

ESTUDIOS MIROBRIGENSES

X



ESTUDIOS
MIROBRIGENSES

Centro de Estudios Mirobrigenses
2023

ESTUDIOS MIROBRIGENSES
N.º X

Centro de Estudios Mirobrigenses,
perteneciente a la Confederación Española de Centros de Estudios Locales (C.E.C.E.L.),
organismo vinculado al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (C.S.I.C.)

Consejo de redacción:

Presidente: JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO
Vocales: PILAR HUERGA CRIADO
ÁNGEL BERNAL ESTÉVEZ
JUAN JOSÉ SÁNCHEZ-ORO ROSA
Secretaria: M.ª DEL SOCORRO URIBE MALMIERCA

Comité científico:

FERNANDO LUIS CORRAL (Universidad de Salamanca)
JOSÉ GÓMEZ GALÁN (Universidad de Extremadura)
JOSÉ PABLO BLANCO Carrasco (Universidad de Extremadura)
MÓNICA CORNEJO VALLE (Universidad Complutense de Madrid)

Cubierta: *Fragmento del mosaico de Belerofonte y la Quimera, de la villa romana de Sabelices el Chico.* Fotografía de M^a Concepción Martín Chamoso.

Contracubierta: *Privilegio de Fernando II por el cual da a la Catedral y al Obispo la tercera parte de heredad del Rey en Ciudad Rodrigo y su término, haciéndole entrega también de la ciudad de Oronia, año 1168.*

© CENTRO DE ESTUDIOS MIROBRIGENSES

ISSN: 1885-057X
Depósito Legal: S. 491-2005

Imprime: Gráficas LOPE, Salamanca
www.graficaslope.com

De acuerdo con la legislación vigente queda prohibida la reproducción total o parcial del contenido de esta publicación, por cualquier medio, sin autorización expresa y por escrito del editor.

ÍNDICE

<i>Saluda del alcalde</i>	7
MARCOS IGLESIAS CARIDAD	
<i>Presentación</i>	9
JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO	
SECCIÓN ESTUDIOS	
<i>Sobre lindes y parteluces inexistentes: fases gráficas superopaleolíticas en los yacimientos parietales de la subcuenta fluvial del Águeda</i>	15
CARLOS VÁZQUEZ MARCOS	
<i>Excavación arqueológica en la muralla del castro de Irueña, Fuenteguinaldo. Resultados de la intervención</i>	33
MANUEL C. JIMÉNEZ GONZÁLEZ Y ANA RUPIDERA GIRALDO	
<i>La herencia romana en el territorio de Ciudad Rodrigo.</i>	
<i>La arquitectura en la villa romana de Saelices el Chico.....</i>	49
MARÍA CONCEPCIÓN MARTÍN-CHAMOSO Y ÚRSULA LLOPIS LLUCH	
<i>La radiestesia como complemento a otros métodos científicos de geoprospección. Un caso práctico (experimental) en el yacimiento arqueológico de “El campanario de la Sierra”, Ciudad Rodrigo (Salamanca)</i>	71
JOSÉ LUIS FRANCISCO	
<i>La onomástica proverbial en el poeta mirobrigense Cristóbal de Castillejo</i>	93
ÁNGEL IGLESIAS OVEJERO	
<i>La venta del realengo bajo los Austrias en la Tierra de Ciudad Rodrigo: La Encina, de aldea a villa</i>	111
JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO	
<i>Puertas y postigos desaparecidos en la evolución de las fortificaciones de Ciudad Rodrigo</i>	143
JUAN TOMÁS MUÑOZ GARZÓN	
<i>Notas sobre las tierras de Ciudad Rodrigo a mediados del siglo XVIII..</i>	183
PABLO AJENJO-LÓPEZ	
<i>Venta judicial y arrendamiento de la dehesa de La Caridad (1822-1853).....</i>	203
RAMÓN MARTÍN RODRIGO	

<i>Masonería y libre pensamiento en Ciudad Rodrigo en el siglo XIX (II).</i>	
<i>Logia Aurora del Progreso de La Fuente de San Esteban.....</i>	227
JUAN JOSÉ SÁNCHEZ-ORO ROSA	
<i>A navegabilidade do Douro entre o Atlântico e a provincia de Salamanca.....</i>	249
CARLOS D'ABREU	
<i>La zarzuela en Miróbriga a principios del siglo XX</i>	273
JOSEFA MONTERO GARCÍA	
<i>Las cruces de guijarros en la arquitectura popular salmantina: apuntes preliminares.....</i>	299
PEDRO JAVIER CRUZ SÁNCHEZ	
<i>Eras de Monsagro: un espacio cultural a proteger</i>	319
JUAN CARLOS ZAMARREÑO DOMÍNGUEZ	
SECCIÓN VARIA	
<i>Memoria de actividades 2022.....</i>	345
CENTRO DE ESTUDIOS MIROBRIGENSES	
<i>Memoria de la LXIX Asamblea General de la CECEL (Ciudad Rodrigo, 23-25 de septiembre de 2022)</i>	365
CENTRO DE ESTUDIOS MIROBRIGENSES	
RECENSIONES.....	387
NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE ARTÍCULOS EN ESTUDIOS MIROBRIGENSES	405
PUBLICACIONES DEL CENTRO DE ESTUDIOS MIROBRIGENSES	409

