

OS REINOS IBÉRICOS NA IDADE MÉDIA



COORDENAÇÃO

LUIS ADÃO DA FONSECA
LUIS CARLOS AMARAL
MARIA FERNANDA FERREIRA SANTOS



Os Reinos Ibéricos na Idade Média

**Livro de Homenagem ao Professor Doutor
Humberto Carlos Baquero Moreno**

Coordenação de

Luís Adão da Fonseca
Luís Carlos Amaral
Maria Fernanda Ferreira Santos

Vol. I



Caminhos que cruzam os portos secos no início do século XVI

Isabel Freitas

Percorrer caminhos trilhados pelas dificuldades da Idade Média não é tarefa fácil. Percorrer caminhos que cruzam fronteiras, sobretudo quando se transportam mercadorias mais ou menos valiosas, mais ou menos pesadas, ou quando os conflitos obrigam a uma prevenção máxima, não é tarefa fácil. Nas idas e vindas dos mercadores que atravessam o espaço raiano alguns perigos os esperitam. O mercador é sempre motivo de assalto.

Os que de dia ou de noite se atrevem, a troco de uma vida errante ou da procura de alternativas à vida do campo, a transportar de terra em terra produtos necessários ao abastecimento das populações, estão sujeitos aos olhos mais ameaçadores.

Os eixos de circulação são na sua maioria estreitos e de piso irregular, principalmente os que unem os termos às cidades¹. Estes são os caminhos mais usados pelos agricultores ou cidadãos que se deslocam ao termo para comprar alguns produtos agrícolas. Os grandes eixos, localizados entre duas vilas, são mais utilizados pelos mercadores portadores de mercadorias do exterior². Trajectos estes de alcance dirigido, que implicam uma predeterminação da viagem, das embalagens e dos produtos a transportar.

As vias vão surgindo das necessidades da utilização. O incremento do trânsito comercial externo e terrestre, o crescimento dos povoados da fronteira, a necessidade de mover apoios para áreas raianas de fragilidade iminente, e as necessidades regionais criaram novos caminhos e alargaram outros. Os portos secos definiram-se e orientaram-se os mercadores na sua direcção.

Seguem-se sempre as mesmas rotas. Neste trajecto que une o interior e o litoral, o norte e o sul³, não se encontram na maior parte das vezes vias directas que unam o ponto de partida ao de chegada. Entre estes existem muitos pontos de ligação que é necessário alcançar para tomar outra direcção. Caminhos sinuosos entre povoados e despovoados que vão a par e passo sendo trilhados por homens e animais.

É cruzando estas vias rodeadas por culturas ou por terrenos incultos onde cresce a vegetação sem rumo, que o homem vive o seu quotidiano. Caminhos que sobem e descem, verdadeiras difíceis de transitar⁴. As grandes vias que atravessam a fronteira destinam-se a um trânsito

¹ Nem todos os caminhos permitiam as passagens dos carros. As inúmeras queixas apresentadas em cortes sobre os estragos derivados da passagem de carros e de animais de grande porte permitem antever esta situação. Sobre o assunto ver MORENO, Humberto Baquero – *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. 4.

² A questão sobre o abandono ou continuidade de utilização das vias romanas continua em aberto. Alguns autores são a favor do abandono das vias medievais a partir da utilização da ferradura, outros acordam com a continuidade do uso dos caminhos medievais que traziam mais conforto aos frequentadores das vias terrestres. FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Los Caminos Medievales de Galicia*. Ourense: Museu Arqueológico Provincial, 1988. Boletim Avriense, Anexo 9, p. 62.

³ Sobre estes trajectos ver MORENO, Humberto Baquero – *Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas*. Lourenço Marques: 1972. Separata da Revista de Ciências do Homem, vol. V, série A, 1972.

⁴ Sobre o estado dos caminhos na Idade Média ver MORENO, Humberto Baquero – *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da idade média*. Lisboa: APH, 1975. Separata Actas do Colóquio: Papel das Áreas Regionais na Formação da História de Portugal.

alargado. Muitos recoveiros que por aqui passam dirigem-se às grandes cidades castelhanas e no regresso, às cidades e vilas portuguesas, incluindo as do litoral, como Porto, Viana ou Valença.

