

POVOAMENTO E VIAS DE COMUNICAÇÃO AO LONGO DA HISTÓRIA

VOLUME 1

António Pereira Dinis
Carlos Balsa
Daniel Ribeiro
Elisa Preto Gomes
Lino Tavares Dias
Pedro Soutinho
Vítor Nogueira

POVOAMENTO E VIAS DE COMUNICAÇÃO AO LONGO DA HISTÓRIA

VOLUME 1



BIBLIOTECA MUNICIPAL de VILA REAL
SECÇÃO de HISTÓRIA e PATRIMÓNIO

Povoamento e vias de comunicação ao longo da História, num primeiro volume a que se deseja dar sequência, reúne os textos correspondentes às comunicações apresentadas no Colóquio Viário do Marão, que decorreu em 17 de Outubro de 2020, organizado pela Junta de Freguesia da Campeã e pelo Instituto Politécnico de Bragança, com o apoio da Biblioteca Municipal de Vila Real.

Capa: Calçada do Arco, Campeã, Vila Real

ÍNDICE

Breve reflexão sobre a travessia da Serra do Marão no período romano Lino Tavares Dias	9
A Serra do Marão na rede viária romana Pedro Soutinho	19
Arco Memorial da Campeã: Um importante monumento para a preservação da memória coletiva da região do Marão Carlos Balsa	45
A região Marão-Alvão: Um tesouro geológico, atravessado por caminhos romanos Elisa Preto Gomes	81
A travessia do Rio Corgo na Idade Média Vítor Nogueira	93
Amarante no contexto da via do Marão na Época Romana Daniel Ribeiro	113
A via do Marão e o acesso às Terras de Basto António Pereira Dinis	131

BREVE REFLEXÃO SOBRE A TRAVESSIA DA SERRA DO MARÃO NO PERÍODO ROMANO

Lino Tavares Dias

CEAU — Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto

A governação romana assumiu a necessidade de ter boas comunicações para controlar o imenso Império. Não hesitou ao investir para construir, manter e melhorar as vias, as estradas que ligavam e atravessavam todos os territórios onde era necessário fazer sentir o seu domínio político e económico. As estradas confundiram-se com a imagem do Império, como eixos de conquista, marcando a construção da paisagem antiga.

Esta é uma realidade que conhecemos e que nos é apresentada através de estudos e cartografias que mostram a pujança das estradas como infraestruturas fundamentais no território do Noroeste que, segundo Estrabão¹, estava habitado por dezenas de povos e que, apesar de ser uma *«região rica em frutos, gados, ouro, prata e em muitos outros metais»*, vivia um ambiente de *«guerra contínua de uns com os outros...»*.

Este seria o ambiente da região *«...até que os romanos os pacificaram com uma política de transferência de populações, fazendo abandonar a habitação na montanha...»*. Estrabão salienta *«a rudeza e selvagismo destes povos»* que resultariam *«não só dos seus costumes guerreiros, mas também do seu afastamento. Sendo longos os caminhos por terra e por mar, para chegar até eles, não tendo relações com outros, não têm sociabilidade e humanidade.»*

Termina, com a afirmação: *«Hoje sofrem menos deste mal, em virtude da paz e da presença dos Romanos»*. (*Geografia*, III, 3, 5)

São perspetivas que podem ser aplicadas à generalidade do Noroeste da

¹ Uso como referência três edições da *Geografia* escrita por Estrabão: a editada em 1965, no Porto, pelo Centro de Estudos Humanísticos, com traduções e comentários de Francisco José Vellozo e José Cardoso; a editada em 1989, em Madrid, pela Editorial Gredos, com traduções e comentários de M.^a José Meana Cubero e José Millán León; a editada em 2016, pela Universidade de Coimbra, coordenada por Jorge Deserto e Susana da Hora Marques Pereira.

Hispania. No entanto, deve ser analisada a estratégia usada em cada região, porque distinta conforme a geografia, a geomorfologia, o clima, a qualidade dos solos agrícolas ou a riqueza mineira, para além do carácter das populações indígenas, de méritos e singularidades que desconhecemos.

É neste sentido que se levantam algumas questões básicas quando analisamos um espaço, um território, neste caso a serra do Marão e as terras nas suas encostas nascente e poente.

O que representaria a serra do Marão, e que prioridade teria para quem, como os romanos, conquistavam um território? A conquista desta serra, e das terras que ela incorpora, poderia ter importância estratégica específica, económica, política ou militar?

Quando abordo a questão das estradas no Marão, não resisto a recordar um romance de Camilo Castelo Branco, com o título *VINTE HORAS DE LITEIRA*, editado em 1864 no *Comércio do Porto* e reeditado em livro em 1984 pela editora Ulmeiro, no qual narra a viagem de liteira que fez, em torno de 1850, de Vila Real até à rua da Boa Vista, no Porto. Neste livro, apontou que a primeira etapa foi feita de Vila Real «até uma póvoa escondida nos fragedos do Marão, chamada Ovelhinha». Depois, até Penafiel demorou «quinze horas de trajeto na superfície escabrosa do globo». Por fim, Camilo escreveu que «quando chegou ao Porto chorava com dores nos ossos».

Embora romanceado, este texto mostra a dificuldade de travessia da serra do Marão em 1850. Entretanto, uma nova estrada, identificada como “estrada real”, foi construída a partir de 1856, melhorando as condições de travessia do Marão. A dificuldade de atravessar a serra através da estrada, salientada pelas “curvas do Marão”, manteve-se até ao século XXI em que decidiram construir um túnel que a atravessa à cota baixa.

Perante estas realidades, colocam-se-nos três questões:

Há cerca de 2000 anos, os romanos tinham necessidade de atravessar o Marão?

Qual o motivo que os motivava a construir, segundo as técnicas promovidas pela sua engenharia, uma estrada no Marão?

Quando terá sido construída pelos romanos uma estrada no Marão?

Como já aponte, Roma teve necessidade de criar boas comunicações para controlar o imenso Império e, para conseguir tal intento, não hesitou em investir para construir, conservar e melhorar as estradas que ligavam todos os sítios onde o seu domínio político e económico pudesse afirmar-se.

A vontade de investir em territórios difíceis do Noroeste pode ser encontrada na estratégia que o Imperador Augusto delineou para o território da bacia do rio Douro, comprovada num *édito imperial*, inscrito numa placa de bronze, datado do ano 15 a.C., no qual Augusto descreve a organização social e política que desejava implementar nos povos do noroeste da Hispânia. Nesse édito mostra a vontade de criar uma *Província Transduriana*, assim definindo a estratégia política e administrativa para este território, em que a bacia do rio Douro seria a estrutura vertebral. Para a afirmação deste desejo político não foi estranho o facto de Augusto ter estado antes na Hispânia, a viver em *Tarraco*, atual Tarragona, nos anos 26 a 24 a.C., durante os quais recolheu informações e conhecimentos que ajudaram a preparar a estratégia para o Noroeste da Hispânia que expressou no édito de Bembibre, cerca de 10 anos depois da sua primeira presença como Imperador nestas terras. O teor do texto desta placa de bronze evidencia que o Imperador Augusto e os colaboradores que prepararam o documento conheciam bem o Noroeste e estavam a projetar um amplo processo de organização do território conquistado.

Mas, esta província *Transduriana*, como estrutura administrativa, nunca foi criada, afirmando-se, em contrapartida, a administração concentrada na cidade de *Tarraco*, assumida como capital da nova província, a *Tarraconense*, integrando os territórios dos *Astures*, *Callaeci*, *Cantabri* e *Lucenses*.

Apesar de a denominação “transduriana” não ter sido atribuída, as políticas que lhe estavam inerentes parece terem sido assumidas plenamente.

Nesta medida, a observação do conjunto de estradas que hoje são conhecidas² transpõe a estratégia de atravessamento do território de acordo com os ritmos de conquista e os ritmos da sua exploração.

Geralmente concentramos a nossa atenção nas vias principais, embora reconhecamos que fora destes eixos existiram estradas secundárias que ligaram as povoações, as pequenas cidades, até as explorações agrícolas, numa gradual ocupação do território.

Na lógica de conquista solidificada desse território, os eixos principais foram construídos para afirmar a política de Augusto, no final do século I antes de Cristo e no início do século I depois de Cristo. Também neste momento

² De salientar o trabalho de inventário de Pedro Soutinho, atualizado e apresentado em *Vias Romanas em Portugal*, <https://viasromanas.pt>

se conjugaram os usos dos eixos principais e a navegabilidade dos rios, que se complementavam³.

Desta fase de afirmação de urbes, o que era uma novidade no território perante a multiplicidade dos castros, certamente que se salientaram as estradas que começaram a ligar *Bracara Augusta*⁴ como capital de um território que juntou povos distendidos desde o Marão até ao mar Atlântico. Os resultados da primeira fase de empreitadas para construção de estradas, segundo as técnicas e as necessidades romanas, foram sentidos no início do séc. I, ao longo do qual poderão ter prosseguido novos traçados, maioritariamente com pavimentações em terra, embora com as medidas apontadas pelas regras da engenharia romana. Estamos convictos de que a maior parte das estradas seria em terra, remetendo a pavimentação em lajes para percursos especiais, zonas de declive e espaços onde havia necessidade de controle de terras alagadas. Sabemos que era recomendada a largura das estradas, principais e secundárias, construídas pelo estado ou por privados. Sabemos que as principais deveriam ter 12, 15, 20 ou até 30 pés de largura, e as secundárias poderiam ter 8, 10 ou 18 pés, embora a mais frequente fosse de 8 pés, cerca de 2,40 metros de largura. Sabemos de recomendações para apoiar a deslocação das pessoas e das mercadorias, e por isso estava previsto que existissem *mutatio* e *mansio* pelo menos de 12 em 12 milhas, correspondendo a cerca de 4 horas de viagem, ou de 18 em 18 milhas, permitindo cerca de 6 horas de viagem. Estas infraestruturas serviam para alimentação dos animais, apoio a carros de eixo fixo e, por isso, muito sujeitos a atrito em função das cargas, e para descanso dos viajantes.

Assumindo-se alguns exemplos na região, reconhecendo-se a afirmação de *Bracara Augusta* durante o séc. I, a partir de Augusto, podemos identificar, por exemplo, que a estrada que a ligava a *Tongobriga* só terá sido completada depois da construção, no início do séc. II, da ponte sobre o rio Tâmega, em Canaveses, cujas margens até aí só podiam ser ligadas por barco.

Estamos, deste modo, perante estradas que foram sendo construídas

³ Dias, Lino Tavares (2017), Quantas paisagens culturais podemos ver da nossa janela?, in *Paisagem Antiga, sua Construção e (Re)usos, Reptos e Perspetivas*, Porto: CITCEM, pp. 57-71

⁴ Martins, M.; Ribeiro, J. (2018), O Urbanismo de Bracara Augusta: Modelo e Especificidades no contexto do Noroeste Peninsular, in *Construir, Navegar, (Re)usar o Douro da Antiguidade*, Porto: CITCEM, pp. 85-97

ao longo dos anos, certamente em diversas e sucessivas empreitadas que acompanharam o desenvolvimento dos territórios e a necessidade de movimentar pessoas e mercadorias. Mas, mesmo pensando que as populações indígenas não fariam regularmente viagens longas para se deslocarem a castros longínquos, poderá sempre perguntar-se quais eram os caminhos que os indígenas percorriam. Certamente percorriam os caminhos “de pé posto” por eles feitos, e usavam o burro e a mula para transporte de cargas nos territórios castrejos.

Quando temos vontade de refletir sobre uma região, repetem-se as perguntas, nomeadamente sobre as influências da presença dos romanos no povoamento indígena; sobre as influências que possam ter tido na modelação do território e da paisagem; sobre o impacto que tiveram em novos modelos de desenvolvimento; sobre a dimensão do poderio romano imposto neste território, quer político e militar, quer económico e cultural.

No caso da travessia do Marão, parece evidente que se justificou pela afirmação do poder sobre o território. O romano deu provas de reconhecer as diferenças locais e regionais, tolerando tradições e identidades, aceitando-se a aculturação, embora sujeita aos interesses estratégicos de um Império que, antes de chegar ao noroeste da Ibéria, já lutara muito contra muitas e diversificadas “culturas, crenças e práticas” dos povos e etnias, sobre os quais impôs a sua autoridade.

Por exemplo, a cidade de *Tongobriga* evidenciou as suas características urbanas a partir do final do século I, manifesta consequência da dinâmica identificada no tempo da dinastia dos Flávios, aqui sentida a partir de Vespasiano com a construção de infraestruturas, como fórum, termas e outros edifícios públicos que afirmaram as influências da presença dos romanos, sobrepondo-se pela arquitetura ao povoamento indígena, assumindo as influências na modelação do território e na paisagem, também marca administrativa ao perspetivarmos esta urbe como capital de *civitas*⁵.

As ligações desta cidade à encosta poente da serra do Marão foram confirmadas, embora não possamos apontar cronologias, sabendo que não podem ter sido anteriores a meados do século II, acompanhando a implantação administrativa do território. O estudo dos traçados das estradas, conjugando

⁵ Dias, Lino Tavares (2018), Ano Zero, Ano 100, no *Territorium de Tongobriga, in Construir, Navegar, (Re)usar o Douro da Antiguidade*, Porto: CITCEM, pp. 125-144

índices solares, declives, equilíbrio entre distância de percurso e menor esforço, na lógica de assegurar o acesso facilitado e trajeto capaz de otimizar a circulação de pessoas e bens⁶, apontou para a importância de Vila Chã do Marão e de Aboadela como charneiras de itinerários. Vários autores têm contribuído com propostas, sintetizadas e pormenorizadas por Pedro Soutinho⁷, que transcrevo:

«... *Vila Chã do Marão, onde recebia uma outra via proveniente de Tongobriga por Lomba e Moure...*

Seguia depois por "Estalagem Velha", Covelo do Monte, Lameira e Alto de Espinho, rumo a Campeã. Depois da Campeã seguia talvez até Torquedra onde entronca na via N-S proveniente de Chaves e que seguia por Santa Marta de Penaguião para a travessia do rio Douro em Peso da Régua...»⁸

Os eventuais traçados foram recentemente alvo de nova proposta⁹ que se afigura realista, permitindo pormenorizar troços e enquadrá-los na paisagem, apesar de bastante modificada por obras públicas recentes.

São descrições que seguem uma perspetiva de leitura que somos levados a fazer com a nossa conceção atual, tendência de descrever o território do litoral para o interior. Mas fica sempre a dúvida sobre a abordagem preferida pelo romano, na medida em que a ligação de nascente para a encosta poente, a partir do vale da Campeã, podia ser ainda mais estratégica.

Numa abordagem de proximidade identificamos terrenos agrícolas férteis do lado nascente, terras de Mondrões, em torno dos 400 metros de altitude, depois as terras da Campeã, em torno dos 700 metros, e, do lado poente do Marão, terrenos agrícolas igualmente férteis, também em torno dos 400 metros de altitude. Ambas as encostas com águas abundantes que irrigam os sopés. Seria a riqueza agrícola, a pastorícia, ou a pecuária, a justificação para a travessia funcional da serra?

⁶ Costa, L.; Pacheco, E.; Soares, L.; Tavares, L. (2014), O uso inteligente do território para a mobilidade na romanização, *Atas do XIV Colóquio Ibérico de Geografia*, Guimarães, pp. 1608-1613

⁷ Soutinho, Pedro (2021), *Vias Romanas em Portugal*, <https://viasromanas.pt> (abril 2021)

⁸ Nota sobre o "Itinerário Braga - Serra do Marão - Rio Douro", <https://viasromanas.pt> (junho 2020)

⁹ Balsa, Carlos (2018). Via do Marão – contributos para a identificação do traçado do antigo caminho do Marão. *Oppidum – Revista de Arqueologia, História e Património*. Câmara Municipal de Lousada, pp. 43-44

Quer abordada de poente ou de nascente, a travessia obrigava à subida dos 400 metros para os cerca de 900 metros, até à zona da Lameira em Alto dos Piolhaes¹⁰, e à inerente descida para altimetrias semelhantes.

O vasto território situado a nascente do Marão foi atravessado de norte para sul, por uma estrada que ligava as terras férteis sobre a falha geológica donde afloram as águas e as tornam ricas em *Aquae Flaviae*¹¹, até ao rio Douro. A Campeã também estava ligada a este eixo, e o seu uso facilitava a circulação para norte ou para sul, atravessando o rio para a *Lusitania*. Mas este território situado a poente do Marão também podia ter sido atravessado com o intuito de ligar a *Bracara Augusta*, capital de *conventus*, e a *Tongobriga*, capital de *civitas*, último território agrário até ao mar Atlântico, antes das zonas mineiras de Banjas e Valongo.

Numa abordagem global ao território, a estrada romana que atravessava o Marão, servindo-se das terras da Campeã, parece ter sido traçada no sítio tecnicamente mais conveniente para servir os seus interesses, embora não saibamos se a criaram *ex novo* ou se se limitaram a melhorar caminhos de mobilidade usual das populações indígenas. As estradas foram meio de desenvolvimento da política do Império, uma coisa quase imaterial, mas foram também fatores de difusão da língua do vencedor, assim como dos novos saberes e técnicas usados pelo homem, do seu pensamento, dos seus cultos perduráveis. Ainda hoje uma pequena capela ou lugar de culto a São Roque indicia uma via antiga. Foram elas que garantiram o êxito do *cursus publicus*, serviço de correio que percorria todo o Império.

As estradas organizaram o território, promoveram as pontes como marcas fortes na paisagem, organizaram o povoamento, influenciaram o urbanismo, até as necrópoles as ladeavam.

As estradas foram criadoras de palavras porque por onde passavam deixavam-nas e, interpretadas, ainda são úteis. Promoveram e criaram topónimos que perduram ainda hoje.

Naturalmente, fora deste eixo “principal” que atravessava o Marão, existiam outras estradas que, apesar de serem tidas, geralmente, como se-

¹⁰ Referências toponímicas usadas na Carta Militar de Portugal revista em 1944, 113, escala 1:25.000, Litografia Nacional – Porto

¹¹ Lemos, S.; Martins, C. (2010), Povoamento e Rede Viária no Território de influência de *Aquae Flaviae*, in *Mineração e Povoamento na Antiguidade no Alto Trás-os-Montes Ocidental*, Porto: CITCEM, pp. 79-105

cundárias, eram fundamentais porque ligavam as povoações, as pequenas cidades, até as explorações agrícolas e mineiras.

E outras questões se levantam quando refletimos sobre a forma como este território foi estruturado entre os séculos I e IV, como, por exemplo, a quantidade de trabalhadores necessários para realizar todas estas tarefas de construção e manutenção, assim como a forma de financiamento destas obras, embora, de certo, dependente do objetivo principal que estivesse na base da decisão da construção de cada uma das infraestruturas.

O miliários inscritos com datas de meados do séc. III e do séc. IV mostram a aposta no reforço dos sistemas viários no Noroeste, ajudando à percepção de um território romanizado desde Augusto, primeiro afirmado ao longo do século I e II, depois habituado à romanização nos séculos III e IV, justificando a estratégia que resultou na abertura, ou remarcação, de estradas, como constatamos pelas inscrições de muitos miliários dos séculos III e IV.

Parece evidente que não estamos perante estradas traçadas e construídas com empreitadas simultâneas, mas certamente resultantes da conjugação e somatório de decisões e investimentos em distintos momentos e de muitos empenhamentos políticos, económicos, resultado da evolução e, também, do empenhamento de populações locais e regionais. As estradas foram as bases, as infraestruturas essenciais na governação dos romanos, pelo menos entre os séculos I e II d.C., correspondendo aos períodos de afirmação e, também, de difícil coexistência motivada pela diversidade de ritmos de aculturação e de complicada mediação política.

