



Navegação no rio Douro

– o sonho (re)corrente de Castela

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

Ao amigo salmantino
Emilio Rivas Calvo que desde o
Tormes vislumbra o Douro/Duero, para Poente

0. Intróito

O rio Douro foi desde sempre utilizado para as comunicações entre os povos da sua bacia, com muitas e variadas dificuldades na sua navegação.

Várias iniciativas legislativas desde os finais da Idade Média apontam para a necessidade de adequar o rio às exigências da navegação mas essas medidas colidiram sempre com outras formas de exploração das águas, quer seja através dos caneiros das pesqueiras, quer dos engenhos de moagem, problema que subsistiu, podendo querer significar que a navegabilidade não era por todos entendida como vital para o desenvolvimento, ou que as demoras seculares para a sua realização promovessem o descrédito, aproveitando os povos ribeirinhos para nos intervalos entre decisões, ir dele tirando proveito para outras actividades, ou ainda numa teimosa tentativa de tudo querer conciliar.

Mas o Douro enquanto fluviovia internacional, desembaraçada de obstáculos e com as infra-estruturas necessárias de apoio, é apenas um assunto discutido após o Congresso de Viena (1815), porquanto naquela reunião internacional, para além de se tratarem das grandes questões após a derrota de Napoleão, como a paz e a fixação das fronteiras, também se garantia a livre navegação dos rios europeus, determinando-se inclusive a forma como se deveriam regulamentar tais actos bilaterais.

* Investigador (Departamento de Geografia, USAL); Equiparado a Bolseiro fora do País (ME); Investigador do GEHVID.

Mormente a partir de então, a questão da navegabilidade do Douro, foi (*quasi*) uma obstinação espanhola, sobretudo castelhana, prova disso são os sucessivos projectos de melhoramento das condições de navegação e os sucessivos Tratados e seus Regulamentos, desde os inícios do século XIX até à actualidade. Mas esbararam sempre com entraves de vária ordem:

- ou pelos montantes dos investimentos necessários para desimpedir os obstáculos, construir portos e os respectivos acessos, recursos que os Governos envolvidos em lutas intestinas não possuíam;
- ou pela instabilidade política então vivida em ambos os Países, com várias revoluções, muitas eleições, e conseqüentes mudanças ministeriais;
- ou pelas dificuldades intrínsecas a um rio internacional, estando aqui em causa principalmente o troço português e no qual a Espanha pretendia facilidades para exportar os excedentes agrícolas da Meseta, ou para Portugal ou através do Oceano para fazer a redistribuição interna ou vender ao estrangeiro, com os problemas inerentes às taxas alfandegárias;
- ou pela falta de (alguma) vontade dos dois Estados, não do território fronteiriço, nem dos comerciantes e industriais portuenses¹, mas (*quicá*) por razões de geo-estratégia, ou seja, demasiada dependência espanhola da boa vontade portuguesa por um lado e, vulnerabilidade do território (e da economia) português, por outro.
- ou ainda a boa vontade dos promotores espanhóis do porto do Douro ter contado com a hostilidade dos defensores do porto de Santander (através do Canal de Castilla), para a saída dos excedentes cerealíferos.

Dois argumentos convenceram os castelhanos da pertinência de tal projecto:

- em 1811 e 1812, durante a Guerra da Independência, os ingleses transportaram Douro arriba material militar até Vega de Terrón e daí, por estrada improvisada, até Ciudad Rodrigo;
- finda a guerra, anos de boas colheitas deprimiram o preço do grão criando uma crise agrícola, só ultrapassada com a autorização obtida por Castela para os poder despachar através de (e para) Portugal, resultando numa bem sucedida operação com vantajosos resultados sobretudo para as províncias espanholas raianas.

¹ Mas sim dos vitivinicultores durienses, pois consideravam que o rio Douro pertencia aos dourienses, e não à praça do Porto, e, conseqüentemente, seria contra o direito de propriedade conceder que por elle sahissem outros vinhos que não fossem os da região do Douro (PEREIRA 1997, 268).



Havia então que criar os mecanismos legais para que essa porta se franqueasse, mas esse processo, longo processo, não foi fácil e continua não sendo fácil.

Terá sido este um dos assuntos da diplomacia ibérica em que Portugal esteve claramente em vantagem nas negociações.

Em 1835 é assinado um Tratado, sem regulamento. Em 1839 já um ministro espanhol em pleno Senado, a ele se referia como um *desgraciado negocio* que somente viu o seu Regulamento aprovado em 1840-1841, após muitas conversações, negociações, nomeação de comissões mistas, e, (talvez) uma boa dose de falta de vontade do Governo português (com ou sem razão, mas seguramente sem o apoio dos negociantes do Porto).

Como a classe política espanhola empenhara o escalpe, perseverou e cedeu para conseguir a sua assinatura, a todo o custo...

Com triunfalismo deu a notícia aos impacientes salmantinos e estes com júbilo a acolheram. Mas foi sol de pouca dura, pois a realidade depressa demonstrou que o negócio fora mal feito. A dupla tributação não permitia resultados satisfatórios.

Continuam as conversações. Em 1864 é assinado o Tratado de Limites que ao regulamentar o uso dos rios limítrofes deu azo a que em 1866, outro Convénio se assinasse para facilitar as comunicações entre os dois Reinos, revogando para o efeito o de 1835/1841... logo que entrasse em funcionamento o caminho-de-ferro de Lisboa a Madrid. Portugal cedia, para se poder comunicar por ferrovia com o centro da Europa.

Havia agora liberdade de navegação mas chegara (porventura) tarde de mais. A hegemonia ferroviária impôs-se. Entretanto já destronada pela rodoviária. E o impasse mantém-se.

1. As razões do interesse na navegabilidade

Os principais rios portugueses constituíram sobretudo a partir da Idade Média excelentes linhas de comunicação, uma vez que a estrutura tradicional dos transportes permaneceu quase inalterável até meados de Oitocentos com o advento do caminho-de-ferro (ABREU 2005); essa permanência prende-se a condicionalismos geográficos, pois o País dispõe de uma extensa costa marítima e os seus principais rios escoam-se do Interior para o Litoral (SERRÃO 1992, 192).

O desenvolvimento da rede viária nos fins do período medieval em Trás-os-Montes e Alto Douro, assenta ainda no traçado das vias romanas que serviram de base ao lançamento das estradas medievais (MORENO 1982, 7), assim, os circuitos de penetração eram deficientes e só vencidos pelos almocreves devido à grande

mobilidade e resistência das bestas muares, em cujo dorso transportavam o peixe e o sal, ou o vinho e o azeite, conforme se deslocassem do/ou para o Litoral (MORENO...).

Nesta conformidade, a navegação fluvial desempenhava papel económico relevante, não só pelo volume de mercadorias que transportava, o que diminuía os custos, mas também pela segurança e rapidez que oferecia aos carregamentos, não sem alguns contratempos naturais decorrentes de alguns obstáculos físicos que por exemplo o Douro oferecia, para além dos diferentes regimes de caudal consoante a época do ano (SERRÃO 1992, 193-194).

Desses obstáculos, destaca-se o famoso Cachão da Valeira, onde desde os finais da Idade Média se vinham realizando obras de alargamento, sempre na tentativa de permitir a navegação de embarcações de maior calado até à fronteira castelhana, sendo que o embaraço da navegação nessa zona do Douro, persistiu praticamente até aos nossos dias e só culminou com a construção da barragem hidroeléctrica em sistema de eclusa.

2. O processo para a concretização da navegabilidade em finais da Idade Média

Ao longo do século XVI, tanto em Espanha como em Portugal, o que aliás vinha sucedendo pela Europa, várias foram as iniciativas legislativas no sentido de tornar navegáveis os rios ou melhorar essa navegabilidade através de obras que a desembaraçassem, regulamentando a navegação.

No caso do Douro português, foi o burgo portuense -tudo levando a crer que por sua própria iniciativa- a trabalhar no sentido de transformar o troço até ao Cachão de S. João da Pesqueira numa via liberta de obstáculos (DUARTE & BARROS 1997, 113-118), conforme se pode perceber através de alguma documentação ao longo do século XVI:

- i) carta régia de privilégio à cidade do Porto de 31.X.1502, pela qual se determinava *mandar abrir todollos os canaes que ouver no rio do Douro daqui atee Sam Joham de Pesqueira convem a saber largura de tres braças da craveira em cada hum pera por elles poderem navegar barcas batees e levarem e trazerem todallas mercadorias mantimentos madeiras e provisoens outras que convierem;*
- ii) carta régia de 12.VIII.1538 sobre o mesmo assunto;
- iii) tabelamento dos fretes e percursos das barcas desde a foz até S. João da Pesqueira, pela Vereação do Porto em 8.VI.1545;



- iv) carta régia de 12.V.1551 a encarregar o corregedor da comarca do Porto em mandar desfazer as pesqueiras e caneiros;
- v) alvará régio de 20.V.1571 a determinar que a alçada de Entre-Douro-e-Minho julgasse os pleitos sobre as pesqueiras e caneiros que o Concelho do Porto tivesse destruído para minorar as dificuldades na navegação;
- vi) carta régia de 3.III.1578 confirmando as provisões anteriores sobre a matéria.



Cachão da Valeira antes das grandes obras de alargamento do século XVIII – (IBNL 1975)

A Espanha por finais dessa mesma centúria logrou concluir a obra mais ambiciosa, ou seja, tornar navegável o Tejo até Toledo (a ideia era que fosse até Lisboa), a partir de uma proposta do eng.^o italiano Juan Bautista Antonelli que propunha fazer navegáveis todos os seus rios, num estudo publicado em 1581 (ALZOLA 2001; BUENO 2002, 156).

Pelo teor de uma carta régia datada de 16.XI.1623 (D. Filipe III de Portugal e IV de Espanha), se percebe claramente que pelo menos várias diligências terão sido empreendidas no sentido de *fazer navegável o rio Douro, e as utilidades que disso se seguirão... considerando a importância da matéria* (SILVA 1855, 106)².

² Informação remetida por correio electrónico pelo nosso conterrâneo e amigo D.º Híronino da Paixão Fernandes, o que agradecemos.

Durante o governo do Marquês de Pombal e sobretudo após a criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro³ várias medidas foram tomadas no sentido de disciplinar e promover a utilização do rio para o transporte de mercadorias, contrariando interesses particulares em favor da utilidade pública, como se percebe por exemplo pelo Alvará com força de Lei de 16.XII.1773, em que se determina a demolição de 23 pesqueiras e nasceiros num prazo de trinta dias a contar da publicação do diploma legal, prescrevendo severas penas tanto para o seu incumprimento como para a reincidência. 5 dessas pesqueiras e nasceiros localizavam-se na zona das Caldas de Aregos, 2 no Lovazim, 2 no Cadão, 4 no Pégo do Cadão, 1 na Figueira Velha, 2 no Canedo, 1 nos Fontaínhos (e *todos os mais Nasceiros, que ha nesta Ribeira até Porto de Rei, sam particularmente prejudiciaes*), 2 na Raiva, 2 no Piar e 2 na Cermenha (Collecção 1771, III).

3. Vencer o principal obstáculo

Quanto a obras realizadas na apertada garganta da Valeira há registo de várias e em diferentes períodos, uma das quais em 1532 por Martim Figueiredo e narradas por Rui Fernandes na descrição de Lamego (MORENO 1982, 13), outra em finais do Século XVII, por Miguel de Lascol (COSTA 1868-1869, 384) e as que decorreram entre 1780 e 1792, segundo a leitura que fizemos a bordo de uma embarcação, da gigantesca epígrafe gravada no local (margem esquerda).

As obras de regularização deste troço do rio, também conhecido por Cachão de S. Salvador da Pesqueira, foram oficialmente inauguradas no ano seguinte, com a descida de um barco carregado de trigo e proveniente da zona das Arribas, se bem que já anteriormente um membro do Governo tivesse feito essa viagem como se pode ler na legenda de uma conhecida gravura da época⁴. Sobre este assunto e

³ Instituída por Alvará de 31.VIII.1756 e tendo como órgão de gestão uma Junta de Administração (Collecção 1771, I).

⁴ *Prospecto do Sitio do Cachão de S. Salvador da Pesq.ra, observado da pt.e de Tras os Montes como elle ficou em 1792, an, em que cessou o trabalho começado em 1780 para o demolir: o Capp.am Ingenheiro Joze Maria Yola desceo o Cachão dentro d'hum barco, que foicarregar de trigo por cima de Freixo de espadacinta, eo conduziu p.o 30 legoas embandeirado até ao Porto, mostrando deste modo o triunfo, que tinha conseguido da natureza. Antes delle forão do Porto ao cachão o Ex.mo Secretario d'Estado, João Antonio Salter de Mendonça, e varios illustres Patriotas como s'anunciou no correio da Europa em 19 de Abril de 1790. No an de 1793 fizerão o mesmo os Illo.mos Vice Provedor da Companhia, e outros Deputados: huns e outros subirão, e descerão embarcados no sitio do cachão, e tiverão o gosto de ver e admirar esta obra ou Padrão que fará imortal o nome da Providintissima Mai dos Portugueses MARIA I, E DA Ill.ma Junta da Companhia Geral do Alto Douro, que de baixo de tão Soberanos Auspicios, e ordens pozetivas cortou os rochedos, dezembaraçou a navegação e*



tanto quanto sugere o suplemento nº. 2 da *Gazeta de Lisboa*, de 16.I.1795, foram estas obras da responsabilidade de um *Engenheiro Hydraulico*, tido hoje como um dos mais antigos pesquisadores submarinos, pois *executou defronte do Terreiro do Paço [Lisboa] a operação de descer ao fundo do mar fechado dentro de uma máquina hydraulica* (ALVES 1994, 126).

Como corolário de 12 anos de trabalhos nos quais *se queimou muita polvora e quebrou muita pedra*, apresentava aquele sítio, agora alargado, duas faces laterais de rocha lisa, *exceptuando a raiz da montanha do lado norte, margem direita, onde, para abrirem um carreiro informe de menos de 1m,50 de largura, para alagem dos barcos, se vêem vestígios de mais de 2:000 tiros!* (LEAL 1876-1888, X, 489).

