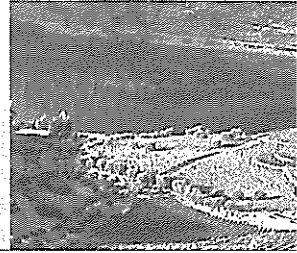


Das antigas barcas de passagem no Douro Ibérico



C a r l o s d ' A b r e u *

*A Hirondino da Paixão Fernandes
pela sua Bibliografia do Distrito de Bragança*

1. Prólogo

Desde a Idade Média até praticamente à actualidade que no Douro e seus afluentes se assinalam muitas barcas de passagem testemunhadas tanto pela toponímia como pela rede viária. O topónimo Barca d'Alva é disso exemplo, conquanto inicialmente "barca d'Alva" designasse apenas a embarcação existente nessa zona do Douro e propriedade da vila de Alva, na margem setentrional (o mesmo acontecendo por exemplo com a "barca de Hinojosa" ou a "barca de Vilvestre"), e que apesar dessa localidade se ter despovoado por finais da Idade Média, persistiu no entanto a barca, agora já como microtopónimo, vindo séculos mais tarde a metamorfosear-se em topónimo, ou se quisermos em macrotopónimo se considerarmos o *hinterland*, com a criação da aldeia raiana aquando dos grandes projectos, de navegação primeiro, e do caminho-de-ferro depois.

Permite para Portugal a Carta Militar 1/25.000 -apesar das limitações, erros conhecidos e omissões naturais sobretudo quanto à microtoponímia-, detectar abundantes referências a este meio de transporte no território continental português, mesmo exceptuando algumas variantes possíveis.

* *Investigador (Departamento de Geografía, USAL); Equiparado a Bolseiro fora do País (ME); Investigador do GEHVID (abreu@usal.es).*

Inventariámos assim os seguintes topónimos: Barca (20 vezes); Barca da Amela, da Esteveira, da Ribeira, das Várzeas, de Água, de Alva, de Cima, de Murcena, de Sala Monde, de San Juan, do Avelo, do Bispo, do Lago, do Loureiro, do Painço, do Pego, do Souto, do Travassos, do Vigário, Grande, Nova; Barcamundis; Barcas (4); Barcas de Mosteirão; Barco (18); Barco de Fregeneda, do Porto; Barcos (2); Barcouço (2); Barcouço Primeiro; Barqueira (3); Barqueiro (3); Barqueiros (5); Barqueiros de Baixo (2); Barqueiros de Cima (2); Barquete; Barquinha (3) (SCE 1967, 94-95).

Destes, pelo menos seis localizam-se no Douro Transmontano, dois no Côa (mais próximo da foz) e dois no Tua. Para além doutros que desfilarão ao longo do texto.

Para o território espanhol em apreço, registámos também alguns deles, como Manzanal del Barco, Barcial del Barco, San Vicente del Barco e San Martín del Barco, todos no rio Esla (Zamora), El Barco de Valdeorras, no Sil (Ourense), El Barco de Ávila, no Alto Tormes (Ávila), etc.

Estamos em crer que nos arrabaldes da cidade de Salamanca, apesar da celebrada ponte romana, haveria igualmente algumas embarcações, não exactamente barcas de passagem mas pequenos barcos, ou de pescadores ou dos próprios lavradores, que serviriam para atravessar os rústicos para o amanho dos prédios além Tormes¹

2. As embarcações e os portos

As barcas transformaram-se numa verdadeira instituição, considerando por um lado os préstimos que traziam aos viajantes quando chegavam às margens dos rios e necessitavam desse meio de transporte complementar para os atravessarem e, por outro, os proventos económicos que propiciavam aos cofres municipais e/ou do Estado, para além dos postos de trabalho que envolvia, como os carpinteiros e calafates, os próprios barqueiros e carregadores.

Eram essas barcas apoiadas por outros tantos portos nesses mesmos locais, sendo que a denominação de porto se aplicava genericamente ao sítio onde a travessia normalmente se realizava, dispondo alguns deles de um *cais*, muito rudimentar, para facilitar o embarque; muito rudimentar porque a alteração constante do nível das águas ao longo do ano, mais não permitia.

¹ A tradição salmantina do *lunes de aguas* refere a travessia do Tormes, em barca, pelas prostitutas no seu regresso à cidade oito dias após a Páscoa, acompanhadas pelo *padre putas*.

Algumas destas barcas, em sítios de maior correnteza, tinham no local da travessia uma corda (*maroma*), arame ou corrente (*cadena*) estendida, para através dela os barqueiros puxarem a embarcação (MATOS 1980, 431), como acontecia no Douro, com a barca do Pocinho (ANDRADE 1996, 70)², ou as de Ituero (Soria), Peñalba e Fuentes (Valladolid) (MADOZ 1845-1850, V, 118-119)³.

Os portos/cais que ainda tivemos oportunidade de conhecer no Douro antes do seu desaparecimento devido à construção das barragens hidroeléctricas, de melhor construção e maior envergadura, estão já ligados à criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756), servindo para o transbordo das mercadorias dos carros de bois para os barcos.

Julgamos que já no período medieval se distinguia entre barco e barca, sendo aquele de menores dimensões e talvez com quilha, servindo para a faina da pesca e eventualmente para a travessia de algumas, poucas, pessoas⁴.

Segundo Lixa Filgueiras, as barcas de passagem não obstante assinalarem tipos dominantes nos locais que serviam, pertencerão à *família rabela*, apesar do estudo da evolução do barco rabelo através da iconografia, indicar que a *fixação do modelo actual do rabelo – dentro das variações normais decorrentes do processo construtivo e das circunstâncias locais já se encontrava indiciada desde fins do século XVIII* (FILGUEIRAS 1995, 266/274/277 (12/16)).

Mas outros tipos de embarcações sulcavam as águas durienses, como a bateira que chegou até hoje -nos rios Sabor e Côa- e um tipo mais primitivo, a jangada de odres de cabra [ou barcos de couro já referidos por Estrabão (FILGUEIRAS 1995, 266)], apoiada em algumas tábuas; desta conhecemos uma réplica (hipotética?) hoje existente nas reservas do Museu de Marinha, utilizada no filme *Trás-os-Montes* realizado por António Reis e Margarida Cordeiro e por eles doada ao referido Museu

² Conforme no-lo descreve o engenheiro militar alemão Barão de Eschwege em 1810: *De Numão dirigi-mo-nos para norte, passando o Douro no Pocinho, onde uma barca boa e segura é puxada para a outra margem por meio de uma corda, pelo que paguei 18 vinténs com os 5 cavalos* (ANDRADE 1996, 70).

³ *Barcas de maroma* as duas primeiras e *barca de cadena*, a outra (MADOZ 1845-1850, V, 118-119). Este auxílio à travessia da barca, chegou até nós, pois dele ouvimos relatos, relacionados com a barca do Côa, de familiares nossos do Peredo dos Castelhanos, Concelho de Torre de Moncorvo (TM) que a utilizavam de/e para a estação ferroviária, nos anos cinquenta, referindo um arame atravessado no Douro, o mesmo acontecendo na barca de Cilhades (Felgar, no mesmo Concelho).

⁴ Relativamente aos primeiros, o signatário fazia neles até há poucos anos a esta parte, a travessia do Douro para a estação ferroviária de Freixo-Mós, no Concelho de Vila Nova de Foz Côa (VNFC) - e vice-versa-, no sítio da Cadima ou da Barca, na Lousa, Concelho de TM.

(Marinha...), tendo ainda conhecimento da existência de uma em Sendim (Miranda do Douro), por meados do século XIX (MADOZ 1845-1850, VI, 119)⁵.

O calado das barcas variava consoante o local de passagem e o movimento deste.

Através de documentos medievais galegos, sabemos que a barca de Barbantes, no porto de Ourense, tinha 6 metros de comprimento por *quasi* 4 m de largura e carregava três carros de bois e muitas pessoas, possuindo estas barcas as mais das vezes fundo plano e tanto a proa como a popa eram achatadas⁶ (RIVAS 1978, 235).

Na viagem efectuada pelo nobre boémio, Leo von Rosmital, por Portugal, onde entrou através da fronteira de Freixo de Espada à Cinta (FEC) com a Província de Salamanca em 1466, com uma comitiva de 50 homens e 52 cavalos, somos informados através da narrativa dos participantes Alexandre Sasek (boémio) e Gabriel Tetzl (alemão), de que atravessaram o Douro numa barca⁷ (CAVALHEIRO 1942; MARQUES 1987, 128).

3. Os fretes

A travessia dos rios nestas barcas estava sujeita ao pagamento de uma taxa, paga ao barqueiro, além de um imposto cobrado por particulares a quem a mesma tinha sido concedida como privilégio, quando era o caso; este e outros privilégios foram extintos pelo governo liberal em 1832 (MACEDO 1992, 301).

Nas Cortes de Elvas (1361), os Povos queixaram-se da falta de fiscalização sobre os barqueiros pois os abusos eram muitos: *que nos nossos Regnos ha barcas de passagees em alghuus Rios assim em tejo como em outros logares e os que as ahí tragem som tam negligentes em nom passar os caminhantes que destes hi ha que*

⁵ No sitio do *Paso de las Cuerdas*, zona escarpada, durante el estio suele atravesarse por medio de una balsa formada de pellejos henchidos de viento y cubierta de ramas, sobre la cual se hace el transporte por medio de cuerdas (MADOZ 1845-1850, VI, 119).

⁶ Conforme se pode ver num contrato celebrado em 1436 para a construção de uma barca para o mesmo porto auriense: *que leve e pase viinte rocins carregados con seus moços que con ellos foren e que seja a dita barqua ben feita et ben apostada et de pontoós e crabos e táboas (...) et que seja feita por la vya que e feita a barqua grande que agora anda a pasar (...) y que sea sollada de taboado e de táboas ençima dos pontoós et que esta outra barqua vella non ten (...) et o dia de todo feita e apostada e endereçada de madeira e clavageen e gastos mensyos e remos* (RIVAS 1978, 235).