Quando temos vontade de refletir sobre uma região, repetimos as perguntas, nomeadamente sobre as influências da presença dos romanos no povoamento indígena; sobre as influências que possam ter tido na modelação do território e da paisagem; sobre o impacto que tiveram em novos modelos de desenvolvimento; sobre a dimensão do poderio romano imposto neste território, quer político e militar, quer económico e cultural, sem ignorar a apropriação administrativa que faziam sobre os territórios que dominavam, assim como as formas como o faziam e as práticas que usavam, muitas vezes suportados na promoção de elites locais.

Na travessia da serra do Marão, como noutros sítios, fossem eles mais ou menos agrestes, os romanos passaram a imagem pública de construírem o território de uma forma planificada, em que a estrada, mais ou menos retilínea, com mais ou menos declive, assumiu um papel principal, tanto mais im-

portante quanto maior a dificuldade que a engenharia teve em concretizá-la.

Atravessar o Marão não foi fácil durante séculos, e só se tornou um caminho vulgar quando no século XXI, em 2016, um túnel perfurou a serra e reduziu em muito o tempo de viagem e o consumo de quilómetros. Na viagem “enterrada” dos dias de hoje, Camilo ao chegar ao destino não «*choraria com dores nos ossos*» como aconteceu há cerca de 170 anos. Não sabemos como chegariam, há cerca de 2000, os indígenas, romanos e romanizados, quando atravessavam o Marão, fosse da Campeã para Vila Chã do Marão, fosse em sentido inverso.

*

Bibliografia referida no texto:

- Balsa, Carlos (2018), Via do Marão – contributos para a identificação do traçado do antigo caminho do Marão, *Oppidum – Revista de Arqueologia, História e Património*. Câmara Municipal de Lousada, pp. 39-61
- Chouquer, G. (2000), *L' Etude des Paysages*, Paris: ERRANCE
- Costa, L.; Pacheco, E.; Soares, L.; Tavares, L. (2014), O uso inteligente do território para a mobilidade na romanização, *Atas do XIV Colóquio Ibérico de Geografia*, Guimarães, pp. 1608-1613
- Dias, Lino Tavares (2017), Quantas paisagens culturais podemos ver da nossa janela?, in *Paisagem Antiga, sua Construção e (Re)usos, Reptos e Perspetivas*, Porto: CITCEM, pp. 57-71
- Dias, Lino Tavares (2018), Ano Zero, Ano 100, no *Territorium de Tongobriga*, in *Construir, Navegar, (Re)usar o Douro da Antiguidade*, Porto: CITCEM, pp. 125-144
- Lemos, S.; Martins, C. (2010), Povoamento e Rede Viária no Território de influência de *Aquae Flaviae*, in *Mineração e Povoamento na Antiguidade no Alto Trás-os-Montes Ocidental*, Porto: CITCEM, pp. 79-105
- Martins, M.; Ribeiro, J. (2018), O Urbanismo de Bracara Augusta: Modelo e Especificidades no contexto do Noroeste Peninsular, in *Construir, Navegar, (Re)usar o Douro da Antiguidade*, Porto: CITCEM, pp. 85-97

A SERRA DO MARÃO NA REDE VIÁRIA ROMANA

Pedro Soutinho

Projecto Vias Romanas em Portugal

Resumo

Quem partia de Bracara Augusta para sudeste rumo ao rio Douro teria forçosamente de ultrapassar a Serra do Marão. Neste trabalho descreve-se o provável trajecto desta via e o seu enquadramento na restante rede viária dessa época. Esta via unia-se no Vale da Campeã com uma outra proveniente de Chaves que seguia também rumo ao rio Douro. Deste modo, o pequeno troço lajeado que subsiste entre o lugar das Vendas da Campeã e o sítio da Estalagem Nova, também designada por "Calçada do Arco", integraria este itinerário que depois se dividia em dois trajectos distintos até ao rio, um para a Barca de Moledo rumo a Lamego e outro para a Régua rumo a Moimenta da Beira.

Equaciona-se também a hipótese de este último traçado integrar um grande itinerário de Braga a Mérida, passando no Vale da Campeã, o que aumentaria a importância da "Calçada do Arco" no contexto viário do período romano. Apresenta-se também o racional que suporta a identificação destes percursos, introduzindo alguns critérios para a validação do trajecto, a partir do trabalho de levantamento da rede viária que o autor tem vindo a publicar desde 2004 no domínio "viasromanas.pt".

Palavras-chave: arco, calçada, via, itinerário, Marão, romana, Campeã, Braga, Mérida.

*

Índice

1. O projecto "Vias Romanas em Portugal"
2. A via romana como objecto dinâmico
3. Mitos e realidades da rede viária romana

4. Métodos construtivos e tipologias do percurso
5. Critérios geográficos na identificação dos traçados
6. Rede viária antiga em torno da Serra do Marão
7. Itinerário de Braga a Mérida pela Serra do Marão
8. Considerações finais

*

1. O projecto "Vias Romanas em Portugal"

O papel da rede viária no desenvolvimento da humanidade é insofismável pois a circulação de bens e pessoas é essencial para a actividade comercial, continuando hoje em dia como um dos principais motores do nosso modelo de desenvolvimento. O período romano não é excepção, em particular porque permitia o acesso e controlo das importantes explorações mineiras da Ibéria que tanto atraíram as hostes romanas no início da nossa era. Articulando com os principais portos marítimos que bordejam a nossa costa deste o tempo dos primeiros comerciantes fenícios, a rede viária tinha uma importância estratégica para o controle dos fluxos comerciais com o Mar Mediterrâneo.

Quando em 2004, numa normal viagem de automóvel entre Ponte de Sor e Alter do Chão, cruzei uma ponte antiga perfeitamente rectilínea com duas faixas de rodagem, mas fiquei intrigado porque mantinha um piso lajeado quando servia uma estrada nacional, no caso a EN369, parei, e descobri com surpresa que se tratava de uma ponte romana perfeitamente preservada designada por Ponte de Vila Formosa, caso único no Alentejo, sem que ali houvesse um letreiro ou qualquer outro sinal que pudesse avisar os viajantes que por ali passavam sobre a sua antiguidade.

O mesmo se passava com a Ponte Romana da Pedra sobre o rio Tuela, próximo de Torre de Dona Chama (Macedo de Cavaleiros). Esta ponte servia o Itinerário XVII (impropriamente chamado "de Antonino"), o grande itinerário que ligava Bracara Augusta a Asturica Augusta (actual Astorga) passando por Chaves e Bragança. Na altura fiquei perplexo por ainda existir uma ponte romana praticamente ignorada e totalmente funcional para o tráfego moderno, servindo a estrada nacional que liga Valpaços a Bragança (EN206) e que mantinha a sua configuração original. Como era possível este monumento estar esquecido? Desde esses tempos, o mais que se conseguiu

foi colocar uma placa alusiva junto da ponte para avisar os viandantes, já decorria o ano 2020!

A falta de informação disponível sobre o tema, que apenas começou a ser abordado de forma científica já nos finais do século XX, foi o motor para o lançamento do site *viasromanas.pt.*, na época sem outra pretensão que divulgar este vasto património. Este trabalho é assim fruto de uma enorme paixão por descobrir, divulgar e percorrer estes trajectos antigos, onde as camadas de história permitem-nos recuar alguns milhares de anos para um mundo que em última análise não era assim tão diferente do nosso.

2. A via romana como objecto dinâmico

A rede viária romana constituiu um dos assuntos mais debatidos na historiografia e na arqueologia; no entanto, o nosso entendimento da rede é ainda muito superficial e pejado de incertezas, onde a simples descoberta de um miliário ou de um novo troço vem muitas vezes abalar antigas "certezas" tidas como seguras. Por todo o território nacional podemos encontrar restos dos troços lajeados destas velhas estradas, uns já muito adulterados, é certo, mas que ainda hoje são percorriáveis. Ora, isso começa a ser cada vez mais raro em países que apostaram numa agricultura intensiva, como no caso de Espanha, onde grandes troços de via foram completamente obliterados da paisagem a favor de um novo ordenamento agrícola formado por grandes propriedades cortadas por canais de rega que rasgaram a paisagem nas últimas décadas.

Ironicamente, o atraso económico do país, em particular no interior, tem sido factor de conservação deste património, limitando a sua destruição e mantendo-o operacional para uma possível valorização turística. Infelizmente, as recentes plantações intensivas de olival e vinha na zona do Alqueva mostram que esta situação não durará para sempre e que rapidamente muitos destes caminhos estão prestes a desaparecer para sempre, muitas vezes não por incúria, mas por mera ignorância.

Uma outra razão para a sua preservação pode estar na forte tradição cultural ligada aos caminhos que perdura até aos dias de hoje nas populações locais. Assim, não se pode falar propriamente de um fenómeno de construção ou destruição da via, mas antes de um processo dinâmico em que as diversas camadas temporais estão reflectidas ao longo do trajecto. Na realidade, hoje sabemos que esta é bem anterior à chegada dos "romanos", servindo

há milénios para cruzar estes territórios. Ao longo da via são comuns antas e mamoadas do Neolítico e Calcolítico, mas também povoados fortificados da Idade do Bronze e do Ferro (os chamados “castros”), aos quais se sucedem vestígios romanos e de outros períodos posteriores. Deste modo, o período romano não é mais que uma nova camada de tempo que moderniza esta rede com outros meios e outros interesses mais globalizantes, visto que a rede está agora integrada num grande império, mas não se pode falar propriamente de uma construção *ex-nihilo*.

Após o declínio do Império Romano, esta rede de estradas continuou em uso durante a Alta Idade Média, apesar da progressiva degradação das estruturas viárias de apoio. No período medieval assiste-se a nova transformação, de certa forma "cristianizando" a antiga rede, onde marcos miliários e pequenos santuários à margem da estrada são sacralizados com cruzeiros, alminhas ou capelinhas, enquanto novas albergarias são construídas sobre os escombros das antigas *mutationes* romanas, entretanto abandonadas. Este esforço de reabilitação das estruturas viárias no período medieval após séculos de abandono manteve estes trajectos essenciais em uso até muito próximo dos nossos dias.

É este sentido de respeito e um forte simbolismo tão enraizado na nossa população que de certa forma tem mantido e preservado este património em actos tão singelos como o limpar e colocar flores nessas alminhas que sinalizavam o caminho. Topónimos já esquecidos como "Senhora da Guia", da "Boa Passagem", do "Bom Caminho", das "Angústias", dos "Remédios", da "Agonia", dos "Mártires", etc., vão marcando a passagem da via, guardando os seus viandantes dos perigos da estrada que em geral seguia por zonas isoladas no alto das serras sem viva-alma. Outros nomes apontam para acidentes geográficos como a "Senhora da Ribeira", da "Portela", do "Viso", da "Serra", e alguns mantêm a memória dos antigos povoados fortificados pré-romanos que bordejam a via como nos casos da "Senhora da Cividade" e da "Senhora do Castelo". A via é assim o somatório destas várias camadas temporais, cada uma deixando a sua marca, e não uma realidade criada *ex-nihilo* durante o período romano. Importa assim desfazer alguns dos mitos que subsistem sobre a rede viária romana.

3. Mitos e realidades da rede viária romana

Mito 1: "As vias romanas eram lajeadas!". O facto de a via ter calçada

em lajes de pedra não é um indicador seguro do seu uso no período romano. O lajeamento das vias poderá ter começado no período romano, mas a sua prática generalizada parece ser já do período medieval. Os velhos traçados e o seu pavimento foram sendo reparados ao longo dos séculos e o que vemos hoje é resultado destas sucessivas reparações.

Mito 2: "A estrada romana desapareceu da paisagem!". Pelo contrário, a via antiga mostra uma grande resiliência. Na realidade, a maioria dos itinerários romanos seguem os velhos caminhos naturais que serviam para transitar o território desde tempos bem mais recuados. A rede mantém-se operacional após a queda do Império, como se pode constatar nas muitas referências do período medieval a estas velhas estradas, utilizadas nos documentos para definir os limites das propriedades. Referências como "via antiqua", "strada maiore", "via publica" ou "karraria antiqua" são bastante habituais nos documentos cartoriais, mostrando que a rede de velhos caminhos se mantinha operacional, a mesma que foi utilizada pelos "mouros" atendendo a expressões como "strada mourisca" ou "via mourisca", numa época em que já se teria perdido a memória do tempo romano.

Mito 3: "As estradas romanas procuram os vales para amenizar subidas e descidas!". Nada mais longe da realidade; um trajecto através de vales obrigaria a constantes travessias de linhas de água, o que tornaria o caminho intransitável, em particular no Inverno. Além disso, este percurso obrigaria a constantes subidas e descidas de vale em vale, o que tornaria impraticável o tráfego de carros com tracção animal.

Mito 4: "As estradas romanas apresentam troços rectilíneos!". É verdade que em Espanha, Itália e França observam-se muitos trajectos perfeitamente rectilíneos cruzando a paisagem de planície, dado ser este o trajecto mais curto entre dois pontos, mas no nosso território isso é manifestamente impossível devido ao acidentado do terreno. Mesmo em locais onde isso seria possível, como no caso da região do Alentejo, o que se observa no terreno são longas rectas alternando com repentinas mudanças de direcção em curvas quebradas que procuram o trajecto mais a seco possível. Nas zonas montanhosas como quase todo o nosso território a norte do rio Tejo, os trajectos antigos adaptam-se e obedecem às necessidades de viabilidade face aos obstáculos geográficos como no caso em estudo das vias que percorriam a Serra do Marão.

Mito 5: "Há um grande número de pontes romanas em Portugal". Este

mito resulta da errada classificação de muitas das pontes medievais como "romanas". É certo que muitas dessas pontes estão inseridas nesses velhos trajectos, mas na maioria dos casos não há qualquer evidência material desse período. Na realidade, o número de pontes que podemos afirmar com segurança que tem origem romana não passa uma vintena, um valor extremamente reduzido face ao elevado número de pontes medievais que conhecemos. Deste modo, a maioria das pontes ditas "romanas" são na verdade obras já do período medieval ou posterior, formando uma teia de percursos que tanto tem confundido os investigadores.

4. Métodos construtivos e tipologias do percurso

Todos estes mitos e equívocos têm origem numa certa tradição literária que não se cansou de louvar a "via romana" como uma criação de carácter monumental que se veio a revelar posteriormente infundada. O francês Nicolas Bergier, na sua obra *Histoire des Grands Chemins de L'Empire Romain* publicada em 1622, criou esta visão fantasista da via romana formada por várias camadas de diferentes materiais e pavimentada com grandes lajes. Para isso, na sua construção teriam sido usadas legiões e um grande número de mão-de-obra escrava. Esta imagem que subsiste no nosso imaginário deve-se na verdade a um equívoco de Bergier, que tomou como modelo construtivo o exemplo de algumas ruas urbanas que tinha visto em cidades romanas para daí generalizar para toda e qualquer via. De facto, a colocação de um piso lajeado é uma característica urbana que visa melhorar as condições de salubridade, evitando a formação de pó e assim facilitando a sua limpeza e aumento da sua durabilidade. É verdade que por vezes o lajeado prolonga-se para fora dos limites da cidade, ao longo das necrópoles que marginavam a via, mas logo após adquire a configuração habitual de uma estrada em terra, com um piso constituído por diversas camadas de areia, terra e gravilha bem batida, formando uma elevação no terreno na época designada por *agger*.¹

O modelo construtivo romano é assim muito mais simples e eficaz, e pode ser descrito em termos gerais da seguinte forma. Após escavação de

¹ Sobre as técnicas e morfologias utilizadas em território nacional ver <http://viasromanas.pt/vrinfo.html#estradas>; sobre a construção de vias em Espanha ver "Vias Romanas. Ingeniería y Técnica Constructiva" de Isaac Moreno, disponível em <http://www.traianvs.net/viasromanas/viasromanas.pdf>; ver também exemplos em Itália num artigo de Michele Matteazzi intitulado "Construir estradas em época romana: técnicas e morfologias", disponível em português em <http://viasromanas.pt/ceer/ceer.html>

uma trincheira, faziam-se valas laterais para escoamento de águas. No leito eram depositadas várias camadas de terra misturada com areia, gravilha, pedregulhos, ou outros materiais disponíveis na proximidade da via, de forma a criar uma superfície bem compactada, proporcionando um pavimento relativamente liso, apropriado ao trânsito com carros. A manutenção da via resumia-se, assim, à deposição de uma nova camada ou à reparação das bermas, processo que no essencial ainda hoje é usado nas nossas estradas florestais. Só assim se explica como foi possível manter operacional uma rede que teria segundo algumas estimativas cerca de 90.000 km no auge do Império. Mas as tipologias de construção não seguem uma norma estrita e, pelo contrário, adoptam uma grande variedade de materiais e métodos construtivos, recorrendo aos materiais disponíveis na proximidade da via. Por mais que esta visão "clássica" seja desmentida pela evidência arqueológica, a verdade é que ela tem persistido até hoje.

Nos poucos casos em que a estrada é assinalada por miliários ou pontes é naturalmente mais fácil traçar o percurso da via. Por exemplo, no tramo da Via Nova através da Serra do Gerês da qual conhecemos mais de 230 miliários ao longo do seu percurso até Astorga, caso único no mundo. Aqui foi possível definir o trajecto com detalhe devido à regularidade da marcação miliária que chega a contar com mais de 10 miliários assinalando a mesma milha. Este facto só pode ser explicado pelas sucessivas reparações promovidas pelos diversos imperadores ao longo do período romano (Lemos e Baptista, 1995). Aliás, as inscrições nesses miliários dão conta desse facto, ao utilizar, mesmo nos antigos, termos como "refecit" ou "restituere" (no sentido de "refazer", "reparar", "restituir"), mostrando que se trata de reparações da via e não de uma construção *ex-novo* (Mantas, 2008: 251; 2012). Para além destas vias principais, nos restantes percursos os miliários são raros ou inexistentes, pelo que é necessário utilizar outros indicadores para aferir a sua antiguidade.

Nesse sentido, um dos resultados mais interessantes do nosso levantamento foi constatar que existe um perfeito alinhamento dos vestígios arqueológicos pré-romanos com a sequência miliária. Apesar de a maioria das vias não ostentarem marcação miliária, tem-se observado um total alinhamento desses vestígios com a sequência de mil em mil passos (cerca de 1500 m), obrigando a equacionar a hipótese de esta unidade ser já utilizada nesse período. De facto, nos locais onde era vencida mais uma milha, permanecem ainda em

geral alguns indicadores que nos ajudam não só a identificar o traçado, como a própria sequência miliária, muitas vezes denunciada pela existência nesses locais de antas ou povoados fortificados, aos quais se sobrepõem os típicos cruzeiros ou alminhas do período medieval. Também é muito frequente a sua utilização como marcos territoriais na divisão administrativa, sendo muito frequente o acerto entre a sequência miliária e as linhas divisórias entre freguesias ou concelhos, mostrando que esses locais serviam de referenciais da paisagem desde tempos bem recuados.

5. Critérios na identificação dos traçados

O registo arqueológico é particularmente escasso no que toca à rede viária. Só muito raramente se tem identificado estruturas junto à via, sendo que, em geral, as *villae* e casais estão um pouco afastados da via e por isso não são tão úteis assim na identificação do verdadeiro trajecto. Para ultrapassar estas limitações temos usado ferramentas geográficas que com base em imagens de satélite têm permitido enormes avanços na identificação e cartografia destes percursos². Durante esse trabalho, notámos que a maioria dos trajectos romanos apresentam um conjunto de características muito próprias que se podem traduzir nos seguintes critérios geográficos:

- Percurso mais curto entre dois pontos
- Percurso com a menor variação de cota possível
- Percurso que evita sempre que possível o cruzamento de linhas de água

Assim, ao utilizar uma ferramenta para visualização das variações de cota de um determinado troço, foi possível identificar os pontos do percurso onde as pendentes eram excessivas, permitindo rever pontos críticos no traçado e identificar o verdadeiro trajecto. Em conjunto com os mapas militares publicados a partir dos chamados vôos USAF nos anos 50 do século passado, que representam ainda muitos destes antigos traçados, foi possível fazer grandes avanços na definição da rede em todo o território nacional. Por exemplo, nas planícies a sul do Tejo, os trajectos tendem a ser mais rectilíneos e com pequeníssimas variações de cota, formando longas rectas seguidas de repentinas mudanças de direcção, optando sempre que possível por um trajecto a seco. Por outro lado, a norte do Tejo, os percursos procuram trajec-

² A progressiva georreferenciação da rede viária romana está disponível em: <https://www.google.com/maps/d/u/o/viewer?hl=en&mid=15ejrsZVn6BWpxKQpYQB1KgXbM5cVfezK>.