Promove a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro em 1790, um levantamento do rio Douro no troço compreendido entre o Cachão da Valeira e os limites das freguesias de Lagoaça e Bruçó (no Concelho de Mogadouro), eventualmente motivado pelo alvará régio de 13.XII.1788 que determinava a construção de estradas no Alto Douro, lançando ali um imposto para tal fim, ao qual a Companhia estava também obrigada.

Nele é descrito o rio propriamente dito e o seu *hinterland*, do ponto de vista físico, administrativo e económico, pelo comissário da Companhia José Victor de Magalhães, acompanhado pelo escrivão Manuel Moreira Garcês e pelo arrais Manuel Pinho Macho, de cujo resultado deu conhecimento ao deputado da mesma Companhia Francisco Baptista de Araújo Cabral Montês através dum relatório titulado *Descrição do Rio Douro para Cima do Cachão de: Sam Salvador denominado no Paiz = Cachão da Baleira = com o Mappa das Freguezias superiores ao mesmo Cachão, e outro das Freguezias confinantes com Castella, rezumo das Estrádas, e Itenerário da Digressão que fizêrão os Commissarios encarregá-dos d'esta averiguação*, acompanhado numa carta datada de 17.III.1790 (OLIVEIRA & COSTA 1996, 215-259). A viagem foi realizada por terra.

Dos informes fornecidos pela referida memória interessam-nos aqui os elementos relacionados com os obstáculos que embaraçavam a navegação, naturais ou antrópicos e as propostas apontadas, quer no sentido da sua demolição ou outra, sintetizados no quadro infra.

conseguiu afelecidade, e alegria dos habitantes das margens do Douro, do Sabor e dos bellos campos da Villariça (Colecção... a).

4. Descrição do rio Douro a montante do Cachão da Valeira até ao Concelho de Mogadouro em finais do século XVIII

Léguas	Local	Barca	Cachão	Açude	Margem	Azenha	Observações
¼	Ponto do Ripança	---	sim	2	direita e esquerda	---	sem margens devido aos grandes rochedos; desfazer cachão; demolindo as fragas na margem N permanecem açudes
¼	Barca de S. Xisto	S. Xisto	---	1	esq	---	não impede navegação
---	Ponto dos Canais	---	sim	---	dir e esq	3	não impede navegação demolindo-se azenha margem S
curto espaço	---	---	---	---	dir e esq	várias	grande calhau meio rio; demolir azenhas margem S
logo acima	Ponto do Requeixo por baixo do Poço de N. S ^a Ribeira	---	---	---	---	---	navegável na descida; grande corrente obriga alagem na subida
por cima	Poço de N. S ^a Ribeira a Velha	Arnozelo	---	---	---	---	<i>entre dous rochedos formidaveis</i>
idem	---	---	---	---	---	---	pesqueira margem S; demolir a pesqueira ou o Calhão
mais acima	Covedo	---	---	---	---	---	pesqueira margem N; rio dividido em 2 partes; forte corrente
¼	Quinta das Figueiras	---	---	1	esq	2	<i>aonde se divide o Rio em duas partes; demolir açude</i>
pouca distância	Capela N. S. ^a da Ribeira a Nova	---	---	1	dir e esq	3	<i>aonde se divide o Rio em duas partes; demolir açude</i>
idem	Ponto de Coleja (regato Largo)	---	---	---	---	---	<i>navegável com algum custo; pôde alar-se pela parte do Norte</i>
¼,5	Lobazim	---	---	---	dir	3	<i>impedem o trânsito da navegação⁵</i>

⁵ ...o que se pôde remediar, abrindo-se hum bocal na parte do Norte do Douro junto á terra ficando intactas as dictas Azenhas. Refira-se que as mesmas, para além de bem construídas, eram pertença do Capitão-mor de Freixo de Numão, talvez daí a hesitação na sentença (OLIVEIRA & COSTA 1996, 217).



Léguas	Local	Barca	Cachão	Açude	Margem	Azenha	Observações
logo acima	em pouca distância	---	---	---	---	---	<i>se achão tres pedras que hua dellas se deve quebrar; a do N</i>
0,5 ¼	Cadima	---	---	---	---	---	<i>acima de huns fragoens..., hua fraga rasteira... se deve quebrar</i>
pouca distância	---	---	---	---	---	---	<i>hua corrente d'agoa rápida com varias pédras, das quais huma que se acha no meio se deve quebrar</i>
idem	Fiolhal	---	---	vários	dir e esq	4	demolir açude de uma das azenhas margem N
parte de cima	---	---	---	vários	dir	várias	arruinadas; demolir açudes; muita corrente
0,5	Poço do Saião	---	---	---	---	---	<i>grande corrente d'agoa rápida, com grande declive; romper para passarem barcos</i>
logo imediato	---	---	---	---	---	---	quebrar várias fragas
a seguir	---	---	---	---	---	---	bem navegável por entre rochedos, onde se não pode alar
idem	---	---	---	---	---	---	corrente forte; rio dividido devido grande Calhão; 3 pedras, retirar a do meio
logo acima	---	---	---	---	---	---	presa natural onde se deve abrir um canal, <i>porque havendo pouca agoa hé innavegavel</i>
idem	--- [Pena Redonda?]	---	---	---	---	---	grande Calhão parte N; quebrar pedras parte S
idem	---	---	---	---	---	---	grande fraga parte S que divide rio; retirar algumas das pedras juntas
pouca distância	Azenhas da Vilarça / Foz do Sabor	---	---	1	dir.	3	alargar rio margem S, por ser mais fácil que demolir açude
logo acima	Regato da Cevada	---	---	1	dir	0	desfazer açude; a 1 légua do Poço do Saião
0,5	---	---	---	3	---	3	demolir açudes

Léguas	Local	Barca	Cachão	Açude	Margem	Azenha	Observações
1,5	Cachão do Peredo, passando pela barca de T. Moncorvo	---	---	1	dir.	1	demolir açude
¼	<i>por baixo da barca de V.N. Foz Côa</i>	---	---	---	dir. e esq.	2	demolir açude da azenha da parte do S
pequena distância	Foz do Côa	V.N. Foz Côa	---	---	---	---	corrente Côa tão rápida que atravessa o Douro
0,5 ¼	Quinta das Tulhas	---	---	---	esq.	várias	retirar várias pedras
1	Cachão da Seraiva	---	---	---	---	---	quebrar 3 pedras parte N
pouca distância	Azenha de Quintanilha	---	---	1	esq.	1 e 1 moínho	<i>frága levantada</i> , moínho e açude parte N, <i>tudo se deve demolir</i>
segue-se logo	Poço da Veiga	---	---	2	dir. e esq.	2, 1 demolida	desfazer pelo centro açude da azenha parte S (demolida)
¼	<i>Rocío</i>	---	---	---	---	---	<i>Insoa</i> divide rio; retirar algumas pedras
logo acima	---	---	---	---	---	---	rio dividido em 3 partes; abrir canal parte N
0,5	Atalaia	---	---	---	---	---	forte corrente devido <i>hua praya de Calhãos</i>
¼	Foz do Águeda	Alva	---	---	---	---	demolir caneiro frente desembocadura, parte N
¼	Carriça (ponto)	---	---	---	---	---	rio dividido por <i>insoa</i> ; inavegável com pouca água
1	Vale dos Passos	---	---	1	esq	1	demolir azenha Castela ou quebrar pedras margem direita
logo acima	Azenha	---	---	---	---	---	ponto navegável com algum custo
0,5	Atalaia (ponto)	Fiolhoza (Hinojosa de Duero)	---	1	esq	várias	demolir margem direita presa natural e desfazer calhaus
¼	Poço do Pélagio	Saucelle	---	2	dir e esq	2	poço muito profundo; com pouca água se não pode navegar em ¼ légua até azenhas por cima barca Saucelle; demolir açude parte dir.



Léguas	Local	Barca	Cachão	Açude	Margem	Azenha	Observações
segue-se logo	---	---	---	---	dir e esq	2	para diminuir corrente demolir uma das azenhas
---	<i>Canais dos Padres Nérys (Freixo E.C.)</i>	---	---	2	dir e esq	2	demolir açudes, dos <i>Canais</i> (antiga pesqueira?) de FEC e das azenhas do <i>Bispo de Salamanca</i>
¼	Poço	---	---	---	dir e esq	2	demolir azenha margem dir., já arruinada
0,5	Poço	Vilvestre	---	---	dir e esq	2	rio muito estreito; demolir azenha margem dir.
pouca distância	Ponto	---	---	---	---	---	<i>Ponto rapido, e fragozo; com pouca água inavagável; tirar pedras</i>
pequena distância	Poço (Correlinhos)	---	---	---	---	---	demolir pesqueira aí existente
¼	até termo de Aldeadávila	Santa Marina la Verde	---	---	---	---	existem 13 pontos ou <i>galeiras summamente rapidas</i> , com fragas no meio da corrente e entre rochedos; alagem impossível; dificilmente se poderão abrir à navegação
0,5	entre os termos de Lagoaça e Bruçó	---	---	---	---	---	entre grandes rochedos encontram-se 5 <i>Pontos formidaveis</i> (Cadilhais; Risco; Bodegas; Cordas; Fragas das Cordas) e não se pode alar; daí para cima a mesma situação ⁶

(OLIVEIRA & COSTA 1996, 215-259).

O subscritor deste relatório após informar que entre os dois locais percorridos medeiam 18 léguas, sendo que 10 somente em território português (Valeira – Barca d’Alva), chama a atenção para o facto de nele não existir melhor sítio para *Cais de Negociação, do que o da foz do Águeda*⁷. Ora, poderá indiciar esta informação,

⁶ ... que todos estes Pontos hé dificultozo o poderem-se preparar; porque cada hum delles hé peor que em outro tempo era o Cachão da Baleira: (...). Enfim: causa horror o olhar para similitantes rochedos (OLIVEIRA & COSTA 1996, 221).

⁷ Porque ahy se podem carregar, e descarregar todas as fazendas, para têrem suas, tanto para a maior parte da Provincia de Traz dos Montes, como para a Beira Alta, e Castella, e muito principalmente por sêr máis facil de se fazer navegavel o Douro até a dicta Foz d’Agueda (OLIVEIRA & COSTA 1996, 223).

terem os ditos comissários sido incumbidos de opinarem sobre o melhor local para embarcadero internacional, escolha esta corroborada pelos ulteriores projectos para o efeito elaborados por outras entidades.

O que é certo é que o Douro surgia agora mais do que nunca como uma via estruturante para o desenvolvimento regional transfronteiriço, prova disso é o interesse manifestado por um conhecido industrial torremoncorvino na sua exploração, em 1807⁸.



Transporte de vinho em barco rabelo, na Régua (década de 1930) – (ALVÃO 1995, 65)

5. O barco rabelo

Os rios grandes son coma os guieiros que van sinalando o trazado do camiño principal e tamém dos secundarios, e os mil regatos obrigan a desviar ou a solucionar o seu paso a todo tipo de sendeiros, correioiras e carreiros (BAS 1989, 27), razão pela

⁸ *Lisboa 6 de Outubro. Por Alvará do 1.º de Setembro deste anno, foi o Príncipe Regente N. S. servido autorizar a João Carlos de Oliveira Pimentel, da Vila de Moncorvo, para instituir a Companhia de Navegação do Rio Douro, e de Mineração e Fundição de ferro, concedendo-lhe varias graças e privilegios* (GL 1807); companhia esta que não chegou no entanto a ser implementada (MATOS 1980, 434). Em Outubro de 1884 outra iniciativa com o mesmo objectivo decorria, realizando estudos através dos engenheiros Frank John Abeyer, de Liverpool e Wermich, de Berlim que nessa altura se encontravam em Torre de Moncorvo (LEAL 1876-1888, X, 489-490).



qual, no âmbito do sistema de transporte fluvial, desempenhavam também as barcas de passagem um papel relevante, até finais do século XIX (e em alguns casos até cerca de meados do XX), isto é, o da travessia de pessoas e bens, uma vez que as pontes rareavam, mormente nos principais rios, cabendo os encargos e benefícios dessa travessia, dum modo geral, às autoridades locais que a arrendavam a um barqueiro (MACEDO 1992, 301).

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).

As exigências da navegação do Douro levaram à criação dum tipo de embarcação a elas adaptado conhecido por “barco rabelo”, dotados de mastro e vela, sendo a prôa em ângulo muito pronunciado e com certa elevação relativamente ao nível das águas. As dimensões normais dos barcos rabelos, capazes de transportarem 70 pipas de vinho (e mesmo 80, os maiores) eram de 29m de comprimento, 6m de boca, 3m de pontal, 2,45m de calado, 3m de ponte, 24m de altura do mastro, 22m de comprimento do temão e 24m de largura da vela (OLIVER 1926, 2.467, 531). Contava esta embarcação para o seu governo com uma espécie de remo longo ou pá que fazia de leme, a que davam o nome de *espadela* (como se fosse um rabo, daí a designação de rabelo) sendo a sua estrutura adequada para o transporte de pipas (LEAL 1876-1888, VII, 197)⁹.

A questão da capacidade destas naves foi colocada pouco depois da criação da Companhia Geral da Agricultura e Vinhas do Alto Douro (16.XII.1773), porquanto se proibiu o fabrico de *Barcos de maior grandeza, que a precisa para levarem a carga de quarenta até sincoenta Pipas*, pois aqueles que carregavam entre 60 a 80 pipas foram “inventados” por Arrais *movidos de huma pernicioso, e reprovada cubiça de lucrar muitos fretes* que, para além de fazerem perigar vidas e fazendas considerando as dificuldades do Rio, utilizavam outras embarcações mais pequenas, os *Trefegueiros*,

⁹ Segundo Lixa Filgueiras, o estudo iconográfico do barco rabelo indica que o modelo que chegou até nós, já se encontra esboçado desde finais de Setecentos, definindo *o grupo dos rabelos e afins como tendo fundo chato: estrado de forma lanceolada constituído por número ímpar de tabuações encostados entre si; proa de perfil em curva alargada; e arredondada; popa de perfil (mais) alongado; secção transversal mais aberta, com costados arredondados e transição para o fundo (quase) sem quebra* (FILGUEIRAS 1995, 266/274/277 (12/16)); para além dos rabelos (*trefegueiros* se mais pequenos e *matrizes* se maiores) adequados para o transporte de pipas, havia os *rabões* para o carregamento de outros tipos de mercadorias (madeira, pedra e minério) e ainda os *valboeiros* indicados para a pesca (DUARTE & BARROS 1997, 108-109).

para os quais transferiam a carga dos grandes, os *Matrizes*, sempre que estes se viam impossibilitados de navegar por falta de caudal suficiente, o que acontecia *do Mez de Março por diante, em que he a força das carregações*, cobrando uma taxa arbitrária e exorbitante aos negociantes por esse transbordo e provocando uma maior demora no transporte (Collecção 1771, III).

Disponham estas naves de uma tripulação ou “companha” que variava consoante a capacidade da embarcação, mas que podia ser de 13 ou 14 “marinheiros”, empregues não só nas operações de carga e descarga mas também na navegação, pois *nas descidas, vão todos agarrados, com unhas e dentes, à “espadella”* e nas subidas, *nos sitios onde a corrente é mais impetuosa, se não ha vento forte de feição* e os rochedos não permitam a sirga por bois, puxavam os barcos através de uma corda com todos os perigos inerentes. Demorava a viagem da Régua ao Porto (95km) 10 ou 12 horas enquanto no percurso inverso se podia levar até seis dias (LEAL 1876-1888, VII, 197-198).

Cada embarcação era pilotada por um arrais¹⁰ mas por ser a navegação em certos pontos e troços tão perigosa nas descidas, recorriam a uma espécie de “pilotos de barra” conhecidos por “mestres” que “andavam ao cambó”, isto é, faziam dessa actividade a sua ocupação, e a quem encarregavam do governo do barco, havendos dum modo geral especializados em certos “pontos”, dividindo a extensão do rio em quatro *acêjos* (ou secções) assim denominados:

- i) 1.º *acêjo* ou “Água da Régua”, troço entre a Foz e a Régua;
- ii) 2.º *acêjo* ou “Água do Pinhão”, entre a Régua e o Pinhão;
- iii) 3.º *acêjo* ou “Água do Tua”, entre o Pinhão e a foz do Tua;
- iv) 4.º *acêjo* ou “Fora de Marcas”, ao troço compreendido entre a foz do Tua e a fronteira (LEAL 1876-1888, VII, 198).

Às dificuldades impostas pelos diferentes regimes de pluviosidade ao longo das estações do ano com as inevitáveis consequências ao nível do caudal, aliavam-se os obstáculos naturais existentes ao longo do seu curso¹¹. Com o alargamento da largura

¹⁰ Nome que tem origem na palavra árabe que designa “chefe” ou “cabeça”; era coadjuvado pelos “feitores da proa e da espadela” (CARDOSO 1998, 120); por vezes era o “mestre da espadela” quem governava o barco, cabendo ao arrais, seu proprietário, contratar a tripulação e pagar-lhe a “soldada”, bem como ajustar com as quintas o preço do transporte dos cascos (RODRIGUES 2004, 277); para poderem fazer o transporte de *vinho do Douro à Cidade do Porto, e seu districto* necessitavam de uma *Carta de Approvação* (arrais e barco) passada pela Companhia (Collecção 1771, I (30.VIII.1757)).

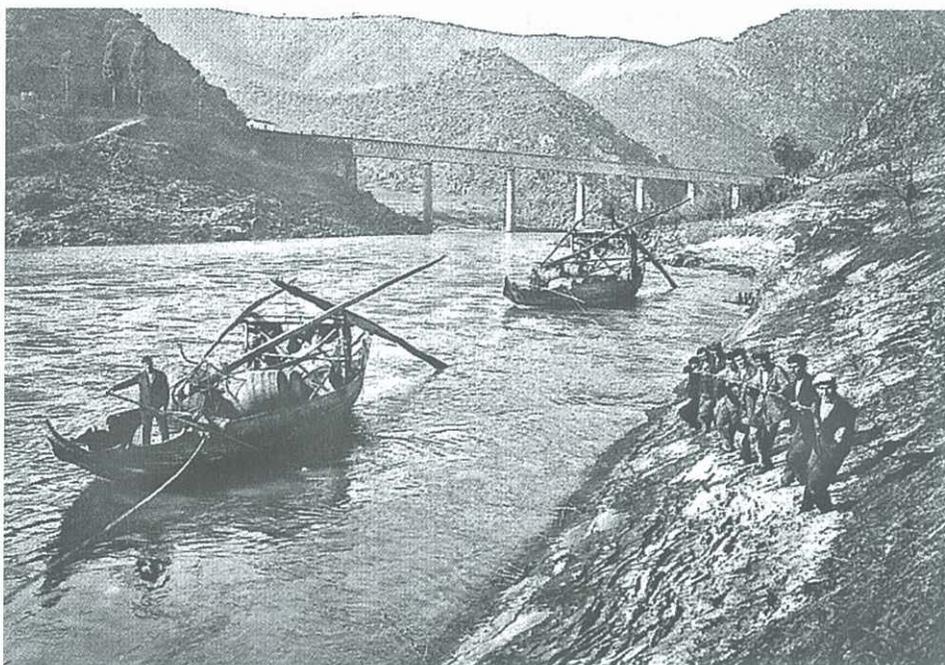
¹¹ Estes obstáculos, pontos, galeiras ou aladouros, desde cedo impuseram a necessidade de reboque das embarcações para a transposição desses sitios, levando à criação do *direito de alagem*, ou seja,



do rio no sítio do Cachão da Valeira, primeira grande obra hidráulica realizada no Douro (1780 e 1791), a navegação foi melhorada até Barca d'Alva e Espanha.

Embora a actividade transportadora mantivesse uma certa regularidade, era nos meses de Fevereiro e Março que o volume dos vinhos transportados aumentava, pois é esta a altura do ano em que eles, após concluírem a fermentação, se encontram em condições de serem “mudados” (acção de “passar a limpo” ou “trasfegar”), havendo assim uma sincronia entre os caudais do rio e o ciclo do vinho (CARDOSO 1998, 131).

Mas apesar dessas obras ao longo do seu curso, cerca de meados da segunda metade do século XIX, considerava ainda o Abade de Miragaia em número de 90 os “pontos” principais do Douro como no quadro infra se indicam¹².

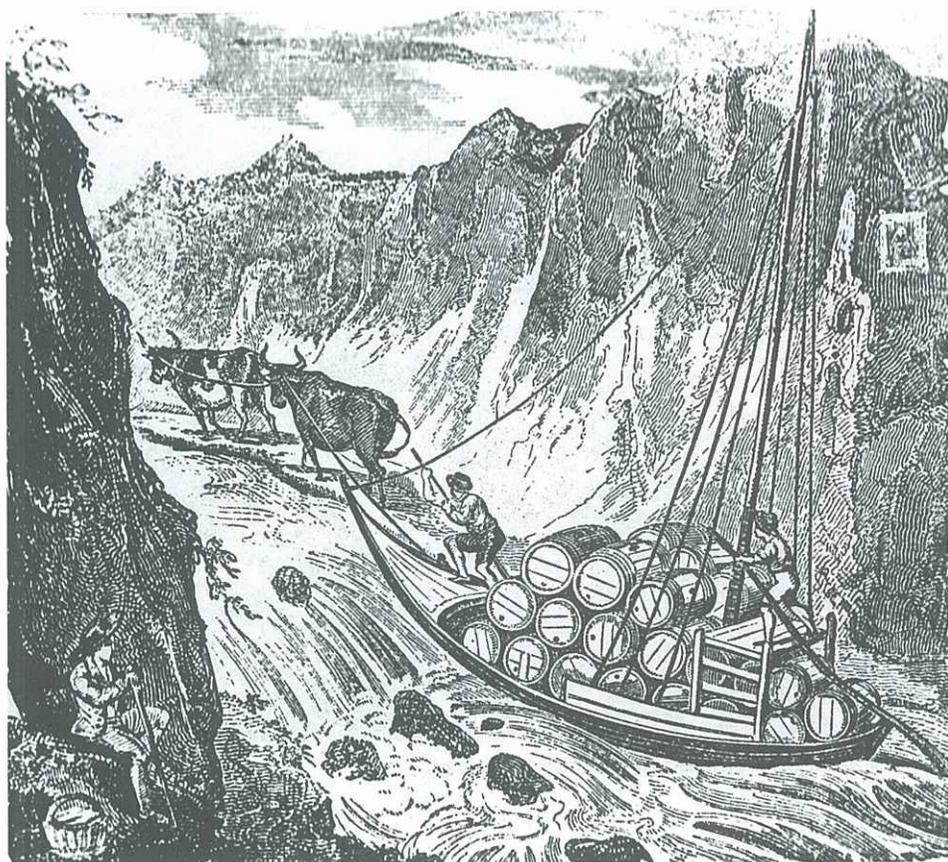


Operação de alagem à sirga na Ferradosa (cerca de 1935) – (ALVÃO 1995, 65)

o privilégio de alguns em prestarem esse serviço, por vezes detido por casas e famílias -situação que o vintismo contestou-, acabando por ser eliminado no 2.º quartel do século XIX (RAMOS 1997, 95).

¹² Apesar de achar que das *Pedras de Linhares* [último “ponto” inferior (Sardoura, Castelo de Paiva)] para cima, todo o rio Douro é um “ponto”, pois em todo o seu percurso se teem despedaçado grande numero de barcos, e tem morrido muita gente (LEAL 1876-1888, VII, 198).

A necessidade de se rendibilizarem os rios e canais pouco profundos enquanto vias de transporte de mercadorias, levou a que na Europa se procurassem incessantemente soluções quanto ao tipo de embarcações mais adequadas para tal fim, citando-se a título de exemplo, a criação por parte de um engenheiro russo de nome Jovonco (por meados do século XIX), de um barco de fundo chato, com o corpo formado *con tablas unidas, y entrelazadas con bandas de hierro* e cujo interior se revestia com uma tela impermeável. Esta embarcação tinha a grande vantagem de facilmente se desmontar, uma vez chegada ao destino e descarregada, vendendo-se a madeira e devolvendo-se ao ponto de partida por carro a tela e os aros metálicos. Os preços pareciam atractivos (PEREA 1859).



Trafego no Douro (1833) — (Coleção...b)



6. Os principais “pontos” do Douro no sentido ascendente (cerca de 1875)

N.º	Designação	Freguesia	Concelho	N.º	Designação	Freguesia	Concelho
1	Pedras de Linhares	Sardoura	Castelo de Paiva	46	Bucheiro	Valença	SJ Pesqueira
2	Pedras da Rua	Fornos	Castelo de Paiva	47	Canais	Valença	SJ Pesqueira
3	Carreira de Covas	---	Cinfães	48	Machado	Ervedosa	SJ Pesqueira
4	Senhora da Cardia	---	Cinfães	49	Cerdeira	Ervedosa	SJ Pesqueira
5	Ponto Novo	---	Cinfães	50	Carreiro dos Melões	Ervedosa	SJ Pesqueira
6	Tojal	---	Cinfães	51	Canada	Ervedosa	SJ Pesqueira
7	Escarnida	---	Cinfães	52	Meia Canada ¹³	Ervedosa	SJ Pesqueira
8	Poço da Parede ¹⁴	---	Cinfães	53	Carrapata	Ervedosa	SJ Pesqueira
9	Rapa	---	Resende	54	Frete	Ervedosa	SJ Pesqueira
10	Gôrça	---	Resende	55	Roriz	Ervedosa	SJ Pesqueira
11	Mancela	---	Resende	56	Malvêdos	Castêdo	Alijó
12	Touro ¹⁵	---	Resende	57	Loureiro	Castêdo	Alijó
13	Bula ¹⁶	---	Resende	58	Rapa-Velha	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
14	Buraco	---	Resende	59	Colmaços	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
15	Cadão ¹⁷	---	Resende	60	Valeira	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
16	Lovazim	---	Resende	61	Cachão ¹⁸	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
17	Figueira-Velha	---	Resende	62	Casarêlhos ¹⁹	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira

¹³ *Estes cinco pontos, formam a célebre galleira da Arruêda (LEAL 1876-1888, VII, 199).*

¹⁴ *Este ponto tem 5 kilometros de extensão. É de facil navegação em rio baixo; mas perigosissimo quando o Douro leva muita agua (LEAL 1876-1888, VII, 198).*

¹⁵ *É perigosissimo, se o rio leva muita agua (LEAL 1876-1888, VII, 198).*

¹⁶ *É o ponto mais perigoso desde o Porto até à Regua. Passando de certa marca, chama-se “Bula em cabeça”. Está então em tamanha ferocidade, que o barco que se atreve a afronta-lo, é irremediavelmente despedaçado. Tem havido invernos, que só em um dia se teem aqui feito em bastilhas, sete barcos, dos de maior lotação (LEAL 1876-1888, VII, 198).*

¹⁷ *É terrivelmente medonho em rio baixo. A agua, forma aqui uma especie de catadupa, que cobre os barcos! (LEAL 1876-1888, VII, 199).*

¹⁸ *Até 1780, era uma temerosa catadupa, perigosissima de transpor. D. Maria II, mandou romper o enorme rochedo a picão, levando esta obra a concluir, mais de dois annos (LEAL 1876-1888, VII, 199).*

¹⁹ *No verão deixa de ser ponto, formando um vasto e pacífico pégo; mas com o rio alto, é um dos mais perigosos (LEAL 1876-1888, VII, 199).*

N.º	Designação	Freguesia	Concelho	N.º	Designação	Freguesia	Concelho
18	Canêdo	---	Resende	63	Ripança	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
19	Ripança	S. João de Fontoura	Resende	64	São Xisto	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
20	Loureiro	Barqueiros	Mesão Frio	65	Canais d'Arnozelo	Numão	VN Foz Côa
21	Piar ou Pilar ²⁰	Barrô	Resende	66	Cadão d'Arnozelo	Numão	VN Foz Côa
22	Gradins	Penajoia	Lamego	67	Cadãozinho	Numão	VN Foz Côa
23	Conde	Penajoia	Lamego	68	Arnozelo ²¹	Numão	VN Foz Côa
24	Soromenha	Penajoia	Lamego	69	Téja	Numão	VN Foz Côa
25	Corvaceira	Penajoia	Lamego	70	Azenhas da Q. ^{ta} das Figueiras	Seixas	VN Foz Côa
26	Pôças	Jugueiros	Régua	71	Azenhas da D. Ana	?	?
27	Fonte do Clérigo	---	Régua	72	<i>Varziela</i> [Vargelas]	?	?
28	Junqueira	---	Régua	73	Coleja	Seixo de Ansiães	Carrizada de Ansiães
29	Córgo	Valdigem	Lamego	74	Lovazim	Vilarinho da Cast.	Carrizada de Ansiães
30	Bagaúste	Parada	Lamego	75	Azenhas do Raio	?	Carrizada / T Moncorvo ?
31	Pedra Caldeira ²²	Poiares	Régua	76	Salgueiral	Lousa (?)	T Moncorvo
32	Canais	Poiares	Régua	77	Poço do Saião ²³	Lousa	T Moncorvo
33	Fulgosa	Fulgosa	Armamar	78	Azenhas do Sabor	Cabeça Boa	T Moncorvo
34	Têde	Adorigo	Tabuaço	79	Azenhas do Pocinho	VN Foz Côa	VN Foz Côa
35	S. Martinho	Covas do Douro	Provezende	80	Azenhas da Barca da TM	Açoreira	T Moncorvo
36	Lodinho	Covas do Douro	Provezende	81	<i>Pridas</i> [Peredo]	T Moncorvo	T Moncorvo

²⁰ Também conhecido por *Galeira do Piar*, ou *do Pilar* [devido aos vestígios de pilares de uma ponte medieval], onde por meados do século XVIII eram *alados os barcos* (OLIVEIRA 1998, 145).