⁷ *chegados ao rio, tivemos de passá-lo enviando de cada vez dois cavaleiros ou dois homens, porque não cabiam mais na barca que servia para isto* (CAVALHEIRO 1942; MARQUES 1987, 128).

jazem huum dia nas Ribeiras atendendo essas barcas e que levam delles tamanho preço por passarem que he desaguisado e contra o que se costumou nos lugares de tempo antigo, e que esto se fazia porque as justiças não ousavam hi de torvar (CASTELO-BRANCO 1958, 40; MARQUES 1987, 127).

O rendimento das barcas, mormente as localizadas em sítios de maior movimento, foi desde sempre disputado, principalmente entre os Concelhos e a Coroa, pois esta muitas vezes utilizou as barcas -delas espoliando as autoridades locais- como forma de pagamento de favores a particulares.

A barca da Régua, por exemplo, foi doada pelo então Mestre de Aviz, a Gonçalo Vasques Coutinho, com todos os direitos a ela inerentes e possibilidade de os transmitir aos descendentes, em 8.XII.1395 (MARQUES 1996), barca esta que se mantinha -estamos em crer- ainda em 1796 na mesma família, pois nesse ano era seu proprietário Luís Pinto de Sousa Coutinho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra (MENDES 1981, 475); posteriormente, o mesmo esteve prestes a acontecer a Vilarinho da Castanheira, não fora o facto de o seu foral (1514) a esses direitos fazer menção como pertencentes ao Concelho (DIAS 1961, 30; MENDES 1981, 312). Este Gonçalo Vasques Coutinho, curiosamente, já havia sido prendado pelas mesmas mãos, com o senhorio de Vila Nova de Foz Côa (VNFC), seu termo e jurisdição, em 1385 (COIXÃO & TRABULO 1995, 36).

Era este Conselho muito mais rico, porque lhe pertencia a barca do Douro, chamada Barca da Torre, a qual foi denunciada á Coroa, e veio a perder mais de 400\$000 annuaes, no dizer do corregedor de Torre de Moncorvo (TM) em 1791 (SÁ 1791, 273).

Quanto aos preços pagos pelo serviço das barcas, através dos documentos galegos supra, sabemos que no século XV, uma pessoa pagava 2 dinheiros, uma besta sem carga 1 dinheiro e mais 1 branca por carga de vinho, peixe ou pão, 20 maravedis por um porco, 3 maravedis por uma fanega de cevada, 16 dinheiros por uma galinha e um dinheiro por um pão (BAS 1989, 78). Para o mesmo período em Portugal e segundo a informação contida numa sentença de D. Afonso V (1438-1481) a propósito de um pleito entre os Concelhos de TM e VNFC e do qual mais adiante se falará, os preços praticados variavam aqui bastante motivados pela concorrência: *E que porquanto o barqueiro delle dicto concelho autor [VNFC] levava de passagem 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 e per besta pequena a XII reaes e dez e como queriam e por homem a XII reaes e dez e como queriam...* (AHMTM... , fól. 2v.).

A administração das passagens por barcas era direito dos alcaides-mores dos Concelhos (Ordenações..., I, 356)⁸ e a sua fiscalização, quando existia, era da obrigação dos almotacés, ou seja, os oficiais municipais encarregados da polícia do comércio interno dos Concelhos; foi por D. Afonso V instituído o cargo de almotacé-mor, com a incumbência do abastecimento da Corte e conserto dos caminhos percorridos pelo monarca (TORRES 1992, 121). Estavam os barqueiros sujeitos a uma vigilância algo apertada, pois através deles se facilitava o contrabando, tanto interno como externo, prevendo os regulamentos alfandegários as suas transgressões, chegando-se mesmo no século XVIII a proibir-se a circulação fluvial em determinados dias; estava o ofício de barqueiro vedado a mouros, judeus e negros (MACEDO 1992, 301).

Para um cristão medieval, a edificação de pontes e/ou sua reparação e a instalação de barcas e/ou sua manutenção, eram tidas como obras pias, por essa razão, várias pontes e barcas existentes nos caminhos de peregrinação, resultavam de legados, por vezes avultados, deixados em testamento, tanto por clérigos como por particulares; os testamentos dos monarcas da primeira dinastia são disso bom exemplo (CARVALHO 1995, 46/47).

Está neste caso a *barca de por Deus*, no rio Douro, com porto nas comarcas de Vila Real (em Porto de Rei – Barqueiros) e Lamego (S. Martinho de Mouros), instituída pela rainha D. Mafalda (CARDOSO 1751, 55) *na qual se não paga cousa alguma pela passagem porque estão aplicados para a conservação desta barca quatro casaes sitos no dito concelho de S. Martinho* (MENDES 1981, 472)⁹. Constituí este o único caso por ora e por nós conhecido, no Douro, no que respeita à gratuidade da passagem, pois em todos os outros era devido uma taxa, a não ser que o passageiro dela estivesse isento por qualquer razão.

O pagamento do serviço da barca de passagem, na época medieval, era designado por *navagem* ou *navegagem* (VITERBO 1966), assumindo posteriormente as designações de frete ou tarifa em Portugal e de *barcaje ó flete* em Espanha (Enciclopedia 1994).

⁸ *Ha d'aver mais o Alcaide Moor as cooimas, que som postas aas barcas, e batees, que som achados tomando augua, ou lastro em tempo da guarda da Villa de noite despois do sino de correr, que he o derradeiro sino, que se tange despois do sino da Ooraçom, que som por cada vez, que assy forem achados, tres libras da moeda antiga* (Ordenações..., I, 356).

⁹ Foram estes rendimentos ampliados pela rainha Santa Isabel, pois ainda em 1796 se não pagava *cousa alguma pela passagem porque há fazendas deixadas para pagamento desta barca, albergaria e capella de N. Sñr^o. d'Ajuda, sita no lugar de Molledo* (MENDES 1981, 497).

Elevado era o número de barqueiros no território aqui em apreço, pois poucos eram os trajectos que não incluíam a travessia de um curso de água onde a barca fosse necessária.

Só no Douro de trajecto transmontano, registou o Juiz Demarcante da Província em 1796, 348 barqueiros/arraís e marinheiros sendo que praticamente a totalidade deles pertenciam ao termo do antigo Concelho de Barqueiros. Possuía o Douro a montante da Régua, naquele mesmo ano, 19 barcas para a sua travessia, 8 das quais se encontravam nos termos de Freixo de Numão/VNFC e seus vizinhos de Carrazeda de Ansiães, Vilarinho da Castanheira e TM (MENDES 1981, 106/233/247/312/quadro XIII).

Num inquérito realizado aos portos de fronteira em 1822, a propósito da proibição de importação de trigo estrangeiro, foram recenseados cerca de três centenas de embarcações, sendo o seu número no final do século XIX ainda superior a 100 (MACEDO 1992, 301). Tinha o rio Douro em 1849, as suas margens ligadas por barcas em 57 locais, o que correspondia a 17% de todas as barcas existentes em território nacional (MATOS 1980, 430), valor muito próximo (58) do registado por James Forrester no seu mapa, elaborado por essa mesma época (OLIVER 1927).

4. As querelas pela posse das barcas

Como mais à frente se poderá verificar, nem sempre as relações entre os Concelhos de ambas as margens do rio Douro para o caso transmontano, foram as mais pacíficas, pois já os vetustos Concelhos de Numão (1130) e de Santa Cruz da Vilariça (1225), a propósito da definição do proprietário da veiga de Santa Maria (Reguengo/Monte Meão), levaram a que D. Afonso III, em 8.II.1273, decidisse com as partes litigantes, através duma carta de *composição* que, doravante, aquele território passaria a ser cultivado/explorado por ambos e divididos os frutos a meias, com a ressalva de que o porto e a barca, os seus direitos e pertenças, fossem propriedade da Vilariça (ANTT 1273; ABREU 1998a).

Com a criação dos Concelhos de TM em 12.IV.1285 e de VNFC em 21.V.1299, os problemas e disputas pela posse das duas margens por parte de TM, irão manter-se.

A estas disputas não será alheia a obrigação de VNFC, por decisão de D. Fernando em 15.VII.1377 de prestar *adua*, isto é, participar com dinheiro ou trabalho, na conclusão das obras de fortificação da vila da TM, bem como a própria extinção do Concelho de VNFC, redução a aldeia da sua sede e integração do

termo e jurisdição no Concelho da TM pelo Mestre de Aviz, integração esta confirmada pelo mesmo quando já rei, em 26.XI.1385 (ABREU 1999).

Os desaguidados pela posse da barca de passagem, mantidos ao longo de séculos, têm a sua génese nessa luta pelo território, luta empreendida sempre por VNFC, por nunca se haver resignado com a hegemonia torremconcorvina, se bem que, sempre também desapoiada pelo Poder Central quando a ele recorria com o intuito de alterar o *statu quo ante* das fronteiras regionais que o direito consuetudinário reconhecia como pertença da vila e termo da TM.

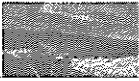
A mais antiga referência que conhecemos do porto e barca do Douro, como se viu, data de 1273, ano em que D. Afonso III intervém e decide pela *meiadade* da veiga de Santa Maria, ressaltando o direito exclusivo do porto e barca ao Concelho de Santa Cruz da Vilarça, de que TM é herdeiro.

Há referências de uma carta de D. Dinis para a Câmara Municipal de TM em 1289, onde se fala da barca, não sabendo nós de momento se motivada por outro qualquer conflito entretanto ocorrido (VITERBO 1966); temos no entanto conhecimento que, em 22.VII.1302, o monarca analisara as razões apresentadas pelos procuradores de ambos os Concelhos *sobrelo porto do seixo que e antre essas uillas em no rio de doiro e sobrela barca e nauaagem desse rio*, argumentando o de VNFC terem direito à *meiadade* uma vez que a barca aportava no seu termo, ao que contrapunha o de TM, alegando *que a barca que andava en no ryo de susodicto delo porto velho ata cerca do porto do seixo e ata direito do Peredo que era seu termho tambem o porto do ryo come a barca que en ele andava. E que essa barca aportaua da hua e da outra parte en no termho da dita uila da torre de Meem Corvo*, ao que o rei, depois de ouvidas estas e muitas outras razões das partes envolvidas *mandei sobresto fazer enquerçom* (RODRIGUES 1980).

A sentença aponta *que dello porto velho ata dereito do Paredo e termho da Torre de Meem Corvo tambem da huma parte comme da outra do dito rio de Doiro e que era seu de direito o porto e a barca e a navaagem e que as ouverom senpre por suas*.