6. Rede viária antiga em torno da Serra do Marão

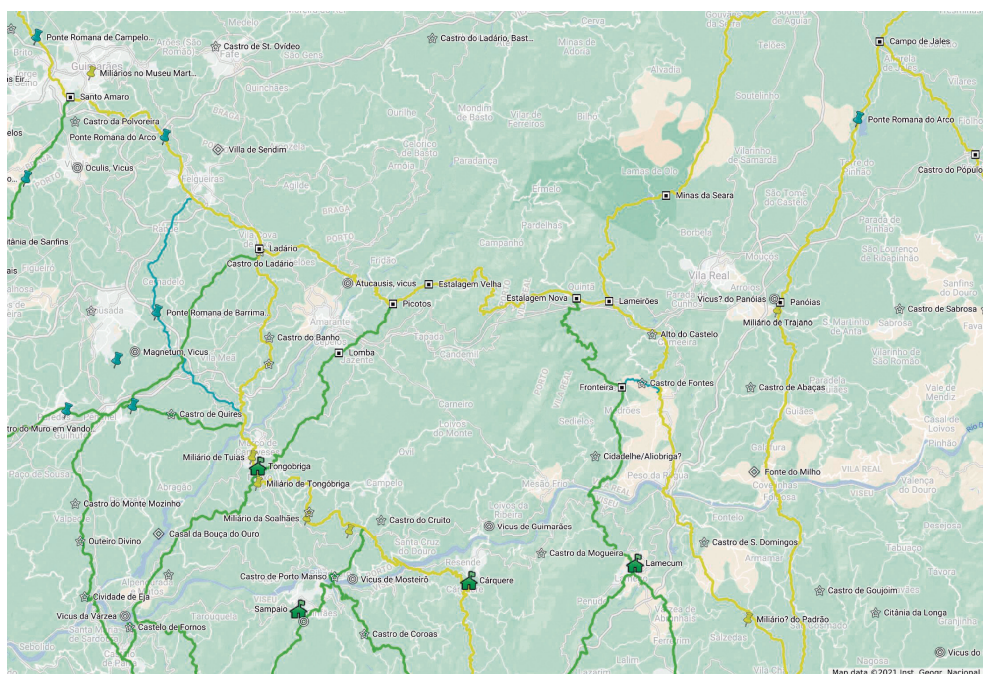
Munidos destes critérios, passemos agora à identificação do trajecto da via pelo Marão e o seu enquadramento na restante rede viária. O seu percurso continua a suscitar algumas dúvidas, até porque a construção da Ponte de São Gonçalo em Amarante sobre o rio Tâmega, já em pleno período medieval, veio alterar de forma significativa a rede viária desta área. De facto, não há qualquer indício que permita equacionar a hipótese de uma ponte anterior em Amarante e, pelo contrário, todos os dados apontam para o seu cruzamento um pouco mais a montante, junto ao povoado do Ladário em Gatão, onde aliás apareceram vestígios romanos relevantes. Deste modo, o trajecto pela calçada do Marancinho e Aboadela não parece ser romano, até porque teria de enfrentar fortes pendentes, sobretudo na difícil ascensão à serra a partir da travessia do rio Ovelha na Ponte da Rua em Aboadela. Assim, consideramos que este traçado deverá ser já do período medieval e que o percurso romano (e pré-romano) seguia mais a norte, cruzando o Tâmega em Gatão onde existia uma ponte de pedra, como se depreende dos documentos medievais onde se refere uma «*ponte petrina*» (Dias, 1997; Balsa, 2017: 44).

De facto, esta travessia está mais em linha com a directriz geral da estrada que vem de Braga passando por Felgueiras e junto do povoado do Ladário no Alto da Lixa, descendo depois ao Gatão. Nas proximidades apareceu uma ara a Júpiter colocada pelos *vicani Atucausensis* (CIL II 6287), indicando a existência de um *vicus viarium* junto a esta passagem (Dias, 1995: 248). A escolha deste local para a travessia do rio Tâmega é plenamente justificada não só pela facilidade desta passagem, mas também porque daqui podia aceder à Serra do Marão sem que para tal tivesse de cruzar tanto o rio Ola como o rio Ovelha. A via continuava junto do topónimo Pousada, subindo progressivamente a encosta até ao "Alto dos Picotos" em Vila Chã do Marão, nó viário onde recebia a via proveniente Tongobriga (mas com origem no rio Douro) que vinha por São Salvador do Monte e Lomba (Amarante) com uma paragem no lugar da Estrada, junto do provável *vicus viarium* de Paredinhas e do Paraíso (Dias, 1996: 41-44; 1997: 319-320).³

Retomando o percurso no "Alto dos Picotos", a via continuava por "Estalagem Velha" e Capela de São Bento (5 m.p.), seguindo depois a meia-encosta por Bebedouros (7 m.p.) até ao Covelo do Monte (8 m.p.). Daqui subia

³ Ver descrição do itinerário em: https://viasromanas.pt/index.html#vias_tongobriga

pela estrada actual até Lameira (12 m.p.), e daqui, pelos topónimos Rodas, Fonte do Ladrão, Corredoura e Vale do Mogo, atingia a Capela de São Roque, nas Vendas da Campeã, onde poderia existir nova *mutatio* (Lopes, 2000: 290; Balsa, 2017: 44), situada a 17 milhas do Tâmega. Logo depois encontramos o troço lajeado conhecido por "Calçada do Arco" que não é mais do que a continuação desta via em direcção a Estalagem Nova, sugestivo topónimo que denuncia a existência de nova paragem num local que como veremos é da maior relevância para a via do Marão, pois seria aqui o ponto onde a via bifurcava em dois trajectos de acesso aos locais de travessia do rio Douro, respectivamente na chamada "Barca de Moledo" e na Régua (mapa 2).



Mapa 2. Rede viária romana na região da Serra do Marão, estações viárias, miliários e locais de travessia do Douro.

De facto, atendendo à orientação geral O-E da via, tudo indica que esta teria continuação para leste até Lameirões, onde aliás foi detectado um troço lajeado que foi classificado como "via romana" (CNS 30521). Não sabemos se a via continuava para leste rumo à travessia do rio Corgo em Vila Real, pois

não temos dados seguros sobre a sua possível utilização já em período romano (pelo menos como grande itinerário); no entanto, poderiam existir vias de ligação aos diversos assentamentos do vale do rio Corgo. Assim, é muito provável que a via seguisse rumo ao rio Douro, depois de se unir em Lameirões com outro eixo viário proveniente de Chaves com orientação norte-sul, aproveitado o caminho em altura por Santa Marta de Penaguião para assim atingir o rio Douro junto da Régua. O sítio de Lameirões, situado a 20 milhas do rio Tâmega, poderia assim corresponder ao local onde estas duas vias se uniam rumo ao Douro.

A via de Chaves a Lameirões pela Serra do Alvão

Relativamente aos eixos Chaves - Douro, não nos parece que existisse uma rota por Pedras Salgadas e pela Veiga de Vila Pouca de Aguiar como se tem proposto (*contra* Teixeira, 1996), pois um trajecto pelo fundo da depressão Verín-Régua, tipologia raramente observada na viação romana, teria uma passagem muito dificultada devido à necessidade de cruzamento das inúmeras linhas de água. Consideramos, portanto, que este traçado será já do período medieval. Na "Carta Arqueológica do concelho de Vila Pouca de Aguiar" é referido um outro percurso por alturas do Alvão que apresenta vestígios ao longo do trajecto que vão da Idade do Bronze ao período romano, nomeadamente uma possível *mutatio* no sítio de Cabanas (Batata et al., 2008: 38 e 54).

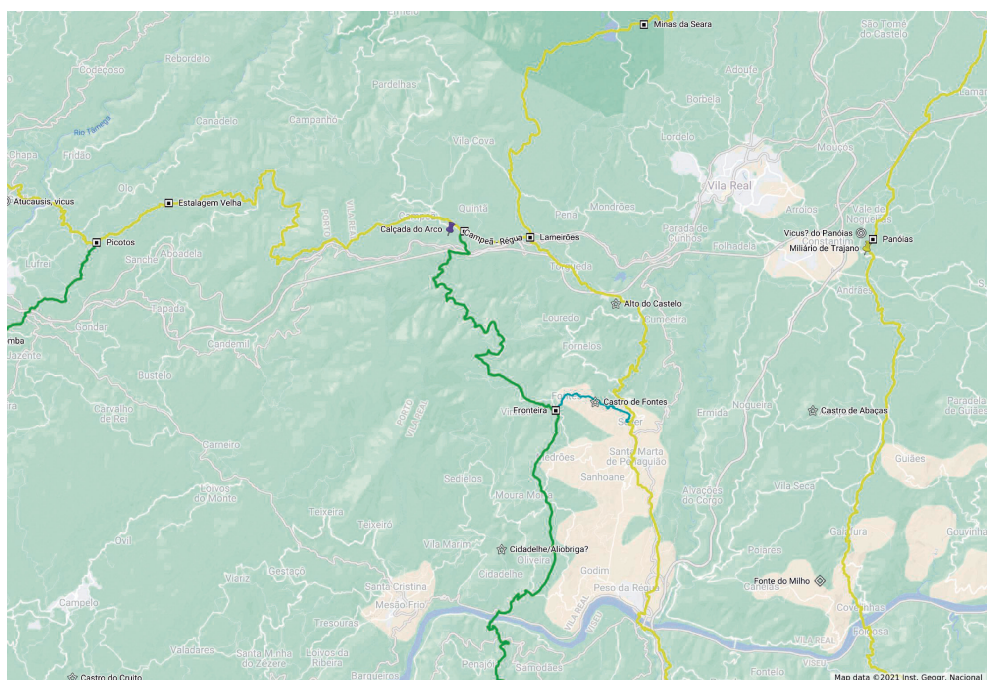
No entanto, não nos parece que esta via seguisse para Vila Real, como propõem os autores, mas mantinha a sua direcção sul pelo alto da serra, passando junto das Minas da Seara (Lamas de Olo), outra possível paragem e ainda hoje trifínio entre freguesias. Continuava depois pelas Minas dos Vidoais, Planalto do Vaqueiro (novo trifínio), Minas dos Fontelões, Outeiro Fiéis de Deus e Alto da Cota, descendo depois por Gontães (ferraria) até cruzar o rio Sordo junto a Lameirões, local onde a sua travessia é muito facilitada. Junto da Ponte da Foz existe ainda uma pequena capela com evocação de Santa Luzia e umas velhas alminhas, possivelmente assinalando este caminho. A Lameirões chegava também a via do Marão, seguindo depois por traçado comum até ao rio Douro junto à Régua.⁴

A via de Lameirões à Régua por Santa Marta de Penaguião

Retomando o percurso a partir de Lameirões, a via deveria seguir por

⁴ Ver descrição do itinerário em: https://viasromanas.pt/index.html#chaves_douro

Fonte Seca, Vendas de Cima e Arnadelo (topónimo «rua da Carreira», nas proximidades do povoado pré-romano do Alto do Castelo, actual Capela da Sra. dos Remédios). Daqui continuava talvez pela EM1244-1 até Pomarelhos, marginando os sítios romanos do Rodelo e Veiga. Do campo de futebol, descia ao vale da ribeira de Aguilhão que cruzava junto da Quinta de Valflores e do povoado fortificado do Monte Maninho. A partir daqui ascendia à Igreja de Sever (8 m.p.), nó viário de onde partia um ramal de acesso ao Castro de Fontes (linha azul no mapa 3), continuando depois por Santa Marta de Penaguão e daqui, seguindo o caminho de fecho pelo visó do monte, percorria um trajecto quase recto em altura, passando nas capelas de Nossa Senhora da Guia de Lobrigos, São Gonçalo, Senhora da Graça, descendo depois à Régua e ao rio Douro talvez pela Quinta de São Domingos. Neste trajecto de Lameirões à Régua contam-se 14 milhas, valor habitual entre estações viárias tipo *mutatio*.⁵



Mapa 3. Detalhe da rede viária romana no Vale da Campeã e respectivas ligações ao rio Douro.

5 Ver descrição do itinerário em: https://viasromanas.pt/index.html#chaves_regua

A via da Campeã à Barca de Moledo

No entanto, para quem seguia por Lamego rumo a Viseu, a travessia do rio Douro não se fazia na Régua, mas mais a jusante, na Barca de Moledo. Para ali chegar, existia um ramal da via do Marão que partia do sítio da Estalagem Nova em pleno Vale da Campeã. A contagem miliária a partir do rio Tâmega coloca, como dissemos, a milha 17 junto da Capela de São Roque em Vendas e a milha 18 na Estalagem Nova. É possível que a este local afluísse também um ramal da via de Chaves, descendo a Serra do Alvão por Quintã, cruzando o rio Sordo na Ponte Pedrinha, e daqui directo a Estalagem Nova (Balsa, 2017: 45; cf. Teixeira, 2000). Porém, este percurso apresenta fortes pendentes e a suposta origem romana desta ponte não está comprovada, colocando algumas dúvidas sobre a sua utilização já no período romano. No entanto, este trecho permite complementar um possível eixo viário ligando Chaves a Lamego.

Existindo ou não esta ligação a norte, tudo indica que da Estalagem Nova partia um ramal de acesso à Barca de Moledo, percorrendo a vertente nascente da Serra do Marão a meia-encosta (actual CM1240), passando por Cotorinho (3 m.p.), Paradela da Serra (6 m.p.), Alto dos Justos (8 m.p.), Senhora do Viso (9 m.p.), Santa Quitéria e Fronteira (10 m.p.), lugar junto da Igreja Paroquial de Fontes, onde poderia existir uma *mutatio*. Daqui partia um ramal rumo a Santa Marta de Penaguião, passando junto do «Castelo dos Mouros», povoado fortificado pré-romano, actualmente ocupado pela Capela de São Pedro de Fontes, interligando assim os dois percursos para o Douro (linha azul no mapa 3).

A partir de Fronteira, a via inflectia para sul, seguindo o caminho de festo por alturas de Medrões, sempre pelo visio do monte, passando por Alto da Senhora do Monte, Alto da Mouramorta (Senhora dos Remédios), campo de futebol de Silvares, Alto de São Gonçalo e Quinta da Boavista, descendo depois ao rio Douro na Barca de Moledo. O local de travessia deveria ser em Granjão, lugar situado na margem direita do rio Sermanha, na base do Castro de Cidadelhe. Curiosamente, neste percurso entre a Estalagem Nova e a Barca de Moledo contam-se 18 milhas, ou seja, a mesma distância que medimos entre o Gatão e a Estalagem Nova. Sendo assim, o nó viário da Estalagem Nova da Campeã assentava precisamente a meio percurso entre os rios Tâmega e o Douro, sinal da sua relevância no contexto viário.⁶

A referência mais explícita ao percurso da via pode ser encontrada num

⁶ Ver descrição do itinerário em: https://viasromanas.pt/index.html#braga_regua

documento do ano 970, mencionando um «*carrale antiquo*» para definir os limites de uma propriedade que o Convento de Bagaúste detinha junto a esta travessia. Segundo o documento, a propriedade era delimitada «*per lombo usque in sarmenia et de dextera parte per carrale antiquo usque ubi diuidet cum uilla de lombadella et cum uilla de nausti usque in sarmenia*» (PMH, DC, 101)⁷, ou seja, ocupava a lombada do castro até à foz do rio Sermanha, daqui ia pela "carreira antiga" até confrontar a norte com as "villas" de Lombadela e Nostim, e daqui até novamente ao Sermanha. Ora, esta descrição implica que a via não passava propriamente no Castro de Cidadelhe, mas na lombada oposta ao rio Sermanha, ou seja, o «*carrale antiquo*» vinha por essa lombada do monte pelo Alto de São Gonçalo (Loureiro) e Quinta da Boavista (Fontelas), caminho que serve ainda hoje de divisória entre os concelhos de Mesão Frio e da Régua, outro indicador da sua antiguidade. A partir daqui descia em ziguezague até à Quinta do Carvalhal, onde poderia existir mais uma paragem, atendendo a alguns vestígios de ocupação romana e ao facto de este local se encontrar a uma milha do rio Douro.

A travessia do rio Douro na Barca de Moledo está bem documentada, tendo sido beneficiada com uma albergaria no século XII por iniciativa de Dona Teresa de Leão. A sua utilização em período romano parece atestada pelos vestígios descobertos em Caldas de Moledo que poderão corresponder ao «portu de aliovirio» referido num documento do ano 922 (PMH, DC, 25). Consequentemente, o povoado castrejo localizado na outra margem do Sermanha deverá corresponder à sede da paróquia sueva (do séc. VI) e ceca visigótica (no séc. VII) de Aliobrio (Fernandes, 1997:74-75; Lima, 2008: 87-88).

Haveria miliário em Barca de Moledo/Cidadelhe?

Alguns autores têm referido um miliário em Cidadelhe (Rodríguez Colmenero et al., 2004: 691, n.º 620) com base num duvidoso relato de Russell Cortez. Como fonte este autor cita a compilação de inscrições romanas publicada em 1859 por Levy Maria Jordão (fig. 1), supondo que o miliário foi achado nessa povoação (Cortez, 1951: 46). No entanto, tudo indica que se trata de um equívoco de Cortez, que terá interpretado mal o título colocado por Levy sobre esta epígrafe: «A Bracara ad Cariæ territorium per Cidadelhe» (Jordão, 1859: 99, n.º 230). Mas quando Levy coloca este marco na estrada de Braga a Caria (o que é verdade) passando por Cidadelhe (o que é falso) pode-

⁷ PMH DC, Doc. 101 – https://viasromanas.pt/dc/DC-101_p064_Bagauste.html e PMH DC, Doc. 25 – https://viasromanas.pt/dc/DC-025_p016_Crestuma.html

rá ter induzido erradamente Cortez a colocar este marco neste último local. Na verdade, este miliário não apareceu em Cidadelhe, mas perto de Caria, na povoação de Vide, como se comprova pelas fontes utilizadas por este autor, um relato de Pereira Caldas publicado poucos anos antes (Caldas, 1853: 14), referindo por sua vez uma passagem no «Elucidário...» de Viterbo, onde este transcreve a inscrição deste miliário (Viterbo, 1799: 237). O miliário de Vide é posteriormente publicado no CIL por Emil Hübner (CIL II 4641), acrescentando que seria dedicado ao Imperador Numeriano (fig. 2).

A Bracara (Braga) ad Cariae (Caria) territorium per Cidadelhe.

230.
IMP.
M. AV.
V. M. E.
AVG. P. F.
P. M. T. P.
P. P.
I I X X.

Figura 1. Transcrição do miliário de Vide por Levy Jordão (1859: 99, n.º 230).

4641 Reperta a. 1788 nas casas do beneficiado Lourenço Manoel de Almeida no lugar de Vide perto de Caria de Fusão ó de cima.

IMP
M · N
V · M · E
AVG · P · F
5 P · M · T · P
P · P p. C. 284?
I I X X

Viterbo 1, 237 (inde puto vel ex eodem exemplo Salgado ms. 3 p. 27; Pereira-Caldas *Caldas de Vizella* p. 14; Levy 99, 230).

V. 3 Numeriani nomen videtur latere.

Figura 2. Transcrição do miliário de Vide in Emil Hübner, CIL 4641 (1869).

