que em ella quisesse andar porque os constrangiam pera hir em galees». Diziam por outro lado «que avia hi alguuns barqueiros que serviriam a dicta barca e pasariam a companhia se fossem escusados de hir em galees». (*Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367)*, Lisboa, C.E.H. da F.C.S.H. da U.N.L./I.N.I.C., 1984, p. 479-480). Sobre o assunto, veja-se ainda SILVA, Maria João Branco Marques da – *Esgueira. A vida de uma aldeia do século XV*. Redondo: Patrimonia, 1994, p. 75-76, especialmente nota 46.

⁹⁷ A.N.T.T., *Suplementos de Cortes*, maço 1, nº 5, pub. em *Descobrimientos Portugueses*, supl. ao vol. I, p. 40.

⁹⁸ Como diferentes eram, de certo modo, as realidades ecológicas, sociais e económicas nas margens além e aquém do cachão. Em direcção à foz, o país do vinho. O Alto Douro. A terra das grandes explorações vinhateiras já em pleno estabelecimento no século XVI. A terra dos barqueiros, daqueles que desciam até ao Porto a vender as suas produções. A montante do temido Cachão, o Douro Superior; o Douro quente em que a oliveira, a amendoeira e os cereais disputam a terra à vinha; o

Em povoações mais desenvolvidas, como Freixo de Espada à Cinta, Torre de Moncorvo ou Vila Nova de Foz Côa, o Cachão da Valeira «empurrou» os almocreves e mercadores (na sua maioria cristãos-novos) para contactos preferenciais com Salamanca. Nesta zona, além das barcas do Douro internacional, como a de Velvestre⁹⁹, salienta-se a barca de passagem de Torre de Moncorvo¹⁰⁰. Existente pelo menos desde o século XIII, esta barca foi disputada, durante séculos, entre Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa, com sucessivas apelações para a Corte e sucessivas intervenções régias; em causa estava especificamente a definição dos termos entre os dois concelhos, logo, o local de acostagem da barca, logo, a posse da mesma – pelo meio, discutia-se o preço da travessia¹⁰¹. No século XV houve episódios de violência aberta, que é possível reconstituir em parte, graças a uma sentença de D. Afonso V¹⁰². A escalada de dissensões e confrontos culminou em 1479, quando Vila Nova passou do direito à força, eliminando o pomo da discórdia.

Com o apoio e «*com ousadia do Conde de Marialva a que ora novamente foi dada a dicta villa de Foz Coa per sua propria força e autoridade com gente do dicto Conde vierom aa dicta barca e correram contr'ó barqueiro e tomarom lhe hũa barca velha que hy tragia e queimarom outra nova que elles reos [Torre de Moncorvo] hy tiinham facta pera lançar a augoa e asy forçarom e esbulharom a elles reos (...) e que asy os tiinham oje em dia forçados e esbulhados da dicta barca e rendas della*»¹⁰³.

Vila Nova justificava-se: explorava uma barca de passagem no porto de Veiga, recebendo as respectivas passagens, navegagens e rendas. Mas por razão que não se indica, o barqueiro fugiu, e o dono da barca, que a alugava, levava-a. Por isso o concelho decidira renovar o serviço. Desta forma:

Douro agreste, bravo, das imponentes fragas e majestosas aves de rapina; o Douro de vida difícil para as pequenas comunidades que escassamente o habitam. Região de «história antiga». (Veja-se, entre outros, PEREIRA, Gaspar Martins – [Texto Introdutório a] *O Douro de Domingos Alvão*. Coimbra: Encontros de Fotografia, 1995, p. 24-30).

⁹⁹ Que unia as populações da raia e era um veículo de contrabando.

¹⁰⁰ Sobre ela, veja-se ABREU, Carlos A. F. de e LA TORRE, José Ignácio de – *O Douro, Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo – duas margens de alguma conflitualidade na Idade Média*. comunicação ao ciclo «Foz Côa Ano 2000» (25-27 de Abril de 1997), no prelo. Agradecemos aos autores a cedência da versão dactilografada deste trabalho.

¹⁰¹ A prática, já referida, de se adoptar a *veia* do rio para separar termos de concelhos fronteiros não funcionou neste caso.

¹⁰² Arquivo Histórico Municipal de Torre de Moncorvo; é um caderno em pergaminho em muito mau estado de conservação, que reproduz várias sentenças desde Afonso III. Chegámos a este documento através de uma indicação de José Ignácio de la Torre, que pretende estudá-lo em profundidade.

¹⁰³ Documento citado na nota anterior, fól. 2.

«Fezera elle concelho autor outra barca e a lançara no dicto porto e posera em ella barqueiro de sua maa o quall pasava os caminhantes e acudia com a renda das pasajeens a elle concelho de Foz Coa autor. E que porquanto o barqueiro delle dicto concelho autor levava de pasageem por besta grande a doze pretos e da pequena VI pretos e do homem seis pretos e o concelho de Meencorvo reo mandava a seu barqueiro que levase como de facto levava por besta grande meyo reall de prata e aas vezes reall de prata inteiro e per besta pequena a XII reaes e dez e como queriam e por homem a XII reaes e dez e como queriam e que com aquella menancia pello barato que o barqueiro delles autores fazia ao povoo se ajuntara o concelho de Meencorvo reo hũa noite¹⁰⁴ e se foram aa barca delles autores e a quebrarom e furarom contrarios e a carregarom de pedra e meterom debaixo da augua forçando os asy e esbulhando os de sua barca»¹⁰⁵.

Assim andávamos. O desembargo d'O Africano decidiu a favor de Moncorvo. Não é de crer que a sentença régia resolvesse o conflito. Nunca resolvia. Em relação aos preços da travessia, temos que tomar nota deles com alguma reserva, porque surgem durante um pleito vigoroso. A aceitá-los, uma pessoa pagava o mesmo que uma besta pequena.

Voltemos à barca. Uma carta régia de 1370 sugere que às preocupações funcionais se somaram outras, estratégicas, no momento de lhe estabelecer a localização, «a huma leugua da dicta vylla da Torre e a tres leguas de Castella (...) o qual porto he o melhor e mays chãao e seguro [que] outro nenhum que aja no dito ryo des a nossa cidade do Porto ataa vylla de Myranda que he em cabo de nosso reyno»¹⁰⁶.

Os pontos de acostagem das barcas não eram fixos, que o rio, com as suas

¹⁰⁴ Mais à frente diz-se *amanhecendo*.

¹⁰⁵ Doc. citado, fól. 2v.

¹⁰⁶ ABREU, Carlos A. F. de e LA TORRE, José Ignácio de – *O.c.*, p. 8; os autores citam o documento a partir de um trabalho do Abade de Baçal (*Moncorvo, subsídios para a sua história*, sep. da «Ilustração Transmontana», Porto, 1908-10, p. 1-49).