A NAVEGABILIDADE DO DOURO ENTRE O ATLÂNTICO E A PROVÍNCIA DE SALAMANCA

CARLOS D'ABREU*

A Emilio Rivas Calvo

TÍTULO: La navegabilidade del Duero entre el Atlántico y la provincia de Salamanca.

TITLE: The navigability of the Douro between the Atlantic and the province of Salamanca.

RESUMO: O uso do rio Douro como via nas comunicações entre o Litoral e a Raia, foi (e é) assunto de muitos debates, tentando o autor neste artigo, de forma breve, percorrer os antecedentes dessa navegação, tentar perceber as razões desse interesse e os processos para a sua concretização, como a desobstrução de obstáculos, entre eles o famoso Cachão da Valeira, abordando ainda o tipo de embarcação adaptado às exigências da navegação, ou seja, o “barco rabelo”.

PALAVRAS-CHAVE: Douro. Navegação. Obras de melhoria. Cachão da Valeira. Barco rabelo.

RESUMEN: El uso del río Duero como vía de comunicación entre la costa y la Raya, fue (y es) objeto de muchos debates, intentando el autor de este artículo, de manera breve, repasar los antecedentes de esa navegación, tratando de comprender las razones de ese interés y los procesos para su concretización, como el despeje de obstáculos, incluido el famoso Cachón de Valeira, abordando también el tipo de embarcación adaptado a las exigencias de la navegación, es decir, el “barco rabelo”.

PALAVRAS-CLAVE: Duero. Navegación. Obras para mejorarla. Cachón de Valeira. barco rabelo.

* Doctor en Geografía (USAL); abreu@usal.es

SUMMARY: The use of the Douro River as a means of communication between the coast and the frontier was (and is) the subject of many debates. The author in this article tries, in a brief way, to go through the antecedents of this navigation, trying to understand the reasons for this interest and the processes for its implementation, such as clearing obstacles, including the famous Cachão da Valeira, also addressing the type of vessel adapted to the requirements of navigation, that is, the “rabelo boat”.

KEYWORDS: Douro. Navigation. Improvement works. Cachão da Valeira. Rabelo boat.

1. ANTECEDENTES

O Douro é um rio 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 suas 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 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 bilaterais¹.

Mormente a partir de então, a questão da navegabilidade do Douro, foi (quasi) uma obstinação espanhola, sobretudo castelhana, prova disso são

¹ (...) *Navigation des rivières traversant différens états, Article 108. Les Puissances dont les États sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront, à cet effet, des commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du congrès, et qui prendront pour base de leurs travaux les principes établis dans les articles suivans: Liberté de navigation, Article 109 (...); Uniformité de système pour la perception des droits, Article 110 (...); Rédaction du tarif, Article 111 (...); Bureaux de perception, Article 112 (...); Chemins de balage, Article 113 (...); Droit d'étape et de relâche, Article 114 (...); Douanes, Article 115 (...); Règlement commun à rédiger, Article 116 (...) (OUVRARD...).*

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 esbarraram 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 consequentes 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 portuenses², mas (quiçá) 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 (estruturas e diplomacia):

- 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.

² Mas sim dos vitivinicultores durienses, pois consideravam que o rio Douro pertencia aos dourieiros, e não à praça do Porto, e, conseguintemente, seria contra o direito de propriedade conceder que por elle sabissem 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 negociações³.

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 até aos dias de hoje.

2. AS RAZÕES DO INTERESSE NA NAVEGABILIDADE

Os principais rios portugueses constituíram sobretudo (durante e) 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);

³ Vantagem quiçá utilizada como forma de pressão para que o Estado Espanhol cumprisse com outra das determinações saídas do Congresso de Viena: (...) *AFFAIRES DU PORTUGAL. Restitution de la ville d'Olivença. Article 105. Les Puissances reconnaissant la justice des réclamations formées par Son Altesse Royale le prince régent de Portugal et du Brésil, sur la ville d'Olivença (...)* (OUVRARD...).

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 1992b, 192).

O desenvolvimento da rede viária nos fins do período medieval em Trás-os-Montes, 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 almoocreves 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 1992b, 193-194).

Desses obstáculos, destaque-se o famoso Cachão da Valeira⁴, 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 embargo 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.

3. O PROCESSO PARA A SUA CONCRETIZAÇÃO 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 em território 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:

⁴ Entre os concelhos de S. João da Pesqueira e Carrazeda de Ansiães.