Deste modo, consideramos que este miliário de Cidadelhe nunca existiu. No entanto, não deixa de ser curioso verificar que as 18 milhas indica-

das no miliário de Vide correspondam à distância entre a Estalagem Nova e a Barca de Moledo, valor que se repete aliás no tramo da Estalagem Nova ao rio Tâmega pela via do Marão. Ora, esta regularidade na distância entre estações não pode ser uma simples coincidência, mas seguramente um acto deliberado de subdividir os grandes itinerários em etapas regulares de uma jornada de caminho. Aliás, este padrão repete-se um pouco por toda a viação antiga, mostrando que esta subdivisão do trajecto é tudo menos arbitrária.

A via da Régua a Moimenta da Beira

Ora, este miliário encontrado em Vide não assinalava propriamente uma via de Braga a Caria por Cidadelhe, mas o eixo viário Braga – Marão – Régua – Moimenta da Beira, seguindo depois na direcção de Vide, onde se regista uma grande concentração de miliários (Figueiredo, 1953: 61; Vaz, 1982: 85). De facto, além do miliário de Vide, conhecemos vários outros miliários nas proximidades, atestando a importância deste nó viário relacionado com o cruzamento do rio Távora, em particular o marco da Quinta da Lagoa de Constantino Magno (CIL II 4642), tendo nas últimas linhas a expressão «BONO REIP NATO», no sentido de «nascido para o bem da república» (Vaz, 1978: 51-53), o miliário de Raposeira, a servir de pilar de um telheiro de uma casa em Faia (FE 2019, 193: 712), um possível miliário anepígrafo em Prados, Vila da Rua (FE 2019, 195: 717), e vários outros possíveis marcos nas proximidades (FE 2020, 199, 730-733). As 18 milhas registadas no marco de Vide não podem ser contadas a partir do rio Douro ou de Marialva, como foi sugerido (Figueiredo, 1953: 61; Vaz, 1982: 85), dado que a distância entre o cruzamento do Douro e do Távora ultrapassa largamente esse valor pois contam-se mais 8 milhas nesse percurso, e o mesmo acontece com Marialva.

No entanto, se seguirmos a estrada para nascente e percorrermos 18 milhas, chegamos ao nó viário de Casteição (Mêda), local onde esta via entroncava numa outra via norte-sul proveniente da travessia do rio Douro na Quinta da Senhora da Ribeira/Vesúvio, um entroncamento de nó viário da maior importância na rede viária da *civitas* Aravorum, com sede em Marialva.

Deste modo, o caminho de Régua a Moimenta partiria do povoado do Torrão, junto ao rio Douro, e ascendia por Valdigem (topónimo viário) até ao planalto da Alto da Queimada, onde poderia existir nova estação viária. Este caminho tem andado algo esquecido na investigação, talvez ofuscado pela importância de Lamego no período medieval, mas a sua existência é atestada em documentos medievais, seguindo o vasto planalto conhecido por "Monte

Raso", onde o trajecto se apresenta praticamente plano. De facto, na Carta de Doação a D. Teresa Afonso, em 1152, do Mosteiro de Salzedas, a via é referida como "*strada mourisca*" que divide com Queimada («*et per illa strada mourisca et dividit per Ceimada*»; DMP, DR, 277), servindo como limite norte do couto (Castro, 2013). Num outro documento de doação datado de 1161 é referida como «*viam antiquam usque in monten rasum*» (DMP, DR, 277), não restando qualquer dúvida sobre a sua passagem no Monte Raso rumo a Moimenta da Beira (Soutinho, 2021: 3-5). Aqui a via bifurcava, uma mantendo a mesma directriz que trazia do Douro rumo aos referidos miliário junto ao Távora, enquanto a outra via rumava a sudeste na direcção da Serra da Estrela, percurso que consideramos como fazendo parte do itinerário de Braga a Mérida, como veremos adiante.⁸

A via de Chaves a Moimenta da Beira por Três Minas

Como referimos, a via proveniente de Chaves vinha pelo caminho de festo por alturas da Serra do Alvão até ao Vale da Campeã. Ora, existia uma outra via sensivelmente paralela a esta que seguia do lado de lá da depressão Verín-Régua por alturas da Serra da Padrela. Esta via, também em altura pelo caminho de festo no cimo da serra, passava junto do grande complexo mineiro romano de Três Minas. A via teria possíveis *mutationes* nos lugares do Coxo e de Milagres, e outra em Campo de Jales. Daqui continuava para sul por Vreia e Barrelas em direcção à "Ponte do Arco", ponte romana ainda em excelente estado de conservação, onde cruzava o rio Pinhão (Lopes, 1994: 147-148). Daqui seguia entre Pinhão Cel e Torre do Pinhão até Panóias, onde deveria existir nova estação viária. Continuava por Fonteita (Andrães), Senhora da Guia, Senhora do Bom Caminho, Senhora da Boa Morte, Lamas de Bujões até Galafura, descendo depois a Covelinhas onde cruzava o rio para Folgosa. Continuava para sul por Vila Seca, Gogim e Sarzedo, reunindo um pouco antes com a variante que vinha da Régua, e daqui seguiam para Moimenta da Beira.⁹

Haveria miliário em Constantim/Panóias?

Esta via passava junto do importantíssimo Santuário de Panóias, exemplo maior da transformação religiosa inerente à romanização, até porque há notícia do achado de um miliário nas proximidades (Rodríguez Colmenero,

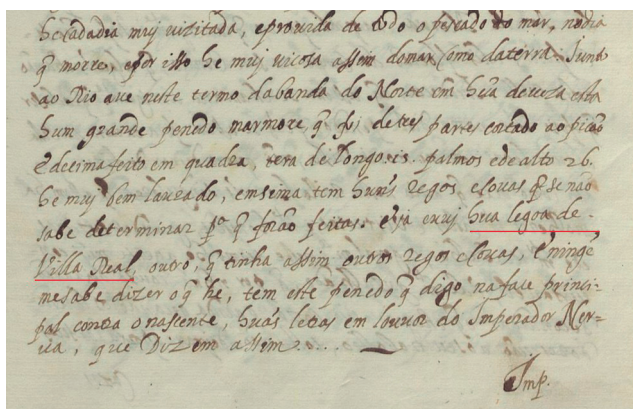
⁸ Ver descrição do itinerário em: https://viasromanas.pt/index.html#regua_moimenta

⁹ Ver descrição do itinerário em: https://viasromanas.pt/index.html#chaves_moimenta

1999), sendo aliás o único marco conhecido entre Três Minas e o rio Douro, e por isso extremamente relevante para a validação do trajecto. Aparentemente, foi Russell Cortez que erradamente atribuiu este marco a Constantim (Cortez, 1947), criando um equívoco que persiste até hoje na literatura científica, levando alguns autores a desconfiar da sua existência (Lemos e Martins, 2010: 88). No entanto, pensamos que não há razões objectivas para isso, dado que a fonte utilizada por Cortez parece credível. Importa assim rever os dados disponíveis sobre este marco.

O miliário é referido num manuscrito de João de Barros datado de 1549, onde transcreve um "penedo" com letras "em louvor do Imperador Nerva" que apareceu a "huma legoa de Villa Real" (fig. 3). Baseado neste relato de Barros, Emil Hübner publica em 1869 no seu corpus a transcrição deste miliário (CIL II 4797), corrigindo a leitura de Nerva para Trajano.

Figura 3.
Excerto do manuscrito de João de Barros, onde este indica que o miliário apareceu a "huma legoa de Villa Real".



Mas, se analisarmos o texto original de João de Barros, verificamos que o "penedo", como lhe chama o autor, apareceu a uma légua de Vila Real e não em Constantim como supôs Cortez, possivelmente confundindo-o com uma outra inscrição que tinha sido encontrada nesse local poucos anos antes (Lemos e Martins, 2010: 88). Ora, uma légua equivale a cerca de 6 km (4 milhas), sendo, portanto, impossível que o marco estivesse em Constantim, que não dista mais do que 4 km de Vila Real. Assim, é muito provável que o miliário estivesse originalmente em Panóias, local precisamente a uma légua de Vila Real (em linha recta).

Desfeito o equívoco, não temos razões para duvidar da sua existência, até porque, segundo o nosso levantamento, a via passava um pouco a nascente do santuário. A existência de um miliário nesta área é assim plenamente justificada, podendo corresponder a uma estação viária tipo *mutatio*, dado que este local se encontra a cerca de 12 milhas tanto da Régua como da Ponte Romana do Arco, estando, portanto, precisamente a meio do percurso entre os rios Pinhão e Douro. A identificação de um possível *vicus viarium* na área do lugar do Assento, junto ao santuário, parece confirmar esta hipótese, até pelo sugestivo topónimo.

Panóias ocupava assim uma posição estratégica nesta via que permitia o escoamento do minério de Três Minas até ao rio Douro na Régua, seguindo depois até à sua foz. O santuário rupestre está seguramente relacionado com esta paragem, o que pode explicar a sua grande monumentalidade quando comparada com o escasso registo arqueológico em seu redor. O santuário estaria assim inserido nesta importante rota norte-sul rumo ao Douro e não numa suposta via O-E que cruzava o Rio Corgo em Vila Real e seguia por Panóias rumo a Astorga, como propunha Hübner (CIL 4641), e menos ainda com uma suposta via rumo a Zamora, como propôs Rodríguez Colmenero, seguindo por Murça, Mirandela e Miranda do Douro (Rodríguez Colmenero et al., 2004: 640), traçado que julgamos ser já de iniciativa medieval em resposta a um novo ordenamento administrativo que viria colocar Vila Real como capital desta região.

7. Itinerário de Braga a Mérida pela Serra do Marão

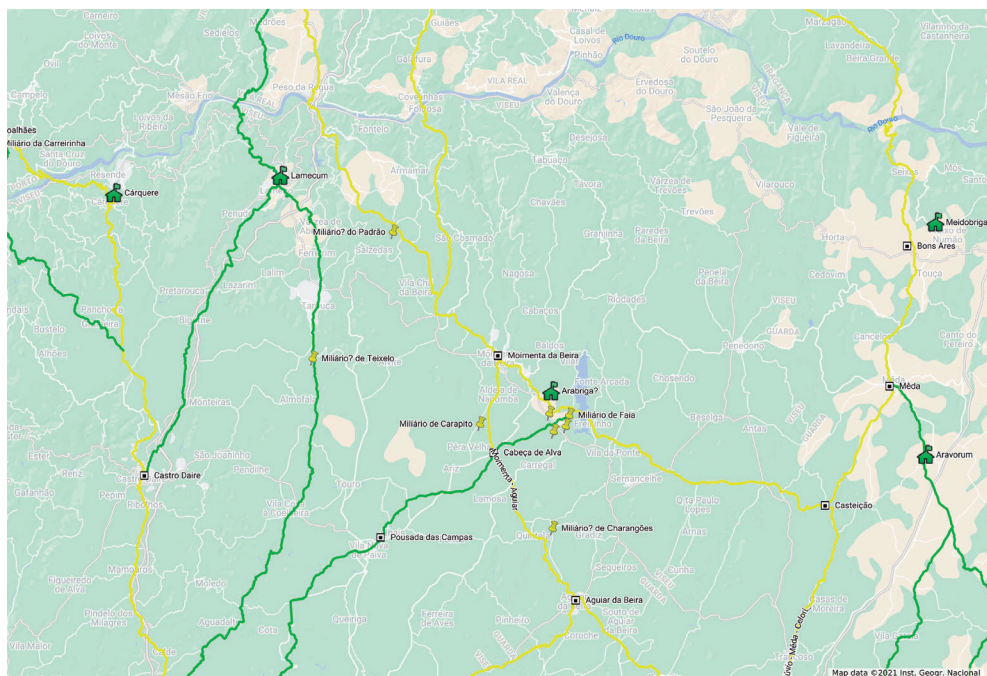
Em síntese, todas estas estradas parecem dirigir-se para as várias travessias do rio Douro, seguindo depois o eixo Lamego – Viseu ou o eixo Moimenta – Serra da Estrela – Alcântara – Mérida, mostrando que estes troços aparentemente dispersos integravam na verdade trajectos milenares, formando grandes itinerários que percorriam toda a Península de lés-a-lés. A via do Marão estaria assim integrada num desses itinerários principais, ligando dois centros administrativos, não propriamente por uma via directa a Mérida, mas através de uma série de etapas que percorriam diversas vias independentes. O pequeno troço lajeado do Vale da Campeã é um dos poucos vestígios do que resta desta estrada e deve por isso ser preservado e valorizado (fig. 4).



Figura 4. Visita à Calçada do Arco pelos participantes no colóquio.

O Vale da Campeã era assim o local de cruzamento de dois grandes itinerários rumo ao rio Douro, um proveniente de Chaves e outro de Braga, que aqui bifurcavam, um seguindo para Barca de Moledo rumo a Lamego e Viseu, enquanto o outro seguia por Santa Marta de Penaguião para cruzar o rio Douro junto à Régua, seguindo depois para Moimenta da Beira. Ora, parece-nos que este último traçado aponta claramente na direcção de Mérida, sendo, portanto, possível que a «via do Marão» integrasse um itinerário de muito maior alcance, ou seja, o tão discutido Itinerário de Bracara a Emerita, dois dos mais importantes aglomerados urbanos nessa época (mapa 4).

A questão está longe de ser consensual e é ainda alvo de amplo debate. A proposta mais consensual tem feito passar este itinerário por Tongobriga, Caldas de Aregos, Cárquere, Castro Daire e Viseu, rumando depois a nascente para transpor a Serra da Estrela rumo a Belmonte (Dias, 1997: 319-320). Apesar de a sua existência ser inquestionável, não nos parece que este seja o melhor caminho para chegar a Mérida, até porque uma passagem por Viseu obrigaria a abandonar a directriz nordeste-sudeste que trazia de Braga, aumentando assim o percurso (Soutinho, 2021: 3-5).



Mapa 4. As vias a sul do rio Douro. O itinerário para Mérida seguia por Régua, Moimenta da Beira e Aguiar da Beira.

Claro que a rede permitia vários percursos, mas um itinerário de Braga a Mérida teria de utilizar forçosamente o percurso mais curto e menos acidentado. De facto, apesar da difícil travessia da Serra do Marão, a via por Campeã – Régua – Moimenta da Beira apresenta comparativamente um traçado mais curto e constitui por isso uma alternativa viável, até porque as outras travessias do rio Douro não são menos difíceis. A partir de Moimenta da Beira, a via seguia para Fornos de Algodres, onde cruzava o Mondego, dirigindo-se depois a Linhares, transpondo a Serra da Estrela pelo Alto dos Carvalhos Juntos até à Quinta da Taberna, onde cruzava novamente o Mondego. Daqui seguia por Famalicão da Serra e São Gonçalo até Centum Cellas (Belmonte), com um provável *vicus viarium* em torno da famosa Torre Romana. A partir daqui o traçado é consensual, seguindo pela cidade de Igaeditana (Idanha-a-Velha), ela própria certamente com origem numa estação viária desta estrada, rumo à travessia do rio Tejo na monumental Ponte Romana de Alcântara. O caminho pela Serra do Marão ganha assim uma importância

acrescida ao integrar um grande itinerário que, apesar de não ser mencionado nos chamados "Itinerários de Antonino", nem contar com miliários ou pontes romanas, teria uma grande relevância na época, pois unia os principais aglomerados populacionais desta região durante o período romano.

8. Considerações finais

Gostaria de deixar umas notas finais sobre a realização do colóquio sobre as vias do Marão que motivou a elaboração deste trabalho. O potencial do património como ferramenta económica para a promoção do desenvolvimento local tem sido bastante desvalorizado. Importa assim visitar alguns aspectos sobre a valorização destes caminhos que vão para além destas questões mais do âmbito da arqueologia que, afinal, só interessam a um punhado de investigadores. Dos três grandes eixos para o património – Preservar, Cooperar e Valorizar – apenas se tem avançado um pouco no primeiro, o da preservação, e mesmo este geralmente de forma muito limitada.

A realização deste colóquio abre assim oportunidades para explorar os outros eixos, fomentando não só a cooperação entre os diversos *stakeholders* (entidades, investigadores e população local) como abrindo perspectivas para a sua valorização. Mas afinal para que serve este trabalho de levantamento da rede viária antiga? Bem, desde logo a única forma de assegurar a sua preservação é sabendo por onde passa a via. Por outro, a sua divulgação tem criado uma vasta rede de pessoas interessadas que juntas poderão um dia fazer a diferença. Ao proteger a transitabilidade destes percursos para as futuras gerações estaremos eventualmente a criar a maior rede de caminhos históricos existentes na Europa, abrindo enormes possibilidades para a sua valorização nos aspectos económicos e sociais. Sendo caminhos naturais, estes percursos são particularmente apetecíveis para caminhadas, ciclismo de montanha e outras actividades de natureza. Mas também é possível pensar em rotas automóveis pois muitos dos trajectos estão asfaltados, não deixando por isso de percorrer o mesmo trajecto de há milénios.

Mas, para explorar todo o seu valor, haveria que criar primeiro o chamado "*story telling*" em torno da "via romana" que permitisse não só a sua correcta interpretação como criar um produto turístico integrado, em que a via serve de "ligante" de toda a oferta de uma região. Trata-se assim de criar um turismo de experiências que potencie a economia local e não a promoção pura e simples de um determinado troço lajeado. A possibilidade de recu-

ar no tempo e "mergulhar" numa experiência ancestral seria deveras singular pois temos condições que são difíceis de reproduzir em outros países da Europa, onde os constantes conflitos e o progresso acabaram por destruir a maioria desses vestígios de outros tempos.

Seja pela tradicional resiliência nacional, como dizem uns, ou pelo extremo conservadorismo, como arriscam outros, a verdade é que o nosso território é recheado de uma grande tradição cultural e paisagística, algo beliscada aqui ou acolá, mas nunca derrotada, e que nos permite percorrer uma espécie de mundo alternativo em que o tempo deixa de fazer sentido. De facto, quando percorremos estes longos troços em terra batida sem viva alma pelo alto das serras não podemos deixar de imaginar como seria viajar nessas épocas recuadas.

As inúmeras destruições registadas nas últimas décadas, seja pela construção de novas estradas ou resultante da actividade agrícola, constituem razão suficiente para a adopção de uma nova abordagem à sua conservação. Precisamos assim com urgência de uma missão de salvamento que possa preservar o que resta deste património, não só o lado material associado às evidências da estrada, mas também de todo o património imaterial em torno da via que tanto marcou (e ainda hoje marca) o carácter das populações que habitam ao seu redor. Mas o pior inimigo da sua conservação não é o seu abandono, mas a ignorância sobre a existência destes caminhos e o seu valor patrimonial inerente, levando aos maus exemplos de destruições que conhecemos.

Esperamos que um dia seja possível desbloquear todo o potencial deste vasto património viário, objectivo para o qual este colóquio deu seguramente um significativo contributo. Por último, gostaria ainda de agradecer à Junta de Freguesia da Campeã e restantes organizadores, entre os quais destaco naturalmente o incansável Carlos Balsa, que com o seu esforço tornou possível a realização deste evento em tempo de pandemia.