D. Fernando tinha uma consciência clara da importância estratégica quer da vila de Torre de Moncorvo, quer da respectiva travessia do Douro, como se vê em carta régia de 1376: «...sendo a dita vylla da Torre despoborada ou ganhada dos enymiguos cousa que Deus nom queyra que o dicto porto se embarga por tall guysa que nom poderemos por elle aver pasajem para acorrer aas outras villas da dita comarca. E que ainda que o dito logo de Freixo d'Espada Cinta e Mogadoiro e Penas Royas e Bragança e Myranda estivesem por nos seendo cercados dos enmigos que se poderiam perder se pelo dicto porto e villa nom fossem acorridos e que posto que as outras vyllas sobre-dictas fossem perdidas ou cercadas se o dicto logo da Torre e o dicto porto estevessem por nos que por elles poderiamos ganhar os outros...». (CARQUEJA, Maria da Assunção – *Subsídios para uma monografia da vila da Torre de Moncorvo*. Coimbra, 1955, p. XXIII do anexo documental. dact.).

alterações de caudal, não o permitia: «os portos novos e velhos (...) andam ora mais altos ora mais abaixo segundo o rio e tempo consente»¹⁰⁷.

As estruturas de apoio à passagem eram vitais. Neste caso, sabemos que existia uma pequena casa, que Torre de Moncorvo construíra para o barqueiro, onde eram pagos as «carregajens e barcagens e fretes e rendas della»; podia servir de abrigo temporário para os viajantes.

Torre de Moncorvo era um centro de construção naval, abastecendo não só a navegação do Douro como também a do Sabor¹⁰⁸. Uma sentença régia de 1346 autorizava a vila a cortar madeiras, para esse efeito, num pinhal de Mós de Moncorvo. O infante D. Pedro, em nome de seu pai, ordena aos habitantes de Mós que cedam aos de Torre de Moncorvo madeira do seu pinhal para as barcas do Douro e do Sabor¹⁰⁹. Já no final do século XV chegam-nos mais notícias desta actividade: manda-se que «os moradores da dicta villa vão cada e quando que cumpre aa dicta barca dar adubios pera as tirarem a monte e a carefetar e reparar de pregaje e caibros e travessas»¹¹⁰. O concelho limitava-se a fornecer uma merenda de pão e vinho¹¹¹.

A jusante, em pleno Alto Douro, salientavam-se as barcas incluídas no circuito de Lamego. Rui Fernandes descreve-as:

«Item no dicto compaso no dito Douro pasam ó barcas de pasagem, que sam as seguintes: Baguauste, que he de Vossa Senhoria; a Regoa, que he do bispo do Porto, e do Ifante dom Fernando; o Carvalho, que he de hũa quintã; o Moledo, que foy posta polla Rainha dona Mafalda; o bernaldo, que he de hũa quintã; a de porto de rey, outro sy feita polla Rainha dona Mafalda. As quaaes barcas do Moledo, e Porto de Rey, a dita Rainha mandou poer, e leixou certas quintãas e casaes pera mantença dos barqueiros que pasam as ditas barcas, sem levarem dinheiro, por grande nem fora de marca que o Douro váa; e tem dous mill reis de penna, e da cadêa, se se provar pedirem elles dinheiro a algũa pesoa»¹¹².

Recapitulando: seis barcas, propriedade do rei, do clero, do concelho e de particulares; duas delas, a do *Carvalho* e a do *Bernaldo*, destinavam-se sobretudo ao

¹⁰⁷ Arquivo Histórico Municipal de Torre de Moncorvo, doc. cit., fól. 1v.

¹⁰⁸ Sobre a qual tinha igualmente direitos.

¹⁰⁹ CARQUEJA, Maria da Assunção – O.c., doc. 10, p. XVI.

¹¹⁰ Sobre esta operação de pôr os barcos «em monte» veja-se Amândio Jorge Barros – *Barcos e gentes do Porto...*; no caso que ora nos ocupa o esforço era inferior, por se tratar de barcos de menor calado.

¹¹¹ À custa da terça que se pagava ao rei, da terça das barcas (cfr. ABREU, Carlos A. F. de Abreu e LA TORRE, José Ignácio de – O.c., p. 10; e ALVES, Francisco Manuel – *Memórias Arqueológico-Historicas do Distrito de Bragança...*, 4ª ed. Bragança: Ed. Museu do Abade de Baçal, 1990, Tomo IV).

¹¹² O.c., p. 563.

serviço de quintas¹¹³. Pouco usuais são as duas barcas gratuitas, a de Moledo e a de Porto de Rei, em que as pessoas eram transportadas «por amor de Deus». A rainha D. Mafalda, que as instituiu, pretendia que elas estivessem sempre activas, independentemente das condições do rio¹¹⁴.

Muito referida na documentação medieval, a barca de Moledo gozou desde sempre da protecção régia. Por ordem da fundadora, junto do local da barca foi erguida uma albergaria para abrigo dos viajantes. Para manter o serviço de travessia gratuita, remunerar o barqueiro e administrar o hospital foi constituído um património que incluía certos bens fundiários¹¹⁵. Conhecemos doações à albergaria e passagem do Porto de Moledo em 1258, 1273 e 1295, com a condição de os barqueiros «terem barca sempre preparada»¹¹⁶. É de crer que o barqueiro se acolhesse na albergaria e partilhasse com os viandantes «cama, e fogo, e sal, e agoa».

Em 1352 um conflito envolve a cidade de Lamego e o almoxarife do rei. Este pretendia cobrar passagem e portagem na referida barca; os lamecenses opuseram-se e o rei deu-lhes razão: aquela barca era para ser de graça desde que nascesse¹¹⁷. Só pagava quem queria, e apenas «por cortesia, nom que o peçam», explica Rui Fernandes¹¹⁸. Em 1476 a passagem corre outros perigos: a albergaria perdera-se por alegada incúria dos administradores e estava encerrada havia várias décadas¹¹⁹.

Porque é nestes pontos que se concretiza a complementaridade entre o rio e as vias terrestres. De Lamego, já o dissemos, havia uma ligação a Aveiro. E da Régua irradiavam, no século XVI, várias dezenas de prósperos almocreves para os

¹¹³ As quintas não se dividiam pelas duas margens; pensamos antes que precisavam das barcas para o transporte de mão-de-obra e dos produtos. Podia haver, isso sim, proprietários donos de quintas fronteiras.

¹¹⁴ Sublinhe-se as iniciativas desta rainha em prol das passagens fluviais; deve-se-lhe também a Ponte de Canaveses, sobre o rio Tâmega (FERNANDES, Rui – *O.c.*, p. 565).

¹¹⁵ Alguns casais e vinhas, por exemplo.

¹¹⁶ *Descobrimientos Portugueses...*, Supl. ao Vol. I, p. 376, 379 e 383.

¹¹⁷ *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Afonso IV (1325-1367)*. Lisboa, C.E.H. da F.C.S.H. da U.N.L./I.N.I.C., 1982, p. 146.

¹¹⁸ *O.c.*, p. 563.

¹¹⁹ Sabemo-lo através de uma doação de um casal «apegado» à albergaria; em inquirição ordenada para o efeito mencionava-se uma passagem no Douro, chamada Moledo, instituída por D. Dinis e D. Isabel [sic] para pobres, peregrinos e romeiros: previra-se que os administradores da barca tivessem um hospital com algumas camas para os pobres, e tinham sido afectados a esse objectivo alguns casais, entre os quais o casal S. Paio. Contudo «os provedores deixaram perder o hospital que ha bem cimcoenta ou sasenta annos que o hy nam ha». A gestão do casal era igualmente descuidada, e este nada rendia. Confrontado com estas informações, D. Afonso V doou a barca e os lugares de S. Paio ao cavaleiro Fernão da Granja, com a condição de ele refazer o hospital e manter o compromisso dos instituidores (A.N.T.T., *Além Douro*, L.4, fól. 249v).

mais diversos destinos¹²⁰. Em meados do século XVIII, o *Roteiro Terrestre* de João Baptista de Castro destaca o itinerário do Porto a Lamego, via Arrifana, pelo qual se acedia tanto às Beiras como ao Alto Douro, bem como o que conduzia a Vila Real, pelo Marão¹²¹. Razão tinha Rui Fernandes ao reclamar a conclusão da velha ponte de Barqueiros, «abaxo d'hum logar que chamam Barro, e esta em terra pera omde a mor parte das estradas d'Antre Douro e Minho, e algũas de Trallos Montes, e as da Beira, podiam ir ter pera passagem da dita ponte»¹²².