- 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.

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 Antonnelli que propunha fazer navegáveis todos os seus rios, num estudo publicado em 1581 (ALZOLA 2001; BUENO HERNÁNDEZ 2002, 156).

Pelo teor de uma carta régia datada de 16.XI.1623 (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).

Durante o governo do Marquês de Pombal e sobretudo após a criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro⁵ 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

⁵ Instituída por Alvará de 31.VIII.1756 e tendo como órgão de gestão uma Junta de Administração (Collecção 1771, I).

para a reincidência. 5 dessas pesqueiras e nasceiros localizavam-se na zona das Caldas de Aregos, 2 no Lovazim, 2 no Cadão, 4 no Pégoo do Cadão, 1 na Figueira Velha, 2 no Canedo, 1 nos Fontainhos (*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).

4. VENCER O PRINCIPAL OBSTÁCULO

Quanto a obras realizadas na apertada garganta da Valeira há registo de várias e em diferentes períodos, uma das quais por 1532 pelo *Doutor Martim Figueiredo a qual quebra com fogo de vinagre* (FERNANDES 2001, 95), 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 gravura da época⁶. Sobre este assunto 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).

⁶ *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 desce o Cachão dentro d'hum barco, que foi carregar 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: hums 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 Providintessima 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 conseguiu afelecidade, e alegria dos habitantes das margens do Douro, do Sabor e dos bellos campos da Villariça (Colecção... a).*

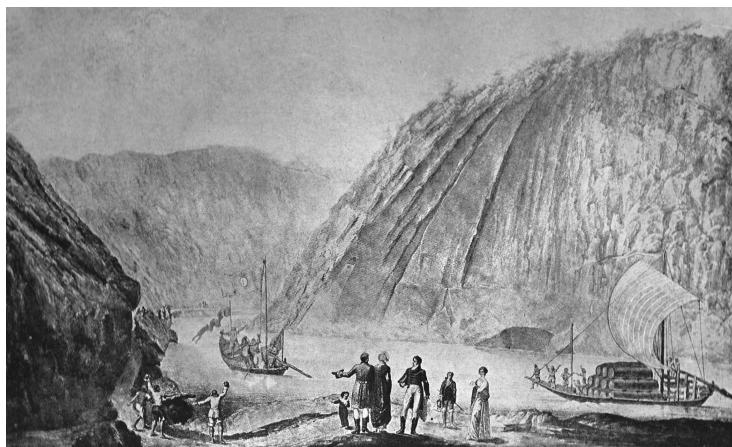


Figura 1. Gravura do Cachão da Valeira Depois de Regularisado, 1792 (Colecção... a).

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 1876-1886, 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 (nos raianos concelhos de Freixo de Espada à Cinta e Mogadouro, respectivamente, e que lindam entre si), 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 arraial Manuel Pinho Macho, de cujo resultado deu conhecimento ao deputado da mesma Companhia Francisco Baptista de Araújo Cabral Montês através dum relatório titulado *Descripção do Rio Douro para Cima do Cachão de: Sam Salvador denominádo no Paiz = Cachão da Baleira = com o Mappa das Freguezias superiores ao mesmo Cachão, e outro das Freguezias confinantes com Castella, rezumo das Estradas, e Itenerário da Dígressão que fizérão os Commissarios encarregá-dos d'esta averiguaçāo*, acompanhado duma carta datada de 17.III.1790 (MAGALHAENS & GARCEZ 1790, 215-259). A viagem foi realizada por terra.

Dos informes desta memória, interessam-nos para aqui e agora 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.



Figura 2. O sítio do Cachão da Valeira em época anterior à construção das barragens (BIEL...).



Figura 3. Vista geral da zona de implantação do Cachão da Valeira na actualidade, S. João da Pesqueira (fotografia do Autor, 2009).

QUADRO COM A DESCRIÇÃO DO RIO DOURO A MONTANTE DO CACHÃO DA VALEIRA
ATÉ AO CONCELHO DE MOGADOURO (FINAIS SÉC. XVIII)

LÉGUAS	LOCAL	BARCA	CACHÃO	ACUDE	MARGEM	AZENHA	OBSERVAÇÕES
$\frac{1}{4}$	Ponto do Ripança	---	sim	2	direita e esquerda	---	sem margens devido grandes rochedos; desfazer cachão; demolindo fragas margem N permanecem açudes
$\frac{1}{4}$	Barca de S. Xisto	S. Xisto	---	1	esq	---	não impede navegação
---	Ponto dos Canais curto espaço	---	sim	---	dir e esq	3	não impede navegação demolido-se azenha margem S
logo acima	---	---	---	---	dir e esq	várias	grande calhau meio rio; demolir azenhas margem S
por cima	Ponto do Requeixo por baixo do Poço de N. S ^a Ribeira	---	---	---	---	---	naveável na descida; grande corrente obriga alagem na subida
idem	Poco de N. S ^a Ribeira a VELHA	Arnozelo	---	---	---	---	entre dous rochedos fornidaveis
mais acima	Covedo	---	---	---	---	---	pesqueira margem S; demolir a pesqueira ou o Calhão
$\frac{1}{4}$	Quinta das Figueiras	---	---	1	esq	2	onde se divide o Rio em duas partes; demolir açude
pouca distância	Capela N. S. ^a da Ribeira a nova	---	---	1	dir e esq	3	onde se divide o Rio em duas partes; demolir açude
idem	Ponto de Coleja (regato Largo)	---	---	---	---	---	naveável com algum custo; pode atrair-se pela parte do Norte
$\frac{1}{4},5$	Lobazim	---	---	---	dir	3	impedem o trânsito da navegação ⁷

⁷ ...o que se pôde remediar, abrindo-se hum bocal na parte do Norte do Douro junto à 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 (MAGALHÃENS & GAR-CEZ 1790, 217).

LÉGUAS	LOCAL	BARCA	CACHÃO	AÇUDE	MARGEM	AZENHA	OBSERVAÇÕES
logo acima	em pouca distância	---	---	---	---	---	<i>se achão tres pedras que hua delas se déve quebrar; a do N</i>
0,5 ¼	Cadima	---	---	---	---	---	<i>acima de buns fragens... hua fraga rasteira... se deve quebrar</i>
pouca distância	---	---	---	---	---	---	<i>hua corrente d'agoa rápida com varias pedras, das quais huma que se acha no meio se déve 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;</i> romper para passarem barcos
logo imediatamente	---	---	---	---	---	---	quebrar várias frágas
a seguir	---	---	---	---	---	---	bem naveável por entre rochedos, onde se não pode aliar
idem	---	---	---	---	---	---	corrente forte; rio dividido devido grande Calhão; 3 pedras, retirar a do meio
logo acima	---	---	---	---	---	---	<i>presa natural onde se deve abrir um canal, 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 Vilariga / 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 léguia do Poço do Saião
0,5	---	---	---	3	---	3	demolir açudes
1,5	Cachão do Peredo, passando pela barca de T. Moncorvo	---	---	1	dir.	1	demolir açude

LÉGUAS	LOCAL	BARCA	CACHÃO	ACUDE	MARGEM	AZENHA	OBSERVAÇÕES
$\frac{1}{4}$	<i>por baixo da barca de VN Foz Côa</i>	---	---	---	dir. e esq.	2	demolir açude da azenha da parte do S
pequena distância	Foz do Côa	VN Foz Côa	---	---	---	---	corrente Côa tão rápida que atravessa o Douro
$0,5 \frac{1}{4}$	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 moinho	<i>frágua levantada</i> , moinho 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)
$\frac{1}{4}$	<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>buia praia de Calháos</i>
$\frac{1}{4}$	Foz do Águeda	Alva	---	---	---	---	demolir caneiro frente desembocadura, parte N
$\frac{1}{4}$	Carriça (ponto)	---	---	---	---	---	rio dividido por <i>insos</i> ; navegável com pouca água
1	Vale dos Passos	---	---	1	esq	1	demolir azenha Castela ou quebrar pedras margem direita
logo acima	Azenha	---	---	---	---	---	ponto naveável com algum custo
0,5	Atalaia (ponto)	Fiolhoza (Hinojosa)	---	1	esq	várias	demolir margem direita presa natural e desfazer calhaus
$\frac{1}{4}$	Poço do Pélago	Saucelle	---	2	dir e esq	2	poco muito profundo; com pouca água se não pode navegar em $\frac{1}{4}$ légra até azenhas por cima barca Saucelle; demolir açude parte dir.
segue-se logo	---	---	---	---	dir e esq	2	para diminuir corrente demolir uma das azenhas
---	<i>Canais dos Padres</i> <i>Nérys</i> (Freixo EC)	---	---	2	dir e esq	2	demolir açudes, dos <i>Canais</i> (antiga pesqueira ?) de Freixo EC e das azenhas do <i>Bispo de Salamanca</i>

LÉGUAS	LOCAL	BARCA	CACHÃO	AÇUDE	MARGEM	AZENHA	OBSERVAÇÕES
$\frac{1}{4}$	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 rápido, e fragozo;</i> com pouca água naveável; tirar pedras
pequena distância	Poço (Correlinhos)	---	---	---	---	---	demolir pesqueira ái existente
$\frac{1}{4}$	até termo de Aldeadávila	Santa Marina la Verde	---	---	---	---	existem 13 pontos ou <i>galeiras summanente rapidas</i> , com fragas no meio da corrente e entre rochedos; alagam impossivel; dificilmente se poderão abrir à navegação
0,5	entre os termos de Lagoaça e Brucó	---	---	---	---	---	entre grandes rochedos encontram-se 5 <i>Pontos formidaveis</i> (Cadilhais; Risco; Bodegas; Cordas; Fragas das Cordas) e não se pode alar; dá para cima a mesma situação ⁸

(a partir de MAGALHAEENS & GARCEZ 1790, 215-259).

⁸ ... que todos estes Pontos hé difficultozo o poderem-se preparar; porque cada hum delles hé pior que em outro tempo era o Cachão da Baleira: (...). Enfim: causa horror o olhar para similhantes rochedos (MAGALHAEENS & GARCEZ 1790, 221).

O subscriptor 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*⁹. Ora, poderá indicar esta informação, terem os ditos comissários sido incumbidos de opinarem sobre o melhor local para embarcadoiro 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 torre-moncorvino na sua exploração, em 1807¹⁰.

5. O BARCO RABELO

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, corredoiras e carreiros (BAS 1989, 27), razão pela 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), i. e., 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).

⁹ 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 sér más fácil de se fazer navegavel o Douro athé a dicta Foz d'Agueda (MAGALHAENS & GARCEZ 1790, 223).

¹⁰ 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 1876-1886, X, 489-490).

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 ROMÁN 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 1876-1886, VII, 197)¹¹.

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 perniciosa, 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*, 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).

Dispunham 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 sítios onde a corrente é mais impetuosa, se não ha vento forte de feição* e os rochedos não permitam a sirga por bois,

¹¹ 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).

pxavam os barcos através de uma corda com todos os perigos inerentes. Demorava a viagem da Régua ao Porto (95 km) 10 ou 12 horas enquanto no percurso inverso se podia levar até seis dias (LEAL 1876-1886, VII, 197-198).

Cada embarcação era pilotada por um arrais¹² 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 cambo”, i. e., faziam dessa actividade a sua ocupação, e a quem encarregavam do governo do barco, havendo-os 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 1876-1886, 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 curso¹³. Com o alargamento 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, concomitantemente, até à província de Salamanca.

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).

¹² 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 á Cidade do Porto, e seu distrito* necessitavam de uma *Carta de Approvação* (arrais e barco) passada pela Companhia (Collecção 1771, I (30.VIII.1757)).

¹³ Estes obstáculos, pontos, galeiras ou aladouros, desde cedo impuseram a necessidade de reboque das embarcações para a transposição desses sítios, levando à criação do *direito de alagem*, ou seja, o privilégio de alguns em prestarem esse serviço, por vezes detido por casas e famílias – situação que o vintismo criticou – acabando por ser eliminado no 2.^º quartel do século XIX (RAMOS 1997, 95).

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 indicam¹⁴.



Figura 4. Operação de alagem à sirga na Ferradosa, cerca de 1935 (ALVÃO 1995, 65).

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).

¹⁴ Apesar de achar que das *Pedras de Limbares* [último “ponto” inferior (Sardoura, Castelo de Paiva)] para cima, todo o rio Douro é um “ponto”, pois em todo o seu percurso se tem despedaçado grande número de barcos, e tem morrido muita gente (LEAL 1876-1886, VII, 198).



Figura 5. Gravura do *Trafego no Douro* (1833) (Coleção...b).

QUADRO COM OS PRINCIPAIS “PONTOS” DO DOURO (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	S. ^{ra} 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	Escrarnida	---	Cinfães	52	Meia Canada ¹⁵	Ervedosa	SJ Pesqueira
8	Poço da Parede ¹⁶	---	Cinfães	53	Carrapata	Ervedosa	SJ Pesqueira
9	Rapa	---	Resende	54	Frete	Ervedosa	SJ Pesqueira
10	Górça	---	Resende	55	Roriz	Ervedosa	SJ Pesqueira
11	Mancela	---	Resende	56	Malvédos	Castêdo	Alijó
12	Touro ¹⁷	---	Resende	57	Loureiro	Castêdo	Alijó
13	Bula ¹⁸	---	Resende	58	Rapa-Velha	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
14	Buraco	---	Resende	59	Colmaços	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
15	Cadão ¹⁹	---	Resende	60	Valeira	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
16	Lovazim	---	Resende	61	Cachão ²⁰	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
17	Figueira-Velha	---	Resende	62	Casarélicos ²¹	SJ Pesqueira	SJ Pesqueira
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

¹⁵ Estes cinco pontos, formam a célebre galleira da Arruêda (LEAL 1876-1886, VII, 199).¹⁶ Este ponto tem 5 kilómetros de extensão. É de facil navegação em rio baixo; mas perigosíssimo quando o Douro leva muita agua (LEAL 1876-1886, VII, 198).¹⁷ É perigosíssimo, se o rio leva muita agua (LEAL 1876-1886, VII, 198).¹⁸ É o ponto mais perigoso desde o Porto até à Regua. Passando de certa marca, chama-se “Bula em cabêça”. Está então em tamanha ferocidade, que o barco que se atreve a afrontal-o, é irremediavelmente despedaçado. Tem havido invernos, que só em um dia se teem aqui feito em bastilhas, sete barcos, dos de maior lotação (LEAL 1876-1886, VII, 198).¹⁹ É terrivelmente medonho em rio baixo. A agua, forma aqui uma especie de catadupa, que cobre os barcos! (LEAL 1876-1886, VII, 199).²⁰ Até 1780, era uma temerosa catadupa, perigosíssima de transpor. D. Maria II, mandou romper o enorme rochedo a picão, levando esta obra a concluir, mais de dois annos (LEAL 1876-1886, VII, 199).²¹ No verão deixa de ser ponto, formando um vasto e pacífico pêgo; mas com o rio alto, é um dos mais perigosos (LEAL 1876-1886, VII, 199).

N.º	DESIGNAÇÃO	FREGUESIA	CONCELHO	N.º	DESIGNAÇÃO	FREGUESIA	CONCELHO
21	Piar ou Pilar ²²	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 ²³	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	Carrazeda de Ansiães
29	Córgo	Valdigem	Lamego	74	Lovazim	Vilarinho da Cast.	Carrazeda de Ansiães
30	Bagaúste	Parada	Lamego	75	Azenhas do Raio	?	Carrazeda / T Moncorvo ?
31	Pedra Caldeira ²⁴	Poiares	Régua	76	Salgueiral	Lousa (?)	T Moncorvo
32	Canais	Poiares	Régua	77	Poço do Saião ²⁵	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 T Moncorvo	Açoreira	VN Foz Côa
36	Lodinho	Covas do Douro	Provezende	81	<i>Pridas</i> [Peredo]	VN Foz Côa	VN Foz Côa
37	Moreirinha	Covas do Douro	Provezende	82	Azenhas do Côa	VN Foz Côa	VN Foz Côa
38	Pégo 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

²² Também conhecido por *Galeira do Piar*, ou *do Pilar* [devido aos vestígios dos pilares de uma ponte medieval], onde por meados do século XVIII eram *alados os barcos* (OLIVEIRA 1998, 145).

²³ É só perigoso durante a estiagem (LEAL 1876-1886, VII, 199).

²⁴ De verão, é um pôço d'água placida, como a de um tanque; porém no inverno, é temível (LEAL 1876-1886, VII, 199).

²⁵ Só é perigoso no inverno (LEAL 1876-1886, VII, 199).

N.º	DESIGNAÇÃO	FREGUESIA	CONCELHO	N.º	DESIGNAÇÃO	FREGUESIA	CONCELHO
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 ²⁶	Castelo Melhor?	VN Foz Côa ?
42	Olho do Cu	Covas do Douro	Provezende	87	Calhau de S. Cibrão	Escalhão / Almendra?	Figueira CR / VN Foz Côa ?
43	<i>Caxuxa</i> ²⁷	Covas do Douro	Provezende	88	Azenhas do Serio	Barca d'Alva	Figueira CR / Freixo EC ?
44	Chanceleiros	Covas do Douro	Provezende	89	Carriça	Poiares	Freixo EC
45	Oliveirinha	Valença	SJ Pesqueira	90 ²⁸	Saltinho	Freixo EC	Freixo EC

(a partir de LEAL 1876-1886, VII, 198-200)

BIBLIOGRAFÍA

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 Arqueología de Trás-os-Montes e 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.

ABREU, Carlos d': *La vertebración del territorio ibérico de la raya duriense y las vías de transporte: éxitos y fracasos. Tesis doctoral.* Universidad de Salamanca / Departamento de Geografía, 2011.

ALVÃO, Domingos: *O Douro de Domingos Alvão*, Encontros de Fotografia (15.ª ed.), dir. Albano da Silva Pereira. Coimbra [fotografias da "Fotografia Alvão", do Porto, encomendadas pelo Instituto do Vinho do Porto em 1933], 1995.

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.

ALZOLA Y MINONDO, Pablo de: *Historia de las Obras Públicas en España*, 3.ª ed. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Colección ciencias humanidades e ingeniería, n.º 11, 2001.

²⁶ Passando a agua de certa altura, fórmā um redemoinho, de muitos metros de diâmetro, digno de ver-se; mas barco que entre n'elle, difficilmente se salva (LEAL 1876-1886, VII, 199); ribeiro da Bulha?

²⁷ É um ponto quasi tão perigoso como o da bulla, quando o rio leva grande volume d'agua (LEAL 1876-1886, VII, 199).

²⁸ Destes, subsistiam ainda em 1960 (com outras designações em alguns dos casos), 64, que pontuavam o curso do rio (RAMOS 1997, 97).

- BAS LÓPEZ, Begoña: *Camiños, Pasos e Pontes*. Vigo, Ir Indo Edicions SA, 1989.
- BIEL, Emilio & C.^a: *Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. Linha de Foz-Tua a Mirandela*. Álbum fotográfico antigo existente na Biblioteca Municipal de Mirandela, Porto, Photo Antiga Casa Fritz, s/d.
- BUENO HERNÁNDEZ, Francisco: *Historia de las Obras Publicas en la Provincia de Salamanca*. Salamanca, Diputación Provincial, 2002 [nota: pelo menos o cap. 5 deste livro (*El ferrocarril en Salamanca (I). Primeros pasos, construcción de líneas y compañías ferroviarias*) é uma cópia fraudulenta do doc. mecanografado das memórias dos Caminhos-de-Ferro reunidos na Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (1929) e hoje depositados na Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Biblioteca y Archivo Histórico, Madrid)].
- CARDOSO, António M. de Barros: "O Douro: estrada fluvial nos alvores do século XVIII", in *Douro – Estudos & Documentos*, vol. III, n.^o 5. Porto, GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto / UP, 1998.
- Colecção (a) de Gravuras Portuguesas (Reproduções): *Cachão da Valeira depois de regularizado 1792 (...)*, Estampa n.^o 50 [Colecção do autor].
- Colecção (b) de Gravuras Portuguesas (Reproduções): *Trafego no Douro (1833)*, Estampa n.^o 53 (também reproduzida por MACEDO 1992, 302 que a atribui a KINSLEY, in *Portugal Illustrated*) [Colecção do autor].
- Collecção das Leys, Decretos, e Alvaras, que comprehende o feliz reinado del Rey Fidelíssimo D. Jozé o I. nosso senhor..., 4 tomos. Lisboa, Na Officina de Miguel Rodrigues Impressor do Eminentíssimo Senhor Patriarca, M.DCC.LXXI (1771), s/ indicação de pp.
- COSTA, António Carvalho da: *Corografia Portugueza e descriçam topografica do Reyno de Portugal*, 3 vol.^s contidos num só, 2^a. ed., Braga, Typographia de Domingos Gonçalves Gouveia, 1868-1869 [1^a. ed., 3 vol.^s. Lisboa, Off. de Valentim da Costa Deslandes, 1706 – 1712].
- 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, Porto, GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto / UP, 1997.
- FERNANDES, Rui: *Descrição do terreno ao redor de Lamego duas léguas*, intr., transcr., act. e fixação do texto de Amândio Morais de Barros. Porto, Beira Douro – Associação de Desenvolvimento do Vale do Douro, 2001.
- FILGUEIRAS, Octávio Lixa: "Barcos do Douro – comentários técnicos da sua iconografia (Séculos XVII – XX)". Actas do 1º Congresso Internacional sobre o Rio Douro, in *Gaya* (Gabinete de História e Arqueologia de VN de Gaia), vol. VI. Vila Nova de Gaia, 1995.
- GL (Gazeta de Lisboa): *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 Mine-*

- ração e Fundição de ferro, concedendo-lhe varias graças e privilegios.* Lisboa, 06.X.1807.
- LEAL, Augusto Soares d'Azevedo Barbosa de Pinho: *Portugal Antigo e Moderno. Diccionario Geographico, Chorographic, 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, Jorge Borges de: "Barqueiro", in *Dicionário de História de Portugal*, dir. J. Serrão, vol. I. Porto, Livraria Figueirinhas, 1992.
- MAGALHAENS, Jozé Victor de & GARCEZ, Manoel Moreira: *Descripção do Rio Douro para Cima do Cachão de: Sam Salvador...*, 1790 [introd. de Aurélio de OLIVEIRA e transcr. de Natália Fauvrelle COSTA, "Um manuscrito inédito sobre o Douro Superior em finais do Século XVIII", in *Douro – Estudos & Documentos*, vol. I, n.º 1, Porto, GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto / UP, 1996, 197-259].
- MATOS, Artur Teodoro de: *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980.
- MORENO, Humberto Baquero: "Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no Século XV", sep. *Boletim do Arquivo Distrital do Porto*. Porto, 1982.
- MORENO, Humberto Baquero: *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*. Porto, Brasília Editora, s/d.
- OLIVEIRA, Bernardino Vieira de: "Barqueiros – Pórtico do Douro Vinhateiro", in *Douro – Estudos & Documentos*, vol. III, n.º 6, Porto, GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto / UP, 1998.
- OLIVER ROMÁN, Bienvenido: "La navegación en el río Duero", in *Revista de Obras Públicas*, n.º 74, t. I, n.º 2.467. Madrid, 1926.
- OUVRARD, Robert: "Acte du Congres de Vienne [texte conforme et réalisé à partir de l'édition officielle de l'Imprimerie Impériale et Royale de Vienne, collationnée avec le texte de l'instrument original déposé aux Archives de la Chancellerie de Cour et d'Etat]", in <http://pcombal.club.fr/congresvienne.html> [consulta em 21.VI.2007].
- PEREA, Máximo de: "Nuevo sistema de barcos chatos ó planos", in *Revista de Obras Públicas*, vol. 7, t. I, n.º 19. Madrid, 1859.
- PEREIRA, Maria da Conceição Meireles: "A navegação do rio Douro no século XIX – Algumas questões", in *Douro – Estudos & Documentos*, vol. II, n.º 4. Porto, GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto / UP, 1997, 251-269.
- RAMOS, Luís A. de Oliveira: "Em torno dos direitos de alagem no Douro", in *Douro – Estudos & Documentos*, vol. I, n.º 3. Porto, GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto / UP, 1997.