Vila Nova de Gaia, 11 de Abril de 2021

Bibliografia

- BALSA, Carlos (2017) – "Via do Marão - Contributos para a identificação do traçado do antigo caminho do Marão". «Oppidum», 10, 39-61.
- BARROS, João de (1549) – "Libro das antiguidades e cousas notáveis de Antre Douro e Minho, e de outras muitas de España e Portugal". Biblioteca Nacional de Portugal. ms. RES. cod. 216; <http://purl.pt/26460>.
- CASTRO, Ana Sampaio e (2013) – "Vias Medievais nos Coutos monásticos de S. João de Tarouca e Sta Maria de Salzelas". Actas das 1ª Conferências do Museu de Lamego/CIT-CEM, 105-123.
- CALDAS, J. J. da S. Pereira (1853) – "Noticia archeologica das Caldas de Vizella". Braga.
- CIL II (1869) – "Corpus Inscriptionum Latinarum, II: Inscriptiones Hispaniae Latinae". Berlim.
- CORTEZ, F. Russell (1951) – "As Escavações Arqueológicas do Castelum da Fonte do Milho". Anais do Instituto do Vinho do Porto, sep. do vol. 1.
- CORTEZ, F. Russell (1947) – "Panóias, Cidade dos Lapíteas". Anais do Instituto do Vinho do Porto, vol. VII, 239-247.
- DIAS, Lino Tavares (1996) – "Contributo para a análise do ordenamento romano do território marginal do rio Douro". «Douro - Estudos & Doc.», 2, 31-56.
- DIAS, Lino Tavares (1995) – "Tongobriga. (Freixo – Marco de Canaveses)". FLUP. Dissertação de doutoramento.
- DIAS, Lino Tavares (1997) – "Marco de Canaveses". Marco de Canaveses: CM - ISBN:972-8266-06-5.
- DIAS, Lino Tavares (1998) – "Alguns Apontamentos sobre o Povoamento Romano entre o Douro e o Tâmega". Marco Histórico e Cultural, 189-228.
- DMP – Documentos Medievais Portugueses (Azevedo, 1940-42).
- FE (1982-) – "Ficheiro Epigráfico". Suplemento da Revista «Conimbriga». Universidade de Coimbra.
- FERNANDES, A. de Almeida (1997) – "Paróquias Suevas e Dioceses Visigóticas". Arouca: Assoc. para a Defesa da Cultura Arouquense e Câmara Municipal.
- FIGUEIREDO, Moreira de (1953) – "Subsídio para o estudo da viação romana das Beiras". Beira Alta, Viseu, vol. XI-XII.
- JORDÃO, Levy Maria (1859) – "Portugalliae inscriptiones romanae". Lisboa: Tipografia da Academia.
- MANTAS, Vasco G. (2012) – "Os miliários como fontes históricas e arqueológicas". Humanitas 64, 139-170.
- MANTAS, Vasco G. (2008) – "A rede viária romana em Portugal: estado da questão e perspectivas futuras". Anas, 21-22, 2008-2009, 245-272.
- MATTEAZZI, Michele (2009) – "Costruire strade in epoca romana: tecniche e morfologie. Il caso dell'Italia settentrionale". Exedra n.º1, 17-38.

- LEMOS, F. Sande; BAPTISTA, A.M. (1995) – "Estudo de um troço da via XVIII do Itinerário de Antonino". *Cadernos de Arqueologia, Série II*, 12-13, 118-138.
- LEMOS, F. Sande, MARTINS, C. Braz (2010) – "Povoamento e rede viária no território de influência de Aquae Flaviae" in "Mineração e Povoamento na Antiguidade no Alto Trás-os-Montes Ocidental". Porto: CITEM.
- LIMA, António M. C. (2008) – "Povoamento e Organização do Território do Baixo Douro na Época da Monarquia Asturiana". In *Portugália*, vol. 31-32, FLUP, 2010-2011, 83-114.
- LOPES, A. B.; et alii (1994) – "A estátua-estela do Marco (Vreia de Jales, Vila Pouca de Aguiar)". In *Portugália*, vol. XV, 147-154.
- LOPES, A. B. (2000) – "A Serra do Marão; património arqueológico da sua reserva florestal". in *Amarante Congresso Histórico 98*, III, 285-302.
- PMH DC (1867-1873) – "Portugaliae Monumenta Historica: Diplomata et Chartae". Lisboa: Academia de Ciências. vol. 1; fasc. 1, 1868; fasc. 2, 1869; fasc. 3, 1870; fasc. 4, 1873.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A. (1999) – "O santuário rupestre galaico-romano de Panóias (Vila Real, Portugal)". Vila Real: Câmara Municipal.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A.; et al. (2004) – "Miliarios e outras inscrições viárias romanas no noroeste hispânico". Lugo: Consello da Cultura Galega.
- SOUTINHO, P. (2021) – "Alguns comentários sobre os números FE 731 a 733 (possíveis miliários no concelho de Moimenta a Beira)". «Ficheiro Epigráfico» 210, Addenda et corrigenda, 3-5.
- TEIXEIRA, R. (1996) – "De Aquae Flaviae a Chaves. Povoamento e organização do território entre a Antiguidade e a Idade Média". Porto: FLUP. Dissertação de mestrado.
- VAZ, João Luís da Inês (1978) – "Epigrafia Romana da Assembleia Distrital de Viseu". Viseu: Governo Civil. 55 p.
- VAZ, João Luís da Inês (1982) – "A estrada do bispo Alves Martins. Velha estrada romana?". *Beira Alta, Viseu*, vol. XL, 4, 78-87.
- VITERBO, Frei Joaquim de Santa Rosa de (1799) – "Elucidário das Palavras Termos e Frases"(...). Lisboa: Typographia Regia Silviana (1.^a edição), 2 vols.

*

Abreviaturas:

m.p. – "milia passuum", mil passos, milha romana, cerca de 1500 m (1480,5 m) (Mantas, 2008: 248).

ARCO MEMORIAL DA CAMPEÃ — UM IMPORTANTE MONUMENTO PARA A PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA COLETIVA DA REGIÃO DO MARÃO

Carlos Balsa

Instituto Politécnico de Bragança

1. Introdução

Há cerca de 900 anos D. Afonso Henriques atribuiu carta de couto à Albergaria do Marão a favor da Diocese de Braga. Com esta carta criaram-se as condições para a ocupação e exploração agrícola dos solos pertencentes ao couto da Albergaria do Marão, em torno da qual se fixou e desenvolveu a freguesia da Campeã.

A freguesia da Campeã ocupa o extremo ocidental do concelho de Vila Real. Os seus limites, em boa parte coincidentes com a linha de cumeada da Serra do Marão, confinam a oeste com os concelhos de Amarante e de Mondim de Basto, a sul com o concelho de Santa Marta de Penaguião e a este com o concelho de Vila Real (do qual faz parte), nomeadamente com as antigas freguesias de Vila Cova (norte) e de Quintã (este) e a freguesia de Torgueda (sudeste). Integra grande parte das bacias hidrográficas dos rios Sordo e Aguilhão, afluentes do Corgo, que lhe conferem duas áreas geográficas com características físicas distintas. A primeira, de planície, com solos profundos e águas abundantes responsáveis por uma forte aptidão agrícola, sobretudo de regadio. A outra, mais quente e de relevo muito acentuado, tradicionalmente marcada pela agricultura, sobretudo de sequeiro, em socalcos. Maria Manuel Fernandes Costa, no seu excelente estudo geográfico, designou a área correspondente à bacia hidrográfica superior do rio Sordo por Veiga da Campeã (Costa, 1959). Utiliza-se neste trabalho a mesma designação, sendo a superfície correspondente à bacia hidrográfica superior do rio Aguilhão designada por área de montanha.

Atualmente a maioria das povoações da freguesia – Aveção do Cabo, Aveção do Meio, Aveçãozinho, Chão-Grande, Pêpe, Pousada, Viariz da Poça, Viariz da Santa e Vila Nova – situam-se nos sopés das encostas que ladeiam a veiga, onde estão também a sede da Junta de Freguesia e a Igreja Paroquial. Na área de montanha, muito despovoada, subsiste um pequeno número de

povoações – Cotorinho, Crasto, Montes e Parada – localizadas nas encostas e contrafortes que ladeiam o vale superior do rio Aguilhão.

Hoje em dia, a Campeã é muito identificada com a área da veiga. Contudo, uma leitura atenta dos documentos mais antigos mostra-nos que nem sempre assim foi e que as origens da freguesia podem estar na área de montanha. A localização do centro demográfico da comunidade aparenta ter-se deslocado ao longo do tempo. Uma das razões que poderão ter estado na origem desta alteração é a necessidade de se afastar ou de se aproximar do importante eixo de circulação natural que atravessa a Veiga da Campeã. Sobre este itinerário existiu uma importante via medieval, muito possivelmente de origem romana (Balsa, 2018). Nos períodos históricos de maior instabilidade administrativa, como sucedeu com as invasões de povos germânicos no final do Império Romano ou de povos muçulmanos, após a desagregação do domínio visigodo, esta via podia representar um elemento perigoso para as populações locais que permaneceram afastadas dela, na área de montanha. Com o esvaecimento dos perigos de razias e pilhagens, a via tornou-se num polo aglutinador em torno do qual se terá desenvolvido a freguesia da Campeã.

A continuidade da utilização desta via ao longo do tempo é atestada por um importante troço lajeado, junto do qual se encontra um cruzeiro do século XVIII e um Arco Memorial. Este pequeno monumento medieval, edificado de acordo com os preceitos da arte românica, é o único conhecido da sua tipologia que subsistiu até aos nossos dias na região transmontana, sendo conhecidos apenas outros seis exemplares em todo o país. Neste trabalho, faz-se uma descrição contextualizada deste importante conjunto patrimonial da freguesia da Campeã e do concelho de Vila Real que urge preservar e valorizar.

Apresentam-se igualmente algumas considerações sobre as origens da freguesia da Campeã, que resultam de uma leitura pessoal das fontes documentais feita à luz dos conhecimentos atuais sobre o passado desta região, cuja história continua muito pouco conhecida por falta de trabalhos de investigação histórica e arqueológica de carácter sistemático.

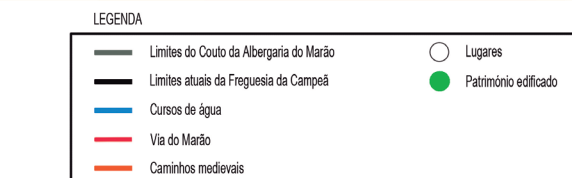
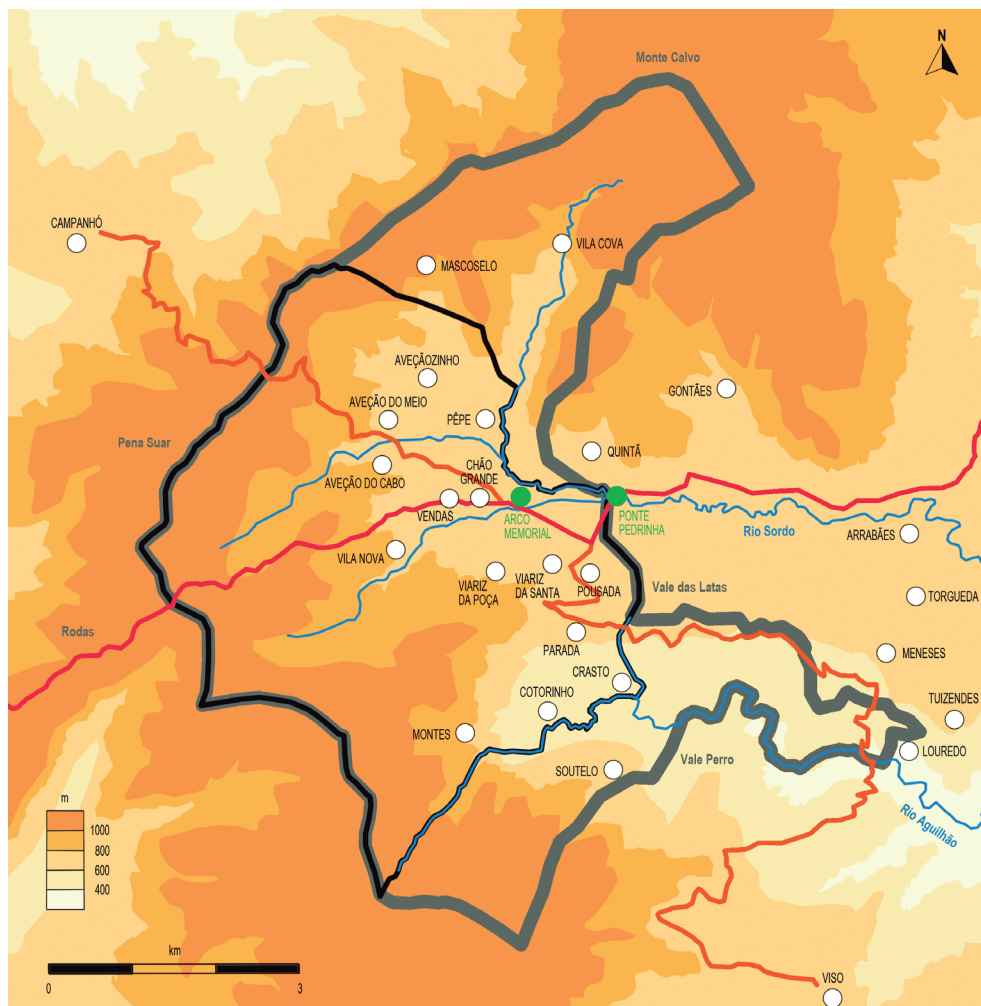


Figura 1 – Região oriental da Serra do Marão. Muito marcada pela veiga planáltica da Campeã, que se estende de este para oeste ao longo de mais de 5 km, criando um corredor natural de circulação que facilita a transposição da serra. Em consequência, instalou-se aqui, desde tempos muito remotos, uma importante via (aqui apelidada como Via do Marão) que fazia a ligação do interior transmontano ao litoral, para a qual convergiam caminhos provenientes das regiões vizinhas.

2. Origens da Freguesia da Campeã

A referência documental mais antiga à Campeã data de 1091 e consiste na doação de um casal situado na terra de Panóias no local chamado *Todesindes* localizado “*subtus mons Campelana*” (PMH DC, vol. I, p. 455, doc. 764). Tal como foi evidenciado por Carlos Alberto Ferreira de Almeida (Almeida, 1978) e investigado por Mário Barroca (Barroca, 1991 e 2004), a fórmula documental “*subtus mons*” indica uma unidade territorial do período da Reconquista, organizada em torno de um lugar, possivelmente fortificado, situado num promontório. Estas unidades administrativas, de escala local, surgiram sobretudo a partir do século IX e, principalmente, no Entre Douro e Minho, na proximidade das grandes vias de tradição romana (Almeida, 1973: 44). Consequência da reorganização territorial levada a cabo pelos condes asturianos, aquando da inclusão do vale médio e terminal do Douro sob a influência do reino de Oviedo (Lima e Teixeira, 2010: 141).

A primeira fase da chamada Reconquista do curso médio e terminal do Douro ter-se-á desenvolvido ao longo dos grandes eixos de circulação terrestres, com orientação Norte-Sul (Lima, 2013). Um desses itinerários, condicionado pela falha tectónica Verin-Chaves-Vila Real-Régua-Penacova, atravessa a região oriental da Serra do Marão e constituiu um importante corredor de circulação ligado à travessia do Douro e articulado com caminhos transversais (Lima e Teixeira, 2010: 139). O movimento de presúrias ao longo deste eixo ter-se-á iniciado em 872, com a presúria de Chaves pelo conde Odoário, seguida pelas presúrias de Lamego e Viseu antes do final do reinado de Afonso III, em 910 (Lima, 2013: 191-192).

A ocupação do território foi acompanhada de uma importante reorganização político-militar do espaço conquistado, fortemente apoiada nas *civitates*, unidades administrativas à frente das quais se encontravam condes ou delegados régios, na dependência direta de Afonso III (Lima e Teixeira, 2010: 139). As *civitates* eram importantes estruturas militares, situadas em pontos estratégicos ao longo das vias de comunicação terrestres ou fluviais, que asseguravam a defesa dos vastos territórios que capitaneavam. A norte do curso médio do Douro ter-se-ão estabelecido as *civitates Flavias* (Chaves) e *Aliovirio* ou *Aliobriga* (Cidadelhe, Mesão Frio) (Lima, 2013: 192). A *civitas* de *Aliovirio* teria assim a função de conter as investidas muçulmanas em direção ao Norte, através do controle do importante eixo de circulação Chaves-Lamego, contribuindo também para a consolidação do

povoamento e para o trânsito de pessoas e bens ao longo do seu território.

A nova organização do território, implementada pelos condes asturianos, integrou os *mons*, colocando-os sob a sua autoridade, estabelecendo-se assim uma hierárquica territorial entre as *civitates* e os *mons*, que ficaram na sua dependência (Lima e Teixeira, 2010: 141). O funcionamento destas delimitações locais é hoje desconhecido, tal como as suas ligações hierárquicas com o novo poder instituído e mesmo a sua origem exacta. Contudo, nos casos em que não tenha havido presúria do domínio afeto ao *mons*, será legítimo supor que a organização interna das comunidades residentes nesses domínios não sofresse grandes alterações, com exceção da obrigação de pagamento de impostos ao novo poder instituído, sendo a intermediação feita pelas elites locais.

Os *mons* “seriam obra das populações locais que neles se abrigavam nas momentâneas horas de perigo e para cujo arranjo e melhoramento teriam de contribuir. Abrigando muitas vilas, de diversos possuidores, tudo sugere o seu aspeto comunitário e a sua tendência para o concelhio” (Almeida, 1978: 46). Muitos destes montes defensivos tiveram origem em castros pré-romanos, reocupados devido à abundância de pedra e à existência de muros, ainda erguidos, e de fossos que facilitavam as obras de defesa (Almeida, 1978: 52).

Seguindo a interpretação de Carlos A. F. Almeida, conclui-se que o *mons Campelana* foi originalmente um lugar fortificado, possivelmente um povoado amuralhado assente num antigo castro, para onde se refugiavam as populações da região envolvente com os seus gados, aquando das incursões mouriscas ao longo da via que atravessava esta região da Serra do Marão.

A localização exacta do *mons Campelana* é incerta, contudo deverá situar-se na bacia hidrográfica do rio Aguilhão, pois, na bula *Igrejas quondom* concedida pelo papa Pascoal II, em 1115, ao bispo do Porto D. Hugo, na qual se define a linha de fronteira entre as dioceses do Porto e de Braga, é mencionado “*inde ad montem marantis inde ad canpeanam fluvium et per ipsum fluvium sicut defluit in bandugium*” (CCSP, p. 2). Neste documento a Campeã é associada ao rio, atualmente designado por Aguilhão, para o qual conflui a ribeira de Banduge. Como em muitos casos os rios tomaram o nome do território ou da povoação mais importante por onde passavam, é legítimo supor que o *mons Campelana*, ou a povoação da Campeã, se localizava na proximidade do Rio Aguilhão, no seu vale, isto é, na zona de montanha da atual Campeã.



Figura 2 – Rio Aguilhão. Em primeiro plano pode observar-se a Ponte da Arcadela e a praia fluvial de Fornelos, junto à qual foi descoberto, em 1980, um forno cerâmico da época romana. Em 1115 este rio definia os limites entre as dioceses do Porto (lado esquerdo na fotografia) e de Braga (lado direito na fotografia) e era designado como Rio Campeã.

A montante do vale do Rio Aguilhão, muito próximo da extremidade, encontra-se a povoação do Crasto, cujo nome terá muito possivelmente derivado de um castro da Idade do Ferro que aí existiu (Silva A. C., 2007, p. 152) (Parente, 2003, p. 83). Nas proximidades da atual povoação do Crasto situa-se uma elevação designada localmente por Monte do Castelo. É uma elevação alongada de cobertura aplanada, cujo ponto mais alto se aproxima dos 520 m, com vertentes muito inclinadas e rodeadas de linhas de água, com exceção do lado este, por onde se faz o acesso. Dadas as suas características geomorfológicas, propícias à organização da sua defesa, este lugar poderá corresponder ao *mons Campelana*.

A acrescentar aos argumentos a favor da localização do *mons Campelana* no Crasto, pode referir-se que a povoação do Crasto continua a per-

tencer à atual freguesia da Campeã e que existe uma tradição que associa a origem da primeira Igreja da Campeã a este local. Adicionalmente, na sua vizinhança foram encontrados vestígios de *tegula*. Contudo, à falta de novas informações documentais até agora inéditas, só uma intervenção arqueológica poderá ajudar a esclarecer esta hipótese.