Mais abaixo, outro local de travessia que era ao mesmo tempo um dos centros de navegação no Douro: Baião. Também um cruzamento de estradas antigas. Lembremos apenas uma, do período romano, com alguns troços muito utilizados na Idade Média: a via que ligava Mérida a Viseu, seguindo daqui para Castro Daire e desembocando no Douro num local com o expressivo nome de Porto Antigo; depois da ligação de barco com Porto Manso e Pala, a estrada prosseguia para Norte, com ramificações para Ribadouro, Ancede, Gove, Grilo, Mesquinhata, Soalhães e Freixo, de onde seguia para Braga¹²³. No período medieval destacava-se a ligação Gove-Marco de Canaveses¹²⁴.

Em Entre-os-Rios, de novo os caminhos por terra se articulavam com as barcas de passagem e a intensa navegação fluvial no Douro e no Tâmega¹²⁵. Isto é sinónimo de elevadas portagens e passagens, que, por sua vez, são sinónimo de conflitos. Com três protagonistas: o convento de Santa Clara de Entre os Rios, detentor de um extenso couto, o senhor da terra, Duarte Peixoto, e a Coroa, que reclamava ter direitos reais. Poupeemos as argumentações e contra-argumentações de sentenças, apelos e novas sentenças¹²⁶, para resumir o essencial do acordo plasmado no foral manuelino:

1. O Convento de Santa Clara, na sequência de direitos muito antigos, poderá cobrar direito de *passagem* de todas as barcas que subam ou desçam o Douro e o Tâmega¹²⁷; os proventos serão repartidos com outros mosteiros e igrejas como era de costume: S. João de Alpendurada receberia um terço (e os seus monges 60 reais); Paço de Sousa, 180 reais por ano; Salzedas

¹²⁰ MACEDO, Jorge Borges de – *Barqueiros*. in *Dicionário de História de Portugal*. dir. de Joel Serrão, vol. 1, p. 301-302.

¹²¹ *O Progresso também chegou a Penafiel...*, p. 72.

¹²² *O.c.*, p. 565.

¹²³ Este itinerário está a ser estudado pelos alunos da Escola de Arqueologia do Freixo-Marco de Canaveses, sob a direcção do Prof. Dr. Lino Tavares Dias.

¹²⁴ MAURÍCIO, Maria Fernanda – *O.c.*, p. 52.

¹²⁵ Que movimentava essas barcas de passagem, barcas de carreto e barcas de pesca.

¹²⁶ Veja-se o foral manuelino de Penafiel, outorgado em Évora, a 1 de Junho de 1519 (DIAS, Luís Fernando de Carvalho – *Forais Manuelinos...*, *Entre Douro e Minho*, p. 31).

¹²⁷ Exceptuando tráfego local em Entre os Rios.

outro tanto; a igreja de Eja, 54 reais¹²⁸. Essa passagem, segundo o foral de Entre os Rios, «sempre se costumou de pagar aos portageiros e recebedores de moesteiros humas vezes no porto dantre ambos os Rios da parte de Penafiel e aas vezes no Torrão que he na parte de Bem viver segundo os barqueiros e passageiros se acrescentam de hir»¹²⁹.

2. O senhor da terra, Duarte Peixoto, fica com o direito de arrecadar *portagem* durante as quatro feiras que se faziam na zona: em Entre os Rios, couto de Santa Clara, no S. Miguel de Maio e no S. Miguel de Setembro; na Arrifana, pelo Pentecostes, e em S. Vicente do Pinheiro¹³⁰.
3. Os moradores de Penafiel e Entre os Rios estão isentos de uma e outra, que são mutuamente exclusivas: só paga passagem o que chegar ou partir pelas águas do Douro ou do Tâmega; o que vier por terra, no tempo das feiras, pagará portagem¹³¹.

O convento de Santa Clara de Entre os Rios é o grande beneficiado pela intensa navegação nesta confluência do Douro e do Tâmega. Fundado por D. Chamoá Gomes e D. Rodrigo Forjaz, seu marido, no Torrão, na segunda metade do século XIII¹³², transferiu-se para o Porto nos primeiros anos de Quatrocentos, mas as clarissas continuaram senhoras do couto de Entre os Rios e respectivas rendas¹³³.

Muito perto ficava a igreja de S. Salvador da Gândara, ou de Cabeça Santa, de que falámos atrás, muito frequentada por romeiros e peregrinos, aos quais, já no século XVI, D. João III franqueou a passagem na barca aí existente. Os rendeiros do couto do convento obtiveram, em 1576, a confirmação das travessias gratuitas na barca do Torrão¹³⁴.

Desta região até ao Porto havia outros cais de importância variada: Escamarão, Castelo, Pedorido ou Carvoeiro, na margem esquerda, e Bitetos, Torrão, Entre os

¹²⁸ DIAS, Luís Fernando de Carvalho – *O.c.*, p. 32 (foral do couto de Entre os Rios, passado em Évora, a 20 de Outubro de 1519).

¹²⁹ *Ibidem*. No referido foral segue-se a tabela da passagem, que analisaremos no próximo trabalho.

¹³⁰ Terra de Penafiel; não se indica a data da realização desta feira.

¹³¹ Igual à tabelada no foral de Guimarães (L.F.C. Dias – *O.c.*, p. 31).

¹³² Aponta-se o ano de 1264, mas a data têm sido discutida; por todos, FERNANDES, Maria Eugénia Matos – *O Mosteiro de Santa Clara do Porto em meados do século XVIII (1730-1780)*. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1992, p. 26-29.

¹³³ Recordemos o que se escreve sobre estas terras na *Corografia Portuguesa* de Carvalho da COSTA: de S. Miguel de Entre os Rios «sahem os barcos, que navegam o Douro, e parte do Tamega no Inverno a pagar lhe a portagem, que delles lhe toca»; Santa Clara do Torrão, «em que o Tamega se mete no Douro», é um «povo bem assentado e fertil, pelo que propriamente lhe chamão o Torrão, muy fresco, aprazível e mimoso de terra, e rio, apertado de montes, que sendo ermo (...) nam he mui povoado (...) e o deu D. Sancho I em 1211 à condessa Toda Palazim (...) só para que ella fizesse alli huma albergaria para amparo dos passageiros naquele despovoado» (p. 355-356).

¹³⁴ Arquivo Distrital do Porto, *Tombo de Santa Clara*, I, fól. 159.

Rios e Rio Mau, na direita. Quase todos estavam operacionais durante o ano inteiro, mas normalmente possuíam poucas estruturas de atracagem¹³⁵ – situação comum, aliás, aos diversos ancoradouros fluviais do tempo um pouco por toda a parte. Para além da casa dos barqueiros, quando existia¹³⁶, podia haver uma rampa pedregosa, uns quantos pilares, geralmente de madeira, que sustentariam um pequeno estrado também em madeira; por vezes o “porto” limitava-se a algumas estacas para atar a barca – ou a coisa nenhuma. Só com muita boa vontade poderemos falar em «cais de embarque»¹³⁷.

No Porto era diferente. Desde cedo virada para o mar e crescendo à volta da ribeira e do tráfego marítimo e fluvial, a cidade investia o que podia em melhorar as condições de acessibilidade dos e aos barcos, bem como na união das duas margens. As barcas de passagem entre o Porto e Gaia eram um serviço de transporte colectivo vital; o respectivo funcionamento (lotação das barcas, condições de segurança, preços da travessia, estatuto dos barqueiros, ocultamento de mercadorias ao fisco, locais de embarque, etc.) ocupou regularmente as vereações, desde as primeiras cujas actas conhecemos, em 19 de Janeiro de 1391¹³⁸, até às de meados do século XIX.

Sem prejuízo de voltarmos ao tema em próximo estudo, gostaríamos de deixar desde já algumas notas. Pouco se sabe da condição social dos barqueiros; a importância do serviço que prestavam e a frequência do tráfego entre as duas margens sugerem um certo desafogo, que algumas referências documentais confirmam, mostrando-nos estes homens a aforar propriedades e a ocupar determinados cargos¹³⁹. Uma chamada de atenção: se numa primeira fase, e em pontos secundários, o barqueiro e o rendeiro da barca são a mesma pessoa, nas travessias mais importantes não; por todos, fica o caso de Afonso Anes da Meijoeira, rendeiro da barca de Gaia, que tinha vários barqueiros ao seu serviço¹⁴⁰.

Que rendas eram essas? Sabemos pouco:

1. Segundo a inquirição ordenada ao tempo de Afonso IV, em 25 de Julho de 1339, por cada uma das barcas dos moradores de Gaia que andavam na

¹³⁵ OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *O Douro e as Navegações*. «Studium Generale», nº 7 (1960), p. 154.

¹³⁶ Que não passaria de um modesto barraco.

¹³⁷ FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Los Caminos Medievales de Galicia*. «Boletim Avriense». Orense: Ed. do Museo Arqueoloxico Provincial. Anexo 9, (1988), p. 43.

¹³⁸ «Vereações». *Anos de 1390-1395*, Porto: Publicações da Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, [s.d.], p. 45.

¹³⁹ No dia 28 de Novembro de 1442, a Câmara afora a Afonso Brás, barqueiro de Vila Nova, um chão de 2,5 braças de largura contíguo à casa de Diogo Afonso de Além («Vereações». *Anos de 1401-1449*, Porto: Pub. da Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, [s.d.], p. 229-230). Numa lista confusa e emendada de 4 de Julho de 1448 figura um Pedro Gonçalves, barqueiro, aparentemente meirinho da Azurara (na mesma obra, p. 478).

¹⁴⁰ A.H.M.P., *Livro de Vereações de 1500*, fól. 8v.

passagem, o senhorio da igreja recebia anualmente seis soldos e nove dinheiros (pelas barcas pequenas) e meio maravedi (pelas grandes)¹⁴¹.

2. Em 1391 a vereação estabeleceu preços de passagem para pessoas e animais com ou sem carga, na sequência de várias queixas contra abusos dos barqueiros:
 - por carga rocinal e cavalari, com o dono – 4 soldos;
 - besta de sela ou albarda sem carga – 1 soldo.

Pela mesma decisão os barqueiros foram proibidos de levar peixe para fora da cidade e termo sem alvará dos vereadores. Esta proibição dirigia-se sobretudo a Miragaia e a Massarelos; sabemos que os moradores de Miragaia tinham a seu cargo barcas de passagem¹⁴². Em 21 de Janeiro de 1548 o funcionamento das barcas voltava à vereação, acordando esta que os barqueiros não pudessem trazer ao seu serviço, como arrais, escravos, cativos ou mulheres¹⁴³. As razões da decisão vinham de trás: em 1500 a Câmara ordenara ao já referido Afonso Anes da Meijoeira que retirasse do serviço da barca de Gaia um negro que aí pusera, pois este não desempenhava eficazmente a sua tarefa, uma vez que «nam conhecia a lingua»¹⁴⁴.

Mas, como dissemos, barqueiros e travessias foram assuntos recorrentes nas reuniões municipais. Os primeiros foram obrigados a ter licença (em 1770 havia 258 barqueiros inscritos!), foram afixadas placas na Porta da Ribeira com os preços das passagens e construídas barracas para abrigar os utilizadores, no mau tempo. Até à edificação da primeira ponte, o Douro continuou a ser cruzado por belas barcas, com uma cabine onde se recolhiam os passageiros e com uma forma que evoca as gôndolas venezianas; podemos encontrá-las em gravuras setecentistas e posteriores. E têm, ainda hoje, uma descendente na lancha que atravessa para a Afurada.

6. OS BARCOS DO DOURO

Se para outros temas a documentação abunda, para este escasseia¹⁴⁵. *Rabelos*, *rabões*, *valboeiros* são nomes familiares a quem conhece o Douro; o rabelo é

¹⁴¹ A.H.M.P., *Livro Grande*, fól. 7 (publicado no *Corpus Codicum*, vol. I, Fas. I, art. 79, p. 36).

¹⁴² «Vereações» (1390-1395), p. 45-46. Uma deliberação semelhante foi tomada em 1512, visando os barqueiros do lugar de Santa Catarina, depois de chegarem à vereação denúncias de que naquele lugar passavam mercadorias sem pagar direitos (A.H.M.P., *Livro 9 de Vereações*, fól. 185v).

¹⁴³ A.H.M.P., *Livro 16 de Vereações*, fols. 9-12.

¹⁴⁴ A.H.M.P. *Livro de Vereações de 1500*, fól. 8v.

¹⁴⁵ Lembremos que, dado o restrito âmbito cronológico que nos ocupa, não se justifica repassar a abundante bibliografia etnográfica sobre as embarcações durienses. Indicamos, por todos, BEAU-DOIN, François – *Les Bateaux du Douro. Étude des origines*. Porto: Museu de Etnografia e História, Junta Distrital do Porto, [s.d.].

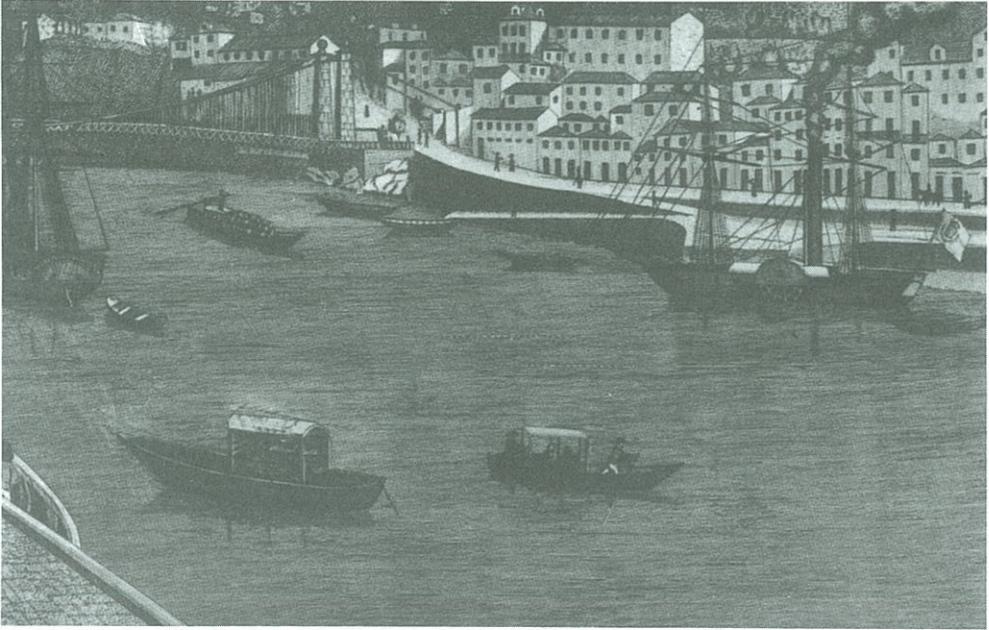


Fig. 3 – Barcas de passagem no Porto. (desenho de Joaquim Manuel das Neves, *Cinquenta Vistas do Porto*, Grav. n.º 39).

de resto o *ex-libris* do rio. O incremento da produção vinhateira no Alto Douro e a relação estreita com o mercado internacional através do Porto converteram-no no tipo de transporte ideal, com variantes conforme o caudal das águas: uns mais pequenos, *trefegueiros*, outros maiores, *matrizes* (de 40 a 50 t)¹⁴⁶.

Nos rabões carregava-se outro tipo de mercadorias: madeira, seixos, mais tarde minérios; o pequeno valboeiro¹⁴⁷ era o barco de pesca por excelência no Douro. A evolução das formas dos navios é no essencial contemporânea do desenvolvimento da produção vinícola; julgamos que ocorre sobretudo no século XVIII. E antes? Que tipo de barcos trazia para a cidade os vinhos «brancos» e «vermelhos» de Ribadouro? Qual a respectiva tonelagem? Quantos havia nesse percurso? Quantos e quais deles saíam a barra e continuariam por mar? É difícil avançar respostas.

¹⁴⁶ Veja-se MATOS, Artur Teodoro de – *O.c.*, p. 266. Recomendamos as páginas desta obra sobre a navegação no Douro (p. 263-274 e 434-435). Consultem-se ainda os trabalhos clássicos de Armando de MATTOS (*O Barco Rabelo*. Porto: Junta da Província do Douro Litoral, 1940) e Octávio Lixa FILGUEIRAS (*O Barco Rabelo: um retrato de família*. Porto: A.A. Calém, 1989) sobre esta embarcação, que fica já fora do âmbito cronológico deste trabalho. E ainda, de FILGUEIRAS, Octávio Lixa – *Rabões da Esquadra Negra*. Porto: ed. O Pejão, 1956; IDEM – *Barcos*, in *A Arte Popular em Portugal*, Lisboa, Ed. Verbo, 1963, vol. III; IDEM – *Algumas cenas e cenários ribeirinhos de Vila Nova de Gaia em gravuras dos séculos XVII a XIX*, sep. de «*Gaya*», 2(1984), p. 361-431 (nesta comunicação indica-se boa bibliografia sobre as embarcações do Douro).

¹⁴⁷ Saído dos estaleiros de Valbom?

A documentação medieval fala quase sempre de *barcas*. Um documento de 1336¹⁴⁸ refere o tráfego de *barcas* no Douro carregando vinho em «pipas de tres bolhas»¹⁴⁹. A propósito do rabelo, escreveu Octávio Lixa Filgueiras: «É de 1200 o documento mais antigo em que se vislumbra o traço da existência desta família de embarcações: trata-se de uma partilha do imposto portuário fluvial entre o bispo do Porto e o Cabido da Sé e nele se mencionam os barcos «de quatro remos» – o que caracteriza quase perfeitamente a tipologia em questão¹⁵⁰.

Eram estes os barcos que, na Idade Média, subiam e desciam o Douro até S. João da Pesqueira. Muito possivelmente tais navios assemelhavam-se às *barcas* que começaram a explorar o litoral africano. Barcos pequenos, a julgar pelas crónicas: Zurara considera grande uma barca de 30 tóneis¹⁵¹. E Quirino da Fonseca viu-a «como o primeiro tipo de embarcação mercante, natural descendente, em arquitectura naval, da barca de pesca costeira»¹⁵². Arvorava uma única vela, latina; sendo preciso manobrava a remos, sobretudo em locais pouco profundos.

Em 1531 subiam e desciam o Douro *barcas* de 30 pipas ou de 1500 alqueires¹⁵³. Esta informação preciosa corrobora a do tabelamento de transportes de 1545¹⁵⁴. O que sugere que tais barcos eram construídos à *medida* para o transporte de vinho e de cereais¹⁵⁵. E que deviam alcançar mais de 25 toneladas. É isso que nos leva a pensar que, no período medieval, alguns deles passassem a barra do Douro, carregados de vinho para destinos mais longínquos¹⁵⁶.

No Douro encontramos outro tipo de *barcas*, idênticas às anteriores, mas utilizadas em diversos serviços, que lhes conferiam designações próprias: *barcas* de carga, de carroto¹⁵⁷, do condado¹⁵⁸, e, por fim, as *barcas* tavernieras, que possuíam uma licença para vender vinho como autênticas tabernas flutuantes¹⁵⁹.

Além das *barcas*, andavam no Douro, especialmente nas travessias, umas jangadas usuais nos rios ibéricos, possivelmente por influência muçulmana – as *almadias*. Algumas delas percorriam grandes extensões rio abaixo:

¹⁴⁸ Sobre um conflito de jurisdições entre os moradores de Paiva e os de Entre os Rios.

¹⁴⁹ A.D.P., *Tombo de Santa Clara*, I, fols. 168v-173.

¹⁵⁰ *O barco rabelo...*, p. 20.

¹⁵¹ *Crónica de Dom Pedro de Meneses*, Porto, 1988, cap. LII, p. 174.

¹⁵² *Os Navios do Infante D. Henrique*, Lisboa, 1958, p. 17.

¹⁵³ FERNANDES, Rui – *O.c.*, p. 565. Este autor fala ainda em *barcas* de 1800 alqueires.

¹⁵⁴ Documento n.º 3, em anexo. Também nele se diz que os barcos eram de 30 pipas ou de 1500 alqueires.

¹⁵⁵ Esta opinião foi-nos manifestada pelo Dr. Silvestre Lacerda, a quem agradecemos.

¹⁵⁶ BARROS, Amândio Jorge – (*Barcos e Gentes do Porto...*), refere uma barca de vinhos do Porto apresada no rio Minho.

¹⁵⁷ Ou seja, as que andavam no transporte.

¹⁵⁸ Encarregada da colecta do tributo com o mesmo nome?

¹⁵⁹ MACEDO, Jorge Borges de – *Barqueiros...*, p. 302.

