

Linhas de comércio entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média

ISABEL VAZ DE FREITAS

Universidade Portucalense Infante D. Henrique

Ao longo da fronteira as vias de comunicação foram-se trilhando fruto dos contactos económicos e sociais. As ligações estabelecidas de e para os povoados de maior relevo estão bem delineadas e os contactos estabelecem-se sem dificuldades. Com o tempo o trânsito comercial, o crescimento e o surgimento de povoados nas áreas próximas da fronteira, as necessidades regionais de abastecimento e de produção criaram novos caminhos e alargaram outros¹.

Para cruzar a fronteira seguem-se sempre as mesmas vias e utilizam-se sempre as mesmas pontes e barcas, as que conduzem os mercadores aos portos secos e à cobrança de impostos. Localmente uma rede mais apertada de caminhos, congostas, levadas, veredas e outras ligavam os povoados mais pequenos e as habitações mais isoladas.

Para atravessar os rios de maior caudal são utilizadas as pontes feitas de barcas fixas de uma margem à outra, as barcas de passagem, as pontes de pedra de um ou mais arcos² e vaus formados pela inconstância do leito do rio e que surgem no Verão mesmo nos rios de maior envergadura³.

As barcas são na sua maioria de dimensões reduzidas⁴. Mas nem todas seriam pequenas. Refere Elisa Ferreira Priegue que os “barcos”⁵ que passavam o Minho,

1. “A imagem que se nos oferece do país indica-nos a presença de diversas vias que facilitariam ao máximo, nos períodos menos chuvosos do ano, a circulação interna dos produtos.” H. BAQUERO MORENO, – *Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas*, Lourenço Marques, 1972. Separata da Revista de Ciências do Homem, vol. V, série A, 1972, p. 10.

2. Refere o peregrino Bartholomé de Villalba y Estaña na sua viagem por Portugal em 1576, que em questão de pontes “é de muito louvar todo Portugal, porque desde que haja dois palmos de água fazem uma”. J. ROMERO DE MAGALHÃES, – A estrutura das trocas. In *História de Portugal*; dir. de José MATTOSSO e coord. J. ROMERO DE MAGALHÃES. 1ª ed. [Lisboa]: Círculo de Leitores, imp. 1993. Vol. 3 “No Alvorecer da Modernidade 1480-1620”, p. 321.

3. J. MARQUES, - *Relações económicas do norte de Portugal com o reino de Castela no séc. XV*, Braga, s.n., 1978. Separata de Bracara Augusta, 32, p. 53-55. No verão é possível atravessar o rio Douro a pé.

4. Como indica a descrição de Leo Von Rosmital que no ano de 1466 atravessou o rio em Barca de Alva, a barca levava apenas 2 homens de cada vez. *Nova História de Portugal*; direcção de Joel SERRÃO e A. H. de OLIVEIRA MARQUES. Lisboa: Editorial Presença. Vol. 4: Portugal na crise dos séculos XIV e XV, A. H. de OLIVEIRA MARQUES, 1987, p. 128. No entanto Elisa Priegue descreve uma barca de grandes dimensões que fazia a travessia do Minho em Ourense. Uma plataforma assentava em 2 cascos de barcos e aí cabiam cerca de 20 rocins carregados com seus “moços”. E. FERREIRA PRIEGUE – Circulación y red viaria en la Galicia Medieval. In *Les Communications dans la Peninsule Ibérique au Moyen-Age*, Actes du Colloque de Pau. Paris: Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, 1981., p. 70.

5. Mais jangadas que barcos. E. FERREIRA PRIEGUE, – “Los Caminos Medievales de Galicia”, *Boletín Variense Anexo 9* (1988), p. 56.

referindo-se em concreto ao barco de passagem em Ourense, levava 20 rocins carregados com os seus moços⁶.

Ao longo dos percursos as etapas vão sendo conhecidas pelos locais de paragem, onde caminhantes e animais refazem as suas forças e pelos locais onde se esperam travessias, por vezes demoradas. Ao longo dos itinerários crescem as estalagens, apoios necessários a quem viaja, vendas, mercados, feiras e romarias, que incentivam a população a visitar⁷.

Seguir uma estrada calçada em todo o seu percurso ou uma estrada que tenha as mesmas dimensões desde o lugar de partida até ao de chegada facilita a viagem. Mas, certamente, esta não será a imagem das estradas medievais que dificilmente se encontrarão em boas condições em toda a sua extensão. As reparações não são homogêneas em todo o percurso e as deteriorações serão mais evidentes num ponto que no outro. Tudo depende por onde a via segue o seu rumo, das dificuldades do próprio trajecto e da facilidade ou dificuldade das instituições locais em encontrar mão-de-obra disponível para efectuar as reparações. Por outro lado, nem sempre as estradas calçadas facilitam a viagem.

Cruzar a fronteira também não deve ser difícil para o mercador habituado ao percurso. Mas é uma realidade a indefinição do espaço. Para a população local fronteiriça que conhece os marcos e a sua localização é fácil delinear a fronteira, mas para o que de mais longe se desloca, o espaço é desconhecido. É difícil notar a entrada no reino vizinho. É fácil incorrer em alguma penalização.

Claro é o exemplo sugerido por José Luís Martín Martín que recorda que León de Rosmithal quando entra em Portugal por Freixo, realmente só se apercebe que entrou em Portugal quando chega a Torre de Moncorvo⁸. É aqui que encontra uma realidade diferente da que encontrou ao longo da sua viagem. Para ele sobre este espaço situa-se a fronteira.

Os comerciantes, almocreves e mercadores que viajam pelas diferentes fronteiras conhecem bem estas rotas. Conhecendo o itinerário e os caminhos a seguir não hesitam nas encruzilhadas nem nas ramificações dos caminhos labirínticos, que confundem os que raramente os utilizam. Podem até recorrer a atalhos que os coloquem no bom caminho com algumas léguas de avanço. Mas, para escolher atalhos é preciso conhecer de forma a evitar alguns contratemplos legais ou de segurança que possam surgir.

Estas rotas que incluem portos secos e núcleos urbanos de relevo mantêm-se durante toda a Idade Média praticamente estáveis. Seguindo o seu percurso estas conduzem a lugares com algum significado económico quer de produção quer a nível das transacções comerciais.

Tuy e Salvaterra encontram-se nas rotas da confluência de portos e mercados importantes como Ponte de Lima, Barcelos, Braga, Guimarães e Porto. Os caminhos

6. Existe um exemplar destas embarcações no Museu Arqueológico Provincial de Ourense. E. FERREIRA PRIEGUE, – “Los Caminos Medievales de Galicia...”, p. 56.

7. I. GONÇALVES, – Privilégios de estalajadeiros portugueses: séculos XIV e XV. In *Imagens do Mundo Medieval*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988. (Horizonte Histórico; 16).

8. J.L. MARTÍN MARTÍN, – La frontera Hispano-portuguesa en la guerra, en la paz y el comércio. In *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*, Ediciones Universidad de Salamanca, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, p. 31.

e barcas que cruzam o Minho ligam estas cidades a mercados galegos de relevo como Redondela e Santiago de Compostela.

O cruzamento do Minho está facilitado pelas inúmeras barcas existentes ao longo do seu percurso. Encontramos duas barcas em Caminha que cruzam o rio mediante um acordo pré-estabelecido entre as duas margens, e que impõe normativas que controlam a passagem de uma margem à outra. Do acordo resultou que a barca de Portugal passa gente de cavalo, bestas e cargas e a da Galiza passa gente de pé⁹.

Vila Nova de Cerveira possui uma barca que cruza o Minho, como pertença do concelho é arrendada para garantir o seu rendimento¹⁰. Neste local, a Galiza possui uma outra barca que pela sua parte faz a ligação a Vila Nova de Cerveira¹¹. As barcas têm seu porto bem delimitado para evitar contendas que, apesar de todas as reservas e determinações, sempre existem.

Outras barcas unem S. Pedro da Torre a Goyán¹², Monção a Salvaterra, e Valadares a Sella¹³. Em Monção cruzam o rio Minho duas barcas, uma de cada vila, que se movimentam em função de regulamentos próprios para, sempre que possível, evitar desagradados.