Ora, pelo exposto, se vê que TM considerava ambas as margens do Douro como parte integrante do seu termo, o que viu confirmado pelo rei.

O Procurador fozcoense apelou da sentença mas os Ouvidores da Corte confirmaram-na, condenando o monarca *o dito concelho de uila noua de Fozcoa em sessenta libras de custas de toda esta demanda* e mandatando os juizes de TM para que procedessem à sua execução através da venda de bens móveis, ou até imóveis se acaso se tornasse necessário, com o aviso de que, se estes não acatassem a determinação lhe seriam *peitados* 500 soldos.



Chegou-nos este documento, através de um traslado existente no Arquivo Histórico Municipal de Torre de Moncorvo (AHMTM), elaborado volvidos quinze anos (10.I.1317), pelo tabelião público Domingos Martins, em TM, data em que provavelmente a questão terá vindo outra vez à liça (RODRIGUES 1980).

Através do estudo da documentação medieval para este assunto, se infere que o porto do Douro nesta região, por esta altura, já havia sido transferido da foz do rio Sabor, rio que tem a sua confluência no Douro em frente à parte mais setentrional da península do Monte Meão, 3.750 m para montante, próximo do sítio onde foi construída nos inícios do século XX, a ponte ferro-rodoviária do Pocinho (ABREU & RIVAS 2006).

Por outro lado, julgamos esclarecer que, quando os documentos referem *porto do Douro* a partir de finais do século XIII ou inícios do XIV, localizam-no sempre no Pocinho, topónimo que só surge em fins do século XVIII, sendo esse o denominado *porto do Seixo*, uma vez que ainda nos princípios do século XIX, apesar das muitas tentativas e algumas realizações no sentido de melhorar as condições de navegabilidade do Douro, permaneciam nessa zona do Rio várias *fragas* (afloramentos rochosos), uma das quais se destacava pelo seu tamanho, como pudemos verificar através da leitura da *Tarifa dos Direitos de Passagem nas Barcas do Pocinho e Bouça, Rio Douro e Mais Barcas do Concelho*, isto é, a tabela de preços revista em sessão de Câmara Municipal (TM) em 8.XII.1894 e que vigorava ainda em 01.I.1906 (AHMTM 1906); *fraga* essa que servia para determinar os preços da passagem, pois se ficasse submersa, significava cheia, o que aumentava para o dobro a taxa cobrada pelo barqueiro. Através desta tabela de preços, se poderá igualmente concluir que o porto primitivo, se conheceu também pela designação de Barca Velha ou da Bouça; o porto do Peredo, esse localizava-se no termo da freguesia do Peredo dos Castelhanos, em frente à confluência do Cõa com o Douro, vindo posteriormente no local a ser instalada uma barca de passagem, conhecida por Barca do Cõa porque andava nos dois rios.

A alusão que acabámos de fazer quanto à localização do *porto velho*, é reforçada pela existência de uma estrada ao longo do vale da Vilariça, revelada por documentos emanados por D. Afonso V:

- num deles, queixa-se TM do excesso da cultura do linho em detrimento da cerealífera e vinícola, alegando ser o lugar *muyto caminhante e em que portam muytos estrangeyros e rrequerem muytos mantymientos* (ALVES 1975-1990, IV, 292);
- noutro, datado de 7.VII.1459, onde igualmente o Concelho de TM se queixa, desta feita dos abusos exercidos pelo alcaide-mor Vasco Fernandes de

Sampaio, por este autorizar *os que passam de terra da Beeira pera esta detras os montes Ou desta pera allemdoiro per a barca do dicto Rio* a não transitarem pela vila da TM através do caminho público, mas sim antes *per a dita Ribeira sendo defeso per pustura do Comcelho feita em rollaçom*, o que prejudicava o Concelho mas beneficiava os Sampaio porque arrecadavam a portagem (ALVES 1975-1990, IV, 297).

Isto para dizer que os que viajavam do Sul do Douro, para terras a Norte da Vilariça, Bragança por exemplo (ou vice-versa), preferiam esse percurso, a terem que fazer o desvio pela vila da TM, evitando assim toda aquela acidentada ladeira, onde ainda em 1609, um viajante dizia que *Da barqua a Moncorvo há hua legoa de aspernimo, e trabalhoso caminho por sima de picos de montes mui estreitos, e perigosos* (SERRÃO 1974, 112), o que pode explicar a antiguidade dessa via e a localização mais antiga do porto.

A pouca apetência dos viandantes em fazerem caminho pela vila da TM quando a sua jornada o não exigia, acontecia também com os que, atravessando o Douro (no porto do Seixo), pudessem utilizar o *Caminho do Peredo*, preferindo-o, apesar de igualmente defeso (ALVES 1975-1990, IV, 303); e nesta apetência não está implícita a intenção de fuga à portagem, pois ela era paga, só que a um particular.

Naturalmente que o declínio da vila de Santa Cruz da Vilariça, provocado pela transferência da sede do Concelho para TM (1285), contribuiu necessariamente para a alteração da localização do porto fluvial.

TM manterá também uma contenda com o vizinho Concelho de Mós, relacionado com as barcas de passagem, ou melhor, a propósito da obrigação, ou não, deste município fornecer gratuitamente, do seu pinhal, a madeira necessária para a construção e reparação das barcas do Douro e Sabor.

Com efeito, recusando-se o Concelho de Mós a satisfazer essa exigência, TM aproveitando a presença do infante D. Pedro (filho de D. Afonso IV) em Mogadouro, se lhe dirigiu dando conta do sucedido. O infante, por carta de 9.XI.1346, em nome do rei e acompanhado do Ouvidor deste, ordena que a exigência fosse satisfeita, compensando Mós com a isenção do pagamento da passagem nas referidas barcas (CARQUEJA 1955, XVI)¹⁰.

Ora, como Mós não acatara a decisão tomada pelo herdeiro do trono, TM demandou aquele Concelho através do Corregedor da Comarca que, curiosamente,

¹⁰ *E mando a eles outrossi que vos nom tomem nos ditos portos da passagem das ditas barcas direitos nem huns aos vossos vizinhos e moradores dessa Vila e termo* (CARQUEJA 1955, XVI).

por sentença *deffenectiva*, considerou que o Concelho de Mós não tinha de facto a obrigação de fornecer essa madeira, contra sua vontade (CARQUEJA 1955, XVII).

Esta tentativa de Mós em não aceitar o negócio proposto, apesar de através dele ficarem isentos do pagamento da passagem, poderá revelar, ou o seu fraco grau de desenvolvimento económico por essa época, ou a fraca necessidade em utilizarem tais travessias, pois não eram um Concelho ribeirinho.

Não satisfeitos os *homens bons* de TM, apelaram da decisão do Corregedor, para o monarca; mas a verdade é que o rei concordou e confirmou aquela decisão (CARQUEJA 1955, XVII).

Não convencidos da sua falta de razão, aproveitaram os torremoncorvinos a presença novamente na região do infante D. Pedro, desta vez em Vila Flor a 9.III.1348 e voltaram a demandar Mós. Nesta audiência, ambos os Concelhos estiveram representados pelos respectivos Procuradores, começando os da TM por lembrar que *vaij em dois annos quando a esta comarca viram que lhjs deij mha carta pero o dito Conçelho de Moos que lhes dessem madeijra do seu pinhal pera as barcas do Doiro e do Saavor. E que pera lhes amostravam a dita mha carta que lhjs nom queriam dar a dita madeira nem comprir a dita mha carta como ela he conteudo* (CARQUEJA 1955, XVII).

O Procurador de Mós retorquiu, dizendo que o referido pinhal lhes pertencia e que além disso tanto o Corregedor como o rei, já se haviam pronunciado favoravelmente ao seu Concelho (CARQUEJA 1955, XVII).

O príncipe real reavaliando a questão, achou *que era majs serviço de Deus e del Rey meu Padre e meu e mais prol dos ditos logares* que a decisão tomada em Mogadouro fosse confirmada (CARQUEJA 1955, XVII), entrando assim em contradição com o pai, o que não é de estranhar, pois estamos numa época em que o rei não passa de um *primus inter pares*.

Com D. Fernando no poder, lamenta-se-lhe TM de se encontrar *menguada de gentes e companhas* e que corria o perigo de vir a ser tomada e de se despovoar, não só por razões da guerra mas de outros grandes encargos que tinha, lembrando ser a vila um relevante ponto estratégico na região (ALVES 1908-1910, 33)¹¹.

Para obviar a essa eventualidade, convencem o rei a integrar no seu território, em 7.V.1370, os Julgados de Urros (tivera foral em 1182) e Peredo, as aldeias de

¹¹ Uma vez que *tem hum porto no rio Douro e barcas en el, a huma legua da dita vila no seu termho e se a dita vila da Torre fosse perdida ou gaanhada dos inimigos, o que Deos non queira; embargarsia o dito porto por tal guisa que nestas fronteyras non poderyam por aquel porto aver passagem para myranda, nem para Samora nem para outras partes do meu senhorio, e que a my e aos meos sojeitos seria mui dapnoso.*(ALVES 1908-1910, 33).

Souto da Velha (Mós), Castedo e Lousa (Vilarinho da Castanheira) (ALVES 1908-1910, 33).

Devido às obras da fortaleza de FEC, João Rodrigues Porto Carreiro, Meirinhom na Comarca e Correição de Trás-os-Montes, decide que todos os moradores do Concelho da TM deveriam pagar para a construção de um *apartamento da alcaçere* que o rei aí mandara construir, ao que *os Juizes do Concelho e homees boons da Torre de meen corvo* comunicaram de imediato a D. Fernando (ALVES 1975-1990, IV, 281).

Argumentavam que haviam construído a expensas próprias a sua cerca e que nela sempre se acolheram os freixenistas, para além das obras de que eles próprios necessitavam e, voltam a sustentar a importância da sua localização para se eximirem da medida (ALVES 1975-1990, IV, 281)¹².

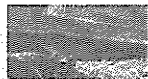
A verdade é que com a apologia que fazem da vila e de seu porto, conseguem mais uma vez convencer D. Fernando que em 6.III.1376 os dispensa de tais obrigações (ALVES 1975-1990, IV, 281)¹³.

Há referências ainda a um arrendamento efectuado pela Câmara de TM em 1380, onde consta que a *navagem* do porto do Douro devia pertencer ao arrendatário (VITERBO 1966); infelizmente não possuímos mais informações sobre este documento que, eventualmente, poderia fazer recuar alguns séculos, o usufruto desta barca por parte de particulares.

Sobre o assunto que ora tratamos, também D. João I teve de intervir, pois em 1396, julga e decide *que as Barcas, e Navavegagens do Douro, desde o Porto Velho até defronte do Perêdo, pertenciam ao Concelho de Mem-Corvo; não obstante a Petição do Procurador da Sua Real Fazenda* (VITERBO 1966); como acontece com o documento anteriormente citado, também sobre este nada mais sabemos mas, como pela sentença se poderá depreender, mais uma vez o Concelho da TM terá sido incomodado pelo de VNFC, por razão da barca do Douro e uma vez mais também, saiu ileso das acusações que lhe foram movidas.

¹² Alegando que tinham hum porto de passagem no ryo do doiro a huma leugua da dita vylla da Torre e a tres leguas de castella que sempre foy guardado e deffeso pelo concelho da dita villa da Torre e porque he sseu. O qual porto he o melhor e mays chaão e seguro – outro nenhum que aia no dito ryo des a nossa cidade do porto ataa vylla de myranda que he em cabo de nosso reyno, e que o dito porto he tall que cada quer nossa merce – poderemos aver por ello passagem pera a dita comarca de tras os montes assy em tempo de guerra como de paz para acorrymento e deffensom da dita comarca (ALVES 1975-1990, IV, 281).

¹³ Achando *por bem e mandamos que elles sseiam escusados de pagarem os ditos dinheiros e de ser-vyrem por nenhuma outra guysa no dito lavor que nos mandamos ffazer no dito logo de ffreixo des-pada cynta* (ALVES 1975-1990, IV, 281).



O documento mais importante sobre as sucessivas demandas relativas à barca de passagem, é a referida sentença de D. Afonso V e que reproduz várias outras sentenças régias anteriores, desde D. Afonso III; trata-se de um códice pergamináceo pertencente ao AHMTM, composto por doze folhas escritas.

É um longo processo de querela, movido por VNFC que acusa TM de lhe haver subtraído a barca de passagem que trazia no rio Douro.

O Concelho acusado por sua vez, alega a posse da barca há mais de 200 anos (lembra os limites descritos no foral), considerando como seu termo todo o espaço de águas do rio e respectivos portos¹⁴.

VNFC defende-se, referindo os limites do seu território também segundo o seu foral, alegando ter direito a metade da veia de água; que possuía azenhas no rio; que pusera barca com barqueiro de sua mão, revertendo as rendas da dita barca para o Concelho; que entrara em concorrência na passagem com TM e que estes atacaram *a barca deles autores. e a quebraram e furarom contrariados e a carregaram de pedra e meteram debaixo da augua forçando os asy e esbulhando os de sua barca* (AHMTM... , fól. 2v).

O monarca ouviu e sentenciou, da forma a que já nos habituámos: *que desde o porto velho atae direito do Peredo TM ouvesse as rendas e passagem todas*, impondo a VNFC *que tirassem logo fora do Rio abarca e portos della a barca que em elle traziam* (AHMTM... , fól. 10).

Detém este documento muito mais importância do que aquilo que fica dito, pois nele se discutem os limites descritos nos forais; a aliança de VNFC com o conde de Marialva para afrontar TM, pondo uma barca no Douro a concorrer com a do vizinho; pormenores da reacção de TM; referências a sentenças anteriores sobre o assunto, etc., etc..

Para o século XV faremos ainda referência a um documento de D. Manuel, inserto nos capítulos apresentados nas Cortes de Lisboa (1498), pelo procurador de TM.

Nelas se queixa o Concelho porquanto, ao contrário do que era uso, o oficial régio *contador das obras* recusava-se a participar nas despesas efectuadas com a reparação das barcas do Concelho, *huua no rio Doyro. E outra no rio de Saour*, de

¹⁴ Acusa ainda o Concelho autor da demanda que, 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'o barqueiro e tomarom lhe hua barca velha que hy tragia e queimarom outra nova que elles reos hy tiinham fecta pera lançar a augoa e asy forçarom e esbulharom a elles reos (...)* e *que asy os tinham oje em dia forçados e esbulhados da dicta barca e rendas della* (AHMTM... , fól. 2).

cujos rendimentos a Coroa levava a terça. Estas despesas consistiam apenas na merenda que se comprava para dar aos trabalhadores, pois pela leitura da fonte se depreende ser esse serviço da obrigação dos moradores (ALVES 1975-1990, IV, 300)¹⁵.

O rei a este capítulo responde que os consertos das referidas barcas se fizessem a dinheiro, que na terça real se não mexesse e que doravante essas reparações passassem a estar salvaguardadas no contrato de arrendamento (ALVES 1975-1990, IV, 301).

Como vimos, exerce TM durante a Idade Média um controlo hegemónico das duas margens do rio Douro porque daí lhe advinham importantes proventos económicos, alegando razões de estratégia nacional.

Ora, a disputa da posse por esse porto e a sua barca atravessará todo o Antigo Regime indo mesmo para além dele, só culminando com a sua desactivação através da construção da ponte do Pocinho e sua abertura ao trânsito em 1909 (ABREU & RIVAS 2006), situação que afectará substancialmente as receitas do município de TM (FERNANDES 1996a, 216/218).

Sabemos que do rendimento da barca, 14.000 réis deveriam ser pagos ao Convento de S. Francisco da TM, como esmola, através de alvará de D. João IV (1640-1656) (REBELO 1992, 55), e pelo *Livro de Rezam do Pe. Pascoal Ferreira* do Peredo que, em resultado da tomada da praça de Miranda do Douro pelo exército castelhano em 8.VII.1710, foi TM invadida três dias depois, apressando-se o inimigo a lançar fogo à barca do Douro, o que os moradores de VNFC tentaram contrariar (FERREIRA 1929, 15)¹⁶.

Através deste denodado acto de resgate da barca de passagem, viram os fozcoenses a soberana oportunidade de dela se apropriarem, pois a Câmara Municipal de TM, em sessão de 17.V.1715, *mandou prender João Lopes de Villa Nova de Foscoa, Juiz que foi na dita villa no ano de 1710 a 1711, por se ver nesta Camara que o dito João Lopes com os mais Vereadores daquele ano usurparam a esta Camara a Barca do Douro e meteram em si o rendimento della* (AHMTM 1715).

¹⁵ O Procurador do Concelho, explicava que *hos 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. E pera hos que este trabalho de serventia fazem costumaram sempre darem aa custa da renda pam e vinho pera comerem os dictos trabalhadores. E sempre hos officiaes vossos levaram em conta a despeza que se fazia no dicto mantjmento* (ALVES 1975-1990, IV, 301).

¹⁶ Pois, *com as ballas fez retirar o inimigo da barragem do Douro, e acudiram alguns homens de Villanova, passando o rio a nado apagaram o fogo da barca com água e com hum pedaço queimado da mesma barca, e passaram pera a parte de Villa Nova* (FERREIRA 1929, 15).

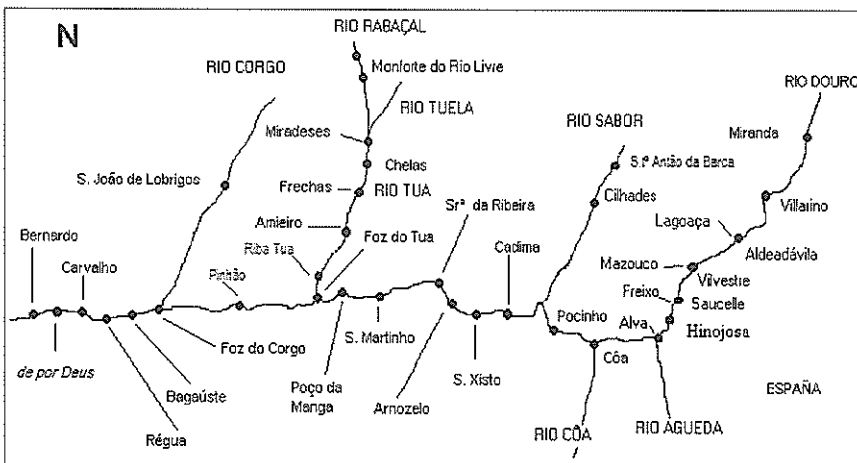
A magnitude económica da barca do Pocinho, está patente num informe colhido numa acta da Câmara Municipal de TM de 2.VII.1731, onde se autoriza um indivíduo do Concelho de Mogadouro, a transitar pelos limites da Vila definindo-lhe o itinerário a percorrer até à barca, com dois rebanhos de carneiros, num total de 1.110 cabeças, a caminho de Lisboa (AHMTM 1731).

A partir dos meados do século XVIII, começamos a assistir a várias tentativas por parte de particulares, no sentido de tomarem posse desta barca, pois em 17.VIII.1767, João da Costa Lima, requer à Mesa do Desembargo do Paço que notifique os oficiais da Câmara de TM *para Responderem a hu Libello no Juizo da Coroa em que lhe quer pedir a admenistração da passagem e Barca que a dita camara possuiue*; o mesmo indivíduo volta a recorrer ao mesmo Tribunal nove anos volvidos, para que este cite e demande *aos Officiaes da Camara da Villa da Torre de Moncorvo para lhe pagarem os rendimentos da passagem da Barca no Rio Douro* (FERNANDES 1993, 67/149 (557/1989)).

Por esta altura (1758), requer Miguel Salgado, de Sendim (Miranda), uma provisão para pôr barca no Douro (FERNANDES 1993, 41 (254)).

Em 1789 estava a barca do Pocinho na posse de Joaquim de Saldanha e Albuquerque por dela lhe ter sido feita mercê (FERNANDES 1993, 215 (2842)), sendo-lhe retirada em 1808 (referência infra) em consequência da criação da Junta de Salvação Pública de TM aquando das Invasões Francesas.

5. A localização das barcas em Trás-os-Montes (sécs XVIII – XIX)



(OLIVEIRA & COSTA 1996, 220; LEAL 1876-1886, VII, 113).

6. As barcas de passagem do Douro Transmontano em finais de Setecentos

Concelho De Localização	Designação	Proprietário /Administrador	Rendimento	Observações
Torre de Moncorvo	Pocinho	particular, desde 1789 ¹⁷	400\$000	pagava 50\$000 / ano à Câmara Municipal de TM ¹⁸
Torre de Moncorvo	Foz do Côa	particular ¹⁹	50\$000	---
Carrazeda de Ansiães	S. Martinho	Coroa ²⁰	---	---
Carrazeda de Ansiães	S. Xisto	Coroa ²¹	---	lugar da Lavandeira, 1/2 légua a montante do Cachão da Valeira
Carrazeda de Ansiães	Arnozelo	---	---	sítio do poço da N.ª S.rª da Ribeira <i>a velha</i>
Carrazeda de Ansiães	Senhora da Ribeirinha	Confraria do Santíssimo Sacramento (do Seixo)	30\$000	ou N.ª S.rª da Ribeira <i>a nova</i> , do lugar de Coleja

¹⁷ Joaquim de Saldanha e Albuquerque, por mercê régia, pois em 12 de Maio desse ano, o mesmo dirigira uma petição ao Desembargo do Paço, solicitando a respectiva carta de senhorio e em cujo deferimento se podem colher as seguintes informações: *Hey por bem em remuneração de todos os referidos serviços, fazer-lhe merce, em sua vida sómente do senhorio da Barca da Torre de Moncorvo (...): com declaração porem, de que não fará levantar, o preço da mesma Barca, assima de oitenta reis, por cada Pessoa; excepto porem nos tempos invernosos, em que o Juis de fora da Villa de Torre de Moncorvo podera levantar o preço sem grande excesso; nunca porem ficando ao arbitrio dos Barqueiros, como athe agora se tem praticado: De que será Livre, e gratuita a passagem para os Moradores da Villa sobredita e seu termo: De que será obrigado a dar annualmente a quantia de des mil reis para a Festividade que se faz na mesma Villa, em o dia do corpo de Deus: E de que pellos rendimentos da referida Barca pagara sincoenta mil reis cada anno a camara da dita Villa* (FERNANDES 1993, 215).

¹⁸ Destinados ao conserto da estrada que ligava a Vila à referida barca; o porto do Pocinho, para além da travessia, servia também ao embarque de mercadorias com destino ao Porto.

¹⁹ João Carlos de Oliveira Pimentel (de TM), a quem havia sido doada por uma vida; por esta informação se depreende, o que não deixa de ser deveras curioso e elucidativo, que mesmo a barca da foz do rio Côa, criada certamente por Vila Nova, eventualmente com a justificação da grande distância que a barca do porto do Seixo tinha que percorrer até àquela confluência, era considerada do Concelho de TM.

²⁰ Pertencera a António de Mello, de Riba Longa, mas da qual a Coroa havia tomado posse através da Provedoria de Lamego.

²¹ Pertencera a Nicolau José, das Selores, também reavida pela Coroa, através do mesmo Provedor.

Concelho De Localização	Designação	Proprietário /Administrador	Rendimento	Observações
Carrazeda de Ansiães	Poço da Manga	Concelho	2\$000	---
Carrazeda de Ansiães	Foz do Tua	Confraria de Santo António	(do Fiolhal)	21\$000
---	Carrazeda de Ansiães	Riba Tua	Mordomos de S. Mamede	40\$000
dos quais pagavam ao particular ²²	Concelho de Carrazeda	3\$000	Freixo de Espada à Cinta	Alva
	70\$000	pertencera ao Concelho	Freixo de Espada à Cinta	Fiolhosa ²³
Castela	---	1 1/2 léguas da foz do Águeda	Freixo de Espada à Cinta	Saucelle (Salto de)
Castela	---	1/2 légua a montante da	anterior, no Saltinho	Freixo de Espada à Cinta
Vilvestre	Castela	---	atravessava para Mazouco	Vilarinho da Castanheira
Cadima	Concelho ²⁴	40\$000	vd. fotografia	Miranda do Douro
Douro	Concelho	6\$000	a ? légua da cidade	Bemposta
Villarino de los Aires	Município de Villarino	---	arrematada na vila de	Bemposta ²⁵
Mogadouro	S.t. ³ Marina la Verde	Convento e vizinhos	---	pertencia ao Convento e aos vizinhos de Lagoaça e Aldeadávila
Barqueiros	de por Deus ²⁶	---	---	passagem gratuita (supra referida)

²² João Carlos d'Oliveira Pimentel (de TM), doação por uma vida.

²³ Em vão procurámos durante anos, na cartografia espanhola, este topónimo nessa zona do Douro onde os autores portugueses o localizam. Entretanto ocorreu-nos que *fiolhosa* poderia significar *fiolhal*, i. é, zona de *fiólho*, o que nos levou a questionar a colega Celestina Trejo pelo significado da palavra *hinojosa*, sendo-nos dito que provinha de *hinojo*, uma planta conhecida; consultados dicionários e livros de botânica, rapidamente confirmámos corresponder precisamente a *fiólho*, planta umbelífera aromática, abundante na região; foi caso para pronunciar *eureka!*. Consideramos curioso o facto de em Portugal nos séculos XVIII-XIX assim se designar aquela vila castelhana.

²⁴ Dela fazia menção o foral [*E ho dito conzelho Recadar pera sy pera a paga do dito foro. todas as pesqueyras do doyro. a saber. a do porto de Villarinho omde anda a barca. E a dita barca* (DIAS 1961, 30)], pois caso contrário já a teria perdido (interessados havia).

²⁵ Da qual recebia 1/3 do seu rendimento, sem obrigação de concorrer para as despesas.

²⁶ Foi seu último barqueiro, em Porto de Rei, o *ti Adérito da Burra, falecido nonagenário* em 16.VII.1994 (OLIVEIRA 1998, 140).

Concelho De Localização	Designação	Proprietário /Administrador	Rendimento	Observações
Canelas	foz do Corgo	particular	122\$000	propriedade de António José da Cunha Reis ²⁷
Canelas	<i>Ballaustres</i>	particular ²⁸	200\$000	<i>Ballaustres</i> = Bagaúste?
Goivães	cais do Pinhão	particular	80\$000	propriedade do Arcebispo de Braga
Mesão Frio	<i>de por Deus</i>	---	---	supradita
Mesão Frio	do Bernardo ²⁹	particular	30\$000	propriedade de Luís de Melo e José Pinto, de S. Martinho de Mouros
Santa Marta de Penaguião	cais da Régua	meeira ³⁰	1.000\$000	---
Santa Marta de Penaguião	cais do Carvalho	Coroa	300\$000	na freguesia de Fontelas

(OLIVEIRA & COSTA 1996; MENDES 1981)

7. As barcas de passagem da rede hidrográfica secundária transmontana em finais de Setecentos

Concelho De Localização	Designação	Proprietário /Administrador	Rendimento	Observações
Torre de Moncorvo	Gilhades	Felgar ³¹	2\$400	no rio Sabor
Carrazeda de Ansiães	Amieiro	mordomos de St.ª Luzia	8\$000	no rio Tua
Frechas	Frechas	moradores ³²	---	actual Concelho de Mirandela; rio Tua

²⁷ É provável que esta seja a mesma barca de *passaje* propriedade da Quinta da Vacaria por meados do século XVII (MARTINS 1997, 370).

²⁸ Pertencente a Luís Pinto de Sousa Coutinho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra.

²⁹ Foi seu último arrendatário, na década de 1970, Luís Barqueiro (OLIVEIRA 1998, 140).

³⁰ Entre a Coroa e José Alvo Brandão; a importância desta barca está já documentada em 08.XII.1385, como acima se viu, pois nessa data, o então Mestre de Avis faz dela mercê a Gonçalo Vasques Coutinho (MARQUES 1996); julgamos que o Coutinho proprietário da barca de Bagaúste nos fins do Século XVIII, será descendente deste, o que a ser verdade, nos poderia levaria a concluir que esta barca se encontrava na posse da mesma família, havia quatrocentos anos.

³¹ Esta barca está ainda na memória de qualquer felgarenses com pouco mais de 40 anos, pois nela atravessavam os carros de bois e até os primeiros tractores, sendo a de maior calado das que vieram até época mais recente, como a da Cadima-Freixo, Saião, Foz do Sabor e Foz do Côa (vd. fotografia).

³² Dos moradores da Vila por possuírem prédios em ambas as margens.

Concelho De Localização	Designação	Proprietário /Administrador	Rendimento	Observações
Mirandela	Chelas	particular	---	rio Tua; pagava à Coroa 800 réis
Mirandela	Contins	particular	---	rio Tua; pagava à Coroa 800 réis
Mirandela	Miradezes	particular	---	rio Rabaçal; pagava à Coroa 1\$200
Monforte do Rio Livre	---	particular	---	termo repartido actual/ por Chaves e Valpaços; rio Rabaçal
Monforte do Rio Livre	---	particular	---	rio Rabaçal; pagava ao Concelho 500 réis
S.ª Marta de Penaguão	S. João de Lobrigos	particular	100\$000	rio Corgo; pertencia a Manuel Bernardo Pinto

(MENDES 1981)

8. As barcas de passagem na Época Contemporânea

Ao longo do século XIX, conhece a barca do Pocinho vários proprietários, umas vezes as próprias edilidades de TM ou VNFC (os velhos rivais), outras vezes particulares, pois os rendimentos substanciais que ela propiciava continuavam a ser alvo de acesas cobiças -agora com um número acrescido de actores- tanto quanto a documentação para este período comprova.

Em 1808, aquando da criação da Junta de Salvação Pública de Moncorvo, estava ela nas mãos de Joaquim Saldanha de Albuquerque a quem foi retirada (referência supra).

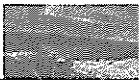
Por esta altura o nobre João Carlos de Oliveira Pimentel (e família), apoiantes da Junta contra os franceses, detinha a Barca do Pocinho pela qual pagava à Câmara Municipal de TM 60\$000 réis e um touro para a festa do Corpo de Deus (ANDRADE 1995); aliás, este torremoncorvino, fora autorizado em 1807 pelo Príncipe Regente a estabelecer uma *Companhia de Navegação do Rio Douro, e de Mineração e Fundição de Ferro* (GL 1807) mas que não veio a ter execução (MATOS 1980, 434)].

Em 1816 (com meio ano de permissão) o médico do Exército Manuel António Pereira e José Pedro de Oliveira requerem os rendimentos da barca do Pocinho (FERNANDES 1993a, 52 (315-316)), e em 03.VI.1817, António Matheus Freire de Andrade Coutinho Bandeira faz o mesmo (FERNANDES 1993a, 161)³³.

³³ Em petição dirigida à Corte pede no *Requerimento Nº 4 o Título de Barão, ou a Barca do Pocinho na Comarca da Torre de Moncorvo de juro, e herdade em compensação da Mercê do Foro de Fidalgo, que se lhe concedeo pelos serviços, que fez na Restauração* (FERNANDES 1993a, 161).

9. As barcas de passagem nas províncias de Zamora e Salamanca em meados do século XIX

Rio	Província	Povo	Localização	Descrição	Observações
Aliste	Zamora	Carbajales	Caño de la Barrosa	barquichuelo	(MADOZ 1845-1850, VI, 29)
Aliste	Zamora	San Pedro de la Nave	junto ao povo	barca	<i>una barca de paso inmediata á la pobl.</i> , VI, 29/114/163
Camaces	Salamanca	Hinojosa (de Duero)	Vado de Calderón	barca	V, 119
Cea	Zamora	Zamora	(afluente do Esta)	2 barcas	Pobladura del Valle, Milles, VI, 163
Cea	Zamora	Pobladura del Valle	afluente do Esta	barca	VI, 163
Cea	Zamora	Milles	afluente do Esta	barca	VI, 163
Douro	Salamanca	Aldeadávila la Ribera) de Duero	---	barca	a 1 1/2 léguas do povo; V, 45/120
Douro	Salamanca	Vilvestre	---	barca	V, 120
Douro	Salamanca	Villarino (de los Aires)	---	barca	<i>tiene una barca para pasar a Portugal, aunque en el día no se permite</i> , V, 147
Douro	Zamora	Almaraz	ermida de San Pelayo	barca	VI, 29
Douro	Zamora	Villalcampo	---	barca	entre part. jud. de Bermillo de Sayago e Alcañices, V, 119; VI, 59/163
Douro	Zamora	Villalcampo	Carbajosa	barca	entre part. jud. de Bermillo de Sayago e Alcañices, VI, 59/163
Douro	Zamora	Villalcampo	Pino	barca	entre part. jud. de Bermillo de Sayago e Alcañices, VI, 59/163
Douro	Zamora	Miranda do Douro / Torregamones	Miranda do Mouro / Torregamones	barca	pertence à cidade de Miranda; dá passagem para o Reino de Portugal, V, 119; VI, 59
Douro	Zamora	Fermoselle	Fermoselle	barca	para o Reino de Portugal, V, 119; VI, 59
Douro	Zamora	Fermoselle	de Mucena	barca	aí vivem os arrendatarios; dá passagem para Portugal; V, 119; VI, 84
Douro	Zamora	Toro, termo de	---	barca(s)	<i>y alguna barca en el Duero</i> ; VI, 137
Douro	Zamora	Zamora, Província	---	6 barcas	Villalazan, Villalcampo, Carbajosa, Pino, Puente de Urz, Fermoselle; VI, 163
Douro	Zamora	Villalazan	---	barca	V, 119; VI, 163
Douro	Zamora	Puente de Urz	---	barca	VI, 163



Rio	Província	Povo	Localização	Descrição	Observações
Douro	Zamora	Sendim (Miranda)	<i>Paso de las Cuerdas, Arribas</i>	balsa de odres	<i>durante el estio suele atravesarse por medio de una balsa formada de pellejos henchidos de viento y cubierta de ramos, sobre la cual se hace el transporte por medio de cuerdas; V, 119</i>
Douro	Zamora	Fresno (de la Ribera)	---	barca	a jusante de Toro; V, 119
Esla	Zamora	San Vicente del Barco	San Pedro de la Nave	barca	pertença do Marquês de San Vicente; com capacidade para 40 pessoas, VI, 36/159/163
Esla	Zamora	Barcial del Barco	em frente ao povo	barca	capaz de transportar 50 pessoas; caminho real de Santovenia a Benavente, V, 36; VI, 44/82
Esla	Zamora	Villaveza del Agua	---	barca	facilita a passagem para a Terra de Sanabria, VI, 44
Esla	Zamora	Bretó ³⁵	---	barca	que une aquele povo com o de Bretocino, VI, 82
Esla	Zamora	Moreruela	---	barca	num pequeno golfo a 2 léguas da anterior, VI, 82/163
Esla	Zamora	Misleo	---	barca	também a 2 léguas da anterior, VI, 82/163
Esla	Zamora	San Pelayo (despovoado)	Barca	barca	substituída por uma ponte de madeira em 1801; VI, 82/163
Esla	Zamora	Manzanal del Barco	---	barca	muito frequentada de Castela para a Galiza, e para Portugal, por Alcañices; V, 104; VI, 36/82/163
Esla	Zamora	Pueblita (pequeno povoado)	---	barca	a jusante da confluência do Aliste; na margem oposta está o ex-priorado de San Pedro de la Nave (ordem de San Benito), com capacidade para 40 pessoas; VI, 82
Esla	Zamora	Zamora	---	8 barcas	Santa Colomba del Azuaque (vulgo das Monjas), Bretó, Granja de Moreruelo, Misleo, San Pelayo, San Vicente, Manzanal, San Pedro de la Nave; VI, 163
Esla	Zamora	Santa Colomba del Azuaque (vulgo de las Monjas)	---	barca	VI, 163
Órbigo	Zamora	Bretocino (¿?)	---	barca	na margem oposta o povo de Bretó; r. Orbigo confluye con el Esla en Bretó, VI, 45/163
Órbigo	Zamora	Vecilla de la Polvorosa	---	barca	<i>En el Orbigo se ven tambien las barcas de Bretocino y Vecilla de la Polvorosa que igualmente que las del Esla dan paso para Sanabria; VI, 45</i>
Tera	Zamora	Codesal	---	barca	caminho que se dirige a Zamora; VI, 72

³⁵ Diz o povo que *Entre Bretó y Bretocino, poco trecho e mal camino*, pois muitas das vezes os viandantes tinham que fazer um desvio de 40 km para poderem vadear o Esla.

Rio	Província	Povo	Localização	Descrição	Observações
Tera	Zamora	Anta de Tera ³⁶	---	barca	VI, 31
Tera	Zamora	---	(afluente do Esla)	barcas	<i>con algunas barcas de paso</i> ; VI, 135
Tera	Zamora	Zamora	---	3 barcas	Mozar, Aguilar de Tera, Valparaíso; VI, 163
Tera	Zamora	Mozar	---	barca	VI, 163
Tera	Zamora	Aguilar de Tera	---	barca	VI, 163
Tera	Zamora	Valparaíso	---	barca	VI, 163
Tormes	Salamanca	Baños de Ledesma	---	barca	<i>mui proxima al pueblo hácia la parte O</i> ; V, 63
Tormes	Salamanca	Ledesma, vila de	---	barcas	<i>r. Tormes tiene en Ledesma (v.) un magnifico puente y varias barcas por diferentes puntos</i> ; V, 147
Tormes	Zamora	Carvellino	---	barca	passagem para part. jud. Ledesma, VI, 59
Tormes	Zamora	Argusino ³⁷	---	barca	passagem para part. jud. Ledesma, VI, 59
Tormes	Zamora	Fermoselle	---	barca	passagem para part. jud. Ledesma, VI, 59
vários rios e arroios	Zamora	Partido Judicial de Puebla de Sanábria	(nos rios e arroios: Tera, Castro, de Requejo, Manzanal ou Rionor, Conejos, de Vega, Sabor e de Ciervas)	barca(s)	todos contam pontes de pedra ou de madeira, "y alguna barca"; VI, 121
Yeltes	Salamanca	Guadramiro	---	barca	<i>la barca que tenia el r. fue destruido hace algunos años</i> ; V, 137

(MADOZ 1845-1850)

³⁶ Barca lendária esta (próxima de Codesal), cujo povo se encontra desde 1969 submerso pelas águas da presa de Cernadilla (Codesal...).

³⁷ Submerso pelas águas da albufeira da presa de Almendra.

10. As barcas de passagem nas restantes províncias durienses de Castela em meados do século XIX

Rio	Província	Povo	Localização	Descrição	Observações
Douro	Sória	Ituero	Ituero	barca	<i>barca de maroma</i> = com corda; V, 118
Douro	Sória	Ituero	próx. limites c/ Valdespina	barca	V, 118
Douro	Sória	Valdespina	próx. santuario N.ª S.ª de Velacha	barca	na confluencia do r. Verde c/ o Douro; V, 118
Douro	Burgos	Vilde	---	barca	<i>onde tiene una mala barca y recibe por la orilla izq. El Losana (Manzanares ou Adanta); V, 119</i>
Douro	Burgos	Navapalos	---	barca	na confluencia do r. Ucero (marg. dir.); V, 119
Douro	Burgos	Inés	Barca de San Hipólito	barca	V, 119
Douro	Burgos	Olmillos	---	barca	V, 119
Douro	Burgos	La Cueva	---	barca	<i>en cuyo pueblo hay una barca de paso; V, 119</i>
Douro	Valladolid	Quintanilla de Arriba	---	barca	Entre esse povo e a Granja de Mombiedro, V, 119
Douro	Valladolid	Valbuena	---	barca	V, 119
Douro	Valladolid	Peñalba (termo de)	Villabañez	barca	"barca de maroma"; V, 119
Douro	Valladolid	Fuentes	---	barca	"barca de cadena", na confluencia do r. Jaramiel; V, 119
Douro	Valladolid	Herrera	---	barca	<i>barca de maroma; passagem entre Valladolid e Segóvia; V, 119</i>
Douro	Valladolid	Villamarciel, termo de	San Miguel de Pino	barca	V, 119
Douro	Valladolid	Pollos	---	barca	<i>na margem oposta está o palacio de Cubillas é inmediato al mismo una barca; V, 119</i>
Douro	Valladolid	Castronuño	---	barca	a jusante de Trabancos; V, 119

(MAD02 1845-1850)

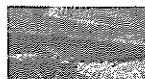
11. As tarifas das barcas do Concelho de Torre de Moncorvo³⁸ (período de 8 de Maio a 30 de Setembro³⁹) (séculos XIX – XX)

em vigor até 8 de Dezembro de 1894		
Pessoas e cavalgadura(s)	Pessoas e veículos	Mercadorias
por cada pessoa = 20 réis	cada carruagem = 200 réis	cada passageiro c/ direito transporte gratuito 1 volume inferior a 30 kg
pessoa c/ cavalgadura, de selim ou sela = 60 r	carruagem 4 rodas c/ cavalos, e passageiros = 400 r	fardo c/ peso entre 30 a 120 kg = 10 réis
idem, de albarda ou albardão = 30 r	idem, sem passageiros = 360 r	pipa cheia (550 litros) = 100 r
idem, carregada = 40 r	idem 2 rodas c/ cavalos, e passageiros = 300 r	pipa vazia = 40 r
p/ cada uma das restantes cavalgaduras = 30 r	idem, sem passageiros = 240 r	p/ cada cabeça de gado, bovino = 60 r
---	carro de bois, carregado e carreiro = 240 r	idem, miúdo = 5 r
---	idem, descarregado = 140 r	---
---	idem, sem bois nem carrego = 80 r	---
com as alterações introduzidas a 8 de Dezembro de 1894 e ainda em vigor a 1 de Janeiro		
carregadores/descarregadores = 1 só passagem cada dia	---	carga de carro de volumes inferiores a 30 kg = 100 r
---	---	carga de besta de volumes miúdos inferiores a 30 kg = 40 r
---	---	cada volume c/ peso superior a 120 kg e por 100 kg a mais = 10 r

(AHMTM 1906)

³⁸ Os lavradores dos Concelhos de TM e VNFC que utilizassem as barcas com seus gados e obreiros para o cultivo das propriedades adjacentes aos rios Douro e Côa, pagavam apenas metade dos direitos taxados.

³⁹ No período de 1 de Outubro a 7 de Maio as taxas eram acrescidas de 50%, excepto durante as cheias em que subiam para o dobro. Considerava-se cheia, *quando as águas cubram a fraga grande do Pocinho e o altar mais alto de Foz Côa e parede da vinha de Antonio Caetano d'Oliveira, no sítio da Barca Velha ou Bouça*. Durante a noite os preços também subiam para o dobro.

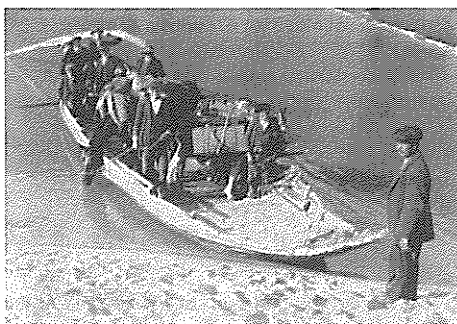


12. Epílogo

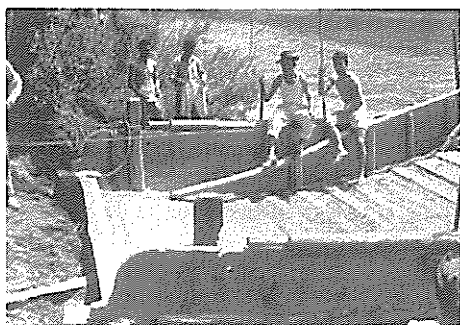
A valia das barcas de passagem no âmbito do tráfego fluvial em particular e dos transportes em geral -com importantes consequências nas questões económicas-, permaneceu praticamente até aos nossos dias, sendo por nós ainda vivenciado, *in extremis* é certo.

Permaneceu em Portugal para além do incremento do *fontismo* na rede viária e ferroviária e conseqüente construção de muitas pontes, sendo que algumas dessas barcas de passagem terão até sido criadas para fazer a ligação às estações ferroviárias que foram nascendo ao longo do Douro, do Corgo e do Tua⁴⁰.

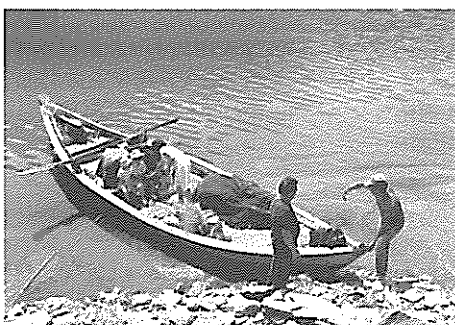
Várias subsistiram até ao final do regimen ditatorial -e algumas sobreviveram-lhe mesmo como se viu-, principalmente nos rios secundários, como a de Cilhades e Santo Antão da Barca, no rio Sabor, e outras no Côa, como a de Santa Comba (VNFC) no sítio da Cardina/Curral Velho, a caminho de Algodres (Figueira de Castelo Rodrigo) (TRABULO 2006), todas elas ainda em funcionamento nos anos sessenta do século XX.



Barca nas Pariças, Rio Douro
(Estação Ferroviária de Almendra – Urros)
(Fonseca ...)



Barca de Cilhades no Rio Sabor
(Felgar, Torre de Moncorvo)
(Seixas 1956)



Travessia da Estação Ferroviária de Freixo/Mós
– Lousa, no Rio Douro
(Abreu 1992)

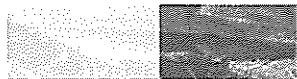
⁴⁰ Recordámos por exemplo o barco (de pesca tradicional) que ainda em 1975 atravessava os passageiros da estação de Cotas (Alijó) para as Quintas durienses da margem esquerda (S. José, Roriz, etc.).

Bibliografia

- ABREU 1992 – ABREU, Carlos d', *Travessia do Douro no sítio da Cadima – estação ferroviária de Freixo-Mós*, fotografia, Lousa, 01.08.1992.
- ABREU 1996 – ABREU, Carlos d', *Torre de Moncorvo – território e administração (1285-1995)*, comunicação apresentada no 2º. Congresso Internacional sobre o Rio Douro, Vila Nova de Gaia, 25/04 a 01/05/1996.
- ABREU 1998 – idem, *A Estação Arqueológica do Castelejo (Lousa, Torre de Moncorvo) – sua descoberta e tentativa de interpretação*, in: Brigantia, vol. XVI, n.º3/4, Assembleia Distrital, Bragança, Mai-Dez/1996, 15-29.
- ABREU 1998a – idem, *Torre de Moncorvo – percursos e materialidades medievais e modernos*, dissertação de Mestrado em Arqueologia (1994-1998), Porto, FLUP, 1998.
- ABREU 1999 – idem, *A criação do Concelho de Torre de Moncorvo, construção da fortaleza na sua sede e respectiva forma urbana*, in: Carlos Alberto Ferreira de Almeida *in memoriam*, coord. Mário Jorge Barroca, vol. I, FLUP, Porto, 1999, 23-32.
- ABREU 2005 – idem, *O troço desactivado da Linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban): um caso de Património Arqueológico Ferroviário a defender*, Actas do I Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (29.IV – 02.V.2004), in: Cõavisão cultura e ciência, n.º 7, VNFC, Câmara Municipal, 2005, 101-131.
- ABREU & TORRES 1998 – ABREU, Carlos d' & TORRES RODRÍGUEZ, José Ignacio de la, *O Douro, Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo – duas margens de alguma conflituosidade na Idade Média*, Ciclo de Colóquios e Conferências – Abertura do Circuito Turístico-Arqueológico de Freixo de Numão (25 a 27.IV.1997), actas in: Cõavisão, N.º. 0, VNFC, 1998, 69-77.
- ABREU & RIVAS 2006 – ABREU, Carlos d' & RIVAS CALVO, Emilio, *A Ponte ferro-rodoviária do Pocinho – um monumento da Arqueologia Industrial que urge preservar*, Actas do II Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (29.IV – 02.V.2004), in: Cõavisão cultura e ciência, n.º 8, VNFC, Câmara Municipal, 2006, 90-111.
- AHMTM 1715 – Arquivo Histórico Municipal de Torre de Moncorvo, *Auto da Câmara de 17 de Maio*, Livro das vereações da Câmara e mais actos, doc. 54 (1715-1716), 1715.
- AHMTM 1731 – AHMTM, *Acta da sessão da Câmara*, Livro dos acórdãos, doc. 68 (1731), 1731.07.02.
- AHMTM 1906 – AHMTM, *Tarifa dos Direitos de Passagem nas Barcas do Pocinho e Bouça, Rio Douro e Mais Barcas do Concelho*, preçário volante aprovado em sessão da Câmara Municipal, 01.I.1906.
- AHMTM... – AHMTM, códice pergamináceo relativo a um pleito havido entre os Concelhos de TM e VNFC a propósito da barca do Douro, cx pergaminhos, reinado de Afonso V.
- ALVES 1908-1910 – ALVES, Francisco Manuel, *Moncorvo, Subsídios para a sua história...*, sep. Ilustração Transmontana, Porto, 1908-1910, 1-49.
- ALVES 1975-1990 – idem, *Memórias Arqueológico-Históricas do Distrito de Bragança*, 11 vol.s, Bragança, reedições *fac-similadas* do Museu do Abade de Baçal, 1975 a 1990.
- ANDRADE 1995 – ANDRADE, António Júlio, *Moncorvo: Páginas de História – 6. O Porto da Foz do Sabor*, in: Terra Quente, ano VI, n.º 98, Mirandela, 01.8.1995, 15.
- ANDRADE 1996 – idem, *Torre de Moncorvo na Literatura de Viagens*, in: Brigantia, vol. XVI, n.º 1/2, Assembleia Distrital, Bragança, Jan-Abr/1996, 65-73.
- ANTT 1273 – Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Carta de “composição” entre os Concelhos de Santa Cruz da Vilaça e Numão* [a propósito da veiga de Santa Maria (TM – VNFC)], Chancelaria de D. Adonso III, Livro I, f.l.º 119-119v, Lisboa, 08.II.1273.

- BAS 1989 – BAS LÓPEZ, Begoña, *Camiños, Pasos e Pontes*, Vigo, Ir Indo Edicions SA, 1989.
- CABRAL 1895 – CABRAL, Affonso do Valle Coelho Pereira, *A Região Vinhateira do Alto Douro: desde a Barca d'Alva até ao Cachão da Valleira*, in: Boletim da Direcção Geral da Agricultura, 6º. ano, nº. 3, Lisboa, Imprensa Nacional, 1895.
- CARDOSO 1751 – CARDOSO, P. Luis, *Diccionario Geografico...*, t. II, Lisboa, Regia Officina Sylvana e da Academia Real, 1751.
- CARQUEJA 1955 – CARQUEJA, Maria da Assunção, *Subsídios para uma Monografia da Torre de Moncorvo*, Coimbra, dissertação para a licenciatura em Ciências Históricas e Filosóficas, FLUC, Coimbra, dactilografada, 1955.
- CARVALHO 1995 – CARVALHO, Sérgio Luís de, *Assistência e Medicina no Portugal Medieval*, s/l, Grupo de Trabalho do M.E. para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1995.
- CASTELO-BRANCO 1958 – CASTELO-BRANCO, Fernando, *Do tráfego fluvial e a sua importância na economia portuguesa*, in: Bol. Sociedade de Geografia de Lisboa, Série 76, N.ºs 1-3, Lisboa, Janeiro-Março 1958, 39-66.
- CAVALHEIRO 1942 — CAVALHEIRO, Rodrigues, *Turismo no Século XV. Como uma Embaixada Boémia visitou e viu Portugal*, in: Panorama – Revista de Arte e Turismo, nº. 8, Abril de 1942 [vd. tb. Diário de Notícias de 1928.X.28].
- Codesal... – Codesal, *Historia y orígenes de Codesal, s/a*, in: <http://Codesal.org/historia.htm> [consulta realizada em 15.V.2007].
- COIXÃO & TRABULO 1995 – COIXÃO, António do Nascimento Sá & TRABULO, António Alberto Rodrigues, *Evolução Político-Administrativa na Área do Actual Concelho de Vila Nova de Foz Côa*, VNFC, Câmara Municipal, 1995.
- COSTA 1868 – COSTA, P. António Carvalho da, *Corografia Portuguesa e descripçam topografica do Reyno de Portugal*, t. I, 2ª. Ed., Braga, 1868 (1ª. ed., 3 vols., Lisboa, 1706, 1707 e 1712 respectivamente).
- DIAS 1961 – DIAS, Luís Fernando de Carvalho, *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve*, 2º. vol. (Beira e Trás-os-Montes), Beja, ed. Autor, 1961.
- DIONÍSIO 1977 – DIONÍSIO, Sant'Anna, *Alto Douro Ignoto*, 2.ª ed., Lello & Irmão – Editores, Porto, 1977.
- Enciclopedia 1994 – Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana, *Barcaje*, vol. VII, Espasa-Calpe, S.A., Madrid, 1994, 711.
- FERNANDES 1993 — FERNANDES, Hirondino da Paixão, *Bibliografia do Distrito de Bragança. Série Documentos. Desembargo do Paço. Repartição do Minho e Trás-os-Montes*, maços 1-428. ANTT, Bragança, IPB / CMB / ADB, 1993.
- FERNANDES 1993a — idem, *Bibliografia do Distrito de Bragança. Série Documentos. Ministério do Reino*. ANTT, Bragança, IPB / CMB / ADB, 1993.
- FERNANDES 1996 — idem, *Bibliografia do Distrito de Bragança. Série Documentos. Documentos (textos) Publicados. 569 – 1950*, Tomo I (569 – 1870), Bragança, IPB / CMB / ADB, 1996.
- FERNANDES 1996a — idem, *Bibliografia do Distrito de Bragança. Série Documentos. Documentos (textos) Publicados. 569 – 1950*, Tomo II (1871-1950), Bragança, IPB / CMB / ADB, 1996.
- FERREIRA 1929 — FERREIRA, Candida Florinda, *A Guerra da Sucessão no Distrito de Bragança (noticias inéditas)*, Lisboa, Tipografia Couto, 1929.
- FILGUEIRAS 1995 – FILGUEIRAS, Octávio Lixa, *Barcos do Douro – comentários técnicos da sua iconografia (Séculos XVIII – XX)*, Actas do 1º CIRD, in: Gaya (Gabinete de História e Arqueologia V. N. Gaia), vol. VI, V.N.G., 1995, 263-306.

- FONSECA ... – FONSECA, Fernando, *Barca de passagem nas Pariças* [Urros – Estação Ferroviária de Almendra], fotografia, meados anos 50 séc. XX (?).
- GL 1807 – Gazeta de Lisboa, *Lisboa 6 de Outubro...*, n.º 40, Lisboa, 06.X.1807.
- LEAL 1876-1886 – LEAL, Augusto Soares d'Azevedo Barbosa de Pinho, *Portugal Antigo e Moderno. Dicionário Geographico, Chorographico, Heraldico..., Archeologico, Historico, Biografico y Etymologico de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal e de grande numero de Aldeias...*, 11 vol.s, Lisboa, 1876-1886.
- LOPES 1994 – LOPES, António dos Santos, *O Santuário de Santo Antão da Barca* (Parada), Alfândega da Fé, 1994, 14.
- MACEDO 1992 – MACEDO, Jorge Borges de, *Barqueiro*, in: DHP, dir. J. Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 301-302.
- MADOZ 1845-1850 – MADOZ, Pascual, *Diccionario Geografico-Estadístico-Historico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomos V (Salamanca) e VI (Zamora), Madrid, 1845-1850 [ed. facsimil, ed. Domingo Sanchez Zurro, Valladolid, Junta de Castilla y León y la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Salamanca, 1984.
- Marinha... – MARINHA, Museu de, *Jangada de odres*, Ofício n.º. 1267, Processo A.49.07, 31.XII.1996, do Subdirector, Capitão-de-mar-e-guerra Pedro Luís da Costa Gomes Lopes [resposta a uma nossa carta, onde solicitámos informações sobre a referida embarcação que anos atrás aí se encontrava exposta].
- MARQUES 1987 – MARQUES, A.H. de Oliveira, *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, Nova História de Portugal, dir. J. Serrão e A.H. de O. Marques, vol. IV, Lisboa, Editorial Presença, 1987.
- MARQUES 1996 – MARQUES, José, *Viajar em Portugal, nos séculos XV e XVI*, comunicação apresentada no "III Colóquio Luso Brasileiro: Viagens, Almocreves, Bandeirantes, Tropeiros e Navegantes", PUC-MG, Belo Horizonte, 20-22.XI.1996 [então cedida por este Professor da FLUP, o que agradecemos].
- MARTINS 1997 – MARTINS, Fausto, *Quinta da Vacaria: a cultura da vinha num documento do século XVII*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. II (4), GEHVID, IVP / UP / UTAD, Porto, 1997, 361-376.
- MATOS 1980 – MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980.
- MENDES 1981 – MENDES, José Maria Amado, *Trás-os-Montes nos fins do Século XVIII segundo um manuscrito de 1796*, Coimbra, Centro de História da Sociedade e Cultura da UC / INIC, textos de história-2, 1981.
- MONCORVENSE 1892 – Moncorvense (O), *Efemérides* [cit. in: Terra Quente, n.º 198, 01.XI.1999], 6.XI.1892.
- MONCORVENSE 1894 – idem, *Efemérides* [cit. in: Terra Quente, n.º 198, 01.XI.1999], 11.XI.1894.
- OLIVEIRA 1998 – OLIVEIRA, Bernardino Vieira de, *Barqueiros – Pórtico do Douro Vinhateiro*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. III, n.º 6, GEHVID, IVP / UP / UTAD, Porto, 1998, 127-159.
- OLIVEIRA & COSTA 1996 — OLIVEIRA, Aurélio & COSTA, Natália Favuvelle da, *Um manuscrito inédito sobre o Douro Superior em finais do Século XVIII*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. I (1), GEHVID, IVP / UP / UTAD, Porto, 1996, 197-259.
- OLIVER 1928 – OLIVER ROMÁN, Bienvenido, *La navegación en el río Duero*, in: Revista de Obras Públicas, 75, tomo I, n.º 2.493, Madrid, 1928, 27-30.
- Ordenações... – Ordenações Afonsinas, Livro I, reprodução "fac-similada" ed. 1792, nota de apresentação de Mário Júlio de Almeida Costa e nota textológica de Eduardo Borges Nunes, Lisboa, Fund. C. Gulbenkian, 1984.



- PJ 1909 – Primeiro de Janeiro, *Moncorvo*, Porto, 25.09.1909, 3 (7).
- REBELO 1992 – REBELO, Joaquim M., *Convento de S. Francisco de Torre de Moncorvo*, Escola Preparatória de TM, 1992.
- RIVAS 1978 – RIVAS FERNÁNDEZ, J.C., *Los dos antiguos "Portos" fluviales de Ourense: El "Porto Auriense" y el "Porto Vello". Sus barcas, ermitas y caminos*, Boletín Auriense, VIII, Ourense, 1978, 215-275.
- RODRIGUES 1980 – RODRIGUES, Maria da Assunção Carqueja, *Foz Côa contra Moncorvo – a disputa da barca do Douro*, in: *Altitude*, vol. I, nº. 2, 2ª. série, Guarda, 1980, 59-61.
- SÁ 1791 — SÁ, José António de, *Descrição Económica da Torre de Moncorvo*, in: *Memorias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, t. III, Lisboa, 1791, 253-290.
- SCE 1967 – Serviço Cartográfico do Exército, *Reportório Toponímico de Portugal. 03 – Continente (carta 1/25.000)*, vol. I (A – E), Ministério do Exército, Lisboa, 1967.
- SEIXAS 1956 – SEIXAS, Carlos, *Barca de Cilhades*, Rio Sabor (Felgar, TM), fotografia, 1956 [col. de C. Seixas].
- SERRÃO 1974 — SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *Viagens em Portugal de Manuel Severim de Faria 1604-1609-1625*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1974.
- TORRES 1992 – TORRES, Ruy d'Abreu, *Almotacé*, in: DHP, dir. J. Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 121.
- TRABULO 2006 – TRABULO, Joaquim, *Terras do Baixo Côa. Santa Comba – V. N. de Foz Côa*, in: *O Fozcoense*, VNFC, 15.X.2006, 19.
- VITERBO 1966 – VITERBO, Fr. Joaquim de Santa Rosa de, *Navagem*, in: *Elucidário das palavras, termos e frases*, ed. crítica de Mário Fiúza, vol. II, Porto/Lisboa, Livraria Civilização, 1966.