Muitas vezes a fronteira é cruzada não com o intuito de viajar para o reino vizinho, mas sim de ganhar tempo e evitar grandes desvios. Alguns castelhanos que se deslocavam para a Galiza preferiam utilizar os caminhos portugueses, cruzando Portugal na maioria do seu percurso. O mesmo acontecia com os galegos que se dirigiam a Castela⁵. Por vezes viagens mais pequenas ou simplesmente a deslocação de um povoado a outro não evitam a entrada no reino vizinho. A fronteira, cheia de reentrâncias e irregular no seu percurso, foi criada independente do traçado de caminhos que foram surgindo como resultado da deslocação local e diária de indivíduos⁶.

Um dos problemas da circulação por esta rede viária é a falta de alojamento. As estalagens escasseiam ao longo do percurso. Assim é difícil obter descanso tanto para os mercadores como para os animais. Como detectou Iria Gonçalves⁷ as estalagens em Trás-os-Montes são realmente escassas e no Entre-Douro-e-Minho não são assim tão numerosas⁸.

Os comerciantes mais modestos e os produtores que de longe transportam os seus produtos para venda, tentam sempre evitar as despesas do descanso preferindo dormir ao ar livre em locais que inspirem alguma confiança e que ofereçam algum resguardo. Estes preferem viajar quando as condições climatéricas oferecem mais oportunidades para as deslocações⁹. Os que vivem apenas do comércio e transportam cargas preciosas, não conseguem evitar a pernoita em estalagens quando o medo do assalto, o frio ou a chuva a isso obriga¹⁰.

Vindos de Castela, Navarra, Aragão, mas também de reinos mais distantes¹¹, mercadores e mercadorias percorrem um longo trajecto repleto de incertezas antes e depois de cruzar a fronteira. As cargas, trouxas, cestos, unidades ou peças que trazem consigo, transportam-nas no dorso de bestas muares ou cavalares, a designada por carga maior, no dorso de asnos, a carga menor, ou no seu próprio dorso, o costal e o colonho. Para facilitar o transporte utilizam varas aos ombros e às costas e à cabeça cestos, canastras, ou todo o tipo de atados. Para aumentar a capacidade de locomoção utilizavam-se andas¹².

Estes diferentes meios de transporte são também um anunciar de diferenças sociais que se estabelecem entre os comerciantes. Dependente da riqueza pessoal, a posse de um animal de carga possibilita o conforto daquele que transacciona os produtos. Mas a posse de um animal é dispendiosa e portanto não é para todos.

Em função da riqueza pessoal dos mercadores o número de animais que possuem é variável. Alguns devem possuir um número razoável de animais e fazem-se acompanhar nestas

⁵ As linhas de intercâmbio galegas juntam-se com as portuguesas nas deslocações para Castela. FERREIRA PRIEGUE, Elisa – El comercio de las villas costeras de Galicia en la Baja Edad Média. In *Galicia en la Edad Média*. Madrid, 1990. Actas do Coloquio de Santiago de Compostela-La Coruña-Pontevedra-Vigo-Betanzos, Julio, 1987, p. 254. O mapa de influência do porto seco de Bragança (cap. IV, mapa nº 37) reflecte bem esta situação.

⁶ *As Gavetas da Torre do Tombo*. Lisboa: Centro de Estudos de História Ultramarina, 1960. Vol. XI, gav. XX, maço 10, doc. 36, p. 53.

⁷ GONÇALVES, Iria – Privilégios de estalajadeiros portugueses: séculos XIV e XV. In *Imagens do Mundo Medieval*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988. (Horizonte Histórico; 16), p. 151.

⁸ Concentram-se sobretudo nas regiões de Lamego, de Riba Coa, de Entre Douro e Cávado, Trancoso, Guarda e no litoral entre Aveiro e Lisboa. GONÇALVES, Iria – Privilégios de estalajadeiros portugueses..., p. 150-151.

⁹ "E que outra vez indo ell testemunha e Stevão Trochimam com seus gaados a vender a Benavente que se lbes acontecera de durmir em buua malhada...", *As Gavetas da Torre do Tombo...*, Vol. XI, gav. XX, maço 10, doc. 35, p. 64.

¹⁰ Apesar de todo o perigo e das condições precárias em que viajam os mercadores, em épocas de crise valoriza-se a profissão e valorizam-se os produtos que transaccionam os mercadores, a sua falta obriga à procura no exterior.

¹¹ I.A.N./T.T., *Leitura Nova, Além Douro*, L. 1, fls. 176v-178. À vila de Bragança vêm panos de Aragão, de Navarra e de Cástela.