²¹ *É só perigoso durante a estiagem* (LEAL 1876-1888, VII, 199).

²² *De verão, é um pôço d'água placida, como a de um tanque; porém no inverno, é temível* (LEAL 1876-1888, VII, 199).

²³ *Só é perigoso no inverno* (LEAL 1876-1888, VII, 199).



N.º	Designação	Freguesia	Concelho	N.º	Designação	Freguesia	Concelho
37	Moreirinha	Covas do Douro	Provezende	82	Azenhas do Côa	VN Foz Côa	VN Foz Côa
38	Pêgo da Lágea	Covas do Douro	Provezende	83	Goleira da Q.ta das Tulhas	Castelo Melhor	VN Foz Côa
39	Ferrão	Covas do Douro	Provezende	84	Saraiva	Urros	T Moncorvo
40	Canal da Moura	Covas do Douro	Provezende	85	Urros	Urros	T Moncorvo
41	Olho de Cabra	Covas do Douro	Provezende	86	Olha da Brulha ²⁴	?	?
42	Olho do Cu	Covas do Douro	Provezende	87	Calhau de S. Cibrão	Escalhão / Almendra?	Figueira CR / VN Foz Côa ?
43	<i>Caxuxa</i> ²⁵	Covas do Douro	Provezende	88	Azenhas do <i>Serio</i>	Barca d'Alva	Figueira CR / Freixo EC ?
44	Chanceleiros	Covas do Douro	Provezende	89	Carriça	Poiares	Freixo EC
45	Oliveirinha	Valença	S. J. da Pesqueira	90 ²⁶	Saltinho	FEC	Freixo EC

(LEAL 1876-1888, VII, 198-200)

Nota: nesta relação, os “pontos” nem sempre estão localizados pela ordem devida (vd. mais adiante a listagem fornecida por Forrester).

7. O Douro das Arribas e a acção dos embarcadores naturais

Participa o Douro na chamada raia húmida desde a Peña de las Campanas (ao Sul de Castro Ladrões, Zamora), até à confluência do Águeda, entre Vega de Terrón e Barca d'Alva, numa distância de 107km (BLANCO & BUENO 1996, 52), inflectindo nessa zona para Ocidente e a partir daí percorre sempre território português até fenecer no Mar, entre as cidades de Porto e Vila Nova de Gaia.

Tem o curso deste rio um desnível na zona fronteiriça de cerca de 400m, repartidos equitativamente entre ambas as províncias castelhanas, pelo que à de Zamora corresponde uma pendente média de 0,004m e à Salamanca de 0,003m, correspondendo o total do troço a 0,0034m, tudo em valores médios. Assim, por

²⁴ *Passando a agua de certa altura, fôrma um redemoinho, de muitos metros de diametro, digno de ver-se; mas barco que entre n'elle, difficilmente se salva* (LEAL 1876-1888, VII, 199).

²⁵ *É um ponto quasi tão perigoso como o da bulla, quando o rio leva grande volume d'agua* (LEAL 1876-1888, VII, 199).

²⁶ Destes, subsistiam ainda em 1960 (com outras designações em alguns dos casos), 64 que pontuavam o curso do rio (RAMOS 1997, 97).

exemplo nos 20km finais, desde a Barca de Vilvestre até Vega de Terrón, o desnível é de 15m com uma média de 0,00075m. Desde este ponto até à foz na cidade do Porto é um rio (algo) mais manso e navegável, sendo o desnível de uns 120m, com uma pendente média de 0,0006m (OLIVER 1927, 2482, 288).

Desde remotos tempos nele se foi navegando em diversos troços, tanto para o transporte de pessoas como de mercadorias, mas com um carácter marcadamente local que, no caso da raia e desde que a meteorologia o permitisse, era também um meio que facilitava a prática do contrabando.

No troço internacional, o vale extremamente encaixado dificultava os acessos a alguns fundeadoiros naturais aí existentes, pois ao iniciar-se o século XIX todos os caminhos que ligavam à fluviovia duriense não passavam de carreiros de pé-posto, sendo ainda raros por meados da primeira metade do século XX aqueles que permitiam a passagem a carros de dois rodados, havendo apenas um (e na Provincia de Salamanca) que permitia o trânsito com segurança a todo o tipo de veículos, ou seja, a chamada *carretera* de Salamanca ao molhe de Vega de Terrón.

O primeiro caminho que ligou a meseta salmantina a esse porto do Douro, teve carácter militar e pontual e foi construído ao redor de 1809 e 1810 por um indivíduo de alcunho Paulino, destinado a subir a máquina de guerra dos ingleses -aí desembarcada e proveniente da cidade do Porto- que operavam na zona de Ciudad Rodrigo, sendo transportada em carros puxados por várias juntas de bois. Refira-se a título de passagem que Sir Artur Wellesley, foi agraciado pelo governo português com o título de Marquês do Douro em reconhecimento dos serviços prestados contra as hordas napoleónicas (LEAL 1876-1888, II, 481).

Apesar de mal construído e pior conservado, prestou bons serviços ainda em 1818 e 1819 para o transporte de grão a Vega de Terrón. Concluída a “Guerra da Independência” e recuperada a normalidade económica, as boas colheitas obtidas em Castela nas campanhas de 1815-1817, baixaram os preços do cereal, estimulando iniciativas destinadas à exportação de grão para Portugal (ROBLEDO 2001, 450). Esse impulso dos baixos preços para um país deficitário em cereal como era Portugal, explica que *en los años 1818 y 1819, llegaron hasta la Fregeneda barcos de porte de mil a tres mil quintales extrayéndose para Portugal algunos millares de fanegas de trigo*²⁷ (BOPS 1835a, 660).

²⁷ Fanega: unidade de capacidade para cereais e leguminosas secas, equivalente aproximadamente a 55,5 litros (MALDONADO 1997).



8. Uma via para o escoamento do cereal castelhano

Considerando o carácter essencial e determinante desta fluviovia para o desenvolvimento provincial e regional, dirigiu a *Diputación* de Salamanca a par com pessoas de prestígio e autoridade na Província, uma informação em Junho de 1821 ao Governo, onde manifestava as inquietações dos lavradores que procuravam uma solução para um comércio que em forma de contrabando vinha utilizando o rio²⁸.

Consequentemente foi nomeada uma comissão *ad-hoc* que veio a concluir pela necessidade de antes de mais se realizar um levantamento das condições do rio entre Hinojosa de Duero e a foz, solicitando-se para o efeito a correspondente autorização ao Governo português.

Mas a *Diputación salmantina* inquietada com o problema agrícola e receando que esse levantamento viesse atrasar a resolução do problema, decidiu fazer este reconhecimento por sua conta²⁹.

O resultado dessa investigação confirmou que o rio era navegável em toda essa extensão, não se encontrando nela qualquer obstáculo insuperável a menos que se pretendesse subir até Fermoselle; considerava além do mais ter o rio bons embarca- doiros em ambas as margens, sendo todavia mais adequados para as operações de embarque e desembarque *los de Fregeneda hasta la quinta de San Martín o Barca de Alba, a la desembocadura del Águeda en el Duero, porque allí va también a parar un camino transitable para todo género de caballerías, el cual a muy poca costa podría hacerse carretero*, encontrando-se nas mesmas circunstâncias o porto das Aceñas de Hinojosa de Duero em frente ao de Freixo de Espada à Cinta já anteriormente utilizado por possuir igualmente acessos. (BOPS 1835b, 704).

Considerava vantajoso Vega de Terrón devido à proximidade de Hinojosa de Duero e Vitigudino que tinha como os sítios mais oportunos para localizar os armazéns gerais que recepcionariam o grão proveniente do interior, o que também já havia sido experimentado nos referidos anos de 1818-1819, em cujo porto chegaram a estar mais de 30 embarcações ao mesmo tempo e por diversas vezes, a maior parte

²⁸ O comércio ilícito era e continuaria a ser uma questão recorrente, assumindo em alguns momentos proporções graves, sendo os cereais o produto contrabandeado por excelência nesta zona fronteiriça (MARTINS 2003).

²⁹ E juntamente com *el jefe político que entonces se hallaba en Salamanca, guiados además, por un sentimiento patriótico y convencimiento íntimo del nuevo ser que recibiría la provincia al facilitarse la inmediata extracción de granos, reconocieron por si mismos el Duero y reuniendo cuantos datos locales eran posibles, tomando informes de los ayuntamientos, de los párrocos y otras personas ilustradas y peritas, naturales o vecinas de aquella parte de la provincia, y del vecino reino de Portugal riveranos del Duero*. (BOPS 1835b, 703).

com capacidade para 1.400 quintais ou fanegas [50 toneladas] que navegavam desde Novembro a Maio inclusive, todos de um mastro com vela, remo e leme [a espadela], ou à sirga (BOPS 1835b, 704).

Da leitura dos parágrafos imediatamente anteriores facilmente se intui que a investigação realizada pelo responsável político da Província e seus acompanhantes se limitou à zona fronteira e mais concretamente, desde a confluência do Águeda às imediações de Vilvestre, empenhando-se em localizar e confirmar os portos naturais e respectivos acessos, labor que não deixa de ser aplaudido, uma vez que a falta destas infra-estruturas complementares limitava grandemente o transporte³⁰.

Levou a instabilidade política nos dois reinos ao adiamento da questão.

Chegado o ano de 1828 o Ministro da Fazenda López Ballesteros, apresentou ao Governo o projecto do Arquitecto Agustín Marco-Artú, no qual detalhadamente se indicavam as obras necessárias *para hacer efectiva la navegación desde Aranda de Duero hasta el puerto de la Fregeneda, a donde llegan en la actualidad barcos procedentes de Oporto*. Revela a facilidade nas obras necessárias à navegação desde Aranda de Duero até Carrascal, por baixo de Zamora, e a dificuldade desde esse ponto até ao cais de La Fregeneda, calculando o investimento em cerca de 28 milhões de reais (ROBLEDO 2001, 451).

É verosímil deduzir-se que os gestores do referido projecto não limitavam as possibilidades de navegação à Província salmantina, mas antes queriam estender essa via de comunicação ao resto de Castela, apontando como limites Aranda de Duero e Valladolid, esta através de uma ligação entre o Pisuerga e o Douro pelo canal de Castilla. Aliás o reconhecimento para essa possibilidade voltou a ser realizado por decisão tomada em 1851 e concluído em 1853 (REVENGA 1854, 93-98)

Mas considerando ser o projecto algo ambicioso para a época, não teve execução (OLIVER 1927, 2482, 290), certamente motivada também pela instabilidade política então vivida.

Certo certo, é que os castelhanos teimavam em utilizar esta “estrada líquida” para dar saída ao pão, fazendo-o por vezes à revelia das autoridades, como é o caso da apreensão de um barco espanhol carregado de trigo na Barca d’Alva, em 27.IV.1830, como no-lo informa o Juiz de Fora de Freixo de Espada à Cinta (FERNANDES 1993, 94, 657).

³⁰ E limitou-se à zona fronteira porque, quando a comissão do comércio do Porto (criada por decisão das Cortes Constituintes de 23.VIII.1821), adepta das vantagens da melhoria da navegação do Douro, se viu confrontada com a proposta espanhola para a realização de um estudo conjunto no sentido das embarcações de Castela poderem chegar ao Porto, recusou, alegando que *quaisquer estudos poderiam ser satisfatoriamente realizados por portugueses* para além de que a exportação por parte de Espanha de cereais, vinhos e derivados (que tinham entrada proibida em Portugal), seria inconveniente, temendo as fraudes (PEREIRA 1997, 254).



Promoveram entretanto os Procuradores às Cortes por Salamanca no reinado de Isabel II, a elaboração das bases para um Tratado com Portugal que foi alcançado a 31.VIII.1835, ratificado por ambos os Governos e assinado em Lisboa por Evaristo Peres de Castro e pelo Duque de Palmela. O elaboração do Regulamento para a aplicação deste Acordo foi demorada devido a vicissitudes várias, conseguido por fim a 23.V.1840, sendo subscrito por Francisco Joaquim Maya e João Ferreira dos Santos Silva Júnior, pela parte portuguesa e por Carlos Creus e Juan Rodríguez Blanco, em representação espanhola.

O ponto de partida destas diligências foi uma petição assinada por vários desses Procuradores e aprovada pelo Governo, onde são enumeradas as vantagens em se proceder à melhoria das condições de navegação do Douro, nomeadamente a possibilidade de se resolver *la gran cuestion agraria* do momento, ou seja, qual seria mais vantajoso, importar do estrangeiro o trigo necessário às províncias levantinas e andaluzas, ou fornecê-las com os excedentes castelhanos? (BOPS 1835a, 660)³¹, para além da necessidade dum Convénio com Portugal que levantasse a proibição e facilitasse a exportação (para o Estrangeiro e Ultramar)³², visto ser este um meio de transporte mais barato assim como pelos postos de trabalho que criaria, abrindo um novo campo à indústria espanhola e portuguesa³³ (BOPS 1835b, 704).

³¹ Naqueles destinos os cereais *se pagan a precios exorbitantes, saliendo del reino mucho metálico, los tendrían a precios módicos, pues está averiguado que valiendo el trigo de Castilla de 28 á 30 rs., puede darse el mismo, esportado por el Duero a 46 rs. en Cartagena y otros puertos, y en el día lo tendrían á manos aun por el bajo precio que tiene en la actualidad, y en fin las provincias limítrofes á Salamanca, como Zamora, Ávila y Valladolid, renacerían igualmente y adquirirían un nuevo ser con la salida de sus preciosos frutos* (BOPS 1835b, 704). Não eram no entanto estas regiões tradicionalmente deficitárias em cereais.

³² *...Tales son las ventajas que se conseguirían en concepto del Estamento, si S.M.F. se sirve permitir la venida por Oporto, ó de este mismo punto, de buques particulares que quieran pasar á la Hinojosa por granos, vinos y aguardientes de España para esportarlos por el puerto indicado, si bien con las precauciones que el gobierno portugués juzgue convenientes para evitar fraudes de los especuladores en los términos que se convenga entre ambas potencias, permitiéndose al propio tiempo que allí mismo se hagan depósitos de los espesados géneros o en cualquier otro punto proporcionado con el objeto de ser reesportados, siempre que no convenga a Portugal su venta en aquel reino* (BOPS 1835b, 704).

³³ Ao extenso rol de argumentos esgrimidos juntaram, como vimos, os da economia de escala que tal empreendimento haveria de arrastar consigo: *La propiedad territorial adquiriría por este medio mayor valor, muchos brazos se emplearían en las composturas de carreteras hasta la rivera del Duero, fábricas de toneles se establecerían en la sierra de Francia que tanta proporción de maderas tiene para ello, y tanta necesidad de ocupar su inmensa y lánguida población: los portes en ruedas y caballerías, la carga y descarga de buques, pondrían en movimiento una porción de mans, y en fin varios establecimientos industriales y comercial nacerían, que darían á la provincia de Salamanca una riqueza creada nuevamente y sin menoscabo de nadie* (BOPS 1835b, 704).

Por esta altura também um vizinho de Madrid, José Lafond, propunha o monopólio durante cinco anos da navegação no Douro, o que o Governo recusou, uma vez que contrariava a liberdade de circulação que se pretendia e o estabelecimento das alfândegas necessárias cujas receitas haveriam de reverter para as obras a realizar, revelando no entanto esse gesto, no nosso entender, que os empresários ibéricos acreditavam no futuro dessa fluviovia, se considerarmos como acima se viu, o caso de Oliveira Pimentel de Torre de Moncorvo.

Iniciaram-se as negociações com Portugal e procedeu-se ao reconhecimento da região por forma a que se propusessem as obras indispensáveis para promover a navegação duriense com um embarcador capaz, tarefa cometida ao eng.º de Caminhos e Canais Manuel Caballero Zamorátegui, que com uma dotação de 1.000 reais mensais -a cargo dos fundos destinados a promover e habilitar a navegação do Douro-, iniciou os trabalhos recebendo instruções específicas do director-geral de Caminhos, José Agustín de Larramendi, nas quais limitava a sua actuação ao reconhecimento detalhado do terreno e realização de um croquis com propostas de obras realizáveis a curto prazo, deixando para mais tarde os levantamentos planimétricos e as nivelções necessárias para com eles poder elaborar tanto o projecto como o orçamento (OLIVER 1927, 2482, 292).

9. Vega de Terrón porto natural de Castela

Zamorátegui, num parecer de 30.XII.1835, assinala as obras que se haveriam de executar para habilitar os caminhos, capazes de permitir a passagem de carros desde Salamanca a La Fregeneda e Hinojosa de Duero. Determina ainda a construção de um cais cómodo e abrigado em Vega de Terrón, assim como um caminho de sirga entre esta paragem e as Azenhas de Hinojosa de Duero. Orçamenta estas construções em 146.887 pesetas, das quais, pouco mais de 3.000, destina ao cais de acostagem e ao caminho de sirga, o resto dedica-o ao arranjo de 197km de caminhos (OLIVER 1927, 2482, 292).

As obras propostas por Caballero Zamorátegui para a construção do porto de Vega de Terrón consistiam essencialmente em manter os restos de uma pequena presa e uma ilha existentes no cruzamento dos leitos do Águeda e do Douro, com o fim de que as mesmas actuassem como defesa relativamente às correntes de água. Além disso prevê a construção de um espigão na margem direita do Águeda utilizando no molhe a pedra saída do cerro de apoio. Dispõe a plataforma aproximadamente a 12 pés sobre as águas baixas deste rio, prevendo construir o cais de atracagem mediante uma escavação no leito de 8 pés de profundidade por 200 de comprimento e 30 de largura.



Para facilitar a subida até às Azenhas de Hinojosa de Duero, estima ser apenas necessário aprofundar em seis pés os baixios do leito.

Finalmente considera que facilmente se poderá abrir um *cómodo camino de sirga para el paso de bueyes o caballerías* na parte espanhola que una os dois portos, chamando todavia a atenção para as várias linhas de água existentes, mormente a *cañada del Froya*, recomendando no entanto que se não construa já em vista da economia recomendada e por o não considerar de absoluta necessidade, uma vez que o caminho existente na margem portuguesa aberto para o trânsito operado em 1818 e 1819 se encontrava em bom estado de conservação e, uma vez que teria de contratar pelo menos nos primeiros tempos, “marinheiros” lusos, por não estarem os espanhóis habilitados para o efeito conquanto fossem igualmente vizinhos do rio, mas por o não usarem para as artes da pesca como faziam os da margem direita, então que se mantivesse por ora a alagem por ali (OLIVER 1927, 2483, 311).

Foi o projecto do molhe aprovado em 17.II.1836, determinando-se a sua imediata construção para que as obras estivessem concluídas até ao Verão. Iniciadas estas, não demoraram a surgir os problemas devido a desentendimentos entre Zamorátegui e o arquitecto encarregado de as realizar, Francisco Nieto, ao ponto de em Janeiro de 1838 a *Diputación* provincial, partidária do sistema proposto por Nieto, ter proposto à Rainha reinante a destituição do engenheiro.

Em consequência, foi o eng.º Pedro Severo Robles encarregado da redacção do projecto e planos para a construção dos caminhos entre Salamanca e Béjar a Ávila, recomendando-se-lhe ao mesmo tempo que, sem intervir nos trabalhos a cargo de Caballero, estivesse no entanto atento e, discretamente fosse informando.

A breve trecho passou Severo Robles a ter a responsabilidade da direcção de todos os caminhos da Provincia de Salamanca, ficando Zamorátegui afastado dessas obrigações.

Foi a construção dos dois acessos ao Douro adjudicada a 9.XII.1838, pela quantia de 18.112,50 pesetas. Conforme o relatório de Robles, durante o exercício anterior, o montante investido tanto nos caminhos de acesso como nos cais, ascendera a 17.163,75 pesetas.

Consideraram-se as obras concluídas a 21 de Maio, data a partir da qual os *carros con toda carga y cualquier otro carruaje* puderam aceder a Vega de Terrón, se bem que operações de carga e descarga entre estes e as embarcações não fossem possíveis por existir uma diferença de cota de 14m entre estas e o limite dos molhes. Para evitar este inconveniente foi proposto a construção de um caminho em zig-zag que teria um custo de 300 pesetas.

Pelo exposto se poderá concluir que os dois técnicos responsáveis pelas obras, dedicaram os seus esforços à construção de caminhos que permitissem o acesso às margens do Douro em Vega de Terrón e às Azenhas de Hinojosa de Duero, pois findo o ano de 1839 nada se tinha feito relacionado directamente com a navegação do rio nem melhorado as condições dos cais de atracagem (OLIVER 1927, 2483, 312).

Durante o ano de 1841, para além da assinatura do Regulamento para a aplicação do Convénio de 1835, celebrou-se uma reunião em Cantalapiedra a 20 e 21.VIII.1841, em atenção a uma *Orden de la Regencia del Reino*, com o objectivo de se conseguirem os meios para levar a cabo as obras no sentido de converter o rio numa via dotada das estradas e dos cais necessários.

Sendo aí decidido:

- 1º Que a província de Ávila se encarregasse da construção de uma estrada de Ávila a Salamanca na sua jurisdição e contribuísse para as obras de acesso ao Douro desde La Fregeneda e Vilvestre aos portos, com sete partes das trinta e seis que constituíam o seu custo total.
- 2º Que a de Valladolid empreendesse imediatamente a construção da estrada de Valladolid a Salamanca na sua jurisdição e contribuísse para as despesas daqueles acessos com cinco partes.
- 3º Que a de Zamora procedesse à reabilitação do caminho que vai desde a sua capital a Vilvestre e La Fregeneda e contribuísse para os acessos citados com dez partes.
- 4º Que a de Salamanca arranjasse as calçadas de Ávila, Zamora e de Valladolid na sua jurisdição e a do Douro até La Fregeneda; contribuiria ainda com catorze partes para as despesas com os acessos ao Douro.
- 5º Que as *Diputaciones* provinciais que não dispusessem de fundos nem capacidade em os adquirir, propusessem urgentemente os montantes que achassem necessários.
- 6º Que se pedisse ao Governo que, com fundos do Estado, se realizassem todas as obras indispensáveis no Douro para facilitar a carga e descarga de mercadorias, que assegurasse a estadia das embarcações nos cais de acostagem e permitisse a navegação até ao porto de Vilvestre.
- 7º Que se solicitasse ao Governo a nomeação de um engenheiro que estudasse a ligação do canal do Pisuerga com o porto antes mencionado.
- 8º Que se sensibilizasse o Governo para que reclamasse do de Portugal o cumprimento do Tratado sobre a livre navegação do Douro, do ano de 1835.



O resultado prático desta reunião foi nulo devido a uma multitude de factores, entre os quais as dificuldades económicas da época e *el carácter del castellano, tan refractario a los trabajos en colaboración*, no dizer do autor citado. Ficou no entanto evidenciado o interesse das quatro províncias representadas em dispôr a breve trecho de um meio de transporte que as ligasse ao mar, empresa que julgavam de acessível realização e resultados altamente positivos (OLIVER 1927, 2483, 313).

10. A acção do Barão de Forrester

Paralelamente em Portugal, entre 1831 e 1844, move-se um personagem com iguais preocupações. Falamos de Joseph James Forrester, súbdito britânico, produtor e comerciante de vinhos estabelecido no vale do Douro e a cujo conhecimento dedicou vários anos da sua vida (e a própria vida³⁴) e certamente pingues cabedais. Elaborou um levantamento científico como contributo à sua navegabilidade, criando vários mapas, o primeiro dos quais, o *Map of the Wine District off the Alto Douro*, tem a sua primeira edição em Londres no ano de 1845, concluindo entretanto um outro igualmente impresso na capital inglesa em 1848 (GUIMARÃES 1998, 13) e sobre o qual aqui nos debruçaremos.

A 8.XI.1841 subiu o rio de barco desde o Porto até ao Salto da Sardinha (cerca de 2km a montante da Barca de Vilvestre) em companhia do capitão Diego Köpke e A. Roquemont, referindo ser aquela a primeira embarcação a alcançar o dito ponto.

Intitula-se o mapa, bilingue (inglês e português), *The Portuguese Douro and the Adjacent Country and so much of the River as can be made Navigable in Spain by Josh. Forrester, H.M. Royal Geographical Society of Berlin; R. A. L, Lisbon & Oporto; F.R.G.S., Paris & London; C.M., L.Z.S., &c* e possui as dimensões de 2,84m por 0,64m.

Nele se descreve o rio Douro, à escala 1/60.000, desde o Atlântico até ao Salto da Sardinha (cerca de 2km a montante da Barca de Vilvestre), assinalando com o seu nome e número de ordem, os duzentos e dez *pontos*³⁵ existentes que embaraçavam a navegação, segundo o seu critério (FORRESTER 1848; OLIVER 1926, 2467, 428).

³⁴ Foi-lhe em vida atribuído por Portugal através do rei-consorte D. Fernando II, em 1855, o título de Barão de Forrester; morreu num naufrágio ocorrido no Cachão da Valeira a 12.V.1861 (GUIMARÃES 1998, 14).

³⁵ Segundo Pedro Augusto Ferreira, Abade de Miragaia (Porto), *Os povos das duas margens do Douro, dão o nome de ponto – e tambem galleira – ao sitio do rio em que a navegação se torna perigosa, em razão de correr a agua com vertiginosa rapidez, por entre rochedos* (LEAL 1876-1888, VII, 197).

Mas outros detalhes são descritos no mapa³⁶:

Um croquis do rio à escala 1/480.000, no qual figura a distância-tempo (relativa a uma légua) necessária a uma embarcação para descer o rio, tanto no Verão como no Inverno.

Um croquis geológico à escala 1/800.000, da região vinícola denominada “Alto Douro”.

A distância em léguas portuguesas entre os pontos mais importantes do rio.

Uma relação das 48 barcas recenseadas à época, para cruzar o rio, mais 10 na foz de outros tantos afluentes.

Nove quadros relativos a outras tantas paragens do Douro, transmitindo uma visão clara das características do seu curso.

No mapa figuram ainda várias notas, nelas se descrevendo sucintamente o percurso do rio desde a Serra de Urbión ao Atlântico, a sua lonjura em território português que calcula aproximadamente em 31 léguas portuguesas (cerca de 190km), alguns aspectos relativos ao seu leito e correntes, desfiladeiros e cachoeiras e outros obstáculos que dificultam a navegação e a tornam perigosa.

Considerava haver condições que permitissem a navegação até à Barca de Vilvestre, mas não a montante desta por serem os entraves de tal grandeza que, para tal se conseguir e apenas parcialmente, se exigiriam grandes somas de dinheiro e sem compensação considerando a relação custo-benefício (FORRESTER 1848).

Juntamente com o rol de obstáculos o autor inclui uma série de procedimentos que, em sua opinião, e ao menor custo possível, possibilitariam a navegação, propondo para tal a explosão de alguns dos obstáculos, melhorar as margens e proceder à limpeza dos fundos do leito do rio de acordo com os calados das embarcações que haveriam de sulcar as suas águas.

Faz além disso algumas reflexões sobre as vantagens económicas que tanto para Espanha como para Portugal haveria de advir desta empresa, toda ela em consonância com o Tratado para a livre navegação susbcrito em 1835 e o Regulamento para a sua aplicação, de 1840.

Lembra o interesse deste empreendimento tanto para a lavoura duriense e a das suas províncias, como para os comerciantes da cidade do Porto e de todas as classes sociais do Norte de Portugal, sendo até uma questão de vida ou de morte para os arrais e marinheiros do Douro, não havendo ano em que se não registasse o naufrágio de várias embarcações, a destruição de quintas e perda de vidas humanas,

³⁶ Também acedemos a este documento (verdadeira obra artística) através de uma reedição à escala natural existente na Casa Municipal de Cultura da Mêda (Ago2007).



para além de se demorar na viagem do Porto à Barca d'Alva geralmente quinze dias (OLIVER 1926, 2467, 529).

Considera ainda o autor inglês a necessidade de regular os diferentes afluentes do Douro, já que o regime das suas águas incide sobremaneira nas daquele; que seriam precisas obras para a criação de caminhos de acesso aos pontos de atracagem, especialmente em Portugal, porquanto se encontrarem as estradas de acesso ao Douro *quasi* intransitáveis.

Arrematava afirmando que em face do exposto, era impossível ao lavrador português competir com o especulador espanhol, pois uma fração importante da grande quantidade de trigo que produziam, a baixo custo, facilmente e com pouca despesa se transportava até a fronteira transpondo-a em forma de contrabando, situação que não prejudicava somente o lavrador português como toda a economia, uma vez que o especulador não adquiria em troca produtos nacionais mas recebia divisas (FORRESTER 1848; OLIVER 1926, 2467, 530).



O ponto do Cachão da Valeira no mapa de Forrester (fragmento) – (FORRESTER 1848)

Por ter sido considerado o mapa de interesse nacional, resolveu a Rainha Maria II isentar de taxas aduaneiras a sua introdução em Portugal, por diploma de 01.IV.1848.

Foram os trabalhos de Forrester seguidos com interesse e expectativa tanto pelos meios económicos como políticos das zonas adjacentes ao vale do Douro, vendo neles um contributo à melhoria dos meios de transporte e consequente comercialização dos vinhos e produtos agrícolas das suas regiões, desenvolvendo-se iniciativas destinadas a oferecer-lhe o apoio institucional e em muitos casos transmitindo-lhe mensagens de ânimo e gratidão, no sentido de que se alcançasse com êxito a conclusão da obra.

A atenção despertada teve acolhimento na imprensa do Porto, realizando o “Periodico dos Pobres no Porto” de 15.IV.1843 uma detalhada reportagem sobre o conteúdo do aludido mapa (FORRESTER 1844; RIVAS & ABREU 2006).

10.1. Relação numérica dos 210 pontos do Rio Douro (sentido descendente)

1	do Salto da Sardinha	54	do Pennedo da Vide	107	de Chancelleiros	160	do Cadão
2	de Mazouco	55	da Pena Redonda	108	da Cachucha (o Ferreiro)	161	do Boraco-do-Cadão
3	do Fragão de Vilvestre	56	2.º da Pena Redonda	109	da Cachucha (a Leonora)	162	do Penedo da Viola
4	da Barca de Vilvestre	57	3.º da Pena Redonda	110	d’Oliveira	163	das Figueirinhas
5	do Rio Escuro	58	do Saião (2)	111	do Olho da Cabra	164	de Lovazim
6	dos Canaes dos Frades	59	do Salgueiral	112	do Canal da Moura	165	de Sizalde
7	das Azenhas de Manuel Luiz	60	do Raio	113	do Secco das Ortigas	166	do Touro
8	das Azenhas da Pintura	61	2.º do Raio	114	Novo d’Aguilhão	167	da Golinha
9	das Azenhas de Joze Maria	62	3.º do Raio	115	do Ferrão	168	do Pinheiro
10	de Sauzelhe	63	da Telhada	116	do Secco do Ferrão	169	da Bulla
11	das Azenhas do Seixo	64	2.º da Telhada	117	d’Amoreirinha	170	da Insua da Bulla
12	do Pélago	65	do Torrão da Murça	118	do Lodinho	171	do Coelho
13	do Fragão de Sauzelhe	66	das Azenhas de D. Anna	119	de S. Martinho	172	de Monçella



14	da Fialhoza	67	da Volta d'Andreza	120	do Caleiro	173	do Malhão de Monçella
15	2.º da Fialhoza	68	de Sermenha	121	do Outeiro	174	da Tijeira
16	Azenhas das Vinhas do Douro	69	da Colleja	122	dos Canaes	175	de S. Felipe de Nery
17	da Jangada	70	das Figueiras	123	da Pedra Caldeira	176	do Estação
18	do Silvestre	71	2.º das Figueiras	124	de Bagaúste	177	da Gorça
19	da Carriça	72	da Teja	125	2.º de Bagaúste	178	do Coucinho
20	da Ilha das Garças	73	da Trilhoeira	126	do Corgo	179	da Forcada
21	do Agueda	74	do Arnozello	127	2.º do Corgo	180	de Armenteiro
22	2.º do Agueda	75	do Cadãozinho	128	3.º do Corgo	181	de Ruivas
23	3.º do Agueda	76	2.º do Cadãozinho	129	da Junqueira	182	do Sacerdote
24	do Sílio [Silho!]	77	dos Canaes	130	das Poças	183	da Rapinha
25	do Pombal	78	de Vargellas	131	do Santinho	184	da Carranca
26	2.º do Pombal	79	de S.º Xisto	132	da Pesq.ª dos Lodos	185	da Fontainha-de-Gravato
27	d'Atalaia	80	2.º de S.º Xisto	133	da Corvaceira	186	dos Sete Rios
28	de Sam Sibrão	81	3.º de S.º Xisto	134	da Sermenha	187	de Quebra Mastro
29	2.º de S. Sibrão	82	da Ripança	135	do Conde	188	do Navio
30	3.º de S. Sibrão	83	de Caçarelhos	136	da Rede	189	da Fisga
31	da Olga	84	do Cachão da Pesqueira	137	do Sapo	190	da Seixeira
32	2.º da Olga	85	da Baleira	138	de Gradins	191	do Gonçalo Velho
33	3.º da Olga	86	2.º da Baleira	139	dos Nasc.º do Bernardo	192	do Pego da Volta
34	da Saraiva	87	da Colmaça	140	do Caramancho	193	de Escarnide
35	2.º da Saraiva	88	d'Alegria	141	da Pedra dos Olhos	194	da Baruga
36	3.º da Saraiva	89	2.º d'Alegria	142	da Carregoza do Piar	195	dos Fieis de Deos
37	d'Urnes [Urros?]	90	da Rapa Velha	143	do Piar	196	das Pesqueiras de Fome
38	2.º d'Urnes [Urros?]	91	do Loureiro do Tua	144	da Sn.ª de Boa Viagem	197	do Vazeiro
39	3.º d'Urnes [Urros?]	92	dos Malvedos	145	das Pedras do Bispo	198	do Galinheiro
40	das Tulhas	93	2.º dos Malvedos	146	da Raiva	199	da Figueira
41	2.º das Tulhas	94	3.º dos Malvedos	147	do Loureiro	200	do Tojal

42	3.º das Tulhas	95	do Clerigo	148	da Ripança	201	das Pesq.ª do Tojal
43	das Azenhas do Cõa	96	de Roriz	149	de Diabude	202	da Pedraça
44	do Predo	97	da Carrapata	150	do Bico	203	do Couçe de Torneiros
45	da Açoreira	98	do Frete	151	de Pelame	204	da Sen.ª da Cardia
46	do Pocinho	99	do Roncão	152	da Laje	205	2.º da Sen.ª da Cardia
47	2.º do Pocinho	100	da Roeda	153	da Font.ª do Porto de Rey	206	do Guarda Trez
48	das Azenhas dos Frades	101	da Carregação	154	das Anchoras	207	da Retorta
49	da Barca Velha	102	da Cerdeira	155	da Irmandade	208	d'Arca dos Bebêdos
50	2.º da Barca Velha	103	das Marcas	156	do Requeixo	209	de Covas
51	do Sabor	104	do Bucheiro	157	da Mogueira	210	das Pedras de Linhares
52	2.º do Sabor	105	das Sopas	158	do Canedo		
53	3.º do Sabor	106	da Oliveirinha	159	da Figueira Velha		

(FORRESTER 1848)

11. As diligências realizadas por meados do século XIX

Através duma Circular do governo da Provincia de Salamanca publicada a 12.IV.1847, têm instituições e pessoas a possibilidade de se pronunciarem acerca dos *projectos facultativos referentes à la construccion de las carreteras desde esta capital á los embarcaderos de Duero, à Estremadura por el Puerto de Baños, y á la plaza de Ciudad Rodrigo* (BOPS 1847, 180)³⁷.

Destas, alega por exemplo António Fernández Gorfón, vizinho de Vitigudino, que no troço internacional, o vale extremamente encaixado dificultava o acesso a eventuais fundeadoiros naturais, mesmo reconhecendo a existência de três deles entre Vega de Terrón e a Barca de Vilvestre, com boas condições para serem adaptados a cais, como sejam, o de Vega de Terrón no termo de La Fregeneda, o das Azenhas em Hinojosa de Duero (a jusante da embocadura do Huebra) e, o de Manga Garzón,

³⁷ ...dando la posibilidad a que los ayuntamientos, como las personas entendidas y prácticas en el país, que lo tuvieren por conveniente, puedan contribuir con sus observaciones á ilustrar assunto de tan vital interés... (BOPS 1847, 180).



no de Vilvestre (ou o de Pandera³⁸, localizado entre os termos de Vilvestre e o de Mieza), ponto onde até o rio era navegável, defendendo o fundeadoiro de Hinojosa de Duero sobre o de La Fregeneda devido a uma maior facilidade no acesso.

Na exposição do deputado provincial por Vitigudino, Lucas Martín de Martín, também se considera o porto de Hinojosa de Duero em vantagem sobre o de La Fregeneda, por ser este insuficiente tanto ao nível do acesso porque demasiado declivoso, como por ser aí estreita a margem e o rio não reunir condições para carregar quatro barcos ao mesmo tempo, enquanto que o de Hinojosa de Duero, sem obra alguma, era suficientemente capaz e espaçoso tanto o rio como a praia para nele se carregarem cem ou mais embarcações de cada vez e possuir um caminho há vários anos aberto a expensas provinciais. Devia ainda para complemento da navegação habilitar-se o porto em Manga Garzón, apesar das várias dificuldades para até ele subirem os navios.

Por seu turno, o *Ayuntamiento* de Vitigudino, sugere a abertura de um embarcadero no ponto de Manga Garzón ou no de Pandera, que indica seria de grande utilidade para a exportação de cereais, desde Zamora (OLIVER 1927, 2482, 290)

Em 15.XII.1855, por decisão da *Dirección General de Obras Públicas*, emitiu o eng.º García San Pedro um relatório acerca da navegabilidade do rio Douro (OLIVER 1927, 2470, 51-53).

No pedido solicita-se ao engenheiro um reconhecimento minucioso e exaustivo do rio em Portugal. Não foi a referida decisão executada na totalidade, por razões que de momento desconhecemos, uma vez que o reconhecimento *in situ* se não realizou, não obstante ter García San Pedro reunido uma série de informações que ilustram claramente as dificuldades existentes na época para sulcar as águas do Douro, apesar de algumas confusões na localização dos topónimos assim como de secções do rio que tenta descrever, próprio de quem não pisou o terreno.

Refere as falésias abruptas, os meandros de apertado raio, canal navegável estreito e fortes declives, com penhascos no leito, remoínhos, cascatas e águas arrebatadas ou insuficientes, consoante a época do ano, para além dos obstáculos antrópicos, como as presas e açudes das moendas, cuja remoção o Governo português planeava.

³⁸ Descrito em 1758 como os *cachois de Pandeira; os quais lhe impedem de ser navegavel; especialmente quando vai baixo e leva menos agoa; Em primeira cachoeira ha hua azenha de moer pam. E em a segunda cachoeira ha sinco moinhos tambem de moer pam; cujas levadas lhe nam impedem a ser navegavel por levar sempre muita agoa e nam cortarem todo o dito Rio* (ABREU 1990, 27).

As cheias de inícios de Outono e Primavera eram as mais perigosas para a navegação conquanto as águas ordinárias dessas estações do ano fossem as mais favoráveis, tanto pelo seu caudal como pela velocidade.

Durante as maiores enchentes tornava-se a navegação impossível mormente nos mais notáveis desfiladeiros devido à correnteza e aos numerosos remoínhos que se formavam.

Mesmo com mediano caudal havia perigo em algumas paragens devido aos afloramentos rochosos existentes no seu leito e, com as águas baixas e pela mesma razão mas desta feita devido às presas.

As embarcações subiam do Porto à Régua com sirga de bois, excepto em certos treços onde isso não é possível sendo substituídos por homens, não sendo mesmo praticável tal auxílio por razão das falésias existentes. Nesses trechos empregavam-se remos e vela quando isso era viável e o recurso existia.

Na descida desde Vega de Terrón ao Porto empregavam-se barcos grandes cada dois dias e meio e os pequenos entre quatro e cinco. Para a subida o percurso dura entre quinze a vinte dias, com vento desfavorável, caso contrário são suficientes seis a oito jornadas.

À época (1855), percorriam o rio cerca de 600 embarcações, algumas das quais podiam transportar até 60 toneladas com águas propícias, caso contrário a carga reduzir-se-ia das 21 às 15 ton., e ocasionalmente às 4.

As tripulações variavam entre 6 e 18 homens, em função das características da embarcação e das condições de navegabilidade que o rio apresentava, sendo sempre constituídas por portugueses.

Exportava a Espanha por esta via fluvial, cereais, farinhas, lãs, cortiça e outros produtos que, uma vez chegados ao Porto, seguiam por via marítima para as costas espanholas, incluindo o Levante, e o estrangeiro. Os géneros agrícolas portugueses que o desciam, eram sobretudo vinhos e cereais e outros excedentários procedentes de Trás-os-Montes e Beira Transmontana.