Figura 3 – Monte do Castelo junto à povoação do Crasto. Este lugar poderá corresponder ao mons Campelana, um antigo castro da Idade do Ferro, reocupado na época das presúrias asturianas para refúgio das populações e dos seus gados.

Há também a possibilidade de a menção *subtus mons Campelana* ser apenas uma simples forma de localização geográfica, utilizada nos documentos notariais. Efetivamente, nos últimos anos alguns investigadores têm posto em causa a interpretação de Carlos A. F. Almeida, sugerindo que em muitos documentos medievais a expressão *subtus mons* tem apenas uma interpretação geográfica (Marques, 2008: 149 e Mariani, 2020: 620-625). Neste quadro, o *mons Campelana* seria apenas um acidente geográfico mar-

cante nas proximidades de Tuizendes. Esta interpretação é, contudo, pouco provável neste caso, dado que toda a região é marcada geomorfologicamente pelo dorso principal da Serra do Marão. Uma localização geográfica deveria, prioritariamente, indicar esta serra ou um dos seus cumes. Embora a designação medieval de todos os cúmios e contrafortes do Marão não seja conhecida, não há memória nem registo de que um deles tenha tido alguma vez a designação Campeã. Além disso é pouco provável que um rio que nasce próximo do alto do Marão tomasse um nome alternativo a este.

Em 1091, data da redação do documento referente ao *mons campelana*, a linha de fronteira entre as forças cristãs e muçulmanas tinha sido empurrada para além Mondego pelo rei asturo-leonês Fernando Magno, que reconquistou definitivamente Coimbra em 1064 (Barroca, 1991: 101). Em consequência, a organização territorial em torno de lugares fortificados tinha deixado de fazer sentido. As *civitates* são progressivamente desmanteladas e os seus territórios divididos em circunscrições menos extensas designadas por *terras*, na dependência direta dos castelos cabeça de terra (Barroca, 1991: 115 e Lima e Teixeira, 2010: 142-147). Todavia, os laços comunitários perduraram entre as populações que viviam na área geográfica afeta ao mesmo *mons*: continuavam a organizar-se em torno da mesma igreja que as consagrava e protegia espiritualmente (Almeida, 2001: 19). Assim, o território do *mons Campelana* perdura no plano mental e nas tradições comunitária e notarial, continuando a ser mencionado na documentação, nomeadamente aquando de referências a propriedades incluídas nos seus limites.

Os *mons* constituíram povoados fortificados ou rudes fortalezas estreitamente ligados a um número reduzido ou, em muitos casos, a uma única comunidade local (Lima e Teixeira, 2010: 141), cujos laços se mantêm desde uma época anterior às presúrias, possivelmente da época hispano-gótica (Sousa, 2016: 99). O documento 764 dos *Diplomata et Chartae* indica que a unidade territorial subordinada ao *mons Campelana* incluía originalmente a localidade de Tuizendes (*Todezindes*), que atualmente pertence à vizinha freguesia de Torgueda e dista cerca de 4 km, em linha reta, da povoação do Crasto. Esta afinidade sugere a possibilidade de Tuizendes e Campeã terem origem na mesma comunidade.

Leite de Vasconcelos, imbuído das ideias desenvolvidas por Alberto Sampaio durante o século XIX (Sampaio, 1979), considerou que *Campelana* tinha origem no nome latino *Campilio* (Vasconcelos, 1937). Assim *Campe-*

lana derivaria de *Campilana*, isto é, propriedade de *Campilio*. Esta possibilidade remete para a origem numa extensa *villa* romana (propriedade agrária), cujo nome ficou associado a um seu proprietário (ou fundador). Esta hipótese poderá ser, num futuro, avaliada através de uma análise espacial integrada do território, na ótica da Arqueologia da Paisagem, e através de intervenções no terreno. No entanto, por toda a bacia mediterrânica, um dos processos de evolução de antigas *villae* romanas deu lugar a *vicus*, pequenas unidades habitacionais, hoje comparáveis a aldeias, e, mais tarde, unidades de povoamento no período medieval (Arthur, 2004).

No período suevo-visigodo, as igrejas paroquiais eram os templos que tinham batistério, onde eram batizadas as pessoas que, desta maneira, se tornavam “*fili ecclesiae*” (Oliveira, 1950 e Moreira, 1973, p. 49). A expressão “*fili ecclesiae*” originou *freguesia*, que se aplicou à comunidade dos fiéis antes de se aplicar também ao território. A igreja paroquial, filial da igreja catedral da diocese, administrada pelo bispo, abrangia um grande território e desempenhava um papel pastoral semelhante ao da catedral, sendo por isso dotada de batistério e cemitério (Moreira, 1973, p. 47). Na região oriental do Marão são conhecidas apenas duas paróquias desse período: *Panoias* e *Aliovirio*. *Panoias* pertencia à diocese de Braga e *Aliovirio* à do Porto (Fernandes, 1997).

Grande parte das igrejas rurais do período da Reconquista, situadas no atual território português, eram simples oratórios populares fundados (ou refundados) por iniciativa laica de particulares ou das comunidades locais (Moreira, 1973, p. 60). Após a restauração das dioceses de Braga em 1071 e do Porto em 1112, são estas igrejas que dão origem à rede paroquial rural (Amaral, 2007 e Amaral, 2017). O bispo, líder espiritual das comunidades da sua diocese, vai organizar definitivamente por freguesias a vida eclesiástica da diocese. No caso da diocese de Braga, este processo ter-se-á iniciado por iniciativa do bispo D. Pedro, primeiro bispo desta diocese após a sua restauração, que exerceu o seu cargo entre 1071 e 1091 (Costa, 1959).

É comum considerar que desde os tempos de Afonso III das Astúrias tudo o que era conquistado pertencia ao rei. Pese embora muitos templos terem sido doados à nobreza e outros terem sido fundados por iniciativa privada, a coroa continuou a ter o direito de padroado (nomeação do clérigo e administração dos rendimentos) sobre um número considerável de igrejas. No caso das igrejas incluídas na área da diocese de Braga, esse direito foi entregue ao bispo de Braga por D. Afonso Henrique em 1128 (Moreira, 1973, p. 63).

Em 1132 a Igreja da Campeã aparece na posse do bispo D. Pelágio e do cabido bracarense que fazem o seu emprazamento vitalício, juntamente com a albergaria da Campeã, aos clérigos Mendo e Vermudo: “... *nos clericis Menendo et Vermudo plazum facimus vobis domno Pelagio Bracarensi archiepiscopo et clericis atque sucessores vestri pro ipsa ecclesia et albergaria de Campeana que nobis datis de vestra manu ut teneamus et plantemus et edificemus et bene tractemus et nostros corpus ibi sepiliemus...*” (LF, vol. 2, n.º 730, p. 162). Como se pode ler neste documento, os dois clérigos ficaram com a responsabilidade de bem administrar as propriedades, tendo em conta a obrigação de plantar e edificar, assim como de aí sepultarem os seus corpos (ou aí ficarem até morrer).

As albergarias da Idade Média assumiram alguns papéis que pertenciam às *mansiones* e *mutatios* da época romana (Conceição, 2020: 95). Situavam-se sempre na proximidade dos principais caminhos, junto a pontos estratégicos. Propiciavam refúgio seguro contra as invernias e os perigos que a noite potenciava, como as feras e os salteadores. As albergarias foram, juntamente com os hospitais, instituições promovidas pela Igreja destinadas à assistência aos pobres, peregrinos e, de um modo geral, a todos os viajantes (Marques, 2013: 37).

Ao longo da Via do Marão, o caminho que atravessava a Serra do Marão com direção este-oeste, existiram várias albergarias. Uma em Amarante, referenciada em documento de 1192, outra em Cepelos, outra na Campeã (Almeida, 1973: 51) e outra em Vila Real: São Brás, mencionada em 1385 (Sousa e Gonçalves, 1987: 193).

A albergaria da Campeã foi fundada ou adquirida pela diocese bracarense antes de 1132. Esta albergaria devia situar-se junto da Via do Marão, antes do trajeto entre a Veiga da Campeã e Ovelha do Marão, o troço mais acidentado deste caminho e ao longo do qual não havia qualquer povoação (Balsa, 2018: 44). Esta albergaria constituía assim uma importante estrutura logística para o cumprimento do serviço diocesano por parte do prelado e dos clérigos bracarense que tinham necessidade de se deslocar às freguesias transmontanas, em virtude da grande extensão da diocese de Braga (Marques, 2013: 37-38). O interesse da Sé de Braga nesta albergaria poderia também prender-se com a intenção dos seus bispos de fazer de Braga um importante centro de peregrinação que rivalizasse com Santiago de Compostela (Mattoso, 1997: 482). Para o efeito era importante criar uma rede de

albergarias ao longo das principais vias conducentes a Braga que apoiasse e incentivasse a peregrinação.

Em 1134, D. Afonso Henriques criou o couto da albergaria do Marão a favor da Sé de Braga. Como se pode observar na figura 1, era um couto de grande extensão, que incluía a parte superior da bacia hidrográfica do Rio Sor-do – a Veiga da Campeã – e o vale superior do Rio Aguilhão até à Ribeira de Banduge. Uma boa parte da unidade territorial da atual freguesia da Campeã tem origem neste couto, pois muitos dos seus limites atuais coincidem ainda com aqueles que foram definidos na Carta de Couto da Albergaria do Marão: *“Incipit per Montem Caluum et inde per cautum Sancti Micahelis et deinde per ipsum lombum, usque ad Val de Latas et inde per terminum Toesendis et Lauredo et inde ad Bandugiam et deinde per fundum de Val Perro et inde per illam lombam de Pinna Gian quomod vertit aquas ex una et altera parte et inda ad illas rodas et inde ad Penam Soar et inde per cacumina montium usque ad illum locum ubi primitus incoavimos”* (DR, n.º 139, p. 162).

No *Liber Fidei* existe uma outra versão desta Carta de Couto que apresenta pequenas diferenças, nomeadamente na demarcação dos limites do couto: *“(...) incipit per montem calvum et inde per cautum de Danti Michaelis et inde per ipsum lonbum usque ad Val de Latas et inde per terminum Toesendis et Louredo et inde ad Bandunsum et inde quomodo dividit cum Pena Guiam et inde ad illas rodas inde ad Penam Soar et inde per cacumina montium usque ad illum locum ubi primitus inquovimos.”* (LF, n.º 440, vol. II, p. 131). Esta delimitação indica uma extensão ainda maior dos limites do couto, para este até à Ribeira de Banduge.

Com esta carta de couto, a Sé de Braga recebeu todos os direitos que a coroa detinha neste território e, por outro lado, passou a beneficiar nesta região de uma zona tampão às pretensões que a diocese portugalense manifestava em relação à expansão do seu território para norte (Marques, 2002: 27-32). De acordo com José Mattoso, com a Carta de Couto da Albergaria do Marão D. Afonso Henriques tinha por principal objetivo fomentar o povoamento, entregando a proteção das comunidades locais à Sé de Braga (Mattoso, 1997: 76).

Os limites do Couto da Albergaria do Marão poderão coincidir, ou conter, o território que anteriormente estava na dependência do *mons Campeana*, pois num documento da Sé de Braga, datado de 1145, é mencionado *“albergaria de Maraon cum suo couto de Campeana”* (LF, n.º 818, vol. II, p.

246-248). Não se conhece a razão pela qual a carta de couto de março de 1134 designa a albergaria do Marão e não a da Campeã. Contudo, esta designação poderá indicar que a albergaria se situava num lugar afastado da povoação da Campeã onde estaria a Igreja da comunidade. A albergaria estaria localizada na Veiga da Campeã, junto da via que atravessava a Serra do Marão, possivelmente nas proximidades da sua confluência com outra via que atravessava a região oriental do Marão (Balsa, 2018). A sua localização é incerta; contudo, tendo em conta a toponímia e os posicionamentos das povoações de Pousada e de Vendas, uma delas poderá corresponder a esse lugar.

O facto de haver documentos com referências a albergaria da Campeã e a albergaria do Marão tem dado origem a alguns equívocos. Avelino Jesus da Costa considerou duas albergarias distintas e situou a albergaria do Marão no atual concelho de Santa Marta de Penaguião (LF, n.º 440, vol. II, p. 131). Esta localização incorreta foi igualmente feita num trabalho recente de inventariação de albergarias e hospitais medievais no Norte de Portugal (Silva, 2017: 218).

Nas inquirições de D. Afonso II, de 1220, a *Albergaria de Campiaa* aparece na lista das igrejas afetas ao arcebispo bracarense (PMH Inq, vol. 1, fl-II, p. 41) e as pessoas da comunidade, que foram ouvidas pelos inquiridores, reafirmaram o estatuto de couto, dizendo que o rei não possuía aí qualquer propriedade: “*quod rex nullum habet ibi Regalengum*” (Andrade, Fontes, Silva e Barcelos, 2005-2008).

A partir desta data não se encontra nos documentos publicados mais referências à albergaria da Campeã ou do Marão. Como já foi observado em trabalho anterior (Balsa, 2018), a função de apoio ao viajante deixou progressivamente de ser assumida pela igreja para ser assumida pela iniciativa privada leiga através das estalagens e das vendas onde, a troco de dinheiro, o viajante podia pernoitar e alimentar-se (Almeida, 1973: 52).

Nas inquirições de D. Afonso III, de 1258, surge a “*Freguisia de Sancta Maria da Canphã*”, mas apesar da nova formula administrativa centrada na igreja paroquial, dedicada a Santa Maria, a comunidade mantinha a sua independência do poder real, continuando sob a proteção da Sé de Braga em virtude da carta de couto de D. Afonso Henriques: “*Jõ. Perez abade dessa jgreia jurado e pergynthado se El Reij hij a derecho disse que nõ perguntado quaes son ende padrões disse que he de Bragaa e disse que essa jgreia e essa vila e coutada per padrões e•que El Rej dõ Affonso o uelhot as contou aa*

See de Bragaa e disse que a See de Bragaa ha endo carta” (PMH Inq, vol. I, f.VII, p. 1211).

Nas Inquirições de D. Afonso III foram ouvidos moradores de quatro localidades da paróquia: *Aueçancinho* (Aveçãozinho), *Veeriz* (Viariz), *Canphãa* (Campeã) e Parada. Com exceção do lugar da Campeã, todos os outros lugares correspondem a povoações atuais. Viariz deu origem às povoações de Viariz da Santa e Viariz da Poça. Estas Inquirições mostram também que, à data da sua realização (1258), havia uma povoação com o nome de Campeã.

Em princípios do século XVI, a freguesia da Campeã aparece com um novo orago, deixando a igreja paroquial de ser dedicada a Santa Maria para ser dedicada a Santo André (Freire, 1909: 251), dedicação que ainda se mantém na atualidade. Esta mudança de orago poderá estar associada à construção de uma nova igreja paroquial, em virtude da mudança do centro demográfico da freguesia para a Vila Nova da Campeã, junto da qual se encontra atualmente.

No Numeramento de 1530, transcrito por A. Braamcamp Freire, pode ler-se: “*A freguesia de São André: Pepe tem 11 moradores; Gudim, que sam as Védas da Câpeã, 9; a becamcinho tem 11; a Beçam do Meo, 5; a Beçam d’Aqê tem 10; Vila Nova da Câpeam tê 8; Veryz d’Aqem tem 8; Veryz d’Alem outros 8; Pousada tem 3*” (Freire, 1909, p. 251). A inventariação feita não parece estar completa, pois não é mencionada nenhuma das povoações situadas na área de montanha da Campeã. Esta omissão denota que os centros político e religioso estavam então na zona da Veiga da Campeã, onde se situa a Vila Nova da Campeã. Observa-se também que o nome original das Vendas da Campeã era “*Gudim*”, que prevalece nos nossos dias no microtopónimo Vale Godinho. O número de moradores mencionado no documento não corresponde ao número total de habitantes, mas sim ao número de famílias residentes. Maria M. Fernandes Costa sugeriu que o número de habitantes deveria ser quatro a cinco vezes maior do que o número de moradores (Costa, 1959: 23). De acordo com esta interpretação, a população total das povoações mencionadas no Numeramento situar-se-ia entre as 292 e as 365 pessoas.

De acordo com Maria Fernanda Maurício, na região de Entre Douro e Tâmega, sobretudo a partir de meados do século XIII, houve um grande movimento de arroteias, quer de bosques, quer pelo cultivo de baldios, sob

pressão do aumento demográfico. Este movimento materializou-se no aparecimento de novos centros de exploração rural muitas vezes designados por “Vila Nova” (Maurício, 1997: 60).

A fundação da povoação de Vila Nova da Campeã poderá ter a sua origem no incremento da população residente na povoação da Campeã e à consequente necessidade de explorar novos solos aráveis. Não podemos descurar que outros fatores poderão ter levado a esta fundação e realocização, como sucede, por exemplo, na bacia do Douro, com Torre de Moncorvo ou Marialva, cujas localizações se alteram no mesmo período. Não se sabe quando nem em que moldes a população se mudou para a Vila Nova. Se foi de forma imediata ou progressiva. Contudo, devido ao facto de ter conseguido atrair para junto de si a Igreja Paroquial, será legítimo concluir que a nova povoação foi economicamente bem-sucedida, proporcionando melhores condições de vida do que a “velha” Campeã, que deixou de ser referida na documentação e caiu no esquecimento. Para além do potencial agrícola do novo centro populacional, o seu sucesso poderá estar também relacionado com a proximidade da Via do Marão que muito terá contribuído para a dinamização da economia local.

O estatuto de couto, por sua vez, manteve-se até data incerta, mas posterior a 1302 em que é referido documentalmente (Parente, 2014: 319). Contudo, a pressão exercida pela nobreza senhorial sobre as propriedades afetas às comunidades locais e à Igreja paroquial reduziu progressivamente os seus haveres. O direito de padroado pela arquidiocese de Braga, tendencialmente concentrado no direito de apresentação do pároco, ter-se-á mantido até 1833, ano a partir do qual o Governo Liberal se apossou do direito de padroado de todas as igrejas. Direito esse que foi extinto pela República, com a Lei da Separação de 20-04-1911 (Moreira, 1973, p. 65). Com a fundação da diocese de Vila Real em 1922 terminou-se a ligação histórica entre a paróquia da Campeã e a arquidiocese de Braga, que perdurou quase todo o segundo milénio da nossa era.

Com o Liberalismo surgiu também, através da reforma administrativa de 18 de julho de 1835, a estrutura civil da Junta de Paróquia, autonomizada da estrutura eclesiástica. Com a Lei n.º 621, de 23 de junho de 1916, a Junta de Paróquia passou a designar-se Junta de Freguesia, fixando-se assim a diferença que perdura atualmente entre a estrutura civil (freguesia) e a estrutura eclesiástica (paróquia) (Aires, 2007: 59).

3. Calçada de Chão-Grande

Tal como foi observado anteriormente, as origens da freguesia da Campeã estão fortemente ligadas à via que atravessava a região da Serra do Marão. Inicialmente aparece associada a uma unidade administrativa centrada no *mons Campelana*, um povoado ou uma estrutura defensiva que servia de refúgio à comunidade local aquando das incursões mouriscas ou asturianas ao longo dessa via. Num segundo momento aparece ligada a uma albergaria que era então, século XII, a principal estrutura de apoio aos viajantes.

Em trabalho anterior identificaram-se alguns dos vestígios de uma importante via medieval que atravessava a Serra do Marão, com orientação genérica este-oeste, para a qual convergiam outras vias provenientes das regiões vizinhas (Balsa, 2018). Um dos maiores vestígios dessa via consiste num importante troço lajeado situado na Veiga da Campeã, perto da povoação de Chão-Grande.



Figura 4 – A Via do Marão foi um importante caminho medieval, com possível origem romana, para o qual convergiam outros caminhos provenientes das regiões de Basto e do Douro. A continuidade desta via ao longo do tempo é atestada por um importante troço lajeado, junto do qual se encontra um cruzeiro do século XVIII e um Arco Memorial medieval.