¹² *Nova História de Portugal*; direcção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Editorial Presença. *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, A. H. de Oliveira Marques, 1987, vol. IV, p. 136.

viagens de criados e de familiares ou de parceiros que auxiliam nas dificuldades do trajecto e apoiam o transporte¹³.

Os carros ou carretas, puxados por animais ou pelo próprio homem, menos utilizados uma vez que os animais de carga garantiam melhor mobilidade e maior facilidade em se deslocar, quando permitido, por atalhos e assim encurtar o caminho a percorrer.

Apesar de todas as dificuldades que as vias de comunicação oferecem as ligações não são difíceis e fazem-se com naturalidade e com a rapidez necessária. Estes constituem a realidade do homem que os frequenta e que não conhece outra. A distância também não é problemática, o homem medieval habituado a percorrer diariamente longas distâncias possui uma estrutura óssea mais robusta que o homem de hoje¹⁴. Para ele subir e descer veredas não parece ser problemático. Problemáticos são os inúmeros pagamentos a que se encontra sujeito, pagamentos que com as distâncias se multiplicam e obrigam constantemente a encontrar estratégias de fuga ao fisco e à penalização de descaminhado.

A viagem por terra, apesar de perigosa, tem os seus atractivos. É fácil a fuga aos pagamentos fiscais. Sempre existe um atalho ou um meio de atravessar a fronteira sem ser notado. Apesar do desconforto e do temor da viagem, frequentemente os atalhos, os bosques ou os campos são preferidos aos caminhos de passagem. Prefere-se enfrentar o perigo do isolamento e dos recantos mais escondidos e mais escuros que enfrentar os cobradores dos impostos e sujeitar-se à descoberta das fraudes praticadas e à consequente penalização da legislação.

As viagens dos mercadores que utilizam as vias terrestres dependem, não tanto do estado do tempo nem do estado das vias, mas sim de outros factores, para eles certamente mais relevantes. A época de produção das mercadorias que transportam, a época de produção das mercadorias que procuram além fronteiras, as datas das feiras, as necessidades da população, as encomendas, as épocas de trabalhos agrícolas e as necessidades de matérias-primas. Assim o indicam os livros de registo dos portos secos.

Os meses que registam nos livros de alealdamento, de uma maneira geral, menor movimento são os meses de Fevereiro e de Outubro. Os meses de Janeiro, Abril e Julho não registam qualquer passagem nem de alealdamentos nem de desalealdamentos¹⁵. Os meses aqui contemplados com menor movimento correspondem aos períodos de trabalho agrícola mais intenso, que dificulta ou impede os movimentos comerciais. Os meses com maior movimento correspondem às datas de reunião de feiras e às épocas de maior produção de produtos comercializados entre as duas fronteiras. A feira de Medina del Campo¹⁶ reúne em Maio, a feira de Valladolid na Quaresma e em Setembro¹⁷, a feira de Villalón de Campos reúne na Quaresma e em Junho¹⁸. Na Quaresma reúnem também as feiras de Valladolid, Villalón, Zamora, Medina de

¹³ "Um almocreve que precisa de um mancebo para seis bestas dá-lhe 200 reis por mês e um escudeiro que não tem mais que uma azemalla para servir seus bees e suportar sua honrra quando ha mester azamell nom ho pode menos acabar daquelles duzentos rrs. Em que o ja o almocreve tem posto outro e elles nom merecem a meetade", BRITO, P.ª Cunha - Os pergaminhos da Camara de Ponte de Lima. In *O Archeologo Português*. Lisboa: Museu Ethnologico Português. Imprensa Nacional, 1907, vol. XIV, p. 60-61.

¹⁴ FERREIRA PRIEGUE, Elisa - Saber Viajar: Arte y técnica del viaje en la Edad Media. In *IV Semana de Estudios Medievales de Nájera*. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 1994, p. 48.

¹⁵ Os dados retirados dos *Livros de alealdamentos* são reduzidos e precários, apenas cobrem dois anos de trocas comerciais. Estes dados não devem ser retidos como a realidade das transacções entre Portugal e Castela, mas como uma aproximação à realidade. (Os livros identificados neste trabalho apenas como *Livros de alealdamentos* correspondem aos livros do Núcleo Antigo do I.A.N./T.T. que se encontram identificados nas Fontes e Bibliografia).