Subiam em direcção a Espanha couros, alúmen, alpiste e *alguna cosa que otra de procedencia extranjera*, mas em pequenas quantidades, pois a dupla tributação assim o exigia. Somos informados da existência em território espanhol de *bastantes capitalistas que se dedicam al negocio de exportar granos a Portugal*, havendo-os em igual ou superior número, que os introduziam através do contrabando.

Existiam no Porto três companhias com sucursais na Barca d'Alva que asseguravam o transporte das mercadorias ao preço de 2%.

Concluía aquele técnico que as obras necessárias para que a navegação se pudesse levar a cabo com regularidade e segurança ao longo de todo o ano, *serían*



costosíssimas, devendo de momento limitar-se às estritamente necessárias para que de Outubro a Junho se pudesse circular com tranquilidade com águas normais, pois suspendia-se durante as cheias.

Deveriam consistir essas obras na destruição através de explosivos de algumas rochas do centro do rio, na supressão de alguns braços ou derivações do canal motivados por línguas de areia e na construção de caminhos de sirga, mormente na metade superior do Douro português, com *la posibilidad de sustituir la sirga por remolcadores con motor de vapor* (OLIVER 1927, 2470), solução que à época já se vinha defendendo até para fazer face à concorrência do caminho-de-ferro que ora começava (ROP 1859). Aliás vários estudos se publicaram na Europa do tempo como contributo à melhoria da navegação dos rios (ROP 1856) bem como à construção dos respectivos portos (VALLE 1860).

Declara-se Garcia San Pedro francamente partidário de que se façam todos os esforços no sentido de facilitar a navegação, considerando os elevados interesses para a economia espanhola (OLIVER 1927, 2470).

A primeira empresa de navegação no Douro por meio de *alagem a vapor* (The Douro Steam Towage Company, limited) veio a ser concessionada em 1884, através da transferência da concessão de uma outra estabelecida para o transporte regular de passageiros e mercadorias através do sistema *de reboques Meger e Werneigler, ou por outro mais moderno* (LEAL 1876-1888, X, 491).

12. O transporte fluvial anima o comércio

Desempenhou o sítio de Foz Tua certa relevância económica devido ao seu porto, pelo menos desde finais do século XVII (COSTA 1868-1869, 368), detendo em 1721 *mais de 80 armazens em que muita gente deste Concelho [Ansiães] e Provincia fas grandes negocios, em todo o genero de fazendas por ser o melhor porto de contrato e desembarcação que tem o rio Douro da cidade do Porto para cima, donde por elle se socorre esta de muitos frutos, e mantimentos, e esta Provincia e ainda o Reino de Castella de muitas fazendas* (MORAIS & MAGALHÃES 1985, 26). Aliás, este rio terá sido alvo de alguns estudos no sentido de o tornar navegável, a fazer fé no discurso pronunciado na Câmara dos Deputados a 9.III.1861 em defesa da construção de *um lanço de caminho de ferro pela margem direita do Tua, desde Mirandela á villa de Abreiro e d'aqui uma estrada a macadame por Alijó e Favaios para o caes do Pinhão, continuando depois o transporte pelo rio Douro*³⁹ (ALVES 1975-1990, IX, 224).

³⁹ visto que a ideia de tornar navegável o rio Tua, outr'ora julgado essencial para fomentar a riqueza transmontana, era inexequivel em razões das graves dificuldades e grandes despesas que a sua

Constituiu-se entretanto a foz do rio Sabor ao longo do século XIX também como entreposto do comércio fluvial duriense, sobretudo para escoar os produtos agrícolas do Distrito de Bragança, mormente do próprio Vale da Vilariça⁴⁰, considerando os armazéns aí existentes e as companhias bancárias e de seguros instaladas (margem direita). Por carta de 16.XI.1871 o administrador do Concelho de Torre de Moncorvo, informa o Governador Civil que o valor das apólices efectuadas no *Cais do Sabor* pelos géneros exportados nos anos de 1868 e 1870, foi de 147.860\$715 e 134.009\$600 réis respectivamente (ANDRADE 1995).

A relevância deste porto durante o século XIX está patente no facto de ter dado origem a uma nova povoação e também na decisão da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo ter construído entre 1885 a 1888, uma estrada a ligar a Vila ao lugarejo anexo do Rêgo da Barca, junto à foz (margem esquerda), quando no início do século XX possuía este Concelho apenas 35km de estrada a *macadam* (PEREIRA 1908, 47/67-68).

Através do escritor torremoncorvino Campos Monteiro conhecemos uma descrição da viagem realizada por volta de 1884 no *barco de carreira entre a foz do Sabor e a do Tua* (local aonde no ano anterior chegara o comboio na Linha que avançava para montante). Numa hospedaria do Rêgo da Barca se instalavam os passageiros que iam chegando para apanharem o barco que partia pelas 2 horas da madrugada, às terças e sextas-feiras, largando *carreiro abaixo o grupo dos forasteiros, de essa vez bastante numeroso, em linha como as formigas, malas na mão, sacas ao ombro, atrás do moço da estalagem, que marchava na testa erguendo um lampião*, logo que ecoava a buzina do arrais anunciando a partida (MONTEIRO 1995, 291-293)⁴¹. Foi esta mesma viagem realizada e referida por Pinho Leal (LEAL 1876-1888, X, 488).

realização demandava, como os estudos feitos nesse sentido já ha muito tempo haviam demonstrado (ALVES 1975-1990, IX, 224).

⁴⁰ A utilidade da navegação do rio Sabor na Vilariça, foi também equacionada por alguns técnicos. Registe-se a propósito, a sugestão do eng.º Sousa Brandão (presidente da Associação dos Engenheiros Cívís Portugueses), por 1880: *O valle da Villariça, tão productivo e tão nomeado pela abundância e pelo sabor dos fructos que produz, apresenta um declive pequeno nos primeiros 20 kilometros, com o desnível de 40 metros proxivamente, que, attendendo ao declive da corrente em canal seria de 35 metros. Estes, divididos por eclusas de 2 metros, dariam logar a 18 eclusas. Podia pois fazer-se em toda a extensão de 20 kilometros um canal de rega e de navegação, que seria sem duvida uma das mais uteis empresas d'este genero no nosso paiz, e das primeiras que cumpriria executar, se se iniciasse esta especie de obras em Portugal* (BRANDÃO 1880, 174-175).

⁴¹ *Ao fundo do areal, a sombra do comprido rabêlo dava a impressão de um animal antediluviano encailhado ali. Saltámos para dentro. Cada qual procurou lugar ao som das suas predilecções, na grande bancada que circundava a metade posterior do barco. (...) Apagaram-se as luzes de bordo, "que cegavam os olhos – explicou o arrais – a quem precisava de ver no escuro". Os marinheiros tomaram*



Mas o transporte de mercadorias através do rio foi decrepitamente subsistindo para além da chegada do caminho-de-ferro ainda durante mais de meio século, o que é compreensível, apesar de condenado⁴², pois centos de anos de cultura fluvial não permitiriam um corte radical com o passado, como acontece aliás com todas as revoluções. Conta-nos o ancião Manuel “Menezes”, conterrâneo e querido amigo, que na década de 1930 colaborou na carregação de pipas de vinho, em barcos com capacidade para 60 ou 70 cascos (1 pipa = 550 litros), transportando-as em carro de bois desde o armazém de Adelino de Menezes (nosso antepassado) na aldeia da Foz do Sabor, até ao cais no Douro, recordando um atraso na chegada de um dos barcos pela dificuldade em subir o rio, tendo de ser puxado pela tripulação a partir das margens.

Há aliás registo de que em 1942, 6 % do transporte de vinhos do Douro para o Porto e V. N. de Gaia ser realizado através deste meio de transporte e, em 1961 ainda circularem com essa mesma finalidade cinco rabelos entre Freixo de Numão e V. N. de Gaia, fazendo entre 12 a 16 viagens anuais (CARDOSO 1998, 118 (1)).

Quando a 14.VII.1879 o Povo de Barqueiros⁴³, terra de arrais e marinheiros, se deslocara em romaria ao Lugar da Ferreira, onde recentemente se construía a Estação do Bernardo, para assistir à chegada da locomotiva inaugural, não imaginaria que essa data marcaria o princípio do fim dum ancestral modo de vida das gentes daquele antigo Concelho (OLIVEIRA 1998, 143).

13. Em jeito de conclusão

Mas os melhoramentos prosseguem, lentamente, possibilitando a regularização dos caudais do Douro e seus afluentes em terras castelhanas, a par com um plano

os seus postos. - “Larga!” bradou uma voz. Cravando a ponta do croque na areia, um rapazote da tripulação fêz fincapé, afastando da margem a pesada barcaça. - “Réma p’ra o pégo!” - mandou o patrão. Ouviram-se os remos a cair na água. E nada mais se escutou, depois, senão aquele chape-chape compassado e o murmúrio sinistro da corrente. (...) E era bem uma sensação de terrôr a que todos nós sentíamos, dentro de uma frágil e já carcomida construção de madeira, à tona de aquele “rio de mau nevegarr”... (MONTEIRO 1995, 293-294).

⁴² Como era previsível para o Ab.º de Miragaia: *Concluído o caminho de ferro do Douro, é muito provável que cesse quasi completamente a navegação d’este rio* (LEAL 1876-1888, VII, 198), apesar de a par com o projecto ferroviário se continuar a acreditar nas virtudes da navegabilidade, pois entre outros, por volta de 1884, se projectou a abertura de dois canais paralelos ao curso natural do rio na região do Alto Douro, tomando-se a água em Miranda (LEAL 1876-1888, X, 491-492).

⁴³ Extinto em 1836 e anexado ao Concelho de Mesão Frio (OLIVEIRA 1998, 144 (22)); pertenciam a este Concelho a totalidade dos marinheiros transmontano-durienses entre finais do século XVIII (MENDES 1981, Quadro XIII) e finais do século XIX (OLIVEIRA 1998, 138).

de aproveitamento hidroelétrico em Portugal, levado a cabo entre 1961 e 1986, durante o qual se construíram cinco barragens (no troço somente português) dotadas de eclusa, com dimensões que permitem a sua transposição por embarcações de grandes dimensões: 83m de comprimento; 11,40m de boca; 3,8m de calado; e uma capacidade de transporte até 2.500 toneladas.

Foi a barragem do Carrapatelo a primeira delas a ser construída (1971) sendo contemplada com uma das maiores eclusas do mundo, vencendo um desnível de 35m, constituindo a primeira realização nacional neste domínio a pensar na viabilidade da exploração do jazigo de ferro de Torre de Moncorvo (ABREU 2000).

Seguiram-se as da Régua (1973), Valeira (1976), Pocinho⁴⁴ (1983) e Crestuma-Lever (1986), sendo nesse mesmo ano aberta ao tráfego a primeira secção do rio (Porto – Régua) e em 1990 aberta a via navegável em toda a sua extensão após a realização de algumas obras de dragagem para rebaixar e alargar o leito a jusante dos aproveitamentos hidroelétricos, conquistando-se assim (em parte) o sonho da navegação fluvio-marítima acalentado durante séculos⁴⁵ (IPTM... a).

Dizemos que o sonho se conquistou apenas em parte, porque existem ainda vários condicionantes que inviabilizam a exploração comercial plena do rio, frustrando assim (e mais uma vez) as expectativas espanholas, apesar do interesse nessa exploração por ambos os países, pois um navio pode transportar o equivalente à carga de 100 camiões de 25 ton, ou de 11 composições ferroviárias com 11 vagões de 20 ton., com os inevitáveis ganhos tanto nos preços como na redução das emissões de gases poluentes.

Possui o canal de navegação desde o Porto a Vega de Terrón uma extensão de 210km, com 60m de largura em leito aluvional e 40m em leito rochoso. Está balizado com bóias vermelhas na margem direita e verdes na esquerda (IPTM... b).

⁴⁴ Aliás, esta barragem era a única para a qual o relatório de navegabilidade do Douro (1961) não previa eclusa, pelo simples facto de se localizar a montante do jazigo de ferro de Torre de Moncorvo; a sua exclusão motivou fortes críticas porquanto afastava a navegação da fronteira (MARTÍNEZ & GONZÁLEZ-NOVO 1998).

⁴⁵ Dizemos em parte, porque sobretudo para os espanhóis esse continua a ser um projecto adiado, malgrado os investimentos realizados em Vega de Terrón entre 1984 e 1994 (Rebollo...), como deixam antever títulos da imprensa salmantina do tipo *El muelle de la discordia* (ZAMARBIDE 2002), ou *Réquiem por Vega Terrón* (FERNÁNDEZ 2002); ou mais ainda recentemente, no âmbito da Fundación Rei Afonso Henriques, que esta *se convertirá en un grupo de presión para que la navegabilidad del Duero sea una realidad; una vía económica de transporte de mercancías* (ARIZAGA 2006).