Esta calçada está entretanto identificada na base de dados patrimonial da Direção Geral de Património e Cultura (DGPC) com o Código Nacional de Sítios 33385. Trata-se de uma calçada de boa execução com uma extensão de cerca de 200 m, situada entre os lugares do Senhor da Boa Hora e do Arco. Está na vizinhança do Ribeiro dos Azibais, que cruza o caminho perto do Arco Memorial. A transposição do ribeiro far-se-ia através de um pontão que já não existe. O lajeado, que é composto por blocos boleados de xisto luzente e granito de excelente aparelho, permitia a travessia dos terrenos pantanosos, que ladeiam o ribeiro, sem riscos de atolamento.

A calçada com largura próxima de 3,2 m contém um eixo central, preenchido por grandes lajes paralelepipedais de granito às quais se justapõem perpendicularmente, a intervalos regulares (cerca de 3,8 m), duas lajes de granito (uma para cada lado do eixo central), sendo o restante da calçada preenchido com blocos de xisto. Esta regularidade vai perdendo-se à medida que se caminha para oeste. É possível observar ao longo de toda a calçada o desgaste de rodagem. A geologia desta região é constituída por rochas metasedimentares, pelo que os blocos de granito foram trazidos de alguma região vizinha. O afloramento granítico mais próximo encontra-se a cerca de 5 km.

Na extremidade oeste da calçada, junto ao lugar do Senhor da Boa Hora, existia uma bifurcação do caminho proveniente de Panóias. A via da esquerda continuava em direção a Amarante e Porto, enquanto a via da direita permitia encurtar as distâncias com a região de Basto e os importantes centros urbanos de Guimarães e Braga. Esta ramificação terá ganho importância sobretudo a partir de 1530, em consequência da construção da ponte sobre o rio Tâmega em Mondim de Basto (Dinis, 2007: 40).

Atualmente, não é possível atribuir uma cronologia à construção desta calçada. Contudo, a presença do Arco Memorial aponta para uma cronologia, no mínimo, medieval. Como a via sobre a qual se insere foi objeto de importantes trabalhos de beneficiação na época filipina (Balsa, 2018), é possível que esta calçada tenha também sido objeto de restauro nesse período.

A origem hispano-romana desta calçada é reforçada pela possibilidade de a Via do Marão estar situada sobre um itinerário desse período. Esta possibilidade tem como principais suportes o alinhamento definido pelos marcos miliários encontrados em Constantim, dedicado ao imperador Trajano (Cortez, 1947), e em Vila Marim (Colmenero, Sierra e Asorey, 2004), anepígrafo, e pela ponte sobre o Tâmega existente nas proximidades de Amarante,

mencionada no documento do século VI conhecido como *Divisio Theodemi-ro* (LF, doc. 552, pp. 350-351).



Figura 5 – Troço lajeado da Via do Marão junto ao Arco Memorial. Devido à ação das águas invernais do Ribeiro dos Azibais, desviado do seu curso natural para o caminho, esta calçada está muito degradada, necessitando de obras urgentes de consolidação e restauro.

Para além da calçada da Campeã, foram identificados ao longo desta via outros troços lajeados que, pese embora a possibilidade de terem sido restaurados em diferentes períodos como, por exemplo, durante a Idade Média ou durante o domínio filipino, são também indícios da importância desta via. Partindo de Vila Real, há registo das seguintes calçadas: Almodena, Mondrões, Lameirões, Campeã e Marancinho, este já na vertente ocidental do Marão, na freguesia de Gondar. As calçadas dos Lameirões (Código Nacional de Sítios 3052) e do Marancinho são consideradas como construções do período romano (Dias, 1997: 323).

Adicionalmente, a via proveniente de Panóias transpunha o Rio Sordo na Ponte Pedrinha (Número IPA Antigo: PTO11714220133), pertencente à

antiga freguesia de Quintã, que embora seja medieval terá sucedido a uma ponte anterior da época Romana.

A existência de uma via romana que transpunha a Serra do Marão, passando pela Campeã, é afirmada por vários investigadores como Fernando Russell Cortez (Cortez, 1947), Carlos Ervedosa (Ervedosa, 1991: 29), Batista Lopes (Lopes, 1998), Lino Tavares Dias (Dias, 1997) e Rodríguez Colmenero (Colmenero, 2004).

4. Arco Memorial

O Arco Memorial da Campeã, ou simplesmente arco, como é conhecido localmente, localiza-se na extremidade sudeste do troço lajeado anteriormente referido ($41^{\circ}17'20.19''N$, $7^{\circ}52'2.11''W$). É construído em granito aparelhado e, aparentemente, não tem qualquer inscrição. Encontra-se apoiado em duas sapatas feitas com blocos paralelepipedais, três dos quais são visíveis, mas é possível que outros estejam subterrados. A altura destes blocos aumenta do topo para a base. O afastamento entre as sapatas é cerca de 1,76 m. O arco, assente sobre as sapatas, tem uma espessura aproximada de 40 cm e uma largura de 1,15 m. O diâmetro interno do arco, medido na base, é de 1,86 cm e a altura ou flecha interna, medida acima das sapatas, é de 1,14 cm. É paralelo à calçada junto da qual se encontra a uma distância de aproximadamente um metro. É provável que, à semelhança de outros arcos memoriais, tenha havido uma caixa sepulcral entre as duas sapatas, entretanto desaparecida.

Este arco é referido na obra de João de Barros, *Geografia de Entre-Douro-e-Minho e Trás-os-Montes*, publicada em 1549: “digo que na comarca d’Antre Douro e Minho ha outras sepulturas antigas que não são dos Romanos e estão no monte feitos há maneira de moimento, com arco por cima, e estas não tem nenhuma letra, nem me sabem dar certa razão de quem serão, ou porque se fazião ali fora das igrejas; assi como dous mui grandes que estão no valle de Santo Thirço, e outro está em Sousella e outro em Leça e outro na Capeã, iunto da Villa Real, que se parecem com hum que está em Coimbra, no Areal; e o que mais conjeturadamente se pode collegir he que são sepulturas de tiranos grandes, que se levantarão em outro tempo com aquella terra e não davão obdiencia a el rey de Hespanha. Outros dizem que são de homens que morrerão em desafio, e que por serem nobres lhes fizeram aquella memória seus parentes, porque não podiam por direito haver eclesiástica sepultura” (Barros, 2019: 344).

Figura 6 – Vistas de sul (em cima) e de norte (em baixo) do Arco Memorial da Campeã. Pequeno monumento funerário medieval elaborado de acordo com os preceitos da arte românica.

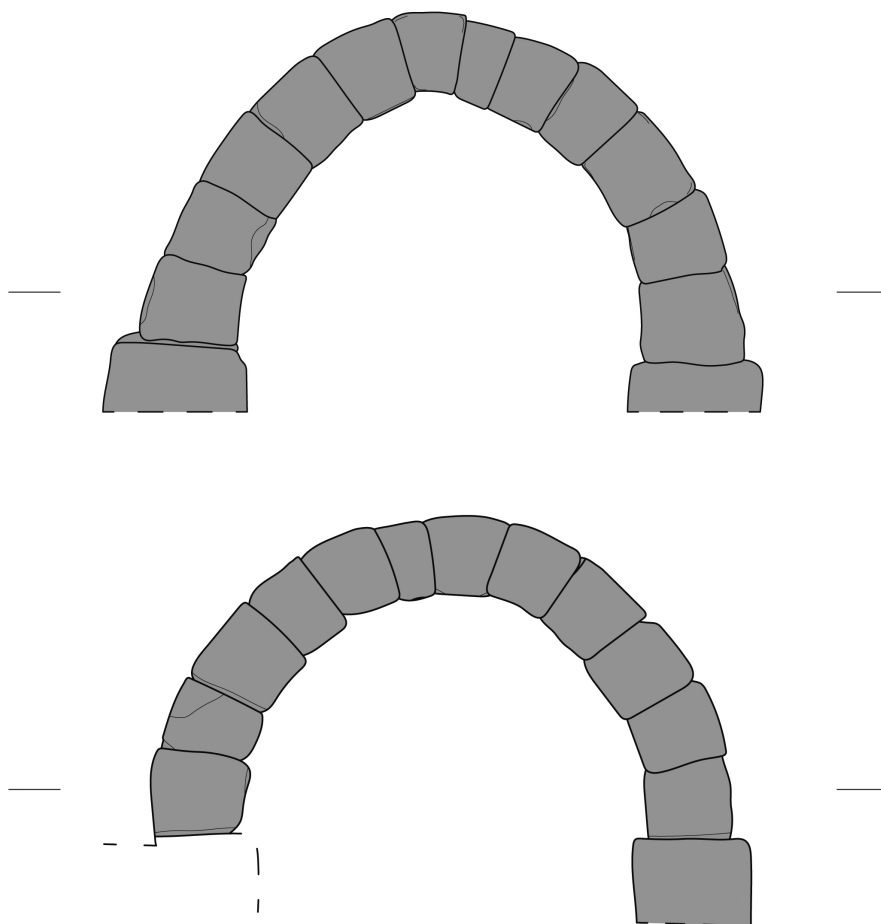


O texto de João de Barros informa-nos que, já no seu tempo (século XVI), não se conhecia a origem destas construções, mas que era tradição associá-las a sepulturas de guerreiros mortos em combate ou em duelo. Por outro lado, menciona outros lugares onde existiam monumentos semelhantes. Dois no vale de Santo Tirso, um em Sousela, um em Leça e outro, semelhante ao da Campeã, em Coimbra no lugar do Areal.

De acordo com a literatura disponível sobre este tema, nenhum destes memoriais existe na atualidade com exceção do arco da Campeã. Contudo, alguns perduram na toponímia local através dos topónimos *arco*, *arquinho*, *memorial*, *marmorial* ou *marmoiral*. Tendo em conta as informações recolhidas por Pedro Vitorino, os dois memoriais de Santo Tirso, mencionados por João de Barros, poderão relacionar-se com os topónimos *Marmoiral* e *Arco dos Moiros* em Burgães, *Arquino* em Argemil ou *Bouça do Marmoiral* em Monte Córdova (Vitorino, 1942).

O arco da Campeã é também mencionado pelo abade da Campeã, nas Memórias Paroquias redigidas em 1758, que o associa à lenda da Princesa Ximena. Este informa que é tradição atribuir a construção deste arco à memória de uma caçada feita pelo rei asturo-leonês Ordonho II. Este pároco e o seu congénere, da freguesia vizinha de Torgueda, relatam que Ordonho II, vindo de Guimarães, começou a perseguir um javali no lugar onde foi construído mais tarde este arco e caçou-o junto à povoação vizinha de Arrabães, onde foi erigido outro arco. Após a caçada, o rei pernoitou em casa do rico lavrador Telo, na povoação de Meneses próxima de Arrabães, onde reencontrou a sua filha Ximena que, anos antes, tinha fugido da corte na companhia de um cavaleiro que a seduzira e, entretanto, abandonara. O rei, feliz por rever a sua filha, perdoou-lhe e abençoou a sua união com o lavrador Telo de Meneses (Capela, Matos e Borralheiro, 2006: 566).

Esta narrativa lendária tem por objetivo fundamentar a origem real da linhagem dos Telo de Meneses, uma das famílias mais importantes do reino de Portugal, detentora de inúmeros títulos nobiliários, entre os quais o de Marqueses de Vila Real. Contudo, esta lenda permite-nos fazer algumas observações. Em primeiro lugar, é mencionada uma personagem com alguma ligação à região. Efetivamente, Ordonho II esteve presente em *Aliobrio*, que corresponderá à atual Cidadelhe, a 28 de setembro de 911, onde presidiu uma reunião com as principais autoridades civis e religiosas galegas (PMH-DC, doc. nº 19). Em segundo lugar, a lenda menciona o trajeto Guimarães-Campeã-Arrabães-Meneses, que está de acordo com uma eventual deslocação de Guimarães até Cidadelhe através da Via do Marão e da sua derivação em direção ao Douro.



Arco Memorial da Campeã
(Chão-Grande, Campeã, Vila Real)



Figura 7 – Desenho à escala do Arco Memorial da Campeã. Em cima vista de norte e em baixo vista de sul.

O arco de Arrabães, mencionado na lenda da princesa Ximena, subsiste atualmente, mas tem características distintas de um memorial. Consiste num arco em granito integrado na estrutura de acesso ao primeiro piso de uma casa datada de 1716, por baixo do qual passa o caminho.



Figura 8 – O Arco de Arrabães está situado próximo do lugar da Torre e está integrado na estrutura de acesso ao primeiro piso de uma casa datada de 1716. De acordo com a lenda da princesa Ximena, contada nas Memórias Paroquiais, foi aqui que o rei Ordonho II caçou o javali que perseguiu desde a Campeã.

Os memoriais, outrora numerosos, foram reduzidos progressivamente a uma escassa representação devido ao reaproveitamento dos materiais para outros fins, mas, muitas vezes também, devido à ignorância e à rapacidade das pessoas em busca de supostos tesouros escondidos debaixo dos seus alicerces (Vitorino, 1942: 19). António Silva evidenciou, através de um levantamento das referências documentais e toponímicas, que existiram em Portugal mais de sessenta memoriais, sobretudo no Norte do país (Silva, 1987: 15).

Apesar da referência de João de Barros ao Arco Memorial da Campeã, este monumento tem permanecido desconhecido dos especialistas e das entidades oficiais que tutelam o património nacional. Efetivamente, tem sido comum considerar que apenas seis memoriais subsistiram até aos nossos dias: Arco de Paradela em Tarouca, Memorial de Alpendorada, Memorial de Sobrado em Castelo de Paiva, Memorial do Burgo ou de Santo António em

Arouca, Memorial da Ermida em Penafiel e o Memorial de Odivelas em Loures (Silva, 1987). Para além destes, há informações precisas, com desenhos, sobre o arco de Lordelo em Baião, que foi destruído no século XIX (Vitorino, 1942: 9).



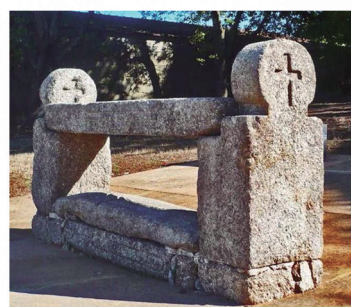
Sto. António – Arouca (Monumento Nacional)



Ermida – Penafiel (Monumento Nacional)



Odivelas – Loures (Monumento Nacional)



Sobrado – Castelo de Paiva (Mon. Nacional)



Alpendorada – Marco de Canaveses (M. Nacional)



Paradela – Tarouca (Imóvel de Interesse Público)

Figura 9 – Outros memoriais conhecidos em Portugal. Todos eles estão classificados pelas entidades tutelares competentes. Muitos foram desmantelados e reconstruídos e encontram-se fora do seu contexto original (fotografias: cortesia de Repensando a Idade Média¹).

¹ <https://www.facebook.com/RepensandoMedieval/>. Esta plataforma contém um excelente trabalho de síntese sobre os memoriais em Portugal e na Europa.

Desses seis memoriais, cinco estão classificados como Monumento Nacional e um – Arco de Paradela – como Imóvel de Interesse Público. Os memoriais de Sobrado, no concelho de Castelo de Paiva, Ermida, no concelho de Penafiel, e Alpendorada, no concelho de Marco de Canaveses, estão integrados na Rota do Românico (Costa J. L., 2017). O memorial de Sobrado é o único que não apresenta arco, sendo constituído apenas pela caixa tumular.

Dos seis memoriais, o Arco Memorial de Paradela é o que apresenta mais semelhanças com o da Campeã, pois é constituído apenas pelo arco apoiado numa base. No entanto, está num estado bastante mais degradado, tendo sido objeto de obras de reconstrução. Em razão da sua aparente simplicidade e ausência de forma decorativas, tem-lhe sido atribuída uma cronologia que varia entre os séculos XI e XII. Contudo, a sua estrutura original poderia conter uma parede encimada por uma cornija, à semelhança dos memoriais da Ermida e de Alpendorada (Silva, 1987: 10). De acordo com informações recolhidas por Pedro Vitorino, teriam existido originalmente dois ou três arcos, sendo o local conhecido como Arcos de Paradela (Vitorino, 1942: 6).

Os arcos memoriais teriam, originalmente, uma função sepulcral e memorativa. Seriam sepulturas do tipo monumental erigidas em memória de indivíduos com importância social (Silva A. M., 1987, p. 17). Há relatos da existência de sarcófagos ou ossuários integrados nas estruturas de alguns memoriais como os de Alpendurada, Ermida e Lordelo (Silva, 1987: 18-19).

Atualmente, causa alguma estranheza a existência de sepulturas longe de templos e cemitérios. Mas deve-se ter em conta que a tradição romana de sepultar ao longo das grandes vias manteve-se ao longo da Alta Idade Média. De acordo com os elementos recolhidos por António Silva, o enterro nas igrejas foi proibido a partir do Concílio de Braga que decorreu em 561, sendo progressivamente restabelecido a partir de finais do século XII, mas inicialmente apenas para clérigos e elites leigas. A partir do século XIV foi ordenado que todas as sepulturas se fizessem junto às igrejas, com exceção dos homens que morressem em duelo (Silva, 1987: 16-17).

Como já foi referido, João de Barros refere a tradição, certamente difundida no século XVI, de associar os memoriais a sepulturas de cavaleiros mortos em duelo ou em combate. A associação dos memoriais a sepulturas de pessoas ligadas à atividade guerreira parece evidente nos casos dos memoriais de Castelo de Paiva e Alpendurada devido às espadas que aí se en-

contram gravadas. O desaparecido memorial de Lordelo também incluiria um motivo semelhante (Silva, 1987: 18).

De acordo com António Silva, a cronologia dos memoriais conhecidos varia entre os séculos XII e XIV (Silva, 1987). Os mais trabalhados, como os de Odivelas, Santo António e Ermida, serão os mais recentes, enquanto os mais simples serão os mais antigos. Foram construídos de acordo com os preceitos da arte românica, carregada de simbolismo (Pereira, 2011: 259). Assim, a sua interpretação deve ser feita à luz das crenças medievais acerca da morte que, de acordo com José Mattoso, se caracterizavam por uma flutuação entre as conceções antigas baseadas no princípio do estado intermédio da alma na sua viagem até ao mundo dos antepassados e a doutrina do julgamento particular imediatamente depois da morte para decidir para todo o sempre o seu destino eterno (Mattoso, 2013: 216).

Na Baixa Idade Média, após a perda da lembrança dos objetivos que presidiram à edificação dos memoriais, estes terão assumido funções diversas. Nalguns casos terão tido um papel devocional, um pouco à semelhança do que sucederia mais tarde com os cruzeiros e alminhas, constituindo lugares de paragem dos viajantes para oração (Silva, 1987: 20).

A tradição associa o arco de Paradela ao cortejo fúnebre do conde de Barcelos a caminho de S. João de Tarouca, onde foi sepultado em 1354 (Vitorino, 1942: 7). Os memoriais de Ermida, Santa Eulália e Sobrado são associados à homenagem ao cortejo fúnebre da beata D. Mafalda Sanches, falecida a 1 de maio de 1256 (Costa, 2017). O memorial de Odivelas é ligado tradicionalmente a uma etapa do funeral de D. João I ou de D. Dinis (Silva, 1987: 20).

O memorial da Campeã é designado localmente apenas por “arco” ou “arco romano” e não lhe são conhecidas qualquer função religiosa nem qualquer tradição de cortejo fúnebre, ao contrário dos outros memoriais conhecidos (Silva, 1987: 20). Como já foi referido, encontra-se apenas a referência nas Memórias Paroquias, do século XVIII, que o associa à deslocação do Rei Ordonho II, vindo de Guimarães, para fazer uma caçada. Esta importante marca na paisagem, cuja origem se tinha perdido no tempo, foi assim associado à lenda da princesa Ximena, que deveria estar amplamente divulgada nesta região em virtude da sua inclusão nos domínios dos Marqueses de Vila Real até meados do século XVII.

