

Espaço concelhio, rede viária e dinâmicas sócio-económicas. Conexões e interinfluências. O estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI

Amélia POLÓNIA *

1. DIMENSÃO E CONFRONTAÇÕES DO CONCELHO

Para a compreensão das articulações indicadas em título, importa, antes de mais, que ensaiemos uma definição do espaço concelhio que constitui o objecto deste estudo. Com efeito, é a integração de Vila do Conde na tutela jurisdicional do Mosteiro de Santa Clara aquela que vai definir o espaço do concelho em estudo no modo como o encontramos configurado no século XVI. Neste século, para além do núcleo da vila, integrava o concelho o lugar de Cimo de Vila, a aldeia de Regufe e os lugares de Mata e Pena, incluídos estes na parte da freguesia de Touguinha pertencente ao município¹. Na verdade, o primeiro documento que identifica o termo de Vila do Conde é a inquirição de 1258, nas quais se menciona Mata e Regufe, fundados por D. Maria Pais, como lugares do termo². Após a outorga de Vila do Conde e da sua jurisdição ao Mosteiro de St^a Clara, a honra e freguesia de Touguinha, incluindo o lugar da Pena, parecem vir juntar-se aos lugares referidos, constituindo-se como natural termo da vila, ainda que os seus moradores venham a usufruir de um estatuto privilegiado no que se refere às obrigações concelhias, enquanto caseiros do Mosteiro³.

Confronta o concelho, a sul, com o rio, e, para lá deste, com o concelho da Maia, a par de Azurara, enclave do município do Porto, a oeste com o mar, a norte com o concelho da Póvoa de Varzim e a nascente com as freguesias do termo de Barcelos. Pelo exposto, para além das barreiras, ou horizontes naturais, constituídas pelo rio e o mar, o município confinava, do ponto de vista administrativo, com três importantes municípios, Porto, Maia e Barcelos, cada um deles com poder suficiente para coartar qualquer tentativa de expansão territorial de Vila do Conde. Esta é, de resto, expressamente manifesta numa petição do concelho apresentada em cortes no ano de 1641, e indeferida pelo rei, para que lhe fosse concedida 1 légua de termo, tirada do de Barcelos⁴. A importância de que se revestia esta pretensão para o concelho pode ser, de novo, auscultada no ano de 1698, altura em que se estabelece, em sessão de vereação, um acórdão deliberando gastar-se até 300.000 reais com as despesas consideradas necessárias para alcançarem do rei a atribuição de um termo à vila⁵. Mediante as sucessivas rejeições desta pretensão, deparamo-nos com um espaço concelhio de traçado fundamentalmente urbano, com franjas rurais exíguas e insuficientes ao seu abastecimento interno. Neste contexto, as vias de acesso ao concelho e, neste, à vila que lhe dá nome, apresentam-se como questão nuclear.

Com efeito, explicam os oficiais da câmara, num processo judicial de 1559, que *"...ha dita villa não tinha mais termo que quanto dizia ha villa he isto hera notorio em tanto ysto hera verdade que nem saidas tynha e as que heram herão muyto estreytas e os resios que tynha erão muyto pouquos e asi os moradores como allmocreves nam tinhão homde llançarem ha pastar suas bestas e por*

*fallta disto deixavam muytos de trazer mantymmentos ha dicta villa que he gramde perjuizo do povo porquanto todo ho que a dicta villa vynha hera todo de careto...*⁶

2. VIAS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO

A identificação dos eixos axiais que servem a vila e o concelho prende-se, antes de mais, com a definição da rede viária da faixa costeira de Entre-Douro-e-Minho, matéria que abordaremos através dos trabalhos pioneiros de Carlos Alberto Ferreira de Almeida e de Eugénio Andrea da Cunha Freitas. Prosseguindo este intento teremos, antes de mais, que distinguir a existência de itinerários inter-regionais (e entre estes, os principais e os secundários) dos circuitos locais, os quais servem estratégias e agentes humanos diversos. No que se refere aos primeiros, e balizando-nos nas conclusões apresentadas para o período romano e medieval por Carlos Alberto Ferreira de Almeida, parece claro que Vila do Conde se apresenta em relativa marginalidade em relações a esses principais circuitos. Estes parecem ter sido mais afastados da costa. No espaço que em particular nos importa considerar, entre o rio Douro e o rio Lima, três eixos viários parecem ter dominado a Época Medieval. Um deles é o que ligava o Porto - Barcelos (via Ponte de Ave) - Ponte de Lima. O outro o que articulava Porto - Braga (via Santo Tirso e Famalicão) - Ponte de Lima. Outro ainda o que ligava Porto - Guimarães (via Alfena) - Braga - Ponte de Lima (ou a sua variante para Ponte da Barca). Em nenhum deles Vila do Conde surge como ponto de passagem (cf. Figura 1).

Se é, por outro lado, verdade que os rios forçam os caminhos a confluir para certas localidades, Vila do Conde não parece ter sido beneficiada por essa circunstância, facto para o qual não deverá ser estranha a ausência de uma ponte que ligasse a localidade à margem sul do rio Ave. Na época romana essa passagem parece ter-se feito preferencialmente pela ponte de Langocinha, enquanto que por toda a medievalidade e época moderna a Ponte d'Ave serviria os viandantes de maior curso que não tivessem qualquer localidade costeira como destino final⁷. Isso mesmo é abundantemente documentado, quer pelos itinerários régios, quer pelos percursos de peregrinação, quer ainda pelos circuitos efectuados por simples viajantes. Apontemos sucintamente alguns exemplos, decorrentes do tratamento desses dados feito por Carlos Alberto Ferreira de Almeida.

Nos itinerários traçados por D. Dinis em Entre-Douro-e-Minho as localidades e os percursos costeiros são claramente ausentes, como se poderá ver pelo elenco apresentado por Virgínia Rau⁸: em 1288 é possível reconstituir o trajecto Porto-Leça do Balio-Santo Tirso-Bragã- Guimarães - Santo Tirso- Porto; em 1292, o de Porto - Leça (provavelmente do Balio) - Santo Estevão de Lima - S. Salvador da Torre - Guimarães; e, em 1308, o de Porto - Guimarães - Braga - Guimarães - Porto.

Em itinerários mais militares que políticos, em 1385, D. Nuno Álvares Pereira e D. João I passam, respectivamente, por Porto-Leça do Balio- Castelo de Neiva-Darque-Viana-Caminha-Vila Nova de Cerveira e Porto - Guimarães - Ponte de Lima - Braga - Guimarães - Porto. Posteriores estadias do monarca em Entre-Douro-e-Minho não se afastam, no que se refere a este espaço de entre Douro e Lima, dos trajectos enunciados⁹. O mesmo acontece com D. Afonso V que, em 1462, vai do Porto a Viana, seguindo depois para Caminha, Valença, Monção, Ponte de Lima, Braga, Guimarães, Porto¹⁰.

Panorama similar é traçado pelos percursos de peregrinação medievais de que temos notícia, dirigidos a Santiago de Compostela. A norte do Douro dois caminhos se destacam na época medieval. Saindo do Porto, um romaria a Braga e depois a Ponte de Lima-Valença-Tui; o outro passando a Ponte d'Ave, dirigir-se-ia a Rates- Barcelos-Ponte de Lima-Valença¹¹. De novo os dois eixos nucleares já identificados. Referimo-nos, todavia, a tendências dominantes e não a circuitos sem excepção. De resto, na época moderna, este panorama tende a relativizar-se. D. Manuel, num percurso misto de intenções religiosas e políticas dirige-se a Santiago através do Porto, passando por Braga, Dume, Arcos de Valdevez e Ponte da Barca¹². Na volta, porém, sabemos-lo em Barcelos e em Vila do Conde. Para o século XVI podemos, de resto, comprovar através da nossa própria investigação, que Vila do Conde não foi totalmente marginal em relação aos itinerários dos peregrinos que iam para, e vinham de Santiago de Compostela. Isso mesmo revelam os registos de peregrinos assistidos pela Casa da Misericórdia local¹³.

Idênticas tendências, que apontam para uma valorização moderna dos percursos que englobavam localidades costeiras de Entre-Douro-e-Minho no século em estudo, parecem ser sugeridas pelos itinerários efectuados por viajantes que percorreram o país nos séculos XV e XVI. Da análise desses relatos, cujos trajectos se encontram sistematizados na figura 2, algumas ideias se destacam¹⁴.

Em primeiro lugar, é notável o facto de só a partir do século XVI as localidades costeiras se inserirem nesses circuitos de viagem, revelando claramente a importância acrescida que os portos portugueses, nomeadamente de Entre-Douro-e-Minho, passavam a assumir na economia do país, tornando-se apelativos a paragens de viandantes, quer pela sua actividade quer, eventualmente, por melhores condições de alojamento e de circulação, sendo de presumir a existência de maiores investimentos na conservação das vias de acesso a essas urbes. Isto é particularmente notório no caso de Vila do Conde. Sintomático é, ainda, o facto de esta localidade, ao contrário de Viana, ser atravessada, de entre os itinerários citados, apenas por D. Manuel em 1502, e por Confalonieri em 1594, percorrendo este um trajecto manifestamente excepcional em relação aos dominantes, como se pode inferir do que até agora expusemos, o que de novo comprova a relativa marginalidade da vila em relação aos principais eixos de itinerância, mesmo no século XVI.

O quadro exposto aponta para duas outras considerações. Em primeiro lugar, os rumos seguidos, incluindo ou não localidades costeiras, poderão ser reveladores, como dissemos, da maior dinamização desses pólos económicos, mas dependem também do perfil dos viajantes e da intencionalidade das viagens. Não é indiferente, pois, que esses trajectos fossem percorridos por diplomatas, como acontece com Leão de Rosmithal; militares, como no caso de Erich Lassota; humanistas, como Clenardo ou Jerónimo Munzer; pelo secretário do núncio papal, Confalonieri; ou por alguém responsável pela visita das abadias de uma ordem religiosa, como ocorre com Dom Edme de Saulier. Se exceptuarmos este último, porém, em nenhum dos outros casos os percursos seguidos foram ditados por um objectivo específico. Assim sendo, parece ter sido, de facto, o primeiro elemento do binómio - a maior atracção exercida pelos portos de mar, o responsável pelas opções viárias seguidas nos séculos XV e XVI, passando nesta centúria a seguir-se, como vimos, trajectos mais costeiros.

Em segundo lugar, a minúcia da descrição da viagem de Confalonieri aponta, com clareza, para a existência de uma alternativa viária que desde Matosinhos acompanha a

costa até Caminha. O estudo desse eixo, nomeadamente do troço entre Leça e Vila do Conde, é feito com minúcia por Eugénio Andrea da Cunha Freitas, o qual comprova a sua existência desde tempos romanos. A falta de referências a este caminho no período medieval não deverá, pois, ser interpretada como reveladora da sua inexistência, mas antes como sintomática da sua marginalidade em relação aos intuítos daqueles que deixaram registos escritos das suas viagens. E isto prende-se, de novo, com as funções desempenhadas pelos diferentes eixos de circulação. Parece-nos, assim, claro que, se os três principais eixos viários que referimos, os quais ligavam a cidade do Porto a Braga, Barcelos ou Guimarães eram os mais calcorreados por viajantes ilustres, ou por caminhantes de longo curso que atravessavam o Norte do país em direcção a Espanha, não menos dinâmico e importante para as populações locais seria a via que articulava, desde o período romano, os diferentes castros e "villas" costeiras. Seguindo Eugénio Andrea da Cunha Freitas, procuremos delinear o seu percurso.

Prova este autor que a *via vetera*, transposto o Leça, se dirigia a Ponte d'Ave, passando sob os castros de Custóias e Pedras Rubras, vila de Couço (freguesia entretanto anexada à de Moreira), Vila Nova, Aveleda, limites de Vilar, Modivas, dirigindo-se a Gião, Fajozes, Castro do Boi e Macieira. Desta partia uma variante, em Lançaparte ou Venda da Velha, em direcção a Vila do Conde, através de Labruje, Vila Chã e Azurara¹⁵. Se a *via vetera* se encontrava já desactivada em alguns dos seus troços no decurso do século XIII, pelo que se pode inferir das inquirições afonsinas, revelando já o desuso da sua utilização, algo diverso parece ter ocorrido com a *karraria antiqua*.

Esta, partindo também de Leça, que atravessaria na ponte da Azenha, transpunha Moreira, passava entre Germunde e Vilar do Pinheiro, Mosteirô, parte ocidental de Guilhabréu, Gião, Crasto, Vilarinho e Ponte d'Ave. Perto de Modivas deveria partir também um ramal para Azurara, em direcção à barca de passagem que facultava o acesso a Vila do Conde¹⁶. Esta via teria prosseguimento no eixo Vila do Conde-Esposende-Viana, ao qual só encontramos explícitas referências desde o século XVI, quer pelo trajecto de D. Manuel, quer pela referência que lhe faz Confalonieri que não a segue, mas a aponta como alternativa¹⁷.

Aqui se identificam, pois, com clareza, vias costeiras por excelência com potencialidades para servir os que, vindos do Porto, ou provindos de outros portos a norte do rio Ave, cruzavam Vila do Conde ou Azurara como pontos de passagem ou de chegada. Muito mais que os melhor documentados eixos referenciados na Época Medieval, estas duas vias deveriam ter sido nucleares para os acessos a Vila do Conde e para a sua articulação económica com outras povoações de Entre-Douro-e-Minho.