Um pouco mais adiante, em Melgaço, surge uma outra barca que aporta no Porto da Frieira, no lugar de *Regueiro da Barca*, porto localizado num regato que dá acesso ao Minho. Quem preferir um caminho, talvez mais seguro, pode entrar em Melgaço, vindo da Galiza, pelo caminho que vai pelo monte de S. Tomé. A entrada em Portugal faz-se pela Ponte da Moa, direcciona-se até ao Porto dos Asnos e daqui parte para o centro da vila.

Além das barcas, a Galiza e o norte de Portugal usufruem de vaus que passam, no Verão, sem qualquer dificuldade, quem quer que vá a pé, com carros ou com animais. Em Monção as ligações à Galiza registam três vaus no Minho¹⁴.

Saídos do âmbito do rio Minho, os caminhos utilizam agora vias mais terrestres, onde as barcas perdem significado. Os regatos que, aqui se cruzam, não oferecem grande resistência.

9. "Custume sobre as barcas de Portugal e Galiza, a saber, a de Portugall passa a jente de cavallo e as bestas e a da Galiza a jente que passa a pee." *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval; Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p. 145-146.

10. DIAS, Luiz Fernando de Carvalho - *Foais manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve Conforme o exemplar do Arquivo Nacional da Torre do Tombo de Lisboa: Trás-os-Montes*, S.l., s.n., 1961, p. 29.

11. *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval, Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p. 187.

12. Idem, *Ibidem*, p. 67, 84. Sobre as relações, nem sempre amigáveis, de Valença e de Tui ver J. MARQUES, - *Aspectos da vida de fronteira nos fins da Idade Média*. In *Jornadas de Cultura Hispano-Portuguesa*, editor científico Vicente Á. ÁLVAREZ PALENZUELA. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Filosofía y Letras, [1999], p. 198-204.

13. *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval, Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p. 171.

14. *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval, Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p. 173.

Por Castro Laboreiro passa um caminho com alguma relevância que liga esta vila a povoados de relevo, entre eles Milmanda, Araújo, Celanova, Ourense e Leboeira. O caminho que segue por Lobios permite que homens e animais cruzem a fronteira vindos da estrada que liga Braga a Ourense. Estas vias ligam o Minho interior à Galiza interior, unindo povoados e mercados de relevo.

Em terras de Montalegre, onde nem sempre é agradável caminhar graças aos maus hábitos do alcaide do seu castelo, os contactos com a Galiza são uma constante, assim como devem ser as apreensões de mercadorias tomadas a quem por aqui mais descontraidamente passa¹⁵.

A via referida por Elisa Priegue que vem de Xinzio de Limia e se desloca para Gralhas e Boticas¹⁶, permite uma deslocação dos utentes destas rotas mais para o interior.

Em Chaves passa uma via que segue para norte, em direcção a Verin, cruza o Tâmega e segue para Allariz e Orense¹⁷. Através do caminho galego designado de “*caminho de S. Cibrão*”, Chaves contacta ainda com Oimbra, localizada nas suas proximidades, e com a vila de Monterrey¹⁸.

Vinhais, comunica de perto com Ourense através do caminho que passa por Ponte de Ambía e certamente por Rios¹⁹. Atesta a dificuldade das viagens e do transporte de mercadorias um documento datado de 1432 que relata as dificuldades em que se encontram uns moradores de Vinhais que ao transportar trigo foram deparados com salteadores que, precisamente nesta ponte, lhes tomaram a mercadoria²⁰.

Mais para norte as comunicações com A Mesquita e Frietas estão facilitadas pela existência de uma via que liga a Galiza Norte, desde Manzaneda, até Vinhais²¹.

Nem sempre os caminhos são usados com a mesma intensidade ou com o mesmo interesse, alguns com o marcar dos novos tempos caem em desuso. É o caso do caminho que ligava Castromil a Vinhais que já “*nam serve*” no início do século XVI²². Estes vão sendo substituídos por outros de trajecto mais curto ou de piso mais razoável. Segue agora por Cadavós, na saída de Vinhais por Moimenta, um caminho importante que cruza a fronteira para norte.