Em alguns casos, os arcos memoriais terão sido também usados para

demarcar o domínio territorial de algumas ordens religiosas. O arco de Paralela terá servido para demarcar o limite do couto de São João de Tarouca e o arco de Odivelas terá tido funções semelhantes (Costa, 2017). Contudo, é pouco provável que o arco da Campeã tenha servido para demarcar o couto da Albergaria do Marão, pois a descrição dos limites, incluída na carta de couto, em nenhum momento se lhe refere.

Todos os autores que estudaram os memoriais são unânimes em considerar que estes monumentos foram construídos junto dos principais itinerários medievais (Costa, 2017). De acordo com o que foi apurado em trabalho anterior (Balsa, 2018), o Arco Memorial da Campeã encontra-se num dos troços da Via do Marão com maior circulação, por se situar entre as confluências desta via com os caminhos provenientes das regiões do Douro e de Basto.

O Arco Memorial da Campeã encontra-se em bom estado de conservação e, contrariamente à maior parte dos memoriais que subsistem na atualidade, não há notícia de ter sido alguma vez desmantelado e reconstruído. Além disso, encontra-se no seu contexto original junto da via medieval que atravessava a Serra do Marão. Tem assim características únicas que fazem dele um exemplar privilegiado para o estudo e compreensão destes monumentos medievais que continuam a levantar muitas interrogações aos historiadores (Costa, 2017). É também o único memorial que se conserva em toda a região transmontana. Trata-se, portanto, de um importante monumento que materializa uma memória coletiva longínqua que urje preservar e valorizar.

5. Cruzeiro do Senhor da Boa Hora

Como já foi mencionado, na extremidade noroeste do troço lajeado, existe uma bifurcação da Via do Marão, proveniente de Vila Real, que dava acesso a Amarante e a Mondim de Basto. Esse lugar, conhecido localmente como Senhor da Boa Hora, contém ainda os pilares sobre os quais se apoiava a cobertura em lousa que abrigava um cruzeiro com o mesmo nome (41°17'23.22"N, 7°52'9.98"W).

Trata-se de um cruzeiro em granito com cerca de 3 m de altura, com data de 1768. É encabeçado por um crucifixo, atualmente em muito mau estado, preso por arame à cruz. Por baixo do crucifixo situam-se dois nichos, um com a Senhora das Dores, com as sete espadas, abaixo da qual se situa

outro com as almas do Purgatório. O nicho da Senhora das Dores contém as inscrições “S de Boa Morte”, por cima, e “N S das Dores”, por baixo. No nicho das almas pode ler-se “Tende Compaixão de Nós” (Parente, 2004). O conjunto assenta sobre um pedestal com quatro lados que contém a inscrição da data.



Figura 10 – Lugar do Sr. da Boa Hora (esquerda) e Cruzeiro do Sr. da Boa Hora (direita). Este cruzeiro situava-se na encruzilhada da Via do Marão em direção a Amarante e Mondim de Basto. Foi retirado do lugar original em 1954 e levado para a vizinha Casa Grande, da povoação de Chão-Grande, onde se encontra atualmente. No local subsistem os pilares em granito de uma cobertura desaparecida, em ardósia, que o abrigava.

Os cruzeiros viários multiplicaram-se sobretudo a partir do fim do século XVI e início do século XVII (Almeida, 1968: 94). São uma consequência do programa de Reforma da Igreja Católica, também conhecido por Contra-Reforma, fruto do Concílio de Trento (1546-1563). Neste concílio foram decretados importantes princípios doutrinários da fé católica. Um dos dogmas imanado foi o da existência do Purgatório como lugar de destino da alma após a morte, para aí purgar através do fogo os pecados cometidos em vida. O tempo de permanência no purgatório era incerto, mas poderia ser encurtado pelas orações dos fiéis. Por outro lado, acreditava-se que depois de sair do purgatório a alma intercedia junto de Deus pelos que tinham orado por ela (Le Goff, 1993).

A importância da oração como meio de salvação da alma encontra-se bem patente na obra do século XVI intitulada *História dos Milagres do Ro-*

sário da Virgem (Rebello, 1617, pp. 232-233). No livro III, no *Dialogo VII – Como se há de cumprir a penitencia dada pellos confessores. Dão se avisos como se hão de aver os penitentes e Confessores*, encontra-se um *exempla* muito elucidativo, que a seguir se resume a partir da tese de doutoramento de Inês Lopes: Um confessor persuade um penitente a cumprir as penitências que este determinou, argumentando que as penitências não cumpridas seriam revertidas em mais tempo de penas no fogo do Purgatório. Para reforçar esta ideia, o clérigo conta a narrativa exemplar da confissão de um ladrão que, face à gravidade dos seus pecados, tinha sido advertido pelo seu confessor a expurgá-los a partir do Sinal da Cruz, ajoelhando-se e rezando um padre-nosso sempre que num caminho encontrasse uma cruz. O ladrão assim fez e um dia, estando ele ajoelhado num caminho em frente a uma cruz, foi assassinado. No entanto, por virtude do gesto de penitência e devoção que estava a realizar foi directamente para o Paraíso (Lopes I. , 2015, p. 115).

A tese de que todas as faltas veniais se expiavam pelo fogo no Purgatório tinha sido progressivamente apoiada pela doutrina oficial da Igreja, sobretudo a partir da Baixa Idade Média (Mattoso, 2013: 202). Contudo, as crenças tradicionais acerca do mundo dos mortos, surgidas no fim da Antiguidade, continuaram nos meios populares, sobretudo rurais. Nomeadamente, a crença de que as almas dos defuntos transitavam por várias etapas antes de atingir o seu destino final. Acreditava-se que as almas em trânsito faziam ainda parte do mundo dos vivos, onde expiavam as suas faltas e podiam intervir. As almas inquietas, que resultavam de mortes violentas e prematuras sem beneficiar dos rituais com que se devia acompanhar a sua passagem para o mundo dos mortos, para nele entrarem pacificamente, eram consideradas muito perigosas por poderem provocar desastres, como a destruição das colheitas, e perturbações de toda a ordem (Mattoso, 2013: 223). Com a doutrina do Purgatório, as almas em trânsito foram designadas por almas penadas e identificadas com as almas que aí purgavam (Mattoso, 2013: 207).

Após o Concílio de Trento, a doutrina oficial da Igreja acerca da morte teve uma grande divulgação junto das populações. O culto e a devoção às almas do purgatório, que tiveram uma grande incidência nas regiões mais a Norte de Portugal (Lopes, 2016), foram uma consequência dessa divulgação. A vasta Arquidiocese Bracarense foi um palco privilegiado da implantação deste culto, irradiado a partir da sua Sé sob o impulso dos seus arcebispos. A partir do século XVIII, sobretudo, houve um grande movimento de cons-

tituição de confrarias em Braga, também designadas fábricas, dedicadas à Boa Morte e às Almas do Purgatório, sediadas em igrejas paroquias, capelas e conventos (Araújo, 2019). Estas confrarias tinham por principal missão acompanhar os preparativos religiosos do cerimonial fúnebre dos confrades (Rodrigues, 2010: 67). Por outro lado, encomendavam missas e orações em sufrágio das almas dos confrades em sofrimento no Purgatório.

Cada confraria era devota de um santo ao qual se atribuía o poder de resgatar e salvar as almas que penavam no Purgatório. Os santos protetores, que intercediam junto de Deus a favor das almas, mais populares foram, entre outros, São Miguel Arcanjo, Santa Ana, Santo António (Araújo, 2019: 158) e, sobretudo, a Virgem sob várias invocações (Rodrigues, 2010: 67). Fazia parte dos estatutos de muitas confrarias celebrar uma festa anual em honra dos santos das suas devoções (Araújo, 2019: 158).

A ação das confrarias resultou também na edificação de altares e retábulos, em igrejas e capelas, dedicados às almas do Purgatório e aos seus santos protetores. Os cruzeiros viários enquadram-se na mesma ação doutrinária, principalmente nos meios rurais onde grande parte da população não tinha qualquer instrução, funcionando como iconografia didática. Foram colocados sobretudo nas encruzilhadas dos caminhos que, de acordo com as crenças populares, eram lugares muito frequentados pelas almas penadas (Mattoso, 2013: 25).

O cruzeiro do Senhor da Boa Hora reflete assim o quadro mental assimilado pelas populações desta região no século XVIII. O nicho mais baixo representa as almas que purgam sob a ação das labaredas e pedem orações por elas de maneira a pôr fim aos seus sofrimentos. Sobrepõe-se-lhe o nicho de Nossa Senhora das Dores, que advoga junto de Cristo, que encabeça o cruzeiro, a libertação das almas. O viajante que aqui chegava rezava a Nossa Senhora das Dores a favor das almas, esperando que N. Sra. e estas, depois de salvas, o ajudassem na sua difícil caminhada através da Serra do Marão ou, caso a sua *Hora* chegasse, lhe desse uma boa morte, ajudando-o na sua passagem para o Além. Desta forma o viajante sentir-se-ia mais confortado face ao medo e à insegurança potenciados pelos perigos do caminho (Lopes, 2016: 296). Observa-se também que este cruzeiro, em que o Senhor da Boa Morte é invocado, ficou conhecido junto da comunidade local como Senhor da Boa Hora.

No seu livro *Os cruzeiros da diocese de Vila Real*, o padre João Parente

identifica oito cruzeiros na freguesia da Campeã, todos com cronologia compreendida entre os séculos XVIII e XIX, dos quais o mais antigo situa-se em Aveçãozinho, datado de 1721 (Parente, 2004).

O culto das almas do Purgatório materializou-se sobretudo através de pequenos oratórios ou nichos encimados por uma pequena cruz, conhecidos como Alminhas, espalhados em volta das povoações, nos caminhos, pontes, fontes e fontanário. A sua proliferação ocorreu sobretudo no século XIX (Rodrigues, 2010: 129), quando o culto das almas do Purgatório e dos santos intercessores foi plenamente assimilado na cultura popular rural. Este culto integrou as crenças e tradições locais, de origem ancestral, com novos rituais em torno das Alminhas e Cruzeiros que serviam de intermediários com o divino das angústias diárias das populações, motivadas pela rudeza das suas vidas, pela aspereza do clima e pela incerteza das colheitas, entre muitas outras.

6. Conclusão

Há pouco menos de 900 anos D. Afonso Henriques atribuiu carta de couto à Albergaria do Marão a favor da Diocese de Braga. Com este couto criaram-se as condições para a ocupação e exploração dos importantes solos aráveis da Veiga da Campeã e consequente fixação das populações nesta região. A Albergaria do Marão foi uma importante instituição religiosa de apoio aos viajantes que congregou em seu torno populações originárias do antigo *mons Campelana*, formando a comunidade paroquial da Campeã, origem da atual freguesia.

A marca mais importante que o antigo caminho do Marão deixou na paisagem da Campeã consiste num notável conjunto patrimonial viário formado por um Arco Memorial e um cruzeiro do século XVIII, situados nas extremidades de um imponente troço lajeado com cerca de 200 m. É um património com profundo valor histórico, religioso e antropológico, que é representativo da memória coletiva das populações da freguesia da Campeã e de toda a região do Marão.

Um dos princípios orientadores da Carta Patrimonial de Cracóvia refere que “Cada comunidade, tendo em conta a sua memória coletiva e consciente do seu passado, é responsável, quer pela identificação, quer pela gestão do seu património” (ICOMOS, 2000: 1). De acordo com este princípio, a preservação, valorização e transmissão desta memória é uma obrigação cívica de todos nós, com especial responsabilidade para a administração local,

que tem um importante papel no reconhecimento do património e no seu consequente aproveitamento a favor da educação e da cultura de modo a tornar algum desse património vivo e útil.

Não é compreensível que o Arco Memorial da Campeã continue ignorado pelas entidades oficiais competentes e seja o único da sua tipologia que não tenha qualquer tipo de proteção patrimonial. O seu bom estado de conservação, em contexto original, e a sua autenticidade fazem dele um exemplar privilegiado no país e único na região transmontana.

Em julho de 2020, a Junta de Freguesia da Campeã solicitou junto da autarquia vila-realense a classificação patrimonial do conjunto arquitetónico viário, constituído pela calçada, Arco Memorial e Cruzeiro do Senhor da Boa Hora. A classificação deste conjunto como património cultural imóvel, de acordo com o Decreto-Lei n.º 309/2009, é de grande importância para a sua preservação e para a interrupção da sua degradação contínua em razão das obras e ações incautas executadas nos últimos anos, nomeadamente o desvio do leito do Ribeiro dos Azibais para o meio da calçada e os danos provocados pelas obras de saneamento do Vale do Rio Sordo. Adicione-se a tudo isto a apropriação indevida do património religioso popular que, desde meados do século passado, tem reduzido substancialmente o número de Cruzeiros e Alminhas existentes na região.

Foi assim dado um primeiro passo no sentido da classificação patrimonial e consequente preservação e valorização. Espera-se que esta pretensão da comunidade local seja atendida de maneira a dar cumprimento a uma das recomendações sobre a gestão do património cultural da já citada Carta Patrimonial de Cracóvia: “A conservação do património cultural deve constituir uma parte integrante dos processos de planeamento económico e gestão das comunidades, pois pode contribuir para o desenvolvimento sustentável, qualitativo, económico e social dessas comunidades” (ICOMOS, 2000: 4).

*

Agradecimentos

Este trabalho não seria possível sem os preciosos contributos do Dr. Pedro Pereira e do Dr. Vítor Nogueira, a quem eu agradeço a elaboração do desenho do arco e dos mapas incluídos neste trabalho. Agradeço-lhes também, assim como ao Dr. Andrea Mariani e à Dra. Inês Lopes, as muitas trocas

de opiniões e as sugestões que me fizeram. Por fim, agradeço à plataforma eletrónica Repensando a Idade Média (<https://www.facebook.com/RepensandoMedievo/>) a cedência das fotografias dos seis memoriais oficialmente conhecidos em Portugal.

*

Bibliografia

Fontes Documentais

CCSP – *Censual do cabido da Sé do Porto: códice membranáceo existente na Biblioteca do Porto*. (1924) Porto. Imprensa portuguesa.

LF – *Liber Fidei Sanctae Bracarensis Ecclesial*. Avelino Jesus da Costa (1965-1990). Braga. Junta Distrital de Braga.

DR – *Documentos Medievais Portugueses: Documentos Régios*. Rui Pinto de Azevedo (Ed.) (1958). Lisboa. Academia Portuguesa de História.

PMH DC – *Diplomata et Chartae (1856-1973)*. Lisboa. Academia das Ciências.

PMH Inq – *Portugaliae Monumenta Historica – Inquisitiones (1856-1973)*. Lisboa. Academia das Ciências.

Estudos

Aires, J. R. (2007). *História das Freguesias do Concelho de Vila Real*. Vila Real: Maronesa.

Almeida, C. A. (1968). *Vias Medievais de Entre Douro e Minho*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Almeida, C. A. (1973). Os Caminhos e a Assistência no Norte de Portugal. Em *A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica durante a Idade Média. Actas das I Jornadas Luso-espanholas de História Medieval*. Tomo I. Lisboa: Instituto de Alta Cultura – Centro de Estudos Históricos.

Almeida, C. A. (1978). *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho. Desde as Origens a 1220*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Almeida, C. A. (2001). *História da Arte em Portugal – O Românico*. Lisboa: Presença.

Amaral, L. C. (2007). *Formação e desenvolvimento do domínio da diocese de Braga no período da Reconquista (século IX-1137)*. Porto: Dissertação de doutoramento em História apresentada à FLUP.

Amaral, L. C. (2017). *Um poder entre poderes: nos 900 anos da restauração da Diocese do*

- Porto e da construção do Cabido Portucalense*. Porto: Centro de Estudos de História Religiosa (CEHR) da Universidade Católica Portuguesa.
- Andrade, A. A., Fontes, J. L., Silva, G. M., & Barcelos, H. A. (2005-2008). *REGNUM REGIS – As inquirições do reinado de Afonso II (1211-1223)* [base de dados online]. Lisboa: Instituto de Estudos Medievais, FCSH/NOVA. Obtido de <https://jlimaiem.fcsb.unl.pt/Unidadeespaciais>
- Araújo, M. M. (2019). As festas das almas: o aniversário nas confrarias das almas do purgatório de Braga, na Idade Moderna. *Studia Historica: Historia Moderna*, 41(2), pp. 155-187. doi:10.14201/shhmo2019412155187
- Arthur, P. (2004). From Vicus to Village: Italian Landscapes, AD 400-1000. Em N. Christie, *Landscapes of Change: Rural Evolutions in Late Antiquity* (pp. 103-133). Londres: Routledge. doi:10.4324/9781315250915
- Balsa, C. (2018). Via do Marão - Contributos para a identificação do antigo caminho do Marão. *Oppidum*(10), pp. 39-61.
- Barroca, M. J. (1991). Do Castelo da Reconquista ao Castelo Românico (Séc. IX a XII). *Portugália*, Nova Série, XI-XII, p. 101.
- Barroca, M. J. (2004). Fortificações e povoamento no Norte de Portugal (séc. IX a XI). *Portugália*, 25, pp. 181-204. Obtido de <http://hdl.handle.net/10400.26/24241>
- Barros, J. (2019). *Geografia D'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*, estudo e transcrição por Joana Lencart. Porto: Câmara Municipal do Porto.
- Capela, J. V., Matos, H., & Borralheiro, R. (2006). *As freguesias do Distrito de Vila Real nas memórias paroquiais de 1758: memórias, história e património*. Braga: José Viriato Capela.
- Colmenero, A. R. (2004). *Miliarios e outras inscrições viarias romanas do noroeste hispânico (conventos bracarense, lucense e asturicense)*. Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega.
- Conceição, R. F. (2020). *A rede viária do Entre-Douro-e-Tâmega, Bragança e seus termos, nos meados do século XIII*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Cortez, F. R. (1947). *Panóias Cividade dos Lapiteas*. Porto: Instituto do Vinho do Porto.
- Costa, A. J. (1959). *O Bispo D. Pedro e a Organização Territorial da Diocese de Braga* (Vol. I). Coimbra: Universidade de Coimbra.
- Costa, J. L. (2017). Os Arcos Memoriais Medievais: Lendas, Mistérios e Funções. *JN História*, pp. 44-50.
- Costa, M. M. F. (1959). *A Veiga da Campeã – Ensaio de Estudo Monográfico*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- Dias, L. T. (1997). *Tongobriga*. Lisboa: IPPAR.
- Ervedosa, C. (1991). *Carta Arqueológica do Concelho de Vila Real*. Vila Real: UTAD.
- Fernandes, A. (1997). *Paróquias Suevas e Dioceses Visigóticas*. Arouca: Câmara Municipal de Arouca.
- Freire, A. B. (1909). *Povoação de Trás os Montes no seculo XVI*. *Archivo Historico Portuguez*, VII (7).

- ICOMOS, I. C. (2000). *Carta de Cracóvia: Princípios para a Conservação e o Restauro do Património construído*. Cracóvia. Obtido de: <http://www.patrimoniocultural.pt>
- Le Goff, J. (1993). *O Nascimento do Purgatório*. Lisboa: Editorial Estampa.
- Lima, A. M. (2013). Fortificações e vias de comunicação no curso terminal do Douro (Séculos IX-XI). *Fortificações e Território na Península Ibérica e no Magreb (Séculos VI a XVI)* (pp. 183-198). Edições Colibri/Campo Arqueológico de Mértola.
- Lima, A., & Teixeira, R. (2010). Reflexões em torno do povoamento e organização dos territórios medievais no curso médio e terminal do Douro. *Actas Colóquio Internacional "Património Cultura y Território en el Valle del Duero"* (pp. 137-153). Zamora: Junta de Castilla e y León .
- Lopes, A. B. (1998). A Serra do Marão; património arqueológico da sua reserva florestal. Em *Congresso Histórico de Amarante 1998 – Património, Arte e Arqueