

CÔA VISÃO

CULTURA E CIÊNCIA

Nº 0 · ANO DE 1998



EDIÇÃO DA
CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE FOZ CÔA

O Douro, Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo

– Duas margens de alguma conflituosidade na Idade Média

INTRODUÇÃO

O vale do Douro, desde a fronteira portuguesa, tem uma paisagem bem diferente daquela que existe do lado espanhol; em Portugal forma um vale agreste e profundo que supõe, à partida, um importante obstáculo natural entre o norte e o centro do País - o Douro que separa.

Esta situação, não corresponde exactamente à Idade Média, pois as vilas criadas a norte do Douro durante os séculos XII e XIII, incluem território a sul do mesmo Rio como parte do seu alfoz (Santa Cruz da Vilariça, Urros) - o Douro que une.

As barcas para a sua travessia ajudam a essa união, todavia, pelos rendimentos que propiciam, também dividem, pois passam a ser alvo de aceras disputas ainda antes do reinado de D. Dinis (monarca que cria os Concelhos de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa), disputas essas que se estenderão ao longo de vários séculos.

A ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA MEDIEVAL - NUMÃO/VNFC VERSUS SANTA CRUZ DA VILARIÇA/TM

Para analisar o problema criado em torno da barca do Douro e seu porto anexo, deveremos compreender antes de prosseguir, dois aspectos.

O primeiro ligado a aspectos económicos - a barca supunha rendimentos muito importantes para o seu administrador e tanto os reis como os particulares, se encarregarão de reforçar ao longo do tempo a sua importância; por tanto não estranharemos tais disputas quanto ao seu controle.

O segundo destes aspectos, é o desencadeamento e justificação para tais disputas - referimo-nos à imprecisão administrativa do território. Neste sentido e contrariamente ao que possamos pensar, o Douro não supõe, pelo menos nesta zona superior do seu curso, barreira ou limite administrativo algum.

As disputas centram-se entre os concelhos de Torre de Moncorvo e de Vila Nova de Foz Côa,

CARLOS A. F. d'ABREU
JOSE IGNACIO de la TORRE RODRÍGUEZ

mas estes concelhos, são por sua vez, herdeiros directos de outros dois concelhos anteriores a eles, dos quais um - Santa Cruz da Vilariça - desapareceu para dar lugar a dois, ou talvez três (Torre de Moncorvo, Vila Flor e Alfândega da Fé). O outro - Numão - vila repovoada durante o primeiro terço do século XII, perderá grande parte da sua importância quando D. Dinis - o mesmo rei que fundou as vilas anteriores - cria na foz do rio Côa, que havia servido de fronteira com Castela-Leão até dois ou três anos antes, uma vila nova e dota-a com foral (COIXÃO ET ALII 1995, 121).

Apresentados os intervenientes, passemos à análise da organização territorial do espaço.

Neste sentido, só dispomos das cartas de foral que, juntamente com uma carta de "*composição*" selada em 8 de Fevereiro de 1273, constituem todo o conjunto documental disponível.

Os forais supõem uma fonte documental imprescindível para delimitar os territórios dos diversos concelhos, contudo para este caso teremos que ter um cuidado redobrado, pois estamos em presença de quatro forais atribuídos em tempos diferentes. Quando foi atribuído o de Santa Cruz da Vilariça em 1225 (PMH-LC..., 601/4), o primeiro - Numão/1130 - tinha já quase um século de vigência (PMH-LC..., 368/70); o terceiro deles foi passado em 1285 a Torre de Moncorvo (ABREU 1992) e o quarto em 1299 a Vila Nova de Foz Côa, quer dizer que, desde o primeiro até ao último medeiam 169 anos.

Tal espaçamento temporal tem implícito muita coisa. Numão seria, quando foi dotada de foral, a única vila importante à sua volta, numa zona onde os limites territoriais seriam claramente imprecisos. O mesmo ocorreria com Santa Cruz um século depois ao norte do Douro, todavia quando foram criadas as suas sucessoras, a administração e articulação do território assim como o seu povoamento, seriam bem diferentes da situação a este nível encontrada tanto por Numão como por Santa Cruz.

Os Concelhos de Santa Cruz e de Urros, como mais acima foi já mencionado, não se circuns-

crevem à sua zona natural de expansão (norte do Douro), pois parte dos seus alfozes encontram-se a sul do dito Rio, ocupando uma franja territorial não muito extenso mas significativa, "*trans dorio plo perido et per rabia et per fundo do vilar de vilar de mozoores et azima do vale da cardicha et a cabeça de Pelagio de govinas et nazinia da sazeda et inde ao requeixo et inde a la cabeça de calabria et pela cabeça de las tanagas et inde per foz de cola.* (foral de Urros, PMH-LC..., 424/6).