15. CARDOS, Isabel Vaz de Freitas Botelho – “Viver e conviver em terras raianas na Idade Média”. In *As relações de fronteira no século de Alcañices: Actas [das] IV Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Série de História, Série II, vol. 15, (2000).

16. E. FERREIRA PRIEGUE, – *Los Caminos Medievales de Galicia...*, p. 178.

17. H. BAQUERO MORENO, – *Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média*. Separata da Revista da Faculdade de Letras. História. Porto. 2ª série. v. 3 (1986), p. 6.

18. *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval, Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p. 122.

19. A. BAIÃO, - Povoamento de Trás-os-Montes no XVI século. In *Archivo Histórico Português*: Lisboa, 1909, vol. VII, nº 7, p. 269.

20. E. FERREIRA PRIEGUE, – *Los Caminos Medievales de Galicia...*, p. 158.

21. Idem, *Ibidem*, p. 214.

22. *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval, Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p. 82.

Por Moimenta e por Soeira passam os caminhos que se dirigem a Castela pelo porto da Cancelada²³. Ligarão na sua passagem Bragança para norte em direcção a Puebla de Sanabria, Leão e a Villalón.

Para norte segue uma via de Bragança a Ourense²⁴, que passa por Ponte Ambía e Celanova²⁵. Outra via liga Bragança a Benavente²⁶. A proximidade de Zamora e de Benavente permite a Bragança deter uma grande intimidade nos contactos com todo o reino vizinho²⁷.

Para chegar a Benavente segue-se por Figueruela de Arriba. Estes lugares, muito utilizados por transportadores de mercadorias que conhecem bem o contrabando praticado no Rio das Maças e as fugas ao fisco portuário²⁸.

Os eixos criados em volta de Bragança anunciam a presença de mercados mais alargados. Aqui as sedas produzidas em toda esta região e a intensa procura de panos castelhanos permitiram o intensificar das idas e vindas de mercadores que, pelo número de montadas que transportam sempre exigem boas ligações terrestres²⁹.

O rio das Maças exige novamente o cruzamento em barcas. De Outeiro de Miranda, localizado em plena fronteira, na confluência de rotas e de vias que unem os dois reinos, saem barcas para Alcanices que cruzam o rio e ligam os moradores destas bandas a terras castelhanas. Entre as mais visitadas por estas gentes salientam-se as terras de Benavente³⁰, Zamora, Valladolid, Medina del Campo, Ledesma, Salamanca entre outras.

Ao chegar ao Douro e às necessidades de um dos maiores portos secos do século XVI, Miranda do Douro³¹, multiplicam-se as necessidades de um bom caminho para que as relações comerciais se mantenham, pelo menos estáveis, e de barcas que assegurem as passagens em águas mais profundas. Fonfría e Torregamones encontram-se no âmbito das rotas que passam por Miranda do Douro em direcção a terras de Zamora.

Em Algoz a atravessar o Douro usam uns *barquetes* que lançam os castelhanos para passar o trigo para Portugal³². As poucas referências sobre estes *barquetes* não permitem identificar se é um meio de transporte que se lança na água ou elevado sobre a água.

23. *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval, Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p. 80.

24. H. BAQUERO MORENO – *Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela...*, p. 6. Pode ler-se também em Elisa Priegue que os portugueses vão desde Bragança a Ourense buscar trigo. E. FERREIRA PRIEGUE. – *Los Caminos Medievales de Galicia...*, p. 54.

25. *Idem*.

26. *As Gavetas da Torre do Tombo*. Lisboa, Centro de Estudos de História Ultramarina, 1975. Vol. XI (Gav.XX, maços 8-15), gav. XX, maço 10, doc. 36, p. 64.

27. *Idem*, vol. XI, gav. XX, maço 10, doc. 36, p. 56.

28. *Idem*, Vol.XI, gav. XX, maço 10, doc. 36, p. 56.

29. I. VAZ DE FREITAS – *Uma fronteira entre mercados. A norte do Douro na Idade Média*, Porto 2000. Tese de Doutoramento dactilografada.

30. *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval, Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p. 60.

31. I. VAZ DE FREITAS – *Uma fronteira entre mercados. A norte do Douro na Idade Média*, Porto 2000. Tese de Doutoramento dactilografada.

32. *Demarcações*, vol III, p. 41.

Em Bemposta o Douro é cruzado por três barcas, a barca de Pereña, pertença de Castela, a de Vilarinho, metade de Portugal, metade de Castela e a barca de Fermose-lhe, exclusiva desta vila.

Bemposta, porto seco particular, apesar de fechado em 1481 para anular a concorrência aos portos de Miranda e de Freixo, que cobravam os rendimentos da portagem para a corte³³, colocada em vias de comunicação acessíveis e de boa travessia fluvial para Castela, continua a ter no século XVI no seu território as barcas de passagem e os bons caminhos em uso³⁴.

Fermoselhe e Vilariño localizados frente a Bemposta, indicam a contínua utilização desta rota pelos mercadores que desde Mogadouro, Chacim, Vila Flor e Freixo cruzam a fronteira e rumam em direcção a Zamora, Valladolid, Medina del Campo, Ledesma, Salamanca, Alcañices³⁵, entre outros lugares. Também Masueco e Saucelle registam o movimento destes portos, a utilização destas rotas e a utilização destas vias pelas regiões a sul do Douro.

Mogadouro parte com Castela por lugares de difícil comunicação dada a configuração do vale do Douro em toda esta região³⁶. As ligações com Castela fazem-se por locais mais acessíveis que confluem em rotas obrigatórias que dirigem mercadores e caminheiros aos portos e aos locais de pagamento de portagem. Aqui os rendimentos são elevados devido à intensidade de contactos com Castela e ao movimento do porto de Mogadouro.

Freixo de Espada à Cinta, porto seco de grande relevo, possui um intenso movimento em direcção a Castela, movimento que exige a presença de boas ligações e de barcas que permitam a passagem de homens, animais e mercadorias. No termo de Freixo uma barca de passagem leva até ao caminho que segue para La Fregeneda, outra barca faz a ligação com Hinojosa del Duero e outra faz a ligação com Saucelle, e uma outra que faz ligação com Vilvestre. Estas duas últimas barcas são de Castela, as outras dividem-se entre Freixo e as vilas castelhanas. No termo junto a Mogadouro encontra-se ainda uma barca que faz ligação a Ledesma no Douro³⁷. São de facto muitas as ligações que atravessam o Douro, prova da existência de contactos intensos conseguidos por estas terras.

Cruzar o Douro traz sobretudo dividendos que advêm da exploração das barcas e da passagem de homens, animais e de mercadorias. Na ribeira de Águeda, Pero do Campo, senhor de Sobradilho, colocou uma barca no Poço da Silva, local utilizado

33. I. VAZ DE FREITAS – *Uma fronteira entre mercados. A norte do Douro na Idade Média*. Porto 2000. Tese de Doutoramento dactilografada.

34. *Demarcações* vol. III, p. 36.

35. *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval, Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p.54.

36. *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval, Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p. 32.

37. *Demarcações de Fronteira: Lugares de Trás-os-Montes e de Entre-Douro-e-Minho*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS. Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval, Universidade Portucalense, vol. III, 2003, p. 27, 28.

sobretudo por recoveiros castelhanos que passam para Portugal³⁸. Por aportar em Portugal, Castelo Rodrigo reclama parte da sua exploração. Ficam para apurar as divisões de lucros.

As terras de Alfaiates, de Vilar Maior, Castelo Bom e de Vilar Formoso são marcadas por forte trânsito, que se prevê na sua maioria de transporte de mercadorias. A proximidade de Ciudad Rodrigo³⁹ assim o obriga.

Por aqui os caminhos servem de demarcação de fronteira, tal é o caso do caminho que vem de Castela para Nosa Senhora da Consolação, termo de Alfaiates⁴⁰ e do caminho que cruza a fronteira em Vilar Maior⁴¹ e de muitos outros que se dirigem a Ciudad Rodrigo, Espeja e a Fuentes de Oñoro e que servem como divisores. Parte dos seus percursos estão assinalados por marcos que delimitam a fronteira e dividem terras e gentes⁴².

Os caminhos ligam Vilar Formoso a Nave do Haver, a Fuentes de Oñoro e a La Fregeneda⁴³, Alfaiates e Vila Flor a Ciudad Rodrigo e a Albergaria em Castela. Aldeia da Ponte, ainda no termo do Sabugal está marcada pela passagem de um caminho que a liga a Mofeda em Castela⁴⁴.

Por terras de Sabugal as ligações entre fronteiras fazem-se pelo chamado “*Caminho dos Romeiros*” e, como refere o livro de demarcações de fronteira, por “*hua encruzilhada de caminhos*”⁴⁵, que atestam as continuas ligações.

Seguindo para sul encontramos junto à foz do rio Arravil uma barca de Castela, de Santiago, aldeia do termo de Alcântara⁴⁶ e no Tejo uma outra barca de Herrera de Alcântara.

Estas terras estão bem marcadas por caminhos que permitem antever algumas ligações com algum significado de toda a região a Ciudad Rodrigo. A área de influência do porto de Lisboa e das suas mercadorias deve fazer-se sentir por estes lados.

Arronches de passagem rápida e pouco reveladora de convívios fronteiriços, terra de pastos, de salgueiros, azinheiras, por aqui passam alguns caminheiros que unem povoados de relevo. Alegrete e Ouguela assinalam a presença de caminhos que as unem a Codosera, Albuquerque e a Badajoz certamente para vender produtos locais e outros chegados aos portos do litoral, frequentar mercados e rever familiares.

No Guadiana uma barca faz a travessia entre Terena e Cheles. Esta barca encontra-se em inícios do século XVI sob responsabilidade dividida entre Simão Freire, proprietário de um reguengo, o Porto d’el Rei, localizado nas margens do Guadiana,

38. *Demarcações de Fronteira: De Vila Velha de Rodão a Castelo Rodrigo*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS, Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval; Universidade Portucalense, vol. II, 2003, p. 110.

39. *Demarcações de Fronteira: De Vila Velha de Rodão a Castelo Rodrigo*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS, Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval; Universidade Portucalense, vol. II, 2003, p. 84, 85.

40. *Demarcações de Fronteira: De Vila Velha de Rodão a Castelo Rodrigo*. Coordenação H. BAQUERO MORENO, índices e revisão paleográfica de I. VAZ DE FREITAS, Porto, Centro de Investigação e Documentação de História Medieval; Universidade Portucalense, vol. II, 2003, p. 62, 63.

41. *Idem*, p. 83.

42. *Idem*, p. 85.

43. *Idem*, p. 89.

44. *Idem*, p. 76.

45. *Idem*, p. 62, 63.

46. *Idem*, p. 26.

e por D. Francisco, senhor de Cheles. A exploração e rendimentos da barca cabem a ambas as partes.

Por aqui chamam à atenção alguns caminhos que cruzam estas terras e ligam na passagem Valencia, Moura e Mourão. Estes evidenciam um maior povoamento nestas paragens bastante menos povoadas que as áreas anteriores do Minho, de Trás-os-Montes e da Beira.

As ligações que cruzam a fronteira são por estes lados apenas terrestres. A presença de caminhos abertos entre as principais localidades vêm substituir as sempre polémicas barcas. Salientam-se algumas vias de relevo, como a que parte de Portugal, passa pela serra e termina em Várzea de Aroche, a que liga a aldeia de Santo Aleixo a Aroche e a que percorre terras entre Santo Aleixo e Várzea de Aroche.

Mais a sul voltam-se a disputar os pagamentos dos barcos que cruzam o Guadiana em direcção a Mértola e a Ayamonte, barcos carregados de lenha, vinho, trigo ou com outros mantimentos, que anunciam um comércio local de algum valor económico.

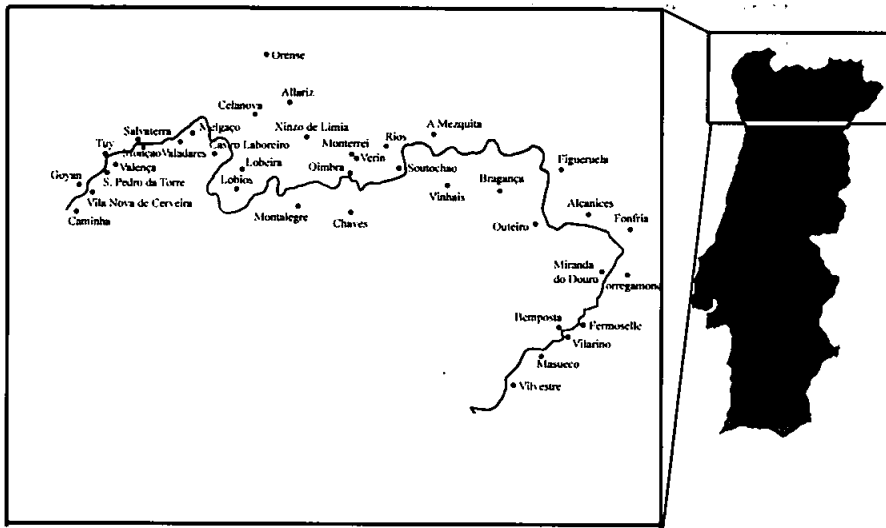
Aqui o cruzamento do rio efectua-se por uma barca que pertence a Sanlucar. A grande dimensão do rio e do seu caudal coloca bens e pessoas que seguem as vias de comunicação, na utilização das barcas de passagem. Será desta vez Sevilha o principal destino dos povoadores destas regiões.

Sem dúvida que estas vias são as grandes responsáveis pela distribuição dos povoadores e pela localização dos mercados. Seguem as melhores possibilidades que a geografia oferece e ao longo do trajecto os mercados vão-se estabelecendo. As necessidades da defesa militar, as estratégias políticas e as do crescimento económico local e regional, orientadas pelo poder central, vão criando novos mercados e orientando as rotas onde elas não nasceram nem cresceram espontaneamente.

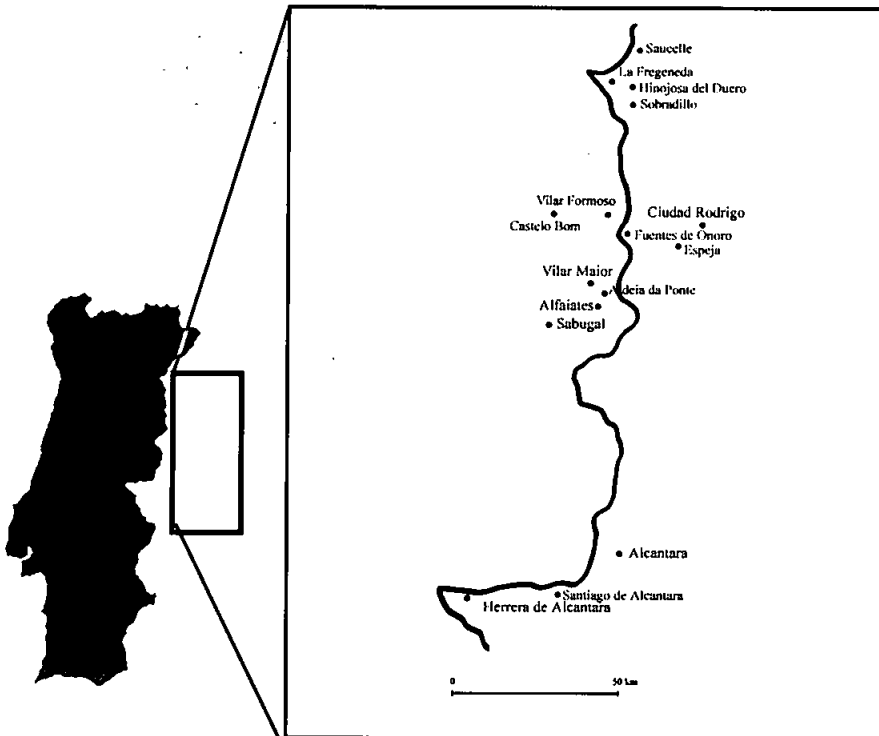
Existe, sem dúvida, uma boa cobertura viária do terreno⁴⁷, a rede de estradas e caminhos liga os pontos fundamentais do comércio e a fronteira transpõe-se sem dificuldades onde é necessário. Uma rede de pontes, de barcas, de vaus e de locais de descanso proporcionam um apoio indiscutível e manifestam-se como complemento indispensável nas comunicações.