«Deste Sam Joam da Pesqueira tambem vem ao porto¹⁶⁰ almadias feitas de cortiça, que trazem cem duzias de cortiça, e mais, liadas com páaos, e esta cortiça se vende a pescadores pera boias, e a çapateiros; e sobre ella trazem muitos odres de vinho, e vinagre, e mel, e muitos sacos de çumagre; e vem homens nellas que as governam, sam mais seguras de perigo, que as barcas»¹⁶¹.

Várias centenas de embarcações sulcariam o Douro dos séculos XV e XVI; basta analisar as produções da área de Lamego e as quantidades de mercadorias vindas por «carregaçam» até ao Porto para se chegar a números elevados. Entre penedos e «pasos ruins» foram evoluindo, até se chegar ao majestoso rabelo, hoje simples objecto turístico.

7. A FECHAR

Encerramos este primeiro trabalho dedicado ao Douro da Idade Média e do início da Época Moderna com algumas ideias-síntese:

1. Como se pode manifestar, no tema em apreço, o tal pecado dos historiadores – o anacronismo – que para Braudel era *capital* e para Duby o mais natural? Vendo o Douro de há alguns séculos atrás com uma unidade que ele não tinha, quer por uma perspectiva centrada na cidade do Porto, quer englobando-o na *região demarcada* de Setecentos. Projectando sobre ele uma identidade que não traduz o que se passava durante as três primeiras dinastias da nossa história, e mesmo depois. Não havia um Douro, havia muitos, diferentes e muitas vezes conflituais entre si. Aí estão as populações de Torre de Moncorvo e de Vila Nova de Foz Côa a incendiarem a barca de passagem e a lutarem com ferocidade pela demarcação de termos pela veia do rio para o provarem¹⁶².

Entre Barca d'Alva e a foz era virtualmente impossível uma navegação contínua, quer devido aos reduzidíssimos caudais do rio durante mais de metade do

¹⁶⁰ Será a cidade do Porto ou algum outro porto do Douro?

¹⁶¹ O.c., p. 567. Nos rios Minho e Sil, na Galiza, estas jangadas eram também de utilização corrente, sobretudo nas passagens: «El "barco" que pasaba el Miño en Ourense desde la Edad Media hasta nuestros días, se conoce bastante bien en su aspecto físico, que prácticamente no varío. Era un «barco de duas dornas, una gran *almadía* montada sobre dos troncos vaciados a modo de piraguas, y que se impulsava por unas largas peitigas que se apoyaban en el fondo del río» (FERREIRA PRIEGUE, Elisa – O.c., p. 56).

¹⁶² Embora a existência de conflitos entre concelhos vizinhos não seja, por si só, incompatível com uma identidade regional.

ano, quer devido aos intransponíveis obstáculos naturais ou construídos pelo homem. Em numerosas passagens, como vimos, era preciso içar o barco para a margem e transportá-lo até ao troço seguinte, aos ombros dos homens ou puxado por juntas de bois. Mas havia percursos locais ou regionais muito activos, em cada um desses 'Douros' fechados por *cachões* ou outros *pontos*. Vista do Porto, esta importante navegação local ou não existe ou não tem significado, o que é falso. Como é empobrecedora a concepção de uma linha de tráfego com um único sentido: este-oeste, desprezando quer a riqueza e a importância dos afluentes, dos mais conhecidos, como o Tâmega, o Paiva, o Sabor, às mais humildes ribeiras. Cada um deles foi, à sua escala, um eixo forte de deslocações e de organização do espaço. Com esse Douro horizontal cruzavam-se, por outro lado, algumas estradas e caminhos de projecção variável, mas cuja articulação com o rio é essencial para percebermos toda a complementaridade das várias regiões e sub-regiões que lhe são ribeirinhas: é ver o cuidado com que se zela pelo «corrigimento» dos caminhos e estradas que vão dar ao rio ou à ponte, com que se tabelam fretes e transportes de bens até ao local de embarque¹⁶³.

2. Em rigor, não deveríamos falar *do Porto* como se de uma realidade homogénea se tratasse. A cidade intramuros está em constante disputa com outros núcleos populacionais de expressão populacional variável¹⁶⁴, tentando impor, por vezes pela força, o monopólio do comércio fluvial e marítimo¹⁶⁵.
3. Por último, sublinhamos a ideia que deu o título a este trabalho: o Douro era, até há bem poucos anos, um *rio de mau navegar*. A partir de um reconhecimento feito em 1812, Teodoro de Matos sintetiza as causas de dificuldades, naturais¹⁶⁶ e artificiais¹⁶⁷. Sabemos de obras de desobstrução do leito do rio desde o século XVI; o grande impulso deu-se no final de Setecentos, sobretudo com a espectacular destruição do Cachão da Valeira, entre 1780 e 1792. Mas ainda há poucas décadas morria gente em naufrágios à vista do Porto.

¹⁶³ Como dissemos no início, pensamos, em próximo trabalho, estudar com maior profundidade a articulação entre as deslocações fluviais e as terrestres.

¹⁶⁴ Desde concelhos poderosos, como Gaia e Vila Nova, até pequenos núcleos de pescadores ou de mareantes, como Massarelos, Bouças ou S. João da Foz.

¹⁶⁵ Também este ponto será por nós retomado em próximo trabalho.

¹⁶⁶ «1. Grandes correntes existentes em determinados lugares do rio, denominados *pontos* ou *galeiras*, especialmente motivados pelos açudes das azenhas, por restingas de rocha ou por grossos calhaus arrastados pelas torrentes que entram no rio e os depositam no ponto da confluência; 2. A falta de caminhos na margem ou o péssimo estado dos existentes para sirgar com bois e alar os barcos nos *pontos* ou *galeiras* onde é violenta a corrente do rio; 3. A não existência de «estabelecimento» de bois para alar os barcos, a partir de Melres onde, aliás, começam as grandes correntes do Douro; 4. A diminuição das águas do rio acima, causa aliás comum a todos os cursos» (O.c., p. 263-264).

¹⁶⁷ Açudes, azenhas, e sobretudo pesqueiras e nasceiros (O.c., p. 264-265).

«A habitação sobre as agoas salgadas – concluímos com Sousa Reis, a quem fomos buscar a ideia para o título deste trabalho – não he boa, pois também ahi aparecem horriveis tempestades; porem n’ella ha encantos e delicias, na do rio Douro nem a vista se pode alongar pelas margens, porque o coração constantemente afflicto nem isso consente»¹⁶⁸.

8. APÊNDICE DOCUMENTAL

Documento nº 1

1502, Outubro, 31, Porto

D. Manuel outorga carta de privilégio à cidade do Porto, pela qual são abertos os canais do rio Douro, desde a cidade até S. João da Pesqueira, bem como os dos afluentes.

A.N.T.T., *Além Douro*, L. 5, fols. 46-46v (sumariado em *História Florestal, Aquícola e Cinegética*, vol. IV, doc. 228, p. 188).

«Dom Manuel etc. Fazemos saber a vos juizes vereadores procuradores e homens bons desta nossa muy nobre e sempre leal cidade do Porto que mando assi por serviço de Deus e nosso e consirando que por ello a dita cidade ao diamte seja mais nobrecida e abastada e desi que todo o povo desta comarca e das outras partes de nossos reinos diso¹⁶⁹ receberam proveito detreminamos ora de mandar abrir todollos canaes que ouver no rio do Douro daqui atee Sam Joham de Pesqueira convem a saber largura de tres braças da craveira em cada hum pera por elles poderem navegar barcas batees e levarem e trazerem total-las mercadorias mantimentos madeiras e provisoens outras que convierem. E porque queremos que isto em todo tempo se cumpra e se de assi e por a nos principalmente toquar vos damos poder e autoridade que sendo caso que algũa pesoa ou pesoas quisesem tapar os ditos canaes o que defendemos a nossas justiças que o nam consentam e vos os posais hir e mandar destapar e poor e leixar no ponto e estado em que dantes estavam e sendo caso que por algũa maneira algũa pesoa ou pesoas per tempo çararem os ditos canaes e os leixarem assi estar çarados sem ninguem contradizer queremos que por ello se nom posam chamar nem aproveitar tal pose em que estiverem nem alguem que sejam a ella restituídos porque tal pose avemos por nenhũa e de ninhum vigor e for – [fól. 46v] – ça porquanto nossa merce e vontade he d’aguora pera sempre os ditos canaes estarem abertos as ditas tres braças em cada huum pera serventia das ditas barcas e batees nos luguares que pera isso forem mais convenientes e por firmeza de todo o que mandamos dar esta nossa carta asinada per nos e aseelada do nosso selo pendente pera terdes na camara desa cidade e della

¹⁶⁸ O.c., p. 273-274.

¹⁶⁹ Repete diso.

usardes quando comprar. Dada em a dita cidade do Porto ao deradeiro dia do mes d'Outubro. Lopo Fernandez a fez. Anno de mil e quinhentos e dous.

E outrosi porquanto tambem mandamos que os canaes que forem feitos nos rios que vierem ter ao dito Douro se abram pella dita maneira e que daqui em diante se nom façam outros de novo em nenhũa parte nem outra e vollo fazemos assi a saber pera isso mesmo na Camara que se fizerem ou taparem nos ditos rios os mandees derribar e destapar assi como ho fares no mesmo Douro».

Documento nº 2

1538, Agosto, 12, Lisboa

D. João III, em resposta a um pedido do concelho do Porto para que o rei mandasse derrubar todos os obstáculos à navegação no Rio Douro, pede à cidade que o informe das provisões que, sobre o assunto, o rei tinha já anteriormente tomado.

A.H.M.P.¹⁷⁰, Livro 1º de Cartas e Provisões, fól. 326¹⁷¹.

«Juiz vereadores e procurador da minha cidade do Porto. Eu El Rei vos envio muito saudar. Antre os apontamentos das cousas em que me Miguel Diaz de Lemos de vosa parte fallou foy huum sobre os canaaes do Rio do Douro que me pedies que mandase desfazer pera as barcas poderem navegar pollo dicto rio acima. E porque eu mandey jaa neste caso fazer certas delligencias a requyramento da cidade em tempo do corregedor Sebastião Allvarez como deviam de saber os vereadores e officiaaes daquelle tenpo vos vos enformay diso e m'enviay quaesquer provisoens minhas que sobre o dicto caso tener passadas e asy as dellegencias que se niso fezeram pera se tudo ver e eu prover no que pedis como me bem parecer.

E quanto aa vara do meirynho do bispo agardeço vos a lembrança que me acerqua diso fazeis e eu proverey niso como ouver por bem. Manuel da Costa a fez em Lixboa a XII d'Agosto de 1538.

[Ass.:] REY»

Documento nº 3

1545, Junho, 8 – 1545, Agosto, 1, Porto

*Tabelamento de preços de fretes e percursos de barcas no Rio Douro, desde o Porto até S. João da Pesqueira*¹⁷².

¹⁷⁰ Arquivo Histórico Municipal do Porto.

¹⁷¹ Sumariado por RIBEIRO, João Pedro – *Índice Chronologico dos Documentos mais Notaveis que se achavão no Archivo da Illustrissima Camara da Cidade do Porto, quando por Ordem Regia o examinou no Anno de 1795 o Conselheiro João Pedro Ribeiro, natural da mesma cidade*, ed. de João Albino Pinto Ferreira. Porto: Câmara Municipal – Gabinete de História da Cidade, 1951, p. 288.

¹⁷² Incluído num caderno com um tabelamento de preços de bens e serviços no termo do Porto, inserido no *Livro de Vereações de 1549*; a responsabilidade pertenceu a uma comissão formada pelo corregedor e seis homens-bons da cidade.

A.H.M.P., *Livro 15 de Vereações*, fols. 21-22.

[fól. 21]

«Barcas de navegar

Item: barquas de navegar. Foy praticado pellos sobredictos sobre as barquas que naveguão por este rio do Douro acima aatee São Joam da Pesqueira que he o mays que por elle se navega em tempo d'emchentes d'auguoa que são desta cidade vynte e tres leguoas e achou-se que levavão de frete ate o presentemente convem a saber: de barqua de trymta pipas ou de mil e quynhentos alqueires de pão sete mil e quynhentos reaes e sete myl de ida e vymda. E porque pareceo que levavão mays do que estava em rezão avemdo ora respeito a taxa e onestos preços que ora se poem em todas as cousas contheudas nesta taxa aacordarom que do dito Sam Joam da Pesqueira aa esta cidade e desta cidade ao dito Sam Joam de ida he vimda [fól. 21v] conforme ao custume do fretamento se leve de frete convem a saber: barqua de trymta pipas ou de mill e quynhentos alqueires de pam pouquo mays ou menos levava de frete do dito Sam Joam aatee esta cidade¹⁷³ pella maneira seguinte:

Item – de Foz Tua a barqua da sobredicta carrega levava de frete cimquo mill e quynhentos reaes ate esta cidade.

Item – de Foz Pinhão a sobredicta barqua levava cimquo mill reaes ate esta cidade de frete.

Item – da barqua da Reguoa levava a sobredicta barqua de frete ate esta cidade quatro myl reaes.

Item – dos Peares e de Meyjão Fryo levava a sobredicta barqua de frete tres myll reaes. E d'aquy pera bayxo ate a cidade sea respeito ser navegação de todo anno.

Item – das Calldas d'Areguos levava a sobredicta barqua de frete pera esta cidade dous myll e quatrocentos reaes.

Item – de Porto Mamso e Palla levava a sobredicta barqua de frete pera esta cidade dous mil reaes.

Item – d'Amre Anbolos Rios e Bitetos e Castelo de Payva, convem a saber, no Inverno de Novembro ate [fól. 22] a fim d'Abril levaram a trimta reaes por pipa e do mays do anno no Verão levarão a vymte e cimquo reaes por pipa. E no Imverno a¹⁷⁴ real e meo por allqueire e no Veram a real por allqueire.

Item – todos os outros barquos e barquas maiores e menores pera navegarem ao lomge e ao perto levarão de frete solldo por lyvra a respeito das pipas ou allqueires de pam que trouverem e do frete que levão e ouve se respeito a estes fretes de perto d'Amre Ambolos Rios pera baixo por serem barquos pequenos que naveguoem sempre. E se se derribarem os canaes deste rio do Douro como ja esta mandado per Sua Alteza podem estes fretes demenuyr menos a metade e esta cidade sera muito mais abastada».

¹⁷³ Riscado seys.

¹⁷⁴ Riscado tres.

Documento nº 4

1551, Maio, 12, Almeirim

D. João III notifica o concelho do Porto de como encarregou o corregedor da comarca de mandar desfazer as pesqueiras e caneiros do Rio Douro até à Pedra de S. João da Pesqueira, para facilitar a navegação.

A.H.M.P., Livro 2º de Cartas e Provisões, fól. 114¹⁷⁵.

«Juiz vereadores e procurador da cidade do Porto. Eu El Rey vos envio muito saudar. Pollo que me per vezes tendes escripto sobre os caneiros pesqueyras e açudadas do Rio do Douro e prejuizo e dano que fazem aa naveguação delle e assy as enfformações que acerca disso ouve pellas dellegencias que se per meu mandado fezerão asentey em se derribarem de todo os caneyros pesqueyras e açudadas que no dito rio estão des a foz delle atee aa pedra de São Johão da Pesqueyra avaliando se primeiro o que valem asy de compra como de renda sendo as partes cujas são pera eso citadas e requerydas. E tenho ametida a execução deste negocio ao doctor Gaspar Mendez das Antas do meu desembargo e corregedor segundo mais inteiramente vereis por hũa minha provisão que sobre iso pera elle passey que vos elle mostrara pella quall outrosy mando que daquy em dyante se não tape maais a veyra d'agoa nem parte allgũa do dito rio des a dicta foz atee a dicta pedra de São Johão de modo que estee sempre tudo aberto despejado e livre pera a dita navegação. Pollo que ey por bem e vos mando que do rendimento das rendas da cidade des e façaes logo dar e entregar ao dicto corregedor ou aa pessoa que elle ordenar o dinheiro que for necessario pera os gastos e despesas deste negocio conforme aa dicta provisão e segundo forma della. Manuel da Costa a fez em Allmeirim a XII de Maio de 1551.

[Ass.:] REY»¹⁷⁶

Documento nº 5

1571, Maio, 20, Lisboa

D. Sebastião passa um alvará para que na alçada de Entre Douro e Minho sejam julgados todos os pleitos sobre pesqueiras e caneiros do Rio Douro que o concelho do Porto tenha conseguido que fossem destruídos, minorando os impedimentos à navegação.

A.H.M.P., Livro 2º de Cartas e Provisões, fols. 396-396v¹⁷⁷.

«Eu El Rey faço saber aos que este alvara virem que o juiz vereadores e procurador da cidade do Porto me escrepverão hũa carta de que o trellado he o seguinte:

Muito allto muito poderoso Rey noso senhor: Vosa Alteza mandou os dias pasados hũa sua provisão a esta cidade pera que o corregedor fose com muita brevidade e dellegencia a deribar todolos canaes e pesqueiras que estavam ao

¹⁷⁵ Sumariado por João Pedro RIBEIRO – *Indice Chronologico...*, p. 297.

¹⁷⁶ Em outra letra: *Pera a cidade do Porto*.

¹⁷⁷ Sumariado por João Pedro RIBEIRO – *Indice chronologico...*, p. 307.

lomguo do Douro por respeito do muito dano e perjuizo que fazião pera o ir e decer das barcas que trazem o pão e mantimentos e outras mercadorias a esta cidade por ella não ter outras senão o que nellas lhe vem as quaes pesqueiras e canaes fazião todollos annos muita perda de muitas barcas e gente e mantimentos que se perdião tanto que com muito custo e arreceo os homens querião navegar nellas pola qual provisão o corregedor foy logo a isso e com toda delligemcia derrybou todas aquellas que fazião o dano a navegação em que a cidade fez niso muita despesa que inda agora está devemdo as quaes depois de serem derribadas pola provisão de Vosa Alteza não dar mais pena somente que alevantando se algũa se tornase a derribar a custa da mesma pesoa que a levantase e por se tornarem muitas a levantar por respeito de não aver mais penna tornou esta cidade pedir novamente a Vossa Alteza mandasse com graves pennas que nenhũa pesoa as tornase a levantar o que Vosa Alteza fez por lhe fazer merce e o corregedor tornou a isso e derribou aquellas que tanto dano e perjuizo fazião noteficando as pennas que pareceo justiça e rezão e por a provisão asy o declarar no que a cidade fez novo guasto e despesa e porque agora algũas pessoas particulares tirão disto estromentos pera diferentes juizos a que a cidade não pode acodir e semdo allguns providos sera em grande prejuizo asy pera a cidade como pera o serviço de Vosa Allteza por razão dos mantimentos que vem pelo rio pera vosas armadas pede esta cidade a Vosa Allteza mande que não conheção disto senão os desembarguadores do Paço polas provisões que Vosa Alteza tem sobre isso pasado serem pasadas per elles e terem enformação do caso.

E visto seu requerimento e avemdo respeito ao que na dita carta dizem ey por bem e me praz que emquanto a alçada andar na comarca d'Antre Douro e Minho e Trallos Montes se não tome conhecimento de estromento d'agravo algum ou d'apelação ou doutra qualquer cousa quanto que aos caneiros e pesqueiros de que na dita carta faz menção senão na dita alçada pellos desembarguadores della. Os quaes determinarão [fól. 396 v] acerca diso o que for justiça. E tomando se em outra parte conhecimento do dito caso as semtenças que niso se derem ey por bem que se não cumprão nem tenham vigor algum. E mando aos desembarguadores da dita alçada e a quaesquer outras justicias a que o conhecimento disto pertencer que cumprão e guardem inteiramente este alvara como se nelle contem o qual ey por bem que valha e tenha força e vigor posto que o feito d'elle aja de durar mais de hum anno sem embargo da ordenação do segumdo livro título vimte que o comtrairo despoem. Gaspar de Seixas o fez em Lixboa a vimte de Mayo de mil e quinhentos setemta e hum. Jorge da Costa o fez escrever.

[Ass.:] REY»

Documento nº 6

1578, Março, 3, Lisboa

D. Sebastião confirma anteriores provisões sobre os canais e as pesqueiras no Rio Douro.

A.H.M.P., *Livro 3º de Cartas e Provisões*, fól. 14¹⁷⁸.

«Dom Sebastião per graça de Deus Rey de Portugall e dos Allgarves d'aquem e d'alleem maar em Africa senhor de Guinee etc. Faço saber a vos vereadores e procurador da cidade do Porto que vy a carta que me escrevestes escrita na outra mea folha atras com os trelados das provisoens que m'enviastes sobre os canais e pesqueiras do Rio Douro. E vista a forma delas e o que em vosa carta apontais ey por bem e mando que as ditas provisoens se cumprão como se nelas conthem e os coregedores das comarquas a que pertemcer as dem a execução¹⁷⁹ naquella forma no modo e maneira que per elas lhes he mandado que o fação convem a saber: e vos tereis especial cuidado de os advirtir diso e de lhe enviardes o trelado das ditas provisoens pera as averem de cumprir e de m'escreverdes o que elles acerqua diso fezerem compri o asy. Ell Rey noso senhor o mandou pellos doutores Pero Barbosa e Jeronimo Pereira de Saa ambos do seu conselho e seus desembargadores do Paço. Pero de Seixas a fez em Lixboa aos tres de Março de mill V^c LXXVIII^o.

João de Seixas a fez escrever.

[Ass.:] JERONIMO PEREIRA DE SAA
PERO BARBOSA»

¹⁷⁶ Sumariado por João Pedro RIBEIRO – *Índice Chronologico...*, p. 309.

¹⁷⁹ Riscada uma palavra ilegível.