Certamente que a única forma de aceder a estes territórios era por meio de barcas de passagem.

Referindo-nos já directamente ao problema que nos ocupa, diremos que o aspecto fulcral da disputa centra-se na denominada Veiga de Santa Maria. Trata-se de uma enorme península que, a jeito de esporão, surge na margem esquerda do Douro, penetrando no vale da Vilariaça. Este acidente geográfico obriga o Rio a modificar a sua trajectória e a contornar a Veiga pelo norte, de tal modo que, devido a esta configuração geomorfológica, dá a impressão de que terras que deveriam estar situadas a norte do Douro se encontram a sul do mesmo. A este factor puramente geográfico, devemos acrescentar aspectos económicos, já que a toda a veiga em si (Monte Meão em todo o seu conjunto) é terra própria para bons cultivos.

A documentação de que dispomos é escassa e quase toda ela se refere a factos já relacionados com a própria disputa. Tal informação não nos ajuda, em boa parte, a conhecer os problemas de demarcação do território. Para ele deveremos recorrer inevitavelmente aos limites concelhios que se recolhem nos forais:

- "*dorio, et inde per cimam de cestoias, et ferit in rio malo, et inde ad illa calzada et inde ad azinam de donom et fert ad duas casas, et inde ad portum de novias in agada discurrente aqua in dorium et de fauce de agada discurrente Dorio usque in custoias*" (Foral de Numão);
- "*Penafria, per casal de godó ad touza de Sancta Maria, per foz de fontanas, per peredo, per talamos, ad lagona de molas, ad pelago de cucho*" (Foral de Santa Cruz da Vilariaça);
- "*per Pena Frigida, et in per Casal de Godo de jn ad Touça de Sancte Marie, de in sit vadit per Foz de Fontanis, de in per Predo, et de in per Talamos, de in per Lagona de Molas, et de in sit vadit per pelago de coco*" (Foral de Torre de Moncorvo);
- "*e veiga de santa Maria con seu termo e com o Ziate e con a aldeia nova com parte con Muxagata directamente ao Côa pela veia até ao fundo até entrar no Douro*" (Foral de Vila Nova de Foz Côa).

Enquanto que o de Numão não fornece limites excessivamente precisos do seu alfoz, nesse momento também os não necessitava, os outros três concelhos delimitam com maior nitidez os seus termos; de tal modo que Santa Cruz/TM limitam não pelo Rio mas por terra, com Vila Nova de Foz Côa, na Veiga de Santa Maria.

Esta fronteira de alfozes não surge agora, pois dispomos dela já na citada carta de "*composição*" de 1273, em que o Concelho de Santa Cruz e o de Numão delimitam os seus termos pela dita Veiga, repartindo-a equitativamente. Está claro que esta carta é o resultado de uma série de disputas anteriores que não deixaram rasto documental. Quer dizer, a disputa não surge em princípios do século XIV entre VNFC e TM, mas vem de trás, protagonizada por outros actores.

A resolução do problema *a priori* não está garantido, só o passar do tempo e os acontecimentos históricos decidirão esta contenda.

AS BARCAS DE PASSAGEM

Os rios portugueses, constituíam na Idade Média - e durante ainda vários séculos depois - excelentes linhas de comunicação, uma vez que a estrutura tradicional dos transportes permanece quase inalterável até meados de Oitocentos; essa permanência prende-se a condicionamentos 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 (BAQUERO 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 (BAQUERO...).

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 contratemplos 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).

"*Os ríos 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 solucionalo seu paso a todo tipo de sendeiros, corredeiras e carreiros*" (BAS LÓPEZ 1989, 27), por essa razão, as barcas desempenhavam ainda um

outro papel igualmente importante no sistema de transportes para além da navegação ao longo dos rios, até finais do século XIX, 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).

Desde a Idade Média até praticamente ao nosso Século, que no Alto Douro se assinalam muitas dessas barcas de passagem, apoiadas claro está, por outros tantos portos nesses locais; a denominação de porto aplica-se genericamente ao sítio onde a travessia normalmente era feita, sendo que alguns deles dispunham de um “cais”, muito rudimentar, para facilitar o embarque; muito rudimentar porque a alteração constante do nível das águas ao longo do ano, mais não permitia.

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

Julgamos que já no período medieval se distinguia entre barco e barca, sendo aquele de menores dimensões e com quilha, servindo para a faina da pesca e eventualmente para a travessia de algumas, poucas, pessoas; relativamente aos primeiros, um dos signatários, fazia neles até há poucos anos a esta parte, a travessia do Douro para a estação ferroviária de Freixo/Mós.

Mas outros tipos de embarcações transpunham as águas alto-durienses, como a bateira que chegou praticamente até aos nossos dias - nos rios Sabor e Côa - e um tipo mais primitivo, a jangada de odres de cabra, apoiada em algumas tábuas; desta conhecemos uma réplica (hipotética?) existente nas reservas do Museu de Marinha (Lisboa), utilizada num filme sobre Trás-os-Montes pelos realizadores António Reis e Margarida Cordeiro e por eles doada ao referido Museu (Marinha...).

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

Através de documentos medievais galegos, sabemos que a barca de Barbantes, no porto de Orense, tinha 6 metros de comprimento por quase 4 m de largura e carregava três carros de bois e muitas pessoas; possuíam estas barcas as mais das vezes fundo plano e tanto a proa como a popa eram achatadas; num contrato celebrado em 1436 para a construção de uma barca para o mesmo porto auriense, se diz “*que leve e pase viñte rocíns carregados con seus moços que con ellos foren e que seja a dita barqua ben feita et ben apostada et de pontoós e crabos e táboas (...) et que seja feita por la vya que e feita a barqua grande que*

agora anda a pasar (...) y que sea sollada de taboado e de táboas ençima dos pontoós et que esta outra barqua vella non ten (...) et o dia de todo feita e apostada e endereçada de madeira e clavageen e gastos mensyos e remos” (RIVAS FERNÁNDEZ 1978, 235).

Na viagem efectuada pelo nobre boémio, Leo von Rosmital, por Portugal, onde entrou através da fronteira de Freixo de Espada à Cinta em 1466, com uma comitiva de 50 homens e 52 cavalos, somos informados através da narrativa dos participantes Alexandre Sasek (boémio) e Gabriel Tetzl (alemão), de que atravessaram o Douro numa barca: “*chegados ao rio, tivemos de passá-lo enviando de cada vez dois cavaleiros ou dois homens, porque não cabiam mais na barca que servia para isto*” (CAVALHEIRO 1942, MARQUES 1987, 128).

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

Nas Cortes de Elvas (1361), os Povos queixaram-se da falta de fiscalização dos barqueiros, “*tão negligentes em não passar os caminhantes que estes hi há que jazem um dia nas ribeiras atendendo essas barcas, e que levam deles tamanho preço por passarem que é desaguisado e contra o que se costumou nos lugares de tempo antigo, e que esto se fazia porque as justiças não ousavam hi de torva*” (MARQUES 1987, 127).

O rendimento das barcas, mormente as localizadas em sítios de maior movimento, foi desde sempre disputado, principalmente entre os Municípios e a Coroa, pois esta muitas vezes utilizou as barcas, delas espoliando as autoridades locais, como forma de pagamento de favores a particulares; a barca da Régua, por exemplo, foi doada pelo então Mestre de Aviz, a Gonçalo Vasques Coutinho, com todos os direitos a ela inerentes e possibilidade de os transmitir aos descendentes, em 8 de Dezembro de 1395 (MARQUES 1996), barca esta, estamos em crer, se mantinha ainda em 1796 na mesma família, pois nesse ano era seu proprietário Luís Pinto de Sousa Coutinho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra (MENDES 1981, 475); o mesmo esteve prestes a acontecer posteriormente a Vilarinho da Castanheira, não fora o facto de o seu foral (1514) a esses direitos fazer menção como pertencentes ao Concelho (DIAS 1961, 30; MENDES 1981, 312).

Este Gonçalo Vasques Coutinho, curiosamente, já havia sido prendado pelas mesmas mãos, com o senhorio de Vila Nova de Foz Côa, seu termo e jurisdição, em 1385 (COIXÃO ET ALLI 1995, 36).

Quanto aos preços pagos pelo serviço das barcas, através dos documentos galegos supra,

sabemos que no século XV, uma pessoa pagava 2 dinheiros, uma besta sem carga 1 dinheiro e mais 1 branca por carga de vinho, peixe ou pão, 20 maravedis por um porco, 3 maravedis por uma fanega de cevada, 16 dinheiros por uma galinha e um dinheiro por um pão (BAS LÓPEZ 1989, 78).

A administração das passagens por barcas era direito dos alcaides-mores dos Concelhos, pois além doutras obrigações "*Ha d'aver mais o Alquaide Moor as coimas, que som postas aas barcas, e batees, que som achados tomando augua, ou lastro em tempo da guarda da Villa de noite despois do sino de correr, que he o derradeiro sino, que se tange despois do sino da Oração, que som por cada vez, que assy forem achados, tres libras da moeda antiga*" (ORDENAÇÕES..., 356); a sua fiscalização, quando existia, era da obrigação dos almotacés, ou seja, os oficiais municipais encarregados da polícia do comércio interno dos Concelhos; foi por D. Afonso V instituído o cargo de almotacé-mor, com a incumbência do abastecimento da Corte e conserto dos caminhos percorridos pelo monarca (TORRES 1992, 121). Estavam os barqueiros sujeitos a uma vigilância algo apertada, pois através deles se facilitava o contrabando, tanto interno como externo, prevendo os regulamentos alfandegários as suas transgressões, chegando-se mesmo no Século XVIII a proibir-se a circulação fluvial em determinados dias; estava o ofício de barqueiro vedado a mouros, judeus e negros (MACEDO 1992, 301).

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

Está neste caso a "*barca de por Deus*", no rio Douro, com porto nas comarcas de Vila Real (em Porto de Rei - Barqueiros/Mezão Frio) e Lamego (S. Martinho de Mouros), instituída pela rainha D. Mafalda (CARDOSO 1751, 55), "*na qual se não paga cousa alguma pela passagem porque estão aplicados para a conservação desta barca quatro casaes sitos no dito concelho de S. Martinho*" (MENDES 1981, 472); estes rendimentos foram ampliados pela rainha Santa Isabel, pois ainda em 1796 se não pagava "*cousa alguma pela passagem porque há fazendas deixadas para pagamento desta barca, albergaria e capella de N. Snn^a. d'Ajuda, sita no lugar de Molledo*" (MENDES 1981, 497). Constitui este o único caso de que temos conhecimento para esta região no que respeita à gratuidade da passagem, pois em todos os outros era devido uma taxa, a não ser que dela o passageiro estivesse isento por qualquer razão.

O pagamento do serviço da barca de passagem, na época medieval, era designado por *nagem* ou *navegagem* (VITERBO 1966), assumindo posteriormente as designações de frete ou tarifa.

Elevado era o número de barqueiros no nosso País, pois poucos eram os trajectos que não incluíam a travessia de um curso de água onde a barca fosse necessária. Só no Douro de trajecto transmontano, registou o Juiz Demarcante da Província em 1796, 348 barqueiros e marinheiros; destes, 54 barqueiros e 139 marinheiros, encontravam-se registados no termo do antigo Concelho de Barqueiros; nesse mesmo ano, o Douro a montante da Régua, possuía 19 barcas para a sua travessia, 8 das quais se encontravam nos termos de Freixo de Numão/Vila Nova de Foz Côa e seus vizinhos de Carrazeda de Ansiães, Vilarinho da Castanheira e Torre de Moncorvo (MENDES 1981, 106/233/247/312/XIII).

Num inquérito realizado aos portos de fronteira em 1822, a propósito da proibição de importação de trigo estrangeiro, foram recenseados cerca de três centenas de embarcações, sendo o seu número no final do Século XIX ainda superior a 100 (MACEDO 1992, 301).

Como no início da comunicação se viu, nem sempre as relações entre os Municípios de ambas as margens do rio Douro, nesta região onde nos encontramos, foram as mais pacíficas, pois já os vetustos Concelhos de Numão (1130) e de Santa Cruz da Vilarça (1225), a propósito da definição do proprietário da veiga de Santa Maria (Monte Meão), levaram a que D. Afonso III, em 8 de Fevereiro de 1273, decidisse com as partes litigantes, através duma carta de "*composição*" que, doravante, aquele território passaria a ser cultivado por ambos e divididos os frutos a meias, com a ressalva de que o porto e a barca, os seus direitos e pertenças, fossem propriedade da Vilarça (Carta 1273).

Com a criação dos Concelhos de Torre de Moncorvo em 12 de Abril de 1285 e de Vila Nova de Foz Côa em 21 de Maio de 1299, os problemas e disputas pela posse das duas margens por parte de TM, irão manter-se.

A estas disputas não será alheia a obrigação de VNFC, por decisão de D. Fernando em 15 de Julho de 1377, de prestar "*adua*", isto é, participar com dinheiro ou trabalho, na conclusão das obras de fortificação da vila de TM, bem como a própria extinção do Concelho de Vila Nova, redução a aldeia da sua sede e integração do termo e jurisdição no Concelho da Torre pelo Mestre de Aviz, integração esta confirmada pelo mesmo quando já rei, em 26 de Novembro de 1385 (ABREU 1996).

Os desaguiados pela posse da barca de passagem, mantidos ao longo de séculos, têm a sua génese nessa luta pelo território, luta empreendida sempre por Vila Nova, por nunca se haver

resignado com a hegemonia moncorvense, se bem que, sempre também desapojada pelo Poder Central quando a ele recorria com o intuito de alterar o *“statu quo ante”* das fronteiras regionais que o direito consuetudinário reconhecia como pertença da vila e termo da Torre de Moncorvo.

Passemos então ao porto e barca do Douro.

A mais antiga referência que deles conhecemos, data de 1273, quando D. Afonso III intervém e decide pela *“meiadade”* da veiga de Santa Maria mas, no que ao porto e barca respeita, assim como aos direitos e pertenças a eles inerentes, a sua propriedade seria de Santa Cruz, de que Moncorvo é herdeiro.

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

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

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

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

Chegou-nos este documento, através de um traslado existente no AHMTM, elaborado volvidos quinze anos (10 de Janeiro de 1317), pelo tabelião público Domingos Martins, em TM na *“cassa da escriuanjnha na rua dos çapateiros”*, data em que

provavelmente a questão terá vindo outra vez à liça (RODRIGUES 1980).

Através do estudo da documentação medieval para este assunto, se infere que o porto do Douro nesta região, por esta altura, já havia sido transferido da foz do rio Sabor, rio que tem a sua confluência no Douro em frente à parte mais setentrional da península do Monte Meão, 3.750 m para montante, próximo do sítio onde foi construída nos inícios do presente século, a ponte ferroviária da Linha do Sabor; a designação de *“porto velho”*, indicia isso mesmo, aliás corroborada pelos topónimos Barca Velha e Rego da Barca, com sua localização nessa zona da Vilariaça.

Por outro lado, julgamos esclarecer que, quando os documentos referem *“porto do Douro”* a partir de finais do século XIII/inícios do XIV, localizam-no sempre no Pocinho, topónimo que só surge por finais do século XVIII, sendo esse o denominado *“porto do Seixo”*, uma vez que ainda nos inícios do século XIX, apesar das muitas tentativas e algumas realizações no sentido de melhorar as condições de navegabilidade do Douro, permaneciam nessa zona do Rio várias fragas, uma das quais se destacava pelo seu tamanho, como poderemos verificar através da leitura da *“Tarifa dos Direitos de Passagem nas Barcas do Pocinho e Bouça, Rio Douro e Mais Barcas do Concelho”*, isto é, a tabela de preços aprovada em sessão da Câmara de TM em 8 de Dezembro de 1894, revista e actualizada em 1 de Janeiro de 1906 (AHMTM 1906); fraga essa que servia para determinar os preços da passagem, pois se ficasse submersa, significava enchente, o que aumentava para o dobro a taxa cobrada pelo barqueiro. Por esta tabela de preços, se poderá igualmente concluir que o porto primitivo, se conheceu também pela designação de Barca Velha ou da Bouça; o porto do Peredo, esse localizava-se no termo da freguesia do Peredo dos Castelhanos, em frente à confluência do Côa com o Douro, vindo posteriormente no local a ser instalada uma barca de passagem, conhecida por Barca do Côa porque andava nos dois rios.

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

- num deles, queixa-se TM do excesso da cultura do linho em detrimento da cerealífera e vinícola, alegando ser o lugar *“muyto caminhante e em que portam muytos estrangeyros e rrequerem muytos mantymentos”* (ALVES 1990, 292);
- noutro, datado de 7 de Julho de 1459, onde igualmente o Concelho de TM se queixa, desta feita dos abusos exercidos pelo alcaide-mor Vasco Fernandes de Sampaio, por este autorizar *“os que passam de terra da Beira*

pera esta detras os montes Ou desta pera allemdoiro per a barca do dicto Rjo” a não transitarem pela vila de Moncorvo através do caminho público, mas sim antes “*per a dita Ribeira sendo defeso per pustura do Concelho feita em rollaçom*”, o que prejudicava o Concelho mas beneficiava os Sampaivos porque arrecadavam a portagem (ALVES 1990, 297).

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

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

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

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

Com efeito, recusando-se o Concelho de Mós a essa exigência, TM aproveitando a presença do infante D. Pedro (filho de D. Afonso IV) em Mogadouro, se lhe dirigiu dando conta do sucedido. O infante, por carta de 9 de Novembro de 1346, em nome do rei e acompanhado do Ouvidor deste, ordena que a exigência fosse satisfeita, compensando Mós com a isenção do pagamento da passagem nas referidas barcas: “*E mando a eles outrossi que vos nom tomem nos ditos portos da passagem das ditas barcas direitos nem huns aos vossos vizinhos e moradores dessa Vila e termho*” (CARQUEJA 1955, XVI).

Ora, como Mós não acatara a decisão tomada pelo herdeiro do trono, TM demandou aquele Concelho através do Corregedor da Comarca que, curiosamente, “*por sentença deffenectiva*”, considerou que o Concelho de Mós não tinha de facto a obrigação de fornecer essa madeira, contra sua vontade.

Esta tentativa de Mós em não aceitarem o negócio, apesar de, através dele ficarem isentos do pagamento da passagem, revela o seu fraco desenvolvimento económico.

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

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

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

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

Com D. Fernando no poder, lamenta-se-lhe TM de se encontrar “*menguada de gentes e companhas*” e que corria o perigo de vir a ser tomada e de se despovoar, não só por razões da guerra mas de outros grandes encargos que tinha. Lembrava ser um importante ponto estratégico na Região, pois “*tem hum porto no rio Douro e barcas en el, a huma legua da dita vila no seu termho e se a dita vila da Torre fosse perdida ou gaanhada dos inimigos, o que Deos non queira; embargarssia o dito porto por tal guisa que nestas fronteyras non poderyam por aquel porto aver passagem para myranda, nem para Samora nem para outras partes do meu senhorio, e que a my e aos meos sojeitos seria mui dapnoso*”.

Para obviar a essa eventualidade, convencem o rei a integrar no seu território, em 7 de Maio de 1370, os Julgados de Urros (tivera foral em 1182) e Peredo, as aldeias de Souto da Velha (Mós), Castedo e Lousa (Vilarinho da Castanheira) (ALVES 1908/10, 33).

Devido às obras da fortaleza de Freixo de Espada à Cinta, João Rodrigues Porto Carreiro, meirinho-mor na Comarca e Correição de Trás-os-Montes, decide que todos os moradores do Concelho de TM deveriam pagar para a construção

de um “apartamento da alcaçere” que o rei aí mandara construir, ao que “os Juizes do Concelho e homees boons da Torre de meen corvo” comunicaram de imediato a D. Fernando.

Argumentavam que tinham feito a expensas próprias a sua cerca (o que por acaso não é totalmente verdade), e que nela sempre se acolheram os freixenistas, para além das obras de que eles próprios necessitavam e, voltam a sustentar a importância da sua localização para se eximirem da medida, dizendo que tinham “*hum porto de passagem no ryo do doiro a huma leugua da dita vylla da Torre e a tres leguas de castella que sempre foy guardado e deffeso pelo concelho da dita villa da Torre e porque he sseu. O qual porto he o melhor e mays chaão e seguro - outro nenhum que aia no dito ryo des a nossa cidade do porto ataa vylla de myranda que he em cabo de nosso reyno, e que o dito porto he tall que cada quer nossa merce - poderemos aver por ello passagem pera a dita comarca de tras os montes assy em tempo de guerra como de paz para acorrymento e deffensom da dita comarca*”; e continuam fazendo a apologia da vila e de seu porto, conseguindo mais uma vez convencer D. Fernando que, em 6 de Março de 1376, acha “*por bem e mandamos que elles sseiam escusados de pagarem os ditos dinheiros e de servyrem por nenhuma outra guysa no dito lavor que nos mandamos ffazer no dito logo de ffreixo despada cynta*” (ALVES 1990, 281).

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

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

O documento mais importante sobre as sucessivas demandas relativas à barca de passagem, encontramos-lo no reinado de D. Afonso V; a ele tivemos muito recentemente acesso e, desgraçadamente, devido a dificuldades várias, não só pelo pouco tempo disponível para a elaboração desta comunicação mas também pelo seu estado de conservação, não nos foi possível estudá-lo devida-

mente para aqui poder ser integralmente apresentado; trata-se de um códice pergamináceo pertencente ao AHMTM, composto por doze páginas escritas e que haveremos de estudar atentamente.

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

O concelho acusado por sua vez, alega a posse da barca há mais de 200 anos (lembra os limites descritos no foral, lido por um tal Doutor Gaia), considerando como seu termo todo o espaço de águas do rio e respectivos portos; que o Concelho autor da demanda se apossara da barca com a força e autoridade do aliado conde de Marialva.

VNFC defende-se, referindo os limites do seu território também segundo o seu foral, alegando ter direito a metade da veia de água; que possuía azenhas no rio; que pusera barca com barqueiro de sua mão, revertendo as rendas da dita barca para o Concelho; que entrara em concorrência na passagem com TM e que estes atacaram “*a barca, deles autores. E a quebrarom E furarom y carregaram de pedra e meteram debaixo dagoa*”.

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

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

Mas o século XV não acaba aqui e como tal, faremos ainda referência a um documento de D. Manuel, inserto nos capítulos apresentados nas Cortes de Lisboa, pelo procurador de TM.

Nele se queixa o Concelho de, ao contrário do que era uso, o oficial régio “*contador das obras*” recusava-se a participar nas despesas efectuadas com a reparação das barcas do Concelho, “*huua no rio Doyro. E outra no rio de Sauor*”, de cujos rendimentos a Coroa levava a terça.

Estas despesas consistiam apenas na merenda que se comprava para dar aos trabalhadores, pois pela leitura da fonte se depreende que esse serviço era da obrigação dos moradores.

O procurador do Concelho, explicava que “*hos moradores da dicta villa vão cada e quando que cumpre aa dicta barca dar adubios pera as tirarem a monte e a carefetar e repairar de pregaje e caibros e travessas. E pera hos que este trabalho de serventia fazem customarom sempre darem aa custa da renda pam e vinho pera comerem os dictos trabalhadores. E sempre hos officiaes*

vossos levaram em conta a despeza que se fazia no dicto mantimento" (ALVES 1990, 300).

O rei a este capítulo responde que os consertos das referidas barcas se fizesse a dinheiro, que na terça real se não mexesse e que doravante essas reparações passassem a estar salvaguardadas no contrato de arrendamento.

CONCLUSÃO

Como vimos, TM sente desde a primeira hora apetência pelo controle das duas margens do rio Douro.

Essa hegemonia, por um lado, advém dos importantes proventos económicos que o porto do Douro propiciava e por outro, da importância da localização geográfica daquela Vila, como garante da soberania portuguesa em todo esse território localizado entre o Douro e Bragança e Miranda, uma vez que Riba Côa continuava sem definição. Mesmo depois do Tratado de Alcañices, todo esse território era susceptível de cair em qualquer momento em poder dos adversários, por essa razão, tornava-se importante que o porto de acesso à região a norte do Douro estivesse em boas mãos e os monarcas sabiam disso, tanto mais que TM levantara voz pelo Mestre.

Torre de Moncorvo jogou sempre com esse trunfo e venceu!

BIBLIOGRAFIA

- ABREU 1992 - ABREU, Carlos d', *Data de 12 de Abril de 1285 a primeira carta de foral atribuída a Torre de Moncorvo*, dactilografado, 1992.
- ABREU 1996 - ABREU, Carlos d', *Torre de Moncorvo - território e administração (1285-1995)*, comunicação apresentada no 2º. Congresso Internacional sobre o Rio Douro, Vila Nova de Gaia, 25/04 a 01/05/1996.
- AHMTM... - Arquivo Histórico Municipal de Torre de Moncorvo, códice pergamináceo que trata uma demanda havida entre os Concelhos de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa a propósito da barca do Douro, caixa dos pergaminhos, reinado de Afonso V.
- AHMTM 1906 - AHMTM, *Tarifa dos Direitos de Passagem nas Barcas do Pocinho e Bouça, Rio Douro e Mais Barcas do Concelho* [tabela de preços aprovada em sessão de Câmara de 1894.12.08 e agora actualizada], 01.01.1906.
- ALVES 1908/10 - ALVES, Francisco Manuel, *Moncorvo, Subsídios para a sua história...*, sep. Ilustração Transmontana, Porto, 1908-1910, pp. 1-49.
- ALVES 1990 - idem, *Memórias Arqueológico-Históricas do Distrito de Bragança ou...*, t. IV, 4ª. ed., Bragança, reed. Museu do Abade de Baçal, 1990.
- BAS LÓPEZ 1989 - BAS LÓPEZ, Begoña, *Camiños, Pasos e Pontes*, Vigo, Ir Indo Edicions SA, 1989.
- BAQUERO... - BAQUERO Moreno, Humberto, *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*, Porto, Brasília Editora, s/d.
- BAQUERO 1982 - idem, *Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no século XV*, sep. do Boletim do Arquivo Distrital do Porto, Porto, 1982.
- CARDOSO 1751 - CARDOSO, P. Luis, *Diccionario Geografico...*, t. II, Lisboa, Regia Officina Sylvana e da Academia Real, 1751.
- CARQUEJA 1955 - CARQUEJA, Maria da Assunção, *Subsídios para uma Monografia da Torre de Moncorvo*, Coimbra, dissertação para licenciatura em Ciências Históricas e Filosóficas, FLUC, Coimbra, dactilografada, 1955.
- Carta 1273 - Carta de "composição" entre os Concelhos de Santa Cruz da Vilarica e Numão, a propósito da veiga de Santa Maria, ANTT, Chanc. D. Afonso III, Livro I, folha 119-119v, 08.02.1273.
- CARVALHO 1995 - CARVALHO, Sérgio Luís de, *Assistência e Medicina no Portugal Medieval*, s/l, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1995.
- CAVALHEIRO 1942 - CAVALHEIRO, Rodrigues, *Turismo no século XV. Como uma Embaixada Boémia visitou e viu Portugal*, in: Panorama, Revista de Arte e Turismo, nº. 8, Abril de 1942 (vd. ainda Diário de Notícias de 28.10.1928).
- COIXÃO ET ALLI 1995 - COIXÃO, António do Nascimento Sá e TRABULO, António Alberto Rodrigues, *Evolução Político-Administrativa na Área do Actual Concelho de Vila Nova de Foz Côa*, Vila Nova de Foz Côa, Câmara Municipal, 1995.
- DIAS 1961 - DIAS, Luís Fernando de Carvalho, *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve*, 2º. Vol. (Beira e Trás-os-Montes), Beja, ed. Autor, 1961.
- MACEDO 1992 - MACEDO, Jorge Borges de, *Barqueiro*, in: Dicionário de História de Portugal, dir. J. Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, pp. 301-302.
- Marinha... - MARINHA, Museu de, Ofício nº. 1267, Processo A.49.07, 31.12.1996, do Subdirector, Capitão de mar-e-guerra Pedro Luís da Costa Gomes Lopes (resposta a uma nossa carta, onde solicitámos informações sobre a referida embarcação).
- MARQUES 1987 - MARQUES, A.H. de Oliveira, *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, Nova História de Portugal, dir. Joel Serrão e A.H. de Oliveira Marques, vol. IV, Lisboa, Editorial Presença, 1987.
- MARQUES 1996 - MARQUES, José, *Viajar em Portugal, nos séculos XV e XVI*, comunicação apresentada no "III Colóquio Luso Brasileiro: Viagens, Almocreves, Bandeirantes, Tropeiros e Navegantes", PUC-MG, Belo Horizonte, 20-22.11.1996 (amavelmente cedida por este Professor da FLUP, o que agradecemos).
- MENDES 1981 - MENDES, José Maria Amado, *Trás-os-Montes nos fins do século XVIII segundo um manuscrito de 1796*, Coimbra, Instituto Nacional de Investigação Científica/Centro de História da Sociedade e Cultura da Universidade de Coimbra, 1981.
- ORDENAÇÕES... - ORDENAÇÕES Afonsinas, Livro I, reprodução "fac-similada" ed. 1792, nota de apresentação de Mário Júlio de Almeida Costa e nota textológica de Eduardo Borges Nunes, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.
- PMH-LC... - Portugalia Monumenta Historica, Leges et Consuetudines.
- RIVAS FERNÁNDEZ 1978 - RIVAS FERNÁNDEZ, J.C., *Los dos antiguos "Portos" fluviales de Ourense: El "Porto Auriense" y el "Porto Vello". Sus barcas, ermitas y caminos*, Ourense, Boletín Auriense, VIII, 1978, pp. 215-275.

RODRIGUES 1980 - RODRIGUES, Maria da Assunção Carqueja, *Foz Côa contra Moncorvo - a disputa da barca do Douro*, in: revista *Altitude*, vol. I, n.º. 2, 2.ª. série, Guarda, Nov/1980, pp. 59-61.

SERRÃO 1974 - SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *Viagens em Portugal de Manuel Severim de Faria 1604-1609-1625*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1974.

SERRÃO 1992 - SERRÃO, Joel, *Transportes*, in: *Dicionário de História de Portugal*, dir. J. Serrão, vol. VI, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, pp. 192-206.

TORRES 1992 - TORRES, Ruy d'Abreu, *Almotacé*, in: *Dicionário de História de Portugal*, dir. J. Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, 1992, p. 121.

VITERBO 1966 - VITERBO, Fr. Joaquim de Santa Rosa de, *Navagem*, in: *Elucidário das palavras, termos e frases*, ed. crítica de Mário Fiúza, vol. II, Porto/Lisboa, Livraria Civilização, 1966.