¹⁶ DEL VAL VALDIVIESO, Isabel - Mercaderes portugueses en Medina del Campo (siglo XV). In *Actas das III^{as} Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, II, Porto, 1987.

¹⁷ LADERO QUESADA, Miguel Ángel - Las ferias de Castilla. Siglos XII a XV. In *Cuadernos de Historia de España*, LXVII-LXVIII. Buenos Aires: Instituto de Historia de España, 1982, p. 334-335.

¹⁸ Idem, *Ibidem*.

Rio Seco e Benavente¹⁹, entre outras. Assim, os meses de Março, Maio, Junho, Agosto, Setembro, Novembro e Dezembro encontram-se entre os meses de maior relevo em viagens de mercadores, comerciantes e outros. Alguns destes meses correspondem à reunião dos mercados enunciados.

Na falta de mapas que visualizem o percurso a seguir, o mercador utiliza etapas que definem o espaço a percorrer. Primeiro é necessário identificá-las, depois é necessário conhecer a rede viária que faz a ligação entre estes pontos. Para tal contam com a informação de mercadores e caminhantes já mais experientes no percurso que transmitem os seus conhecimentos sobre a rede de caminhos. Mas este percurso pode ser facilmente alterado por muitos factores de ordem conjuntural como pestes, guerras, mau tempo ou danos nas pontes e no piso da estrada.

Ao longo dos percursos, as etapas vão sendo conhecidas pelos locais de paragem, onde caminhantes e animais refazem as suas forças, pelos locais de passagem marcados pela impossibilidade da paragem²⁰ e pelos locais onde se esperam travessias, por vezes demoradas. Ao longo dos itinerários crescem os apoios concedidos a quem viaja e surgem novos atractivos que chamam a população.

Os locais de pagamento de portagem e de passagem e os caminhos obrigatórios que encaminham aos portos secos funcionam também como etapas a cumprir os pontos de controlo fiscal obrigatório para os que transportam mercadorias. Estas etapas são mesmo para seguir. A deslocação de mercadorias pelos caminhos não trilhados pelas imposições fiscais remete para penas de descaminhado e de contrabando. O caminho torna-se, assim, um dos principais determinadores das relações comerciais e do estabelecimento de mercados e das etapas de viagem e um agente fiscal e jurídico que orienta o mercador.

O percurso não parece representar, para o mercador, grandes dificuldades. Como afirma Elisa Priegue²¹, os caminhos do comércio e da devoção estão bem demarcados por um trânsito intenso. É fácil “encarrear-se”.

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 e estar seguro da escolha que fez de forma a evitar alguns contratemplos que possam surgir.

As caminhadas começam antes do amanhecer no Inverno ou ao amanhecer no Verão e terminam ao cair da noite no Verão ou já de noite no Inverno. O tempo de luz é menor no Inverno e por isso é necessário compensar com menor número de paragens durante a viagem, paragens obrigatórias nos meses mais quentes²². Chegar a algum lugar depois de o cair do Sol pode apresentar alguns perigos. As portas das cidades e as estalagens já estão fechadas.

No Verão o sol intenso esgota o caminhante, no Inverno a chuva impede os movimentos. Os que percorrem longos trajectos devem estar atentos aos melhores dias e meses do ano para o fazer. No entanto, grande parte das viagens com destino e datas marcados, as que seguem como destino a das grandes feiras periódicas cujas datas são inalteráveis, os caminhos têm mesmo de ser percorridos pelos mercadores, comerciantes e outros visitantes. Estes não podem ter em atenção a meteorologia. Quer chova, quer faça sol têm de meter-se ao caminho.

¹⁹ *Idem, Ibidem*, p. 334-335.

²⁰ A paragem obriga a pagamentos que se dispensam.

²¹ FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Saber Viajar: Arte y técnica del viaje...*, p. 48.

²² M.^a Jesus Fuentes Perez detecta que a média diária em Janeiro é de 40 km, em Abril a média ronda os 60 km, em Maio 80 km porque fizeram a viagem de Paredes de Nava a Aguilar sem pernoitar, a média total das viagens é de 50 km. FUENTES PEREZ, M.^a Jesus - *Con pan y vino se anda el camino. Los viajes en la Castilla Medieval*. In *Espacio, Tiempo y Forma*, Revista de la Facultad de Geografía e Historia. Historia Medieval. Madrid, 1995, série III, t. 8.

Os almocreves demoram a percorrer as 15, 16 ou 18 léguas que separam a vila de Lamego dos portos de mar 6 dias, incluindo a compra de peixe, o que lhes permite ter peixe fresco diariamente²³. Percursos que rondam entre os 75 km e os 90 km. Calculando que gastam um dia na ida, outro na vinda e um dia em compras, percorrem diariamente uma distância que se situa entre os 35 e os 45 km²⁴. Para percorrer esta distância em tão pouco tempo as vias medievais têm de apresentar boas condições de circulação.

Esta é a média diária do mercador, do comerciante e do almocreve que faz da viagem o seu modo de vida. A estada nos locais reduz-se ao menor tempo possível. O regresso imediato permite-lhe deter avanço sobre os que consigo concorrem. O mercador, o comerciante e o artesão não dispensam muito tempo em passeio e poucos serão os que se demoram nas romarias. Viajar é dispendioso e nem todos têm acesso às comodidades da viagem, além de que tempo é dinheiro. A duração das viagens é variável para quem se encontra mais ou menos longe da fronteira.

Os alealdamentos e desalealdamentos dos castelhanos que frequentam a feira de Miranda permite observar o tempo que um mercador gasta no local da transacção²⁵. Álvaro de Ledesma e António de Salamanca alealdam os produtos que trazem à feira franca de Miranda do Douro em 2 de Fevereiro, desalealdam no dia 5 de Fevereiro²⁶. Cristóvão de Medina alealda os seus produtos a 22 de Setembro e desalealda no dia 1 de Outubro²⁷. No dia 1 de Outubro chegaram à feira de Miranda Fernando Cem, João Nazes e João Vermejo, castelhanos. Os panos pardos que traziam foram vendidos no dia 2 de Outubro²⁸. São estes os tempos dos mercadores. Os produtos vendem-nos assim que podem.

Os mercadores de Mirandela, Chacim, Vila Flor e Ansiães, viajam em média entre 6 e 12 dias, embora sejam detectadas viagens mais curtas de cerca de 3 a 5 dias que devem reter os mercadores em zonas mais próximas da fronteira. Os que ocupam os mercadores por mais tempo retêm-nos entre 14 e 21 dias. Vila Flor esporadicamente revela uma ou outra viagem de 31 dias.

Tendo em conta que o mercador circula em média 40 km por dia, a distância a que se devem situar não é difícil de calcular. A margem de erro existe uma vez que se desconhece o tempo que demoram as compras e as vendas e se o mercador regressa de imediato ou permanece alguns dias nas localidades. O conhecimento dos destinos dos frequentadores destes portos, indicaria com mais certezas o tempo destas viagens.

Os mercadores que utilizam o porto de Torre de Moncorvo demoram nas viagens mais curtas cerca de 3 dias. O maior número de viagens situa-se entre 7 e 15 dias. Este porto detecta ainda uma presença de viagens de longa duração que se situam entre os 45 e os 226 dias, viagens que alcançam terras distantes. A quantos quilómetros correspondem na realidade não é possível saber uma vez que quanto maior é o percurso mais tempo de paragem deverá ter.

Estes mercadores que se demoram nas viagens e que transportam grande quantidade de mercadorias devem ter como destino várias feiras e vários mercados ou terras mais longínquas.

²³ MORENO, Humberto Baquero - *A acção dos almocreves...*, p. 47.

²⁴ Elisa Priegue dá-nos a conhecer que recentes investigações realizadas a partir de vestígios humanos provenientes de enterramentos permitiram verificar que a partir do século XI o homem medieval vê as suas características físicas serem moldadas pela marcha. As suas pernas são mais largas e fortes que as do homem actual. A sua estrutura óssea permitia-lhe alcançar os 55-60 km diários de percurso, no entanto a média que por norma alcança é de 25 km diários. FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Saber Viajar: Arte y técnica del viaje...*, p. 48. Ver ainda GONÇALVES, Iria - *Viajar na Idade Média...*, p. 157-176.

²⁵ I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)*, fl. 167-169.

²⁶ I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)*, fl. 161.

²⁷ I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)*, fl. 169v.

²⁸ I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)*, fl. 167-169.

A longa duração das viagens concede a Torre de Moncorvo um prestígio que se prende com a passagem de mercadores de longo trato²⁹.

Os portos secos do Porto, Guimarães, Braga e Amarante registam uma média de dias utilizados superior aos portos anteriores. A sua localização em áreas mais afastadas da fronteira castelhana, mas mais próxima da fronteira da Galiza, determina a direcção e a duração das viagens. As de duração mais curta de 8 a 15 dias devem ocupar os mercadores por terras galegas. As de maior duração que ocupam os mercadores entre 20 dias e 60 dias, devem ter como destino as feiras do interior castelhano. As viagens mais longas devem ainda alcançar pontos mais afastados e levar os mercadores não apenas a uma feira e a um mercado, mas a vários.

Miranda do Douro surge apenas referida no livro de alealdamentos de 1517-18. A grande variedade de número de dias detectados nas viagens torna este porto, situado em plena fronteira, um dos que maior alcance terá em termos de território visitado.

As zonas mais próximas, para onde se deslocam mercadores ou artesãos médios ou de menores possibilidades, permitem que estes se desloquem apenas 2 ou 3 dias. O maior número de viagens dura entre 8 e 10 dias, permite detectar um grupo médio de mercadores que se aventuram em feiras e mercados mais afastados. Outro núcleo de viagens demoram entre 13 e 23 dias. Os mercadores estarão ocupados em áreas marcadas por feiras mais afastadas.

As viagens de maior duração que chegam a alcançar os 56 dias permitem detectar a existência de um grupo de comerciantes de prestígio que transporta consigo elevado número de mercadorias destinadas a várias feiras e mercados.

O maior número de viagens efectuadas através do porto de Mogadouro, pelos mercadores da região e pelos que utilizam este porto de passagem é de curta distância, de 1 a 4 dias e de média distância 6 a 16 dias. Uma ou outra viagem mais longa também se detecta, provavelmente de um ou outro mercador habituado a viagens de maior duração.

Freixo-de-Espada-à-Cinta apresenta entre os portos secos, as viagens mais demoradas e o maior número de percursos efectuados. As viagens mais longas ocupam entre 88 e 297 dias. Outras ainda, de longa duração, ocupam os mercadores entre 21 e 66 dias. Tempo que não deve ter sido todo utilizado na viagem que compreendeu algumas centenas de quilómetros.

Um grande número de viagens efectuadas pelos frequentadores do porto é de curta duração e de média duração. Umam tardam entre 3 e 10 dias e compreendem uma área não muito afastada de Freixo, outras de distância média demoram de 11 a 20 dias.

A maior ou menor distância percorrida pelos mercadores depende do seu prestígio pessoal e da importância do porto, da preferência externa pela produção, da área de influência desse porto, das necessidades da importação, da quantidade e da variedade de mercadorias que transporta e da disponibilidade em percorrer um maior número de feiras e de mercados numa só viagem.

As várias dificuldades com que o caminhante se cruza no seu caminho associado à velocidade média que alcança a pé qualificam estas jornadas de longas e penosas. Mas apesar de tudo, atraentes para os que optaram por ser almocreves, mercadores ou comerciantes de profissão. Poucos têm o privilégio de sair do local onde moram e conhecer novas terras, novas culturas. Poucos têm a possibilidade de concretizar os desejos de conhecer mundos e gentes. E sempre existe a possibilidade de alcançar alguma fortuna e comprar um asno, uma mula ou um cavalo para os trabalhos mais pesados.

As rotas comerciais estão bem estabelecidas e a rede de caminhos e estradas da Idade Média é bem conhecida. A saída destas rotas é considerada infracção e por isso penalizada por lei. Esta predeterminação de rotas e a imposição da deslocação pelo local regulamentado tem como finalidades controlar a movimentação do comércio interno e externo,

²⁹ Ver MORENO, Humberto Baquero — *A vila de Torre de Moncorvo no reinado de D. João I*. Porto: [s.n], 1982 (Braga:Gráf. Cruz). Separata de Estudos Medievais, 2.

efectivar a cobrança de impostos e evitar fugas e fazer face ao índice de contrabando que se prevê ser elevado.

O mercador que vem de Castela, da Galiza ou de outros lugares obriga-se, pelas imposições colocadas para a actividade económica, a seguir estas rotas e a parar nos portos de recolha de direitos régios que recaem sobre o comércio exterior. Caso não o faça incorre na pena de descaminhado. Por vezes a pena de descaminhado é tão pequena que preferem ser com ela penalizados a utilizar os caminhos defesos.

As vias mantêm um trânsito contínuo, as rotas fixam-se, os mercados crescem em volta de núcleos comercialmente activos e cria-se assim uma rotina.