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, Porto, GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto / UP, 2004.

SERRÃO, Joel: “Transportes”, in Dicionário de História de Portugal, dir. J. Serrão, vol. VI. Porto, Livraria Figueirinhas, 1992.

SILVA, J.J. de Andrade e: *Collecção cronologica da legislação portuguesa compilada e annotada por...*, 1620-1627, Lisboa, 1855 [Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Livro de Correspondência do Desembargo do Paço*, fol. 236].



9 771885 057007

ESTUDIOS MIROBRIGENSES X

ÍNDICE

<i>Saluda del alcalde.....</i>	7-8
MARCOS IGLESIAS CARIDAD	
<i>Presentación.....</i>	9-11
JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO	
SECCIÓN ESTUDIOS	
<i>Sobre lindes y parteluces inexistentes: fases gráficas superopaleolíticas en los yacimientos parietales de la subcuenta fluvial del Agueda</i>	15-32
CARLOS VÁZQUEZ MARCOS	
<i>Excavación arqueológica en la muralla del castro de Irueña, Fuenteguinaldo.</i>	33-47
<i>Resultados de la intervención.....</i>	
MANUEL C. JIMÉNEZ GONZÁLEZ Y ANA RUPIDERAS GIRALDO	
<i>La herencia romana en el territorio de Ciudad Rodrigo: la arquitectura de la villa romana de Saelices el Chico</i>	49-70
MARIA CONCEPCIÓN MARTÍN-CHAMOSO Y ÚRSULA LLOPIS LLUCH	
<i>La radiestesia como complemento a otros métodos científicos de geoprospección. Un caso práctico (experimental) en el yacimiento arqueológico de "El campanario de la Sierra", Ciudad Rodrigo (Salamanca).....</i>	71-92
JOSÉ LUIS FRANCISCO	
<i>La onomástica proverbial en el poeta mirobrigense Cristóbal de Castillejo (I)</i>	93-110
ÁNGEL IGLESIAS OVEJERO	
<i>La venta del realengo bajo los Austrias en la Tierra de Ciudad Rodrigo:</i>	
<i>La Encina, de aldea a villa.....</i>	111-141
JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO	
<i>Puertas y postigos desaparecidos en la evolución de las fortificaciones de Ciudad Rodrigo.....</i>	143-181
JUAN TOMÁS MUÑOZ GARZÓN	
<i>Notas sobre las tierras de Ciudad Rodrigo a mediados del siglo XVIII.....</i>	183-201
PABLO AJENJO-LÓPEZ	
<i>Venta judicial y arrendamiento de la dehesa de La Caridad (1822-1853)</i>	203-225
RAMÓN MARTÍN RODRIGO	
<i>Masonería y libre pensamiento en Ciudad Rodrigo en el siglo XIX (II).</i>	227-247
LOGIA AURORA DEL PROGRESO DE LA FUENTE DE SAN ESTEBAN	
JUAN JOSÉ SÁNCHEZ-ORO ROSA	
<i>A navegabilidade do Douro entre o Atlântico e a província de Salamanca.....</i>	249-272
CARLOS D'ABREU	
<i>La zarzuela en Miróbriga a principios del siglo XX.....</i>	273-297
JOSEFA MONTERO GARCÍA	
<i>Las cruces de guijarros en la arquitectura popular salmantina: apuntes preliminares.....</i>	299-318
PEDRO JAVIER CRUZ SÁNCHEZ	
<i>Eras de Monsagro: un espacio cultural a proteger.....</i>	319-342
JUAN CARLOS ZAMARREÑO DOMÍNGUEZ	
SECCIÓN VARIA	
<i>MEMORIA DE ACTIVIDADES 2022.....</i>	345-364
MEMORIA DE LA LXIX ASAMBLEA GENERAL DE LA CECEL (CIUDAD RODRIGO)	365-384
RECENSIONES.....	387-404
NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE ARTÍCULOS EN ESTUDIOS MIROBRIGENSES.....	405-408
PUBLICACIONES DEL CENTRO DE ESTUDIOS MIROBRIGENSES.....	409-415

PATROCINAN



Centro de Estudios Mirobrigenses

Excmo.
Ayuntamiento de
Ciudad RodrigoDiputación
de Salamanca
Cultura
www.lasalina.es/culturaAyuntamiento de
Saelices el ChicoExcmo.
Ayuntamiento de
La Encina