14. Bibliografia

- ABREU 1990 – ABREU, Carlos d', *O Concelho de Freixo de Espada à Cinta no Século XVIII Segundo dois manuscritos inéditos. Memórias da Academia Real de História (1721). Memórias Paroquiais (1758)*, Douro Arqueológico, Caderno 1, Projecto Arqueológico da Região de Moncorvo, Torre de Moncorvo, Edições Afrontamento, 1990.
- ABREU 2000 – ABREU, Carlos d', *Mineração e metalurgia em torno do jazigo de ferro de Torre de Moncorvo*, in: Actas do 3º Congresso de Arqueologia Peninsular, vol. VIII – “Terrenos” da Arqueologia da Península Ibérica, Porto, Associação para o Desenvolvimento da Cooperação em Arqueologia Peninsular (ADECAP), 2000 [Março de 2002], 367-382.
- ABREU 2005 – ABREU, Carlos d', *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: Côavisão cultura e ciência, n.º 7, Vila Nova de Foz Côa, Câmara Municipal, 2005, 101-131.
- ALVÃO 1995 – ALVÃO, Domingos, *O Douro de Domingos Alvão*, Encontros de Fotografia (15.ª ed.), dir. Albano da Silva Pereira, Coimbra [clichés da Fotografia Alvão, do Porto, encomendadas pelo IVP em 1933], 1995.
- ALVES 1975-1990 – ALVES, Francisco Manuel, *Memórias Arqueológico-Históricas do Distrito de Bragança*, 11 vol.s, Bragança, reedições *fac-similadas* do Museu do Abade de Baçal, 1975 a 1990.
- ALVES 1994 — ALVES, Francisco J. S., *Lisboa submersa*, in: Lisboa Subterrânea, catálogo da exposição com o mesmo nome realizada pela Sociedade Lisboa'94, Lisboa, Museu Nacional de Arqueologia, 1994, 126-139.
- ALZOLA 2001 – ALZOLA Y MINONDO, Pablo de, *Historia de las Obras Públicas en España*, 3.ª ed. (1.ª 1899; 2.ª 1979), Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Colección ciencias humanidades e ingeniería, n.º 11, 2001.
- 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.VIII.1995, 15.
- ARIZAGA 2006 – ARIZAGA, Susana, *El nuevo presidente de la Afonso Henriques aboga por la navegabilidad del Duero para uso comercial*, in: El Correo de Zamora, Zamora, 29.IV.2006, 7.
- BAS 1989 - BAS LÓPEZ, Begoña, *Camiños, Pasos e Pontes*, Vigo, Ir Indo Edicions SA, 1989.
- BLANCO & BUENO 1996 - BLANCO GONZÁLEZ, Miguel & BUENO HERNÁNDEZ, Francisco, *Muelle fluvial sobre el Duero en Vega de Terrón. Singularidad y belleza*, in: Cauce 2000, Revista de Ingeniería, n.º. 73, ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, Enero-Febrero, 1996, 52-59.
- BOPS 1835a – Boletín Oficial [de la Provincia] de Salamanca, *Sobre la navegacion del Duero*, N.º 145, Salamanca, Imprenta de Blanco, 17.I.1835, 657-660.
- BOPS 1835b – Boletín Oficial [de la Provincia] de Salamanca, *Peticion sobre la navegacion del Duero*, N.º 155, Salamanca, Imprenta de Blanco, 21.II.1835, 703-704.
- BOPS 1847 – Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca, *Circular n.º 200*, Salamanca, 12.IV.1847, 180.
- BRANDÃO 1880 – BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa, *Estudos de Caminhos de Ferro de Via Reduzida ao Norte do Douro*, in: Revista de Obras Públicas e Minas, n.ºs 125 e 126, t. XI, Lisboa, Maio-Jun1880, 145-183.

- BUENO 2002 - BUENO HERNÁNDEZ, Francisco, *Historia de las Obras Publicas en la Provincia de Salamanca*, Salamanca, Ediciones de la Diputación, 2002.
- CARDOSO 1998 - CARDOSO, António M. de Barros, *O Douro: estrada fluvial nos alvares do século XVIII*, in: Douro - Estudos & Documentos, vol. III, n.º 5, IVP / UP / UTAD, Porto, GEHVD, 1998, 117-132.
- Colecção... a — Colecção de Gravuras Portuguesas (Reproduções), *Cachão da Valeira depois de regularizado 1792 (...)*, Estampa n.º 50, ?, ? [Colecção do autor].
- Colecção... b — Colecção de Gravuras Portuguesas (Reproduções), *Trafego no Douro (1833)*, Estampa n.º 53, ?, ? (também reproduzida por MACEDO 1992, 302 que a atribui a KINSLEY. *Portugal Illustrated*) [Colecção do autor].
- Colleção 1771 - Colleção das Leys, Decretos, e Alvaras, que comprehende o feliz reinado del Rey Fidelissimo D. José o I. nosso senhor..., 4 tomos, Lisboa, Na Officina de Miguel Rodrigues Impressor do Eminentissimo Senhor Patriarca, M. DCC. LXXI, s/ indicação de pp.
- COSTA 1868-1869 - COSTA, P. António Carvalho da, *Corografia Portuguesa e descripçam topografica do Reyno de Portugal*, 3 vol.º contidos num só, 2ª. ed., Braga, Typographia de Domingos Gonçalves Gouveia, 1868-1869 [1ª. ed., 3 vol.º, Lisboa, Off. de Valentim da Costa Deslandes 1706 - 1712].
- DUARTE & BARROS 1997 - DUARTE, Luís Miguel & BARROS, Amândio Jorge Morais, *Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna*, in: Douro - Estudos & Documentos, vol. II, n.º 4, , IVP / UP / UTAD, Porto, GEHVID, 1997, 77-118.
- FERNANDES 1993 — FERNANDES, Hirondino da Paixão, *Bibliografia do Distrito de Bragança. Série Documentos. Ministério do Reino*. ANTT, Bragança, Instituto Superior Politécnico de Bragança/CM de Bragança/Arquivo Distrital de Bragança, 1993.
- FERNÁNDEZ 2002 - FERNÁNDEZ, Julio, *Réquiem por Vega Terrón*, in: Tribuna de Salamanca, Salamanca, 2.VIII.2002.
- FILGUEIRAS 1995 - FILGUEIRAS, Octávio Lixa, *Barcos do Douro - comentários técnicos da sua iconografia (Séculos XVIII - XX)*, Actas do 1º Congresso Internacional sobre o Rio Douro, in: Gaya, vol. VI, Vila Nova de Gaia, 1995, pp. 263-306.
- FORRESTER 1844 - FORRESTER, Joseph, *Papers relating to the improvement of the navigation of the river Douro from its mouth to the Barca de Vilvestre in Spain: and to the maps of that the river, and of the wine-district of the Alto-Douro / by Joseph Forrester*, Oporto: Commercial Printing Office, 1844 [Biblioteca Central Militar (Instituto de Historia y Cultura Militar), Madrid, III-48-9-17(3) - Enc. hol. - Ex libris de la Biblioteca de Ingenieros del Ejército - enc. junto a otras obras, formando un volumen facticio].
- FORRESTER 1848 - FORRESTER, Joseph James, *Douro Portuguez e Paiz Adjacente: com tanto do Rio Quanto se pode tornar navegavel em Espanha por Jos.º James Forrester H.M.* Royal Geographical Society of Berlin: R.A. Lisbon & Oporto: F.R.G.S. Paris & London: C.M., L.Z.S. &c., London, Published for the Author by John Weale, Architectural Library, 59 High Holbern, June 1.ª 1848.
- GL 1807 - Gazeta de Lisboa, *Lisboa 6 de Outubro...*, n.º 40, Lisboa, 06.X.1807.
- GUIMARÃES 1998 - GUIMARÃES, J. A. Gonçalves, *O Barão de Forrester e os estudos durienses*, conferência proferida nas 1.ªs Jornadas de Estudos Durienses, org. Associação dos Amigos de Pereiros, S. João da Pesqueira, Câmara Municipal, 1998.
- IBNL 1975 - Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, *Inventário da Colecção de Estampas*, Estampa n.º. 628, Série Preta, I vol., org. e prefácio de Ernesto Soares, Lisboa, 1975.



- IPTM... a – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos – Delegação do Douro, *Via navegável*, in: http://douro.ipm.pt/PT/via_navegavel/index.htm (consulta em 27.VI.2007).
- IPTM... b – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, *Douro. Um percurso de segredos...*, Delegação do Douro, Peso da Régua, s/d.
- LEAL 1876-1888 – LEAL, Augusto Soares d’Azevedo Barbosa de Pinho, *Portugal Antigo e Moderno. Dicionario 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, 1876-1888.
- MACEDO 1992 – MACEDO, Jorge Borges de, *Barqueiro*, in: Dicionário de História de Portugal, dir. J. Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 301-302.
- MALDONADO 1997 – MALDONADO GONZÁLEZ, Concepción (projecto editorial y dirección), *Clave. Dicionario de uso del español actual*, 3.ª ed., s/l, Ediciones SM, 1997.
- MARTÍNEZ & GONZÁLEZ-NOVO 1998 – MARTÍNEZ CABALLERO, Juan Antonio & GONZÁLEZ-NOVO HERNÁNDEZ, Gerardo, *El muelle de Vega de Terrón*, trabalho realizado en el ámbito de la asignatura de “Arte y estética de la Ingeniería” (alumnos n.ºs 15.599 y 15.610), Escuela Técnica Superior de Ingenieros Caminos, Canales y Puentes (Universidad Politécnica de Madrid), Madrid, 1998 (facultado por el Ing.º Miguel Blanco de la Diputación de Salamanca).
- MARTINS 2003 – MARTINS, Maria da Graça, *O contrabando de cereais na fronteira transmontana, através da correspondência expedida do Governo Civil de Bragança (1840-1850): reprimir e prevenir*, in: Brigantia, revista de cultura, vol. XXIII, n.º1/2, Bragança, Assembleia Distrital, 2003, 149-185.
- 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 Universidade de Coimbra/ Instituto Nacional de Investigação Científica, textos de história-2, 1981.
- MONTEIRO 1995 – MONTEIRO, Campos, *Um aviso do Céu*, in: Ares da Minha Serra..., ed. *fac-simile*, Torre de Moncorvo, Câmara Municipal, 1995, 289-304.
- MORAIS & MAGALHÃES 1985 – MORAIS, João Pinto de & MAGALHÃES, António de Sousa Pinto de, *Memórias de Ansiães de 1721, leitura paleográfica de Ricardo Manuel Paninho Pereira, Carrazeda de Ansiães*, Câmara Municipal, 1985.
- MORENO 1982 — MORENO, Humberto Baquero, *Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no Século XV*, sep. Boletim do Arquivo Distrital do Porto, Porto, 1982.
- MORENO... — MORENO, Humberto Baquero, *A ação dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*, Porto, Brasília Editora, s/d.
- OLIVEIRA & COSTA 1996 — OLIVEIRA, Aurélio & COSTA, Natália Fauvrelle da, *Um manuscrito inédito sobre o Douro Superior em finais do Século XVIII*, in: Douro - Estudos & Documentos, vol. I, n.º 1, GEHVID, IVP / UP / UTAD, Porto, 1996, 197-259.
- 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.
- OLIVER 1926 - OLIVER ROMÁN, Bienvenido, *La navegación en el río Duero*, in: Revista de Obras Publicas, 74, t. I, n.º 2.467, Madrid, 1926, 527-531.

- OLIVER 1927 - OLIVER ROMÁN, Bienvenido, *La navegación en el río Duero*, in: Revista de Obras Publicas, 75, tomo I (n.º 2.470, pp. 51-53, 01Fev); n.º 2.482 (288-292); n.º 2.483 (311-316, 15Ago); n.º 2.489, 439-441, 15Nov), Madrid, 1927.
- PEREA 1859 - PEREA, Máximo de, *Nuevo sistema de barcos chatos ó planos*, in: Revista de Obras Publicas, vol. 7, t. I, n.º 19, Madrid, 1859, 233-234.
- PEREIRA 1908 - PEREIRA, José Manuel Martins, *As Terras de Entre-Sabor-e-Douro*, Setúbal, J.L. dos Santos e Ctª., 1908.
- PEREIRA 1997 - PEREIRA, Maria da Conceição Meireles, *A navegação do rio Douro no século XIX Algumas questões*, in: Douro - Estudos & Documentos, vol. II, n.º 4, GEHVID, IVP / UP / UTAD, Porto, 1997, 251-269.
- RAMOS 1997 - RAMOS, Luís A. de Oliveira, *Em torno dos direitos de alagem no Douro*, in: Douro - Estudos & Documentos, vol. I, n.º 3, IVP / UP / UTAD, Porto, GEHVID, 1997, 95-99.
- REBOLLO... - REBOLLO FRUTOS, Juan Luis, *Cronología del proyecto Muelle de Vega Terrón*, in: <http://club.telepolis.com/kyosuke/fregeneda/html/vegaterron2.htm> [consulta em 6.VI.2007].
- REVENGA 1854 - REVENGA, Antonio, *Reconocimiento de los ríos Pisuerga y Duero, mandado practicar por Real orden de 17 de noviembre de 1851, con objeto de averiguar la conveniencia y facilidad de su navegacion entre Valladolid y Zamora*, in: ROP, 2, t. I, n.º 8, Madrid, 1854, 93-98.
- RIVAS & ABREU 2006 - RIVAS CALVO, Emilio, & ABREU, Carlos d', *El Mapa de Forrester Aspectos históricos relativos a la navegación del Duero (en los 250 años de la "Região Demarcada do Douro" 1756 - 2006)*, comunicação apresentada ao III Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (15-20.V.2006), org. ACDR de Freixo de Numão, PAVC, CNARTE Câmaras Municipais de V.N.Foz Côa, Figueira de Castelo Rodrigo e Pinhel.
- ROBLED0 2001 - ROBLED0, Ricardo, *El desarrollo del mercado interior: carros, barcas y trenes*, in: Historia de Salamanca, IV, Siglo Diecinueve, Centro de Estudios Salmantinos, Salamanca, 2001, 435-490.
- RODRIGUES 2004 - RODRIGUES, João Luís Sequeira, *Os marinheiros do Douro no fim da viagem (baseado na obra "porto manso" de Alves Redol)*, in: Douro - Estudos & Documentos, ano 9, n.º 18, GEHVID, IVP / UP / UTAD, Porto, 2004, 265-284.
- ROP 1856 - Revista de Obras Publicas, *Estudios sobre los proyectos para mejorar la navegación de los ríos*, 4, t. I, n.º 12, Madrid, 1856, 139-141.
- ROP 1859 - Revista de Obras Publicas, *De la sirga al vapor en los canales*, t. I, n.º 16, Madrid, 1859, 196-197.
- SERRÃO 1992 - SERRÃO, Joel, *Transportes*, in: Dicionario de História de Portugal, dir. J. Serrão, vol. VI, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, 192-206.
- SILVA 1855 - SILVA, J.J. de Andrade e, *Collecção cronologica da legislação portuguesa compilada e anotada por...*, 1620-1627, Lisboa, 1855, 106 [ANTT, Livro de Correspondência do Desembargo do Paço, fol. 236].
- VALLE 1860 - VALLE ARANA, Lucio del, *Muelles-Embarcaderos*, in: Revista de Obras Publicas, año VIII, vol. 8, t. I (23), Madrid, 1860, 269-276.
- ZAMARBIDE 2002 - ZAMARBIDE, Roberto, *El muelle de la discordia*, in: La Gaceta Regional, Salamanca, 29.VII.2002.