Para além destes eixos verticais, orientados em sentido Norte-Sul, importantes seriam também os trajectos horizontais, os caminhos comerciais projectados na direcção do mar. A busca de pescado e de sal, bens de consumo fundamentais na época medieval e moderna, são móbéis nucleares dessa orientação viária, como o seriam também, por toda a época moderna, o transporte de mercadorias que, vindas do interior, se dirigiam aos principais portos de embarque, como é o caso dos cereais, ou daquelas que, por importação, chegavam por via marítima. Vila do Conde é uma peça fundamental nessa dinâmica que a articulava com Guimarães ou Braga, funcionando como seu entreposto marítimo, como comprovam a presença, nesse porto, de numerosos mercadores daí procedentes, a par dos próprios registos alfândegários. Desta matéria trataremos, porém, num outro local. Neste sentido este-oeste seriam vias essenciais de acesso a Vila do Conde quer a que, provinda de Barcelos passava por

Rates, quer as que, emergentes de Braga ou Guimarães, entroncavam em Vila Nova de Famalicão (cf. Fig. 1).

Fruto de trajectos de circulação verticais ou horizontais, Vila do Conde, como Azurara, não foram, de todo, votadas a qualquer isolamento no decurso do século XVI. Isso mesmo é dito nos autos de um processo judicial de 1570, pelos representantes dos moradores de Azurara: "...Villa de Comde era de muito grande povoação de bem de myl e quinhentos vezinhos e Zurara de bem de oitocentos omde continuamente avia passagem e comuniação huma villa com outra assi de amizades como parentescos como mercadorias pelo que a passagem era muito continua e que allem diso era uma das grandes passajens do reino de estrada mui continua por omde continuamente passava grande copia de jeme ..."¹⁸

Em suma, do exposto parece ficar claro que, não sendo Vila do Conde marginal em relação aos circuitos de trânsito regional, de vocação e objectivos fundamentalmente económicos, nomeadamente comerciais, envolvendo percursos, quer a partir do Porto, quer os que a ligavam a localidades como Viana, Esposende, Caminha ou, mais para o interior, Barcelos, Guimarães ou Braga, era-o, de facto em relação aos principais itinerários inter-regionais (cf. Fig.1).

Pelo que conhecemos do dinamismo económico desta vila no período quinhentista, esta circunstância não parece ter sido responsável por qualquer ostracismo económico da localidade, vitalizada quer por outros circuitos terrestres paralelos, quer pela via marítima, eixo de acesso nuclear à urbe. Do mesmo modo, e ao que cremos, o facto de a vila em estudo ser excepcionalmente referida em itinerários régios ou em percursos de viajantes ilustres do século XVI, não permitirá ser linearmente julgado como sinal da sua insignificância coeva, ou sequer de desinteresse político. Aos olhos dos contemporâneos quinhentistas, porém, nomeadamente dos *homens da sua governança*, a vila vivia num isolamento penalizador, quer em relação aos principais eixos viários, quer em relação aos circuitos políticos e económicos, e essa circunstância ficar-se-ia a dever a um factor tido para eles como decisivo: a falta de uma ponte que facultasse uma travessia eficaz do rio Ave, encontrando-se esta dependente de uma barca de passagem, único meio de ligação à margem sul .

3. A TRAVESSIA FLUVIAL, A BARCA DE PASSAGEM E O PROJECTO DE UMA PONTE SOBRE O RIO AVE

Sem subscrevermos, à partida, a tese secularmente agitada pelo poder concelhio de que a ponte é bloqueio estrutural ao desenvolvimento interno da vila (lembramos que a própria cidade do Porto só no século XIX conheceu uma ponte de estrutura sólida, e nem por isso foi votada a uma inevitável decadência económica), pensamos que esta é uma questão que deverá ser esclarecida com maior pormenor. Com efeito, a travessia do rio Ave entre Azurara e Vila do Conde encontrava-se, à luz do que acontecia com muitas outras localidades de Entre-Douro-e-Minho, dependente de uma barca de passagem (cf. fig. 1), cujos direitos de exploração cabiam em exclusivo ao Mosteiro de Santa Clara, o qual detinha o monopólio dessa travessia, conforme se estipula no foral manuelino¹⁹, que consagra, de resto, uma prática já enraizada. Importa que se discuta, no entanto, até que ponto esse meio de transporte respondeu às necessidades das duas povoações e dos viajantes que por aí passavam, e em que medida se constituiu como instrumento favorável, ou penalizador, da vida concelhia. No prosseguimento

destas pistas, partamos do estatuído no foral, em que se depreendem direitos e obrigações dos vizinhos do concelho no que a esta matéria concerne. Aí se diz:

*"Outrossy a barqua da passajem do Ryo da dita villa he do dito moesteiro e faraa della o que quiser como cousa que lhe pertence Com esta deccraraçam que os moradores da dita villa ham de correger a dita barqua de todo aas suas custas E nam pagarão por yssso njnhum direito da passajem da dita barqua E as outras pessoas de fora pagarão por besta mayor cavallar ou muar hum Real e da menor que he dasno meo Real E os donos das bestas nam pagaram passajem das pessoas quando leuarem bestas E se as nam levarem pagara cada pessoa por sy meo Real"*²⁰

Segundo este articulado, mesmo que a barca seja do Mosteiro, e dele também todos os seus rendimentos, as obrigações de manutenção, reparação e substituição da mesma são da incumbência do concelho, como contrapartida da gratuidade da travessia para os moradores da vila. A despeito de repetidas reclamações da câmara, assim aconteceu, pois disso temos notícia em deliberações camarárias, a partir de 1466, e por todo o século que estudamos²¹. Por insuficiência de recursos financeiros do município, matéria de que falaremos num outro lugar, essa obrigação acabou por motivar o lançamento de numerosas fintas que agravavam a população, originando sucessivas reclamações²² e despoletando processos judiciais. Numa sentença do corregedor do Porto, dada em 1585, num processo em que eram autores os oficiais da Câmara, uma vez mais se confirma judicialmente o estipulado no foral, obrigando-se o concelho a substituir a barca por uma nova, à imagem, de resto, do que tinha acontecido há mais de 60 anos, por ordem do então ouvidor de Guimarães²³.

