

Amândio Morais Barros *
Susana Pacheco Barros **

Caminhos e devoções. Viajar no Douro medieval e moderno ***

1. Investigar a viagem nos tempos medievais e modernos é tarefa complicada. A falta de documentos que forneçam dados consistentes para o estudo do tema, obriga o historiador a percorrer uma enorme variedade de diplomas que apenas lhe fornecem elementos dispersos.

Um dos expedientes para obviar a estas lacunas documentais é o recurso a roteiros dos séculos XVII e XVIII desde que eles percorram áreas de “história imóvel” e neles se encontrem, por exemplo, pontes edificadas na Idade Média¹.

No Douro há locais com estas características e roteiros que os descrevem. Porém, notemos, é necessário partir de uma cautela inicial e condicionante: a definitiva implantação do Douro vinhateiro, nomeadamente a partir da instalação da Companhia da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro (1756), alterou por completo toda a estrutura viária da região. O alastrar da vinha e o novo “ordenamento” agrícola da região retiraram do mapa, frequentemente, velhas estradas e obrigaram à “abertura” de novos caminhos. Por essas razões, é necessário desconfiar daqueles textos que reflectem, compreensivelmente, uma realidade completamente diversa da de séculos anteriores.

O objectivo deste breve trabalho é recordar alguns itinerários percorridos pelo homem duriense nos finais da Idade Média e nos alvares da Época Moderna. Itinerários usados para o escoamento das produções da terra, nomeadamente os

* Escola Superior de Educação de Santa Maria. GEHVID.

** GEHVID.

*** Este trabalho retoma, de um modo geral, o capítulo «Caminhos e Viagens» elaborado por Luís Miguel Duarte e Amândio Morais Barros para a *História do Douro* que sairá brevemente a público e onde são mais desenvolvidas algumas questões aqui tratadas.

¹ ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Caminhos medievais no Norte de Portugal*. In «Caminhos Portugueses de Peregrinação a Santiago. Itinerários Portugueses». [S. l.]: Xunta de Galicia/Centro Regional de Artes Tradicionais, 1995, p. 347. Para uma panorâmica geral sobre a viagem na Idade Média veja-se OHLER, Norbert – *The Medieval Traveller*. Woodbridge: The Boydell Press, 1998.

vinhos e os sumagres, e, em sentido contrário, para o abastecimento dos povoados, principalmente de artigos que entravam pelos centros costeiros do reino. Evitaremos, dentro do possível, falar da grande via de comunicação que era o rio Douro, eixo estruturante de toda esta vasta região, em favor de uma maior atenção sobre os caminhos terrestres. Aludiremos a “tempos de viagem”, às suas condicionantes e aos utilizadores dos caminhos. Deixaremos, por fim, breves notas sobre a devoção das gentes uma vez que ela é, também, motivadora da viagem. A pequeno e a longo curso.

2. Na Idade Média, e muito para além dela, viajar era difícil, incómodo, lento, caro e perigoso.

A herança viária romana de pouco servia. Os centros de atracção que sucederam ao império de Roma, nascidos de necessidades eminentemente locais, raramente eram ligados pelo lageado das vias por onde passaram as legiões. Essas, foram substituídas pelo carreiro ou pelo caminho vicinal, mais adequados ao uso das gentes, às novas relações sociais e às práticas agrárias. O mercador medievo mais característico, o almocreve, sujeitava-se ao simples trilho que contornava o relevo, demorava-se nas suas deambulações e tornava-se, assim, o grande agente de ligação e o principal responsável pelo abastecimento e sobrevivência económica de inúmeros e pequenos povoados dispersos.

Mas não eram os almocreves os únicos a fazer-se ao caminho. Contrariamente a uma ideia durante muito tempo enraizada, o homem medieval deu mostras de uma enorme capacidade e vontade de mobilidade; uma «*mobilidade desconcertante*», como lhe chamou Jacques Le Goff². De camponeses em busca de terra, de servos ou escravos em busca de liberdade, de cavaleiros em busca de peleja, de romeiros e peregrinos em busca de Deus ou de milagres, de simples viajantes em busca de maravilhas e de mercadores em busca de negócios. A animação das estradas foi, assim, obra de muitos factores e de muitos protagonistas. Contemplar o que resta de uma antiga estrada real ou modesto caminho medieval é evocar a passagem de peregrinos e mensageiros, clérigos e estudantes, aventureiros, caminantes e vagabundos, mendigos e doentes, mercadores, reis e papas.

Com um pouco de toucinho ou outra carne seca no bernal, pão, uma faca para cortar alguns alimentos, pedras de fogo, de pederneira, para acender um fogo nas noites passadas ao relento, um pequeno odre de vinho e um bordão para caminhar – já que a maioria dos viandantes não tinha meios para sustentar uma montada – o homem, quando partia, podia estar a empreender a aventura da sua vida. Uma aventura fortuita; uma aventura que significava deixar a segurança e o “sentido” da sua terra natal e empreender uma jornada de resultados duvidosos.

² LE GOFF, Jacques – *A Civilização do Ocidente Medieval*. Lisboa: Estampa, 1983, p. 172.

A partida, dolorosa, e a incerteza do regresso são temas frequentemente glosados pelo folclore e cultura populares.

Pensemos na escassez de recursos das populações; pensemos no longo caminho que se percorria sem ver viva alma, mesmo num reino pequeno como Portugal; pensemos nas poucas estruturas de acolhimento que a estrada comportava. E aí temos porque todo aquele que se lançava ao caminho, por vezes com pouco mais do que a roupa que levava no corpo, era identificado pela palavra *pobre*. Um pobre que sofria da dualidade de significado que essa expressão comportava então; o pobre tanto podia ser bem acolhido nos lugares onde passava e onde o identificavam com Cristo, como era escorraçado dos povoados que o viam como arauto de desgraças e portador de doenças temidas.

Um dos grandes problemas da viagem era a insegurança, causada quer pela Natureza, quer pelo Homem. Por esse motivo, uma das regras de ouro era nunca viajar sozinho. Por exemplo, no Inverno, nos períodos em que ainda era possível circular, fazer-se à estrada sem companhia era desafiar o perigo; era correr o risco de se ser apanhado por um nevão imprevisto, perder-se a noção do caminho, morrer de frio ou ficar à mercê de animais selvagens, sem poder contar com qualquer ajuda – a legislação medieval e moderna sobre as batidas aos lobos e as histórias de tragédias envolvendo estes animais dispensam comentários mais aprofundados. Em épocas de instabilidade aguda, económica, política e social, então, era um verdadeiro suicídio. Com as estradas ameaçadas por bandidos e salteadores, tão abundantemente representados na iconografia, o assalto, a agressão e a morte eram riscos reais e bem conhecidos.

Na legislação aprovada por D. Duarte sobre o couto de homiziados de Numão, em 1436, fala-se dos seguintes foras-da-lei: «*primeiramente ladroões publicos que teem em culcas nos camjnhos e nas estradas*» e «*Jtem os que teem os camjnhos e matam os homens per Jnculcas*»³. *Inculcas* eram espiões. Ou seja, saltar nos caminhos era crime violento e organizado. Aliás, um dos malfeitores mais perseguido pela justiça do rei era o *teedor* de caminhos: *teer caminhos* significava estar emboscado para assaltar os que passavam. Os exemplos poderiam multiplicar-se⁴. São casos destes e a frequência com que se repetem, que explicam a for-

³ *Chancelarias Portuguesas*. D. Duarte. Lisboa: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1998, vol. I, tomo 2, p. 43-44. Col. dir. por A. H. de Oliveira Marques; org. de João José Alves Dias.

⁴ O perigo era ainda maior quando o giro entrava “noite dentro”. Como aconteceu em 1456, com alguns almocreves de Entre Douro e Minho que transportavam «carregas dazeite» adquiridas no mosteiro de Santa Cruz de Coimbra. Quando regressavam “acompanhados por «certos moços e homens» do Abade Gomes, foram atacados no caminho por indivíduos «que os queriam acutillar e matar e tomar o dito azeite que asi leuauam nas ditas carregas». Ao pedido de auxílio dos atacados acorreu Fernão Vaz, sobrinho e escudeiro do Abade de Santa Cruz, que encontrou entre os atacantes João de Avis e João Galego, siseiros do azeite em Coimbra. Não os tendo reconhecido

mação de “associações” temporárias, por vezes para apenas uma viagem ou uma simples jornada, entre mercadores e almocreves. Estabeleciam-se, desse modo, relações de partilha. De partilha da segurança; de partilha do fogo e dos alimentos, de algumas despesas do caminho e da cama na estalagem, na venda ou no hospício.

Não perderemos muito tempo a falar das condições climatéricas mais propícias para viajar. O assunto é mais ou menos conhecido e não suscita grandes discussões. Apesar de as representações artísticas e iconográficas individualizarem claramente as estações e os próprios meses do ano, o Ocidente medievo era dominado por dois grandes períodos: o Verão e o Inverno. Já fomos dizendo alguma coisa a respeito deste último período. Na maior parte dele é praticamente impossível circular. A viagem faz-se, preferencialmente no Verão, quando a vida é mais fácil, quando os recursos são mais abundantes. Fora deste período de bom tempo, só excepcionalmente se planeiam deslocações. Vejamos o que se passa no Douro, pelas palavras de Rui Fernandes, um dos primeiros a descrever-nos parte da região: «*Item: esta terra he muito montuosa [e] pella mor parte he toda muito aproveitada, que em ella nom ha pedaço que nom seja aproveitada, principalmente para o Douro; e os homens são tão bemfeitores, que ás fragas altas levão o cesto da terra ás costas para plantarem as parreiras, e figueiras, pereiras, ameixeyras, e todo outro arvoredos; e todas as estradas estão cobertas de fruiteiras, e videiras onde desde o mes de Abril, ate o mes de Outubro os homens tem sempre em que deitar mão de frutas; e hé sabido, que nestes mezes ha despeza, he muito menor de pão nesta terra, que em outros mezes. Há tambem muitas ervilhas, e favas semeadas, que tãobem hé manutenção, e os caminhantes comem de tudo isto largamente de comer do que tem, e melhor que nenhum de Alentejo, nem da Estremadura. Em este circuito não poderá homem andar, que a tiro de bêsta nom ache agoa, e sombra de arvores de fruto pera comer. E por esta terra ser tão fagoza serve-se com bestas d'almocreveria, que averá bem mil e quinhentas bestas muares de carga de que a cidade [de Lamego] hé bem servidade pescados frescos, e doutras couzas*»⁵. No Inverno, contudo, pouco havia «a que deitar a mão» e a despesa era muito maior; época a evitar, portanto.

No período de maior rigor climático, as estradas e caminhos tornavam-se praticamente intransitáveis. Convertiam-se em lamaçais, desapareciam em enxurradas ou mantos de neve e poderiam ser mesmo submersas por cheias. No entanto,

de imediato «porque era de noute e fazia grande escuro», acabou por os ferir com uma certa gravidade”; MORENO, Humberto Baquero – *A acção dos almocreves...* Porto: Brasília Editora, 1979, p. 36-37.

⁵ FERNANDES, Rui – *Descrição do terreno ao redor de Lamego duas léguas [1531-1532]*. Edição crítica de Amândio Morais Barros. Lamego: Beira Douro – Associação de Desenvolvimento do Vale do Douro, 2001, p. 113.

para o Douro impõe-se uma precisão. Aqui, em regra, as estradas não eram rasgadas junto ao Douro – apenas desembocavam nele os trilhos que conduziam aos passos de barcas. Tal como acontecia com os povoados, localizavam-se a meia encosta, a distância segura do mesmo. Os homens conheciam os humores do Douro e evitavam aproximar-se dele por causa das temidas cheias. Ainda no século XVIII, quando os habitantes da Régua pretenderam reedificar a igreja matriz (erguida, segundo a tradição, sobre um velho templo romano) no seu lugar primitivo, acharam melhor mantê-la na capela do Espírito Santo (no antigo largo do Poeiro), «onde estaria livre de qualquer inundação do rio Douro»⁶.

A pé, montados a cavalo ou em besta mular, levando os seus animais pela arreata, soldados, missionários, peregrinos e mercadores circulam por estreitos caminhos e veredas. Por *sendas*, como o povo ainda as designa, e que a documentação medievá identifica, na forma *sendeiro*, tanto como o caminho como o pequeno burro que as percorre ou com o seu condutor. Trilhando regiões agrestes, derrubando pequenas árvores e juntando pedras para improvisar abrigos onde protegiam os seus animais dos ataques das feras e contra os elementos, ou acolhendo-se em edificações arruinadas ou em lapas, estes viajantes são os grandes responsáveis pela abertura de novos caminhos, de novas estradas.

3. Conhecemos mal as vias medievais. Há alguns itinerários régios e de grandes senhores registados nas chancelarias ou relatados nas crónicas e anais, que nos informam sobre caminhos, jornadas, direcções e lugares mais percorridos. Mas há ainda muito a fazer no levantamento e estudo dessas vias: observar as impressões que elas deixaram na paisagem e na memória das populações, analisar a toponímia que nos evoca antigas estalagens, vendas, pousadas, quer dizer, pontos de apoio ao viajante, passagens e portagens. *Sendas* é nome de aldeia transmontana; *Portela* é lugar de assomada, de desfiladeiro; *Carreira* é lugar de estrada ou de caminho. A tarefa, como dissemos a abrir este estudo, é difícil de concretizar. Até porque os caminhos, como os rios, mudaram muitas vezes de trajeto; por isso se fala em “caminho velho”. Em caminho que deixou de ter serventia, ou porque os interesses se deslocaram para outras direcções, ou porque uma nova barca facilitava a circulação para determinado lugar em detrimento do antigo circuito, ou porque os salteadores afastaram as pessoas dos antigos percursos.

Um novo eixo viário, quando se consolida, é porque responde a novas estratégias económicas e sociais de povoações em crescimento.

O vale do Douro era mais povoado na parte Norte, em particular na área que

⁶ SOARES, José A. de Oliveira – *História da vila e concelho do Peso da Régua*. Régua: Câmara Municipal, 1979 (fac. simil. de 1936), p. 42.

integra o Entre Douro e Minho, e era ponteadado por localidades de apreciável dinamismo comercial na parte Sul, como Lamego.

Diversos caminhos percorriam a nossa área de estudo. Destaquemos, para já, os percursos ligando Lamego a Chaves e Lamego a Bragança. O primeiro será, tradicionalmente, caminho de emigração, percorrido secularmente, muito para além da época medieval, por grupos de modestos trabalhadores, oriundos da Galiza, e aos quais, em grande medida, o Douro deve os socalcos que hoje em dia marcam a sua paisagem. O segundo, largamente palmilhado por recovas de almocreves, passava por localidades como Panóias, com feira medieval atractiva, Lamas de Orelhão e Mirandela.

Do período romano continuavam a ser muito utilizados alguns troços da via que ligava Mérida a Viseu, seguindo daqui para Castro Daire e Lamego e prolongando-se até ao rio Douro, com quem se encontrava num local com o significativo nome de Porto Antigo. Depois de fazer a ligação de barco com Porto Manso e Pala, a estrada prosseguia para Norte, com ramificações – e convém não ignorar os ramais das principais vias que o povo insiste em chamar, com algum fundamento, romanas – para Ribadouro, Ancede, Gove, Grilo, Mesquinhata, Soalhães e Freixo, de onde seguia para Braga. Na Idade Média destacava-se a ligação Gove-Marco de Canaveses.

Notemos ainda os seguintes elementos: em primeiro lugar o movimento sazonal das *rogas*, que importa identificar pois há alguma documentação antiga sobre ele, animava os caminhos com o deslocamento maciço de mão-de-obra nos momentos de grande labor agrícola e ainda hoje tem algumas reminiscências na terra duriense em tempo de vindimas; em segundo lugar, destaque-se o ritmo cada vez mais forte de circulação no Douro fronteiriço, no Douro cujos caminhos levam a Castela e às importantes feiras internacionais do reino vizinho.

Entre os séculos XI e XIII o Ocidente conheceu uma fase de crescimento económico generalizado. A evolução positiva do povoamento suscitou a abertura de novos eixos viários, de carácter eminentemente local⁷. São os “caminhos de missa”, os “caminhos de feira” ou os “carreiros da fonte”. São os «caminhos cádimos», ou seja, acostumados, experimentados, como aquele «*camjinho cadímo que vai pera a Jgreja*» no couto de S. Lourenço de Riba de Pinhão⁸. São os caminhos de gente, aqueles que levam à igreja, aos casais, às fontes e mananciais⁹. Que

⁷ Sobre este assunto ver MARQUES, A. H. de Oliveira – «A circulação e a troca de produtos». In *Portugal em definição de fronteiras (1096-1325). Do condado portugalense à crise do século XIV*. Coord. de Maria Helena da Cruz Coelho e Armando Luís de Carvalho Homem da *Nova História de Portugal*, dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Editorial Presença, 1996, vol. 3, p. 490.

⁸ *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte...* vol. I, tomo 2, p. 206.

⁹ ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Caminhos medievais...* p. 339. Recordemos, a este propósito, como são delicados e conflituosos estes “caminhos à água”, suscitando discussões e rivalida-

delimitam propriedades e que conduzem ao termo, como o velho caminho, em parte calçado, que leva de Barcos a Sabroso, em Tarouca, que ainda podemos observar em algumas secções subsistentes. Maria Helena Coelho fala-nos da “carreira” e de um “foro de carreira” que pode indicar a abertura de um novo caminho¹⁰. Este termo não é desconhecido no Douro. Em Baião fala-se do «vinho de carreira» e em Cambres em «vinho de so a carreira», o que poderá indiciar a localização de alguns vinhedos junto a caminhos recentemente abertos ou a simples trilhos. Caminhos que denunciam uma importância económica local, ao nível do pequeno negócio, da pequena produção, utilizados pelos almocreves e pequenos mercadores que os usam nas suas deabulações em busca do vinho de modestos produtores.

A documentação medieva, além de nos dar a conhecer os “passos” locais deixam-nos entrever a sua importância. As confrontações das propriedades e as inquirições indicam-nos caminhos velhos, novos, públicos ou de circulação condicionada. Falam de *malhadas*, usadas não apenas pelo gado, de *poldras* para atravessar pequenos cursos de água, de simples carreiros ou de direcções utilizadas por um tráfego mais alargado. Falam da relevância comercial de alguns deles chamando-lhes “caminhos do sal”, “do pescado”, “do pão” ou “da feira”. Testemunham, no fundo, o dinamismo ou a estagnação deste ou daquele lugar. Lugar dinâmico era, por exemplo, o Vau, junto do rio Balsemão. Quer a documentação da Quinta da Pacheca¹¹, quer a do Cabido e Bispado de Lamego aludem constantemente ao local. Por aí passava uma estrada, aí existia uma ponte medieval. Além disso, diversas condições naturais garantiam a prosperidade do sítio: o rio proporcionava pastos, campos de cereal e vinhedos; a sua corrente alimentava um conjunto de moendas documentadas pelo menos desde o início do século XII e algumas delas, verdadeiras peças patrimoniais, infelizmente arruinadas, ainda visíveis. Com estas condições naturais, com estes equipamentos e com acessibilidades favoráveis, o Vau era lugar incessantemente percorrido por pastores, trabalhadores dos campos e das vinhas, rendeiros, e almocreves; era aí que muitos se dirigiam levando o seu cereal e transformando-o em farinha; era, também, lugar de forte concentração fundiária, num sistema caracterizado pela pequena propriedade intensamente explorada.

O conhecimento do terreno e das soluções para vencer os obstáculos que ele

des que atravessam gerações e acabam, tantas vezes, em tragédia. As secções regionais da nossa imprensa continuam a dar notícias de disputas e mortes de homens por questões deste género.

¹⁰ COELHO, Maria Helena da Cruz – *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média (Estudo de história rural)*. Coimbra: Faculdade de Letras, 1983, vol. 1, p. 408. Neste trabalho, entre as p. 400 e 415, a Autora deixa-nos uma excelente panorâmica das vias de comunicação da zona centro e suas ramificações, com interesse directo para este estudo.

¹¹ Cujo primeiro volume acaba de ser editado: BARROS, Amândio Morais; LEAL, Paula Montes – *Os pergaminhos medievais da Quinta da Pacheca. I*. Porto/Lamego: GEHVID/Beira Douro – Associação de Desenvolvimento do Vale do Douro, 2001.

impunha perdiam-se quando o viajante abandonava terreno familiar, quando se embrenhava em percursos mais longos, naqueles a que Carlos Alberto Ferreira de Almeida classifica «*inter-paroquiais*»¹² e em ligações regionais. A travessia dos rios de maior caudal, por exemplo, complicava-se quando não existia uma ponte por perto. A tradição legou-nos uma imagem sugestiva, e arrepiante, da travessia do Douro internacional. Aí, onde o rio corre por entre «*profundos barrancos talhados a prumo na rocha viva*», os habitantes das redondezas, ao que parece, arriscavam ultrapassar aqueles abismos em cestos que deslizavam por cordas amarradas aos rochedos de um e outro lado¹³. Por outro lado, a viagem motivou a construção de albergarias e estalagens, tal como as pontes consideradas obras de Misericórdia, para acolhimento dos caminhantes. À rainha D. Mafalda, mulher de D. Afonso Henriques, atribuiu-se o projecto da primeira ponte – terá sido concluída? – sobre o Douro e uma série de obras destinadas a acolher e a facilitar o trânsito a quem circulava pelos passos adjacentes do Douro e do Tâmega.

Em 1314, a comenda de Poiares foi doada aos cavaleiros da Ordem de Malta com obrigação de estes erguerem pousadas para os peregrinos que por aí passassem. Tradicionalmente essa pousada localizar-se-ia na chamada “Casa da Torre”, no cimo da povoação.

Bem conhecida era a albergaria e passagem do Porto de Moledo, bem demonstrativa da articulação entre caminhos terrestres e fluviais, objecto de doações em 1258, 1273, 1295 e muitas outras pelo tempo fora. Estava intimamente ligada à barca de passagem aí existente; era o barqueiro que a mantinha e, de acordo com os estatutos, deveria partilhar com os passantes «*cama, e fogo, e sal, e agoa*». Desde a sua fundação, e principalmente desde o tempo de D. Dinis e D. Isabel, os administradores da barca (que era gratuita, *por Deus*) tinham também a seu cargo um hospital para pobres, peregrinos e romeiros, com diversas camas e rendas provenientes de certas propriedades a ele afectadas. Isso sucedia em muitos casos semelhantes. Citemos um deles que, apesar de fora do âmbito geográfico deste estudo, ilustra bem o valioso serviço social que estas albergarias e estalagens proporcionavam; na velha pousada de onde nasceu Albergaria-a-Velha, a seguinte inscrição sintetiza na perfeição a natureza e função destes institutos: «*Albergaria de pobres e passageiros da Rainha D. Thareia com 4 camas e 2 enxargois e esteiras, lume agoa, sal, fogo e cavalgadas e esmola e ovos ou frangos aos doentes*».

Mas as iniciativas destinadas a aliviar a jornada dos caminhantes não eram exclusivas da vontade de grandes personagens ou instituições e nem sempre con-

¹² ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Caminhos medievais...* p. 340.

¹³ PINTO, Joaquim Caetano – *Resende. Monografia do seu concelho*. Braga: Ed. do Autor, 1982, p. 186.

sistiam em grandes obras; por vezes, um pequeno gesto bastava. Ainda há pouco tempo, junto da fonte na estrada que vai de Covas do Douro ao Pinhão, havia um púcaro de barro aí colocado “desde sempre” pelo qual os que passavam bebiam. Não admira que Carlos Alberto Ferreira de Almeida saliente a estreita relação entre «*caminhos e Assistência*»¹⁴.

Os caminhos regionais inscrevem-se nouro tipo de exigências das populações: são trajectos de comércio e confundem-se, em elevado número de casos, com caminhos de peregrinação. A santuários locais, como o da Nossa Senhora da Teixeira, ou da “Cabeça Santa”, na zona de Moncorvo, regionais (mas com ligações mais alargadas) como o da Nossa Senhora da Lapa, junto à nascente do Vouga, próximo de Sernancelhe, ou internacionais como o de Santiago.

Uma vez que a religiosidade está em íntima ligação com os caminhos, uma das formas de conhecermos o traçado das antigas veredas é tentando fazer a cartografia das velhas capelas, ermidas e simples alminhas e cruzeiros da devoção popular; trata-se, ao fim e ao cabo, de descobrir aquilo a que poderíamos chamar os “itinerários da devoção”. Seria também importante fazer uma análise das visitas pastorais com vista à reconstituição de alguns dos troços viários mais percorridos. Recordemos que a diocese de Lamego se estendia e irradiava uma significativa influência por uma vasta região, abrangendo localidades numa e noutra margem do Douro¹⁵.

Pensamos que este é um assunto que requer grande reflexão e planeamento seguro na forma como deve ser trabalhado. A edificação de património – de todo o tipo de património – obedece a ritmos e a condicionantes históricas que devem ser tidas em conta e as cronologias devem ser bem demarcadas. Recordemos as profundas modificações produzidas na região a partir do século XVIII; a enorme expansão dos vinhedos, as receitas do vinho e a instalação das grandes explorações agrícolas, as quintas, foram motores dessa transformação eliminando muitos vestígios da realidade anterior que só poderá ser mais bem conhecida com o auxílio de ciências como a Arqueologia. Mas, para o período anterior a essa “época dourada” da região, há que distinguir e dimensionar de forma correcta as fases de ocupação do terreno e o volume construtivo. Cabe aqui assinalar a atracção por alguns eremitérios e a acção de mosteiros e entidades senhoriais na Idade Média, bem como o fervor religioso durante o século XVI, sobretudo em ambiente reformador pré e pós tridentino.

¹⁴ Para além do trabalho deste investigador, que temos vindo a citar, veja-se, do mesmo Autor, *Os caminhos e a Assistência no Norte de Portugal*. In «A Pobreza e a Assistência aos Pobres na Península Ibérica durante a Idade Média: Actas das 1^{as} Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval». Lisboa: I.A.C., 1973, p. 39-57.

¹⁵ Não esquecendo, como é evidente, a influência das dioceses de Braga e do Porto na margem direita do rio.

O que nos faz regressar a Nossa Senhora da Lapa. A história deste santuário começa da seguinte maneira:

«DE CERTAS RELIGIOSAS DE TRANCOSO E
UMA MENINA CHAMADA JOANA,
de Nossa Senhora da Lapa.

Muitos mosteiros de religiosas houve em nosso Portugal antes que nele entrassem os mouros, dos quais um esteve pera a parte de Trancoso, no lugar de Cismiro, aonde hoje está uma ermida chamada Nossa Senhora do Mosteiro, sinal que era mui pobre, pois o tempo até agora não lhe pôde tirar o nome, que somente nos ficou. Destruiu Almançor, mouro cruelíssimo, e passou pela espada suas religiosas, mas não temos o nome de nenhuma, nem há cousa mais a nosso intento que estar não mui longe dali um monte chamado de Almançor, por se haver a ele retirado este mouro.

É tradição que deste mosteiro das freiras de Cismiro tiraram os cristãos, por causa dos mouros que tudo destruíam, a mui devota imagem de Nossa Senhora da Lapa e a puseram aonde depois alcançou este nome, porquanto foi achada entre quatro pedras notáveis no ano de mil e quatrocentos e noventa e oito por uma menina chamada Joana, do lugar de Quintela vizinho, donde está agora a imagem da mesma Senhora. Era esta menina muda e guardava o gado, senão quando Deus foi servido que achasse a imagem que dissemos e, por ser muito pequena, metia-a dentro na cesta em que tinha sua ordinária refeição, ocupando-se em a enfeitar como podia, gastando nisso algum tempo, e, como a mãe desse uma vez com ela e a visse embebecida em vestir a imagem a par do fogo, levada de indignação, sem olhar o que fazia, tomou-lha pera a deitar no fogo, ao que acudiu a menina com um brado, dizendo que o não fizesse, e subitamente lhe foi restituída a fala e a mãe se viu com a mão e braços secos, de maneira que os não podia mover e, gritando com espanto do que lhe acontecera, concorreu gente ao lugar de Quintela, em que a menina vivia, e guiados por ela chegaram à lapa onde a imagem fora achada e, posta em seu lugar, restituiu-se a mão e braço da mãe em seu antigo vigor, concorrendo dali em diante a gente dos lugares comarcões e até agora resplandece em muitos milagres. Ainda que não sabemos das virtudes desta menina, é bastante fundamento pera nos não esquecermos dela haver sido instrumento pera termos em nosso Portugal a Virgem Nossa Senhora da Lapa, por quem Nosso Senhor nos faz contínuas mercês, o qual seja louvado eternamente. Amen»¹⁶.

Uma história, como se pode ver, idêntica a muitas outras divulgadas pelos

¹⁶ ANJOS, Fr. Luís dos – *Jardim de Portugal*. Ed. de Maria de Lurdes Correia Fernandes. Porto: Campo das Letras, 1999, p. 112.

manuais de piedade um pouco por todo o Ocidente europeu. O lugar atraiu de imediato inúmeros crentes que aí deixavam muitas esmolas. Cerca de cinquenta anos depois do aparecimento da imagem, pensou-se edificar uma igreja, tendo em conta os inúmeros milagres creditados à Senhora da Lapa. Com Trento num impasse, com os avanços da reforma protestante e conseqüente crise religiosa, tornava-se imperioso empreender obras que relançassem o prestígio da Igreja de Roma. D. Manuel de Noronha, bispo de Lamego, logo que tomou posse da cadeira episcopal (em 4 de Outubro de 1551), empenhou-se pessoalmente na edificação de um templo condigno – que antecedeu o santuário hoje existente – em tempo por ele classificado como «*de tão pouca devoção*»¹⁷.

O prestígio deste santuário e a sua proximidade a itinerários em direcção a Santiago de Compostela, tornam-no um dos concorridos centros religiosos “subsidiários” da catedral galega. Como acontecia com outros, por toda a Europa, ligados ao “Caminho”, eram em grande número aqueles que não se importavam de fazer um desvio (que podia ser complicado) para os visitar e aí obter a graça que esperavam do Apóstolo¹⁸.

Pelo Douro corriam vários eixos destes “caminhos de Santiago”. Referenciemos dois percursos. O primeiro “iniciava-se” em Escarigo e seguia até Lamego. Pelo meio passava-se por terras como Figueira de Castelo Rodrigo e Castelo Rodrigo (com eventual desvio, quando fosse necessário recobrar forças, para o convento de Santa Maria de Aguiar), Pinhel (depois de atravessado o Côa), Trancoso (com ramal para Marialva e Longroiva), Moreira de Rei, Sernancelhe (com a já referida romagem à Senhora da Lapa), Moimenta da Beira, Mondim da Beira (com ramal para Sul em direcção a S. João de Tarouca e para Norte em direcção a Salzedas e Ucanha) e, antes de Lamego, a possibilidade de uma passagem em S. Pedro de Balsemão. Quanto ao segundo percurso, iniciado no mesmo lugar de Escarigo ou, mais vulgarmente, em Castelo Rodrigo, conduzia a Chaves por duas direcções: ou percorrendo diferentes localidades que contornam a zona fronteiriça como Barca de Alva, Freixo de Espada à Cinta, Santiago, Miranda do Douro, Bragança e Vinhais; ou

¹⁷ Ver apêndice documental. D. Manuel de Noronha, membro da família dos Câmaras, indigitado para integrar a delegação portuguesa ao concílio de Trento (1542-1563), foi bispo de Lamego entre 1551 e 1569; para além da obra a que nos vimos referindo a ele se deve a conclusão do claustro da Sé de Lamego (1557, de acordo com a lápide que leva o seu nome), a renovação do muro Norte e a construção da galeria alta. A ele se deve também a construção, no mesmo claustro, de três capelas: a de S. Nicolau, ao centro, a de Santo António, à direita e a hoje desaparecida capela de S. João Baptista, no lado esquerdo, sendo esta última destinada à sua sepultura. Ainda na Sé, deve-se-lhe o levantamento do corpo de sinos que encimam a poderosa torre medieva. Sobre a vida e obra deste prelado ver COSTA, M. Gonçalves da – *História do bispado e cidade de Lamego*. Lamego, 1979, vol. 2, p. 35, 39, 561.

¹⁸ A mesma prática é documentada no chamado “caminho francês”; Rocamadour, também com largo prestígio entre nós, era “desvio” habitual para todos os romeiros a caminho de Santiago.

seguindo por Almendra, Castelo Melhor, Vila Nova de Foz Côa, Pocinho, Torre de Moncorvo, Adeganha, Macedo de Cavaleiros, Mirandela e Valpaços.

4. Como os peregrinos, os mercadores e restantes viajantes, estavam sujeitos a outros entraves. As restrições à circulação eram vulgares um pouco por todo o lado. «*Não se podia passar por certos caminhos, quer por proibições de posturas locais, quer por interdição determinada pelo próprio rei. Não por capricho, entenda-se, mas a fim de canalizar o trânsito de pessoas e de mercadorias para certas localidades, em detrimento de outras. Isto, quer em rotas terrestres, quer em rotas fluviais*»¹⁹. Mas havia quem desafiasse estas determinações. A fuga às estradas reais ou públicas por parte de almocreves, por exemplo, acontecia quer pelas más condições das mesmas, quer pela tentativa de evitar o pagamento de taxas de circulação. Conhecedores do terreno, sempre que podiam usavam atalhos e veredas, o que provocava a ira dos proprietários e dos concelhos que os acusavam de danificar as culturas.

Vejamos alguns exemplos. Em primeiro lugar, a barca de Moncorvo. Localizava-se perto da capela de Nossa Senhora da Veiga, mais um lugar de concorridas peregrinações. Pelo foral de D. Afonso Henriques, posteriormente confirmado por D. Dinis, obrigava-se todos aqueles que lá se dirigissem, provenientes de Freixo e de Muxagata, a passar por Foz Côa. Disposição semelhante foi aprovada em relação a Britiande e Sernancelhe, sinal da importância das vias de comunicação para o desenvolvimento destas localidades. Enfim, também no reinado de D. Dinis, a pedido do concelho de Britiande, decide-se que todos quantos seguissem de Lamego em direcção a Ucanha e vice-versa transitassem pelo caminho que atravessava essa terra, «*senã que os filhassem por descaminhados*», a fim de o lugar ser melhor povoado²⁰.

Uma das estradas de maior trânsito era a que ligava Lamego a Trancoso (e esta vila à Guarda). Sernancelhe, como já sabemos, contava-se entre os lugares por ela atravessados. Mas, em meados do século XIV, os viajantes, sobretudo os vendedores ambulantes, abstinham-se de passar na terra: ou porque o caminho não estivesse em condições aceitáveis ou para fugir ao pagamento de direitos. O concelho queixou-se a D. Afonso IV usando um argumento forte – e recorrente: que a vila «*se despobraua, por quanto os camjnhantes que vijnham de Lamego e hiam pera Trancoso leixauam de hir pella strada do corpo da villa e faziam caminho pellas aldeas do termo*». O rei atendeu-os e determinou que os juizes da vila aplicassem penas a quem não cumprisse o estipulado. Sem resultado. Meio século depois

¹⁹ MARQUES, A. H. de Oliveira – *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*. Lisboa: Editorial Presença, 1987, p. 93.

²⁰ Sobre estes exemplos ver COSTA, M. Gonçalves da – *História do bispado e cidade de Lamego*, p. 527-528.

(1407), a mesma vila reafirmava, junto de D. João I, que «os que ueem de Lamego e uãao pera o dicto lugar de Trancoso pasam pella [...] aldeia do Grajal, que he do termo da dicta villa de Cernancelhe e que se uãao pella Ribeira de Tauora que som quatro legoas per monte hermo». Numa preocupação que dificilmente poderemos considerar genuína, as autoridades de Sernancelhe comunicavam «que os que per hi uãao Recebem per uezes mujtos malles e dāpnos que lhes fazem em a dicta Ribeira de Tauora, assy de Roubos como de mortes de homens que se em ella fazem». Mas, no fundo, o que pretendiam era que os caminhantes «viessem pello corpo da dicta villa» para que ela fosse «mjlor pobrada». O rei da “Boa Memória” sancionou esta pretensão. Com a seguinte condição: «que o concelho da dicta villa faça apostar e correger alguum pedaço de maaõ caminho se o hi ouuer de guisa que os que per el vierem possam por el bem andar»²¹.

A questão não ficava por aqui. Em 1412 entrava em cena um poderoso interveniente, que viria a alterar os dados do problema: nada menos que o marechal do reino, Gonçalo Vasques Coutinho, que «tem huma aldeia sua que Jaz na Ribeira de Tauora a que chamam Rio de Mel, a qual he herma e que sua vontade he pouralla e que esto nom pode elle fazer saluo dandolhes nos lugar que duas stradas que per a beira da dicta aldeia uãao, que nom uãao mais longe della que hum tiro ou dous de besta». A decisão não podia ser mais clara: «que daqui em diante nehuas pessoas de qualquer stado e condiçom que nom seiam ousados de correrem saluo per camjnho que for per a dicta aldeia de Rio de Mel sob pena de pagar qualquer que per hi for os nossos encoutos de vj ssoldos que mandamos que paguem». Curioso é o facto de o marechal ser obrigado a «apregoar esto ataa oyto legoas pellas comarcas arredor pera as gentes saberem o camjnho per onde ham andar»²².

Problema idêntico afectava Torre de Moncorvo em 1498. O teor de um artigo dos capítulos especiais da vila apresentados a D. Manuel é bem revelador da articulação dos caminhos com as barcas de passagem²³, com a geografia dos postos fiscais e com a tentativa de promoção de alguns povoados. Vejamos:

²¹ ANTT – Chancelaria de D. João I, liv. 3, fl. 94-94v. Sobre este caso, ver MORENO, Humberto Baquero – *Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas*. Sep. da «Revista de Ciências do Homem». Série A, vol. 5 (1972) p. 5-6 (a transcrição do documento encontra-se nas p. 16-17).

²² ANTT – Chancelaria de D. João I, liv. 3, fl. 140-140v. Humberto Baquero Moreno estudou este caso no trabalho citado na nota anterior, p. 6-7, e transcreve o documento na p. 17.

²³ De acordo com o recenseamento de Teodoro de Matos, o Douro está à cabeça dos rios portugueses em número de barcas de passagem. Isso explica-se pela densidade populacional e demonstra o número de passos, caminhos e estradas e, em última análise, a grande intensidade de movimento. Este tipo de estruturas era garante de uma circulação perpendicular muito forte, uma vez que todas as barcas, como acontecia, por exemplo, no concelho de Resende, têm ligações com estradas. MATOS, Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada, 1980, p. 265. Pensamos, de qualquer modo, que estes dados, apesar

«Outrosy senhor de tempo antiguo a dicta villa tem seu foral e outros titulos per escrituras serem defesos huum caminho que vay pellos montes da Barca do Doyro que se chama o porto do Seyxo pera o Peredo soamente toda beesta que pella dicta barca passa venha pella estrada postar aa dicta villa. E hos que per o dicto caminho defeso fossem descaminhassem. E asy descaminhassem os que forem achados andarem pella Rybeira do Savor e pello caminho de Val de Pia que sam caminhos defesos por vyrem aa dicta [villa] portar por hy pagarem vosos direitos. E como quer que ho dicto Fernam Vaaz de Sam Payo alcaide moor da dicta tem e arrenda os vossos direitos reaaes da lugar e licença a alguuas pessoas que possam andar pello dicto caminho do Peredo. E manda recadar a portajem na aldea Daios o que he todo em deffraudamento da dicta villa e privilegios e liberdades della.

Pedem a Vossa Alteza que mande ao dicto Fernam Vaaz que tal licença pera passarem pelos caminhos defesos nam dee sob certa pena, porque he deffraudamento da dicta villa e seus privilegios que per seus merecimentos lhe foram dados pellos Reys antepassados. E neesto nos fara Vossa Alteza muyta mercee.

Ao qual capitolo respondemos que avemos por bem e mandamos que ho dicto alcaide moor nam possa dar semelhantes licenças salvo teendo pera ello nosso poder e auctoridade. E yssso meesmo provysão asygnada por nos»²⁴.

5. É tempo de concluir. No Douro viajou-se. Não apenas pelo rio, a principal artéria da região, mas usando também restos de vias romanas, caminhos medievais e modernos e estradas abertas pela *Companhia*. Viajou-se pelos mais variados motivos. Muitos fizeram-se mercadores ambulantes e a estrada era o seu mundo. Nas suas deslocações cruzavam-se com cavaleiros e camponeses, com vagabundos e peregrinos. Com muitos peregrinos. Normalmente a pé, em demanda dos grandes santuários ou das pequenas mas milagrosas ermidas e igrejas, com pouco ou nada de seu, levando como auxiliar o bordão que se tornará o

de não se afastarem muito do panorama medievo e moderno, merecem análise cuidada. Para os séculos XV e XVI é provável que tenhamos de acentuar essas ligações perpendiculares – embora tenhamos de ter sempre em atenção o volumoso trânsito pelo rio que aqui não tratamos – mas com circuitos diferentes em relação aos estudados por este investigador. Recordemos que o percurso entre Amarante e Mesão Frio ganha particular relevância apenas desde meados do século XVIII; fazia-se esse percurso pela chamada *estrada pombalina* ou *estrada da Companhia* assim designada pois a sua abertura deve-se à instituição que tutelava a agricultura duriense desde meados dessa centúria. Sant’Anna Dionísio descreve-a como «*rude e sinuosa e requer circulação prudente*», principalmente a descer; as subidas, mais descansadas, das íngremes ladeiras de Padronelo, da Reboreda e da Teixeira, demoravam horas «*que davam tempo de sobra aos viandantes para dormir*». Era por essa grande estrada que passavam diligências e carroções, bem como a maior parte dos transportes do Alto Douro para o Porto. In *Guia de Portugal*. 3ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1995. Vol. 5: Trás-os-Montes e Alto-Douro, p. 285.

²⁴ ANTT – *Chancelaria de D.Manuel*, liv. 31, fl. 123v. Idem, *Além Douro*, liv. 1, fl. 11v, publicado por ALVES, Francisco Manuel (Abade de Baçal) – *Memórias Arqueológico-Históricas do Distrito de Bragança*. Porto: Afrontamento, 2000. Tomo 4, p. 300-304.

símbolo do viajante. O homem deslocou-se. Deslocou-se em direcção às povoações vizinhas ou aos dinâmicos centros do litoral ou da fronteira com Castela. Aos centros de devoção que o povo consagrou, em busca de cura para as maleitas do corpo ou do espírito. Usou pontes e barcas para passar os rios, matou a sede nas vendas ou nas barcas taberneiras, descansou à sombra de um salgueiro ou aqueceu-se ao fogo de uma qualquer albergaria ou estalagem. Inquietou-se nas encruzilhadas, pontos que o imaginário povoava de incertezas. Fez comércio, trocou experiências e saberes. Por estradas alcandoradas nos montes, serpenteando ao sabor do relevo, vendo o rio correr mais em baixo, enfrentou os calores estivais e os rigores do Inverno contribuindo, de forma decisiva, para fazer a terra.

APÊNDICE DOCUMENTAL

1551. Novembro. 2. Lamego – *Extracto de carta de D. Manuel de Noronha, bispo de Lamego à Rainha, no qual se alude à intenção de construir uma igreja no lugar da romagem de Nossa Senhora da Lapa.*

ANTT – *Corpo Cronológico*, parte 1ª, maço 87, documento 14.

«[...]

[fl. 1v]

Item a romagem de Nossa Senhora da Lapa he aqui neste bispado e vay ainda em crescimento e continuamente a y concurso de gente; desejo eu que se fizesse a igreja por que ha ai esmolas pera isso e eu tambem ajudarey por minha parte e por que a hay deferença entre o vigairo da igreja e o rector e abade dela e não se pode concertar escrevo eu a El Rey que Sua Alteza me faça merce de hũa provisão em que mande ao vigairo que das ofertas que tem em sua mão se faça a igreja por mynha ordenança e desta maneira me parece que se podera fazer por que o mesmo vigairo que tem as ofertas he disso contente e isto he muyto serviço de Nosso Senhor e de Nossa Senhora pois em aquele lugar em tempo de tão pouqua devação quis amostrar que nom falecem milagres se ha fe e devação não falecer por tanto

[fl. 2]

beijarey as mãos de Vossa Alteza quere-lo lembrar a El Rey de maneira que me mande a provisão.

[...]».