Vai-se a qualquer lado sob qualquer pretexto.

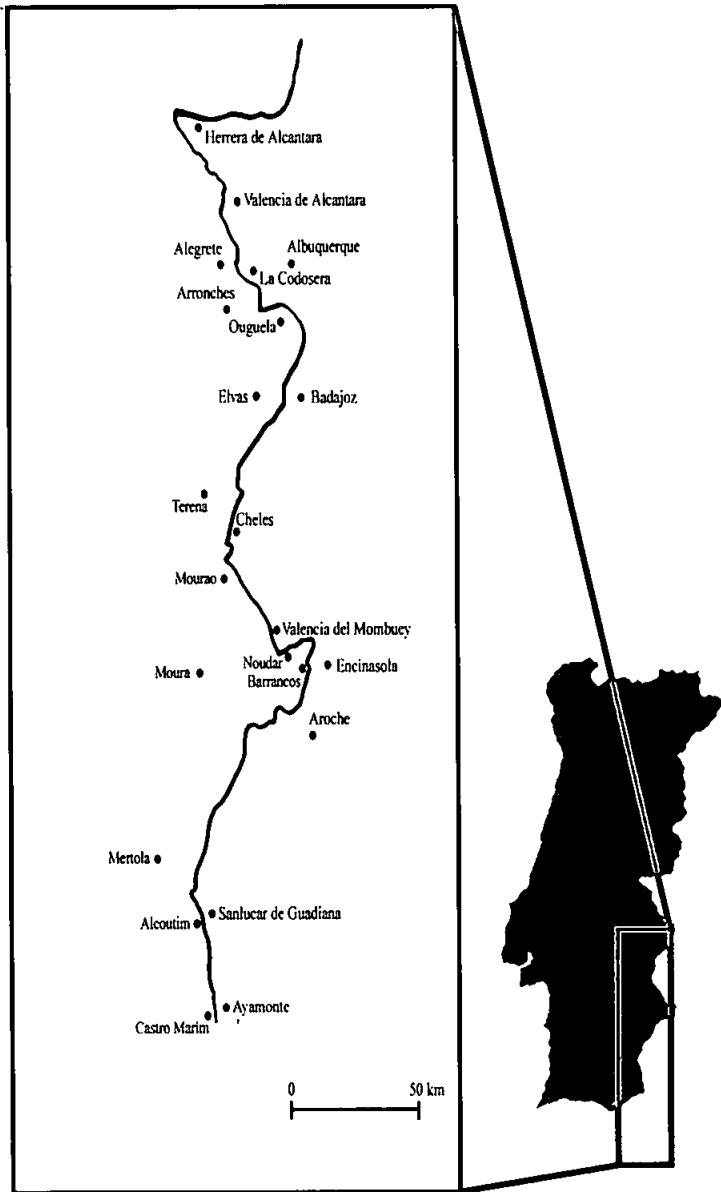
47. Como refere Elisa Priegue existe um equilíbrio e uma coesão em todo o conjunto da rede viária. E. FERREIRA PRIEGUE. – *Circulación y red viaria en la Galicia Medieval...*, p. 68. Sobre as ligações destas regiões ver M.L. BUENO DOMÍNGUEZ, – *Una sociedad de Frontera: Zamora*. In *Jornadas de Cultura Hispano-Portuguesa*, editor científico V.Á. ÁLVAREZ PALENZUELA. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Filosofía y Letras, [1999], p. 108-123.



MAPA 1 – Locais por onde passam vias de relevo de ligação do Norte de Portugal à Galiza



MAPA 2 – Locais por onde passam vias de relevo que cruzam a fronteira



MAPA 3 – Locais por onde passam vias de relevo que cruzam a fronteira