Os argumentos aduzidos pelos autores do processo são, de resto, bem elucidativos dos bloqueios que tais demandas acarretavam à travessia do rio. Aí explicitamente se diz que *"...avia muitos dias que se não passava nella nem avia com que e por esa causa avia detrimento nos moradores e maes gente doutras partes que a ella vinhão..."*²⁴

Idêntica situação estivera já, de resto, na origem de uma outra contenda entre o Mosteiro e as autoridades e moradores de Azurara, tendo estes colocado em circulação uma barca sua, fabricada para esse efeito, a despeito do monopólio atribuído à do Mosteiro. Os motivos aduzidos pelos moradores de Azurara são reveladores das dificuldades frequentes de travessia do rio, explicando-se que durante oito meses a barca estivera desactivada, sendo substituída por um batel de uma nau, de borda de mar, inadequada para o efeito, do que decorria que *"...nam podia emtrar besta nem sair sem muito perigo de perigar nem menos entrava nem saia molher sem darem sallo e sem amostrarem as çapatas camisa e pernas que era huma cousa muito vergonhosa e muito pera sentir..."*²⁵

A consolidar a pretensão da existência de duas barcas a viabilizar a travessia invocavam ainda os réus as arbitrariedades praticadas pelo barqueiro, quer quanto à periodicidade e horários não cumpridos, quer quanto às taxas cobradas. Com efeito, a despeito do estatuído no foral, levaria este por atravessar homem com besta, não 1 real, mas 10; por homem sem besta, não 1/2 real, mas 2 ou 3 e, se este levasse cesto, 4 ou 5 reais.

Desta prática colhemos outros registos, nomeadamente os referentes aos anos de 1634 e 1636. Do ocorrido na primeira dessas datas dão-nos notícia uns autos de diligências feitos pelos oficiais da Câmara que registam a erecção de um padrão junto ao cais da barca, na margem de Vila do Conde, em que se patenteavam as taxas a praticar pelo barqueiro, de acordo com o foral, numa tentativa de colmatar as arbitrariedades sucessivas praticadas sobre todos os transeuntes, cujas consequências uma vez mais revertiam, segundo o poder concelhio, em dificuldades de abastecimento

da vila, pela desmotivação criada sobre os almocreves que para aí se dirigiam²⁶. A medida não parece ter sido, todavia, integralmente bem sucedida, encontrando-se em 1636 o barqueiro preso por estar, de novo, a exceder as taxas tabeladas²⁷.

As explicações para este procedimento, que vimos já denunciado em 1570, poder-se-ão buscar nos efeitos da inflação, estando os valores estipulados em foral totalmente desfazados da realidade, mais de um século volvido. Contudo, numa outra contenda entre o Mosteiro e a Câmara, do ano de 1636²⁸, outros motivos são apontados como responsáveis por tal prática. E estes prendem-se com a evolução diacrónica dos valores dos arrendamentos anuais da travessia. Aí se diz que há cerca de 20 anos, isto é, por volta de 1615-16, os valores de arrendamento andariam à volta dos 1.000 reais, enquanto nos anos anteriores esses valores se teriam elevado a 40 e 50.000 reais/ano, não aceitando as freiras lanços inferiores, só podendo esse valor ser pago "...roubando os barqueiros desafforadamente os passageiros..."²⁹. Estas informações deverão, todavia, ser filtradas, devido à sua intencionalidade manifesta enquanto argumentos estratégicos ao serviço de uma das partes da contenda.

Os dados de que dispomos para o ano de 1633, data do primeiro contrato formal de arrendamento conhecido, não parecem infirmar este depoimento, já que nesse ano a barca fora arrendada por 36.000 reais³⁰, valor próximo dos 40.000 reais mencionados. A confirmar a referida subida exponencial do valor do arrendamento da barca existe um contrato entre a Câmara e o Mosteiro, datado do ano de 1620, no qual explicitamente se diz ter sido avaliada a renda da barca em 10.000 reais³¹. Por outro lado, no processo de 1636 as freiras invocam perdas diárias de cerca de 500 reais, por se encontrar a barca parada. Ora este é um valor manifestamente exagerado, apontando para uma renda potencial de cerca de 175.000 reais/ano.

Torna-se, assim, muito *falfvel*, mesmo para as primeiras décadas do século XVII, para as quais dispomos de mais dados, qualquer tentativa de cálculo do movimento diário da barca. Senão vejamos: os 36.000 reais de 1633 equivalem a um pagamento diário médio às arrendatárias de cerca de 100 reais, devendo o valor total diário na verdade colectado, em média, na travessia, ser necessariamente superior, aí se situando a margem de lucro do arrendatário. Por outro lado, o cálculo a fazer por número de passageiros e carga transportada dependeria do valor exacto de facto praticado, e esse sabemos nós ser sistematicamente ultrapassado segundo o arbítrio do barqueiro. A tudo isto acresce que os próprios moradores de Vila do Conde estavam, eles e as suas cargas, isentos de taxa. A reconstituição do movimento de pessoas e bens que atravessavam o Ave, torna-se, assim, inviável.

Significativo é, todavia, o facto de entre 1633 e o ano de 1693 os valores dos arrendamentos conhecidos terem sucessivamente decrescido, como se pode ver pelos números apresentados por Cunha Freitas: 1633, 36.000 reais; 1666, 33.000 reais; 1670, 26.000 reais; 1682, 25.000 reais e 1693, 12.000 reais³²; isto é, um decréscimo de cerca de 66% no espaço de 60 anos. Equivalerá isto a uma diminuição correspondente do fluxo de tráfego que atravessava o rio Ave (hipótese pouco provável, pelo menos nesta proporção), ou a um jogo de variáveis em que, à diminuição de tráfego, se somasse o controle real das taxas praticadas, tornando os arrendamentos menos apetecíveis (hipótese mais provável) ?

Aos factores que mencionamos - paralização frequente, ainda que temporária, da barca de passagem, provocada por desentendimentos entre as partes envolvidas na sua gestão; bloqueio a qualquer alternativa proposta para a travessia do rio³³; prática de

taxas arbitrárias e em muito superiores ao legalmente estipulado - outros factores, desta feita de carácter natural e não controláveis pelos homens, deveriam interferir na normalidade e eficácia da travessia. Referimo-nos às cheias e às secas estivais. Umas e outras encontram-se referidas na documentação³⁴, apontando para a mesma ocorrência: o isolamento da vila em relação à margem sul, facto que, como vimos, acarreta consigo consequências económicas, relacionadas com o abastecimento interno, para além de tornar Vila do Conde pouco apetecível como ponto de passagem ou de estada para viajantes de maior curso.

Perante este quadro, que a documentação municipal traça de formas multifacetadas, tornam-se compreensíveis os investimentos do concelho no projecto de construção de uma ponte, assim como os bloqueios colocados de forma sistemática por parte das freiras de Santa Clara a esse intento. Pelo interesse de que se reveste esta questão, procuraremos delinear, ainda que muito brevemente, o historial deste processo entre 1535 e 1640, aliás documentado por cartas régias, registos de vereação, contratos notariais e capítulos de cortes para um período que se alonga pelo menos até 1792, data da provisão régia que despoleta a construção da primeira ponte conhecida, a qual, no entanto, só duraria 28 anos, tendo sido derrubada por uma cheia em 1821³⁵.

Aqui nos referimos, é claro, a projectos de construção de pontes sólidas, de pedra, com as quais se pretendia viabilizar a travessia do rio Ave. Encontramos, todavia, menções a outras pontes, que importa que esclareçamos brevemente. É certo que no ano de 1270, num instrumento de doação das azenhas do Ave, sitas na margem de Vila do Conde, estas são localizadas "...*prope pontem de riuolo de Ave, inter Zuraram et Villam de Comde. (...) Et dicte azenie debent esse facte et arimate ab isto festo Sancti Johannis Baptiste proximo uenientis...*"³⁶, mas para além desta referência, ainda que rigorosa na localização fornecida, nenhuma outra deste tempo ou posterior refere a existência da dita ponte. Tratar-se-á de engano de quem faz o articulado do documento? Tratar-se-ia de uma ponte temporária, feita em materiais perecíveis que o tempo se encarregasse de derrubar? A questão permanece em aberto, sem se revelar, de resto, crucial para o nosso trabalho, o qual ultrapassa em cerca de três séculos esta referência. Finalmente, aqui deixamos uma nota a uma ponte de barcas, construída episódicamente, em 1610, aquando de uma visita régia a Entre-Douro-e-Minho³⁷.

Feitas estes prévios esclarecimentos, importa que nos centremos exclusivamente no projecto de construção de uma ponte durável entre as duas margens do Ave. Com efeito, a primeira menção que encontramos remonta a 1535, e decorre da apresentação dessa pretensão pelos procuradores de Vila do Conde a cortes. A resposta régia, indefinida, apenas se compromete a avaliar a questão, conforme se infere da carta de 8 de Julho de 1535³⁸. Essa mesma indefinição é patente em carta de 10 de Novembro do mesmo ano³⁹, identificando uma tónica que se repetirá durante décadas. O concelho parece ter tido, todavia, como certo o assentimento régio ao projecto, já que em sessão de vereação de 11 de Março de 1538 se refere explicitamente "...*huma carta dell Rey noso senhor acerca do fazer da pomte que ell Rey noso senhor manda fazer no Rio da dita vylla ...*". Nessa mesma sessão, plenária, tendo sido convocado todo o povo da vila, aceita-se a exigência de contribuírem, durante dois anos, para a referida ponte⁴⁰.

As diligências efectuadas nos anos de 1548 e 1552⁴¹ mostram, contudo, que a provisão régia definitiva, a facultar o início da obra, não fora ainda conseguida, sabendo-se, no entanto, que o local previsto para a sua construção envolveria terrenos, quer ao longo do rio, quer no Monte do Mosteiro⁴². Novas diligências, localizadas em

1592, 1616⁴⁹, 1620, 1621, 1622⁴⁴, 1632, 1633, 1639 e 1641 provam: primeiro, que, apesar de activado, o projecto não conseguiu avançar, encontrando-se, eventualmente, estagnado durante a segunda metade do século XVI; segundo, que as primeiras décadas do século XVII correspondem a um reactivar da pressão concelhia junto ao poder régio.

Este nunca se opôs, de resto, de forma declarada, às pretensões do concelho, como se prova pela exposição anterior e pelas sucessivas informações pedidas pelo monarca ao corregedor da comarca do Porto, como acontece em 1592. Nesta data o corregedor dá parecer positivo à construção da ponte, considerando ser “... muito importante ter este rio a ponte que se pede a Vossa Magestade pera pasarem de todo Entre Douro e Minho que por este(...) muitas vezes cheas impedem alguns dias, alem de ser muito trabalho aos mercadores que vem a alfandega desta villa, e a todo o serviço dos moradores della...”⁴⁵. A obra fora, de resto, já orçamentada, segundo refere o mesmo documento, em 20.000 cruzados, os quais deveriam ser custeados por finta a lançar pelas várias comarcas de Entre-Douro-e-Minho e Coimbra.

Para os anos de 1632 e 1633⁴⁶ está ainda documentada a intercedência do duque de Bragança, senhorio da vila. Se na primeira carta se afirma a vontade de se conseguir provisão régia para lançamento de uma finta com o objectivo conhecido, já na segunda, escrita um ano depois, se considera que “Na ponte que me lembrais em essa villa e Azurara não faltão inconvenientes que considerar porque poderia ser que se ocasionasse disto algum dano desta villa.”⁴⁷

Apesar desta postura reticente, parece ter existido sobre esta matéria consenso da população, vontade política do concelho, parecer favorável das autoridades competentes, nomeadamente do corregedor da comarca, aparente anuência régia, orçamentos feitos e estudos que apontavam para locais prováveis para a construção da ponte. Porquê, então, não avançou o projecto, justificado pela insuficiência dos serviços prestados pela barca de passagem, pela importância das duas localidades que ligaria, e nada excepcional no contexto de Entre-Douro-e-Minho (lembramos que segundo o Dr. João de Barros aí existiriam no século XVI cerca de 200 pontes⁴⁸)?

A resposta parece passar, uma vez mais, pelos limites impostos à vida concelhia pelas freiras do Mosteiro de Santa Clara, donatárias de número significativo de direitos régios e senhoras da barca de passagem. Elas seriam, pois, as principais lesadas pela anulação do trânsito desta. Consciente disso, e pronto a negociar, o poder concelhio propõe alguns acordos que, todavia, não foram nunca concluídos. Deles falaremos brevemente. O primeiro data de 1616⁴⁹ e nele as freiras aceitam a construção da ponte tendo como contrapartidas a outorga, pela câmara, de uma juro anual de 10.000 reais, e a concessão régia do relego do sal de Azurara, à imagem do que tinham em Vila do Conde, transferindo-se para o concelho a propriedade e o arrendamento da barca de passagem, nomeadamente no decurso da construção da ponte. Contratos posteriores, de 10 de Setembro⁵⁰ e 19 de Novembro de 1620⁵¹, continuam a referir os 10.000 reais, eventualmente substituídos por 50 alqueires de pão, mas já nada dizem acerca do relego do sal, sendo no primeiro contrato apresentado como condição *sine qua non*.

Ainda não definitivo, mas confirmado por carta régia de 24 de Abril de 1641⁵², parece ter sido o contrato firmado entre as partes referidas em 28 de Julho de 1639⁵³. Nestoutro contrato, autorizado pelo provincial da ordem de S. Francisco, fixa-se o valor anual a pagar pela câmara em 25.000 reais, e quanto à localização da construção prevê-se que “... a obra da dita ponte que ha de fazer no Rio d’Ave desta ditta villa (...) ha de fechar no lugar de Azurara junto a ermida do Corpo Santo e da parte desta villa aonde milhor quiserem e parecer...”⁵⁴. Esta subida, em 150%, do valor a pagar, deverá integrar, por certo, o montante

correspondente aos ganhos esperados do relego do sal de Azurara, o qual, ao que tudo indica, nunca foi outorgado pelo monarca. Note-se que estas primeiras décadas do século XVII evidenciam um reforço da vontade do município de levar a bom termo o projecto, mas também às primeiras manifestações de anuência ao mesmo por parte do Mosteiro, mediante contrapartidas tidas como vantajosas.

O concelho parece ter finalmente conseguido o tão almejado alvará autorizando a obra e a respectiva finta, que seria lançada nas comarcas de Entre-Douro-e-Minho e Beiras. Monsenhor J. Augusto Ferreira data-o de 29 de Novembro de 1640⁵⁵ e os procuradores às cortes joaninas de 1641 e 1645 a ele se referem com veemência, solicitando a sua confirmação. Aí se diz, explicitamente, que a obra está já orçada, e feita a traça⁵⁶. Note-se que tal sucesso do concelho se deverá, em grande medida, a um contexto nacional favorável, sendo notória, nos reinados filipinos, uma maior relevância dada à construção de pontes, as quais se revelam, de resto, fundamentais, não só por questões de circulação, mas também por razões militares. Atente-se nas novas necessidades criadas pelo transporte das peças de artilharia⁵⁷.

O facto é que D. João IV não confirma as prévias provisões, encontrando-se, de novo, em 1654, o corregedor do Porto em Vila do Conde a reavaliar a situação. Isso mesmo é dito em carta deste, de 25 de Abril desse ano, na qual explica: "*Ate o presente não tenho ordem de Sua Magestade pera fazer esta ponte e só a tenho pera se por em pregão pera ver Sua Magestade se a deve conceder...*"⁵⁸. Em paralelo, e apesar da anuência contratual que referimos, deparamo-nos de novo, nesse mesmo ano de 1654, com obstáculos de monta apontados pelas religiosas à erecção da ponte. Uns atinentes à sua localização, tida como lesiva da privacidade do convento; outros referentes à diminuição de rendas que daí resultaria; alguns, enfim, balizados nos danos previstos sobre as suas valiosas azenhas. O articulado do documento é suficientemente sugestivo para justificar a sua transcrição: "*Diz a reverenda madre donna Joanna de Meireles (...) que a sua noticia chegou trata a Camara e povo da ditta vila de fazerem ponte na barca de pasajem debaxo das genellas do ditto convento; devassando a clausura e dormitorios com notavel escandalo, sendo mais licito fazer se a senhora do Socorro onde fique apartado e livre de profanar a hum convento tão autorizado como he Santa Clara de Vila do Conde. Outrosy he causa de grande perda pera as suplicantes por ser sua a renda da barca, e no mesmo sitio terem sette azenhas que rendem quatrocentos e vinte alqueires de trigo, e com a obra da ponte, ficão perdidas...*"⁵⁹.

Aqui abandonamos um percurso que, como vimos, se alonga até 1792, o qual se revela sobremaneira esclarecedor acerca do caracter nuclear assumido pelas problemáticas inerentes às vias de comunicação num particular município de Entre-Douro-e-Minho nos séculos XVI e XVII. Toda a dinâmica processual analisada, a par dos fortes investimentos feitos pelo poder concelhio nesta matéria confirmam, para Vila do Conde quinhentista, o que nos diz Carlos Alberto Ferreira de Almeida, personalidade que com este trabalho pretendemos homenagear, retomando uma área de investigação que lhe foi manifestamente cara: "*No estudo da viação o mais importante historicamente não é tanto a descoberta do traçado material dos caminhos, mas sim as suas funções e as suas consequências sociais, económicas, culturais, políticas, etc., a quantidade de tráfego e de homens que transitavam por elas.*"⁶⁰.

NOTAS

* Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Este breve estudo insere-se numa investigação mais vasta sobre o concelho de Vila do Conde no século XVI, desenvolvida numa dissertação de doutoramento em curso. Qualquer uma das questões aqui abordadas de forma sintética, até pelas limitações impostas por uma antologia desta natureza, colhe maiores desenvolvimentos e projecções nesse outro projecto de investigação.

¹ Atente-se em que apenas uma parte desta freguesia integrava o termo da vila, pertencendo a restante parcela ao Julgado de Faria, Vd., entre outros, CRUZ, António - *Geografia e Economia da Província do Minho nos finais do séc. XVIII*, Porto, Centro de Estudos Humanísticos, 1970, Apêndice Segundo. Cadastro da Província do Minho. Lembremos, ainda, que a configuração dos limites territoriais do actual concelho de Vila do Conde resulta da anexação de freguesias ocorrida no decurso do séc. XIX, e decorre, em particular, da reforma administrativa de 1842.

² Cf. TAROUCA, Carlos da Silva - *Cartulário do Mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde*, ed. fac-similada, Vila do Conde, Associação Comercial e Industrial de Vila do Conde, s.d., Doc. II-A, p. 39.

³ A.M.V.C. (Arquivo Municipal de Vila do Conde) - Lv.122, fl. 217v-228v.

⁴ Capítulos apresentados a cortes por Vila do Conde, entre 1641 e 1645. A.N.T.T. (Arquivo Nacional - Torre do Tombo). *Cortes*, Mç. 10, nº 74, fl. 1

⁵ A.M.V.C. - Lv. 33, fl. 5 (Sessão de 17 Junho.1698)

⁶ A.N.T.T. - *Convento de S^{ta} Clara V. Conde*, Cx. 55, Mç. 28, s.n., fl. 3

⁷ Cf. ALMEIDA, Carlos Alberto F. de - *Vias Medievais. I. Entre-Douro-e-Minho*, Porto, 1968, dissert. polic., pp. 27 e 181

⁸ RAU, Virgínia - *Itinerários Régios Medievais - Itinerário d' El-Rei D. Dinis*, Lisboa, 1962, pp. 30-65

⁹ ALMEIDA, C. A. Ferreira de - *op. cit.*, pp. 159-162

¹⁰ *Idem - Ibidem*, pp.158-159

¹¹ *Idem - Ibidem*, pp. 76-78

¹² *Idem - Ibidem*, p. 162

¹³ A.S.C.M.V.C. (Arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Vila do Conde)- *Livros de Receita e Despesa, passim*

¹⁴ Reproduzimos, na explanação que se segue, a descrição dos trajectos seguidos por Leão de Rosmithal, Nicolau Polievolo, Jeronimo Munzer, Dom Edme de Saulier, Erich Lassota de Steblovo e Confalonieri, de acordo com o articulado apresentado por ALMEIDA, C.A. Ferreira de - *op. cit.*, pp. 148-157

¹⁵ Cf. FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *Estradas velhas entre Leça e Ave. "Douro Litoral"*, 4ª Série, nº I-II, pp. 50-71

¹⁶ *Idem -ibidem* e ALMEIDA, Carlos Alberto F. de - *op. cit.*, pp. 168-169

¹⁷ cf. ALMEIDA, Carlos Alberto F. - *op. cit.*, pp. 180-181

- 18 A.N.T.T. - *Convento de Stª Clara V. Conde*, Cx. 55, Mç. 28, fl. 2v. (Carta de sentença de Santarém - 11.Dezembro.1570)
- 19 Sobre esta matéria vejam-se as contribuições de Eugénio da Cunha Freitas e Bertino Daciano in *Subsídios para uma monografia de Vila do Conde*. 1º vol., Porto, 1953, pp. 1-3 e 121-142
- 20 Foral de Villa de Conde, de 1516, publ. DIAS, Luiz Fernando de Carvalho - *Forais Manuelinos do Reino de Portugal. Entre Douro e Minho*, s.l., ed. autor, 1969, p. 21
- 21 Vejam-se as deliberações camarárias de 29.Setembro.1466 (A.M.V.C.- Lv.16, fl. 18v.); 7. Janeiro.1538 (Idem, Lv. 16, fl. 22); 22.Agosto.1547 (Idem, Lv.18, fl. 61); 26.Novembro.1548 (Idem, Lv.18, fl. 181-181v.) ; 16.Setembro.1560 (Idem, Lv. 19, fl. 370) e 16.Outubro.1560 (Idem, L19 fl. 372-372v)
- 22 Vide sessões camarárias de 6.Maio.1538 (A.M.V.C.- Lv.17, fl. 44v); 13.Maio.1538 (Idem, fl. 45); 26.Novembro.1548 (Idem, Lv.18, fl. 181-181v.); 11.Março.1549 (Idem, Lv.18, fl. 223v.); 16.Setembro e 16.Outubro.1560 (Idem, Lv.19, fl.370 e 372-372v.) e ainda a carta de sentença dada no Porto, a 12.Junho.1636, em que de novo se menciona o lançamento de uma finta para reparação da barca , não tendo o concelho verba suficiente(cf. A.N.T.T. - *Convento de Stª Clara V. Conde*, Cx. 54, Mç. 27)
- 23 A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 206-207. Registo da carta de sentença dada no Porto, a 25 de Julho de 1585
- 24 Idem, fl. 206v.
- 25 A.N.T.T. - *Convento de Stª Clara V. Conde*, Cx. 55, Mç. 28, fl. 3 (Carta de sentença de Santarém- 11. Dezembro.1570). Esta descrição dá-nos, de resto, a ideia do formato que teria a barca de passagem, porventura algo parecida com aquela que ainda muito próximo de nós fazia a travessia de Esposende para Ofir (Vd. ALMEIDA, C.A. Ferreira de - *op. cit.*, Fotog. 1).
- 26 A.M.V.C. - Lv. 28, fl. 278 e segts. Vide, sobre esta ocorrência, o trabalho de FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *A barca de passagem no Ave*. "Subsídios para uma monografia de Vila do Conde", pp. 1-3
- 27 Cf. A.N.T.T. - *Convento de Stª Clara V. Conde*, Cx. 54, Mç. 27
- 28 Ibidem
- 29 Ibidem
- 30 FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *op. cit.*, p. 1
- 31 A.N.T.T. - *Convento de Stª Clara V. Conde*, Cx. 39, Mç. 10, s.n., fl. 2. Instrumento de contrato e obrigação feito em Vila do Conde - 19.Novembro.1620
- 32 FREITAS, Eugénio A. da Cunha - *op. cit.*, pp. 1-2
- 33 Para além do Mosteiro, é o próprio concelho que assim também procede. Em 21.Agosto.1553 proibe-se, em vereação, a travessia do rio em quaisquer outros barcos, que não a barca de passagem, sob pena de 50 reais de coima (A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 552v-553)
- 34 Da paragem da barca por falta de caudal, obrigando os passageiros a fazer a travessia a pé, e dificultando a passagem dos carros que se atolavam, falam-nos os autos de 1540-42 referentes ao assoreamento da barra e às açudadas do Ave (Cf. A.N.T.T. - *Convento de Stª Clara V. Conde*, Cx. 37, Mç. 7). Das consequências das cheias fala-nos, entre outros, uma carta de sentença dada no Porto- 10.Maio.1636, num processo motivado, precisamente, pelos estragos provocados na barca pela cheia desse Inverno (cf. *Ibidem*, Cx. 54, Mç. 27)

- ³⁵ No que se refere a registos de actas de vereação, as informações básicas da questão foram já apresentadas por DACIANO, Bertino - *As pontes sobre o Ave, entre Azurara e Vila do Conde*. "Subsídios para uma monografia de Vila do Conde", pp. 121- 143. Eugénio Andrea da Cunha Freitas publica ainda um dos contratos firmados entre a abadessa e freiras do Mosteiro de Santa Clara e o concelho em 22.Julho.1748 (publ. in *Pontes*. "Boletim Cultural da Câmara Municipal de V. Conde", Nova Série, nº 10, Dez/1992, pp. 43-50). Outros existem, porém, situados no período de tempo em que balizamos a nossa exposição. A eles nos referiremos em texto.
- ³⁶ Carta de D. Afonso III, de Lisboa-12.Junho.1270, publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, pp. 41-42
- ³⁷ A.M.V.C. - Lv 25, fl. 395
- ³⁸ A.M.V.C. - A/25
- ³⁹ A.M.V.C. - A/28
- ⁴⁰ A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 37
- ⁴¹ A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 160v-162v ; 164v.-165v, 416-416v.
- ⁴² Cf. *ibidem*, fl. 416-416v.
- ⁴³ Data da deliberação camarária para que se procurasse fazer um levantamento geológico em Azurara, defronte da Lavandeira, para se estudar a possibilidade de aí se levantar um alicerce que possibilitasse a construção da ponte a partir da Lavandeira (A.M.V.C. - Lv. 26. Sessão camarária de 13.Julho.1616)
- ⁴⁴ Datas de deliberações promovendo contactos ou dando subsídios a agentes do concelho para tratar desse assunto em Lisboa (cf. sessões de 12.Setembro.1620; 26.Junho.1621; 1.Março.1622). Cf., respectivamente, A.M.V.C. - Lv. 26, fl. 378v; fl. 425-425v; fl. 453v.
- ⁴⁵ A.M.V.C. - B/33 (Parecer dado em Vila do Conde - 26.Agosto.1592)
- ⁴⁶ A.M.V.C. - A/195 (Vila Viçosa- 14.Março.1632) e A/196 (Vila Viçosa - 14. Março.1633)
- ⁴⁷ *idem* - A/196
- ⁴⁸ BARROS, João de - *Geographia d'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*, Porto, 1919, p. 125
- ⁴⁹ A.D.P. - *Notariais*. Vila do Conde, 1ª Série, lv. 29, fl. 88v-90
- ⁵⁰ A.N.T.T. - *Convento de Santa Clara V. Conde*, Cx. 39, Mç. 10, s.n.
- ⁵¹ *ibidem*
- ⁵² Certidão em pública forma passada em 7.Julho.1748 do registo contido no Livro 4º de Registo Geral da Câmara, fl. 108, o qual transcreve a referida carta, cujo original desconhecemos. Note-se que se trata da confirmação régia do contrato firmado e não de qualquer alvará de licença para construção da ponte. (A.N.T.T. - *Convento de Sª Clara V. Conde*, Cx. 39, Mç. 10, s.n.)
- ⁵³ *ibidem*
- ⁵⁴ *ibidem*, fl. 2v.
- ⁵⁵ Cf. FERREIRA, Mons. J. Augusto - *op. cit.*, pp. 65 - 71.

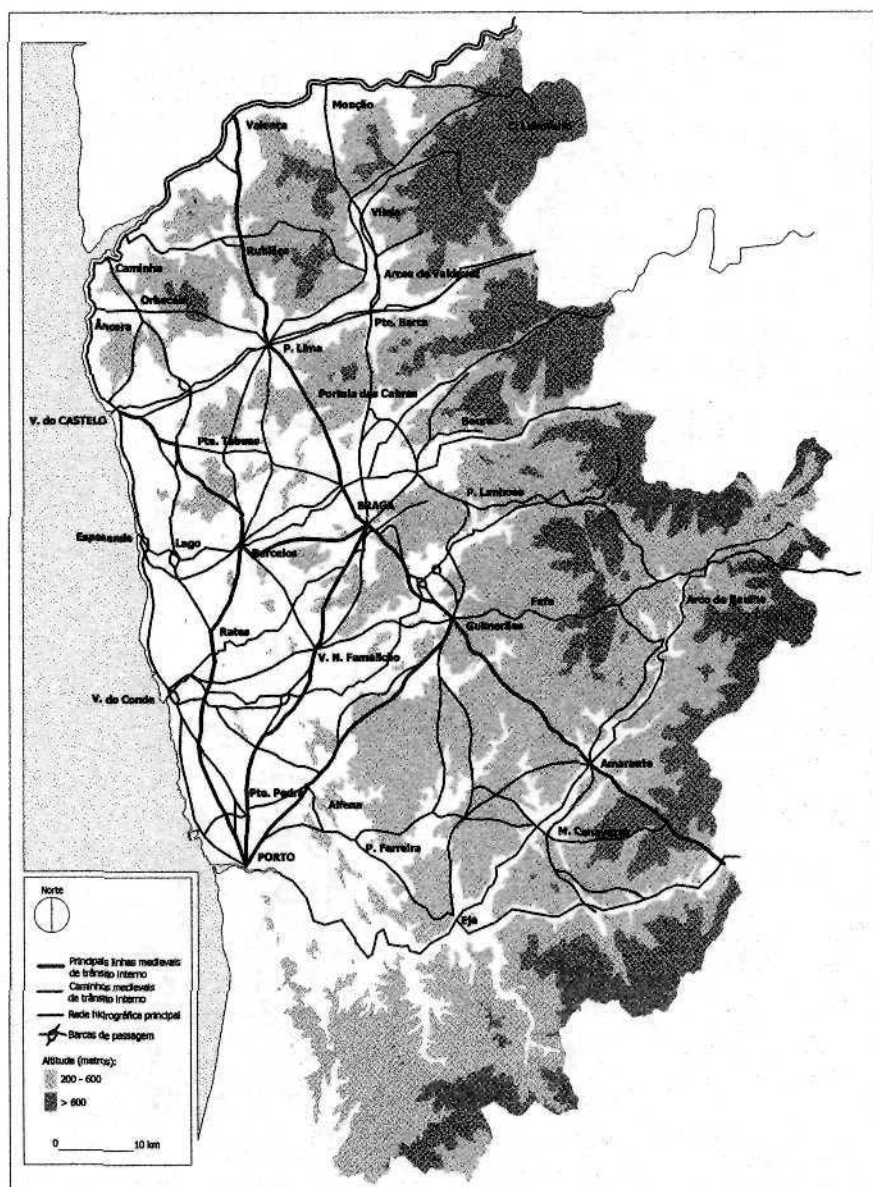
⁵⁶ A.N.T.T. - Cortes, Maço 10, nº 74

⁵⁷ Sobre este assunto vd. ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de - *op. cit.*, pp. 143-144

⁵⁸ Cf. A.N.T.T. - Convento de S^{ta} Clara V. Conde, Cx. 39, Mç. 10, s.n.

⁵⁹ *Ibidem*

⁶⁰ ALMEIDA, Carlos A. Ferreira - *op. cit.*, p. 5



Fontes: Carlos Alberto F. Almeida, "Vias Medievais entre Douro e Minho", Porto, FLUP, 1968, Disserta. Polic., fgs. 4 e 5
 Comissão Nacional do Ambiente, Carta Administrativa de Portugal (escala 1:250.000)

FLUP
 202, Camargo, 199
 Mapas Topográficos 1:50

Fig. 1 - Vias medievais em Entre Douro e Minho (séculos XV e XVI)

Fonte: Carlos Alberto F. Almeida, "Vias Medievais entre Douro e Minho", Porto, FLUP, 1968, Disserta. Polic., fgs. cf. fig. 1
 Carta Militar de Portugal - folha I Porto - 1:250000



Fonte: Carlos Alberto F. Almeida, "Vias Medievais entre Douro e Minho", Porto, FLUP, 1968, Disserta., Polic., Pg. 2
 Comissão Nacional do Ambiente, Carta Administrativa de Portugal (escala 1:250.000)



Fig. 2 - Percursos de viajantes estrangeiros em Entre Douro e Minho nos séculos XV e XVI

Fonte: Carlos Alberto F. Almeida, "Vias Medievais entre Douro e Minho", Porto, FLUP, 1968, Disserta., Polic., figs. 4 e 5
 Carta Militar de Portugal - folha I Porto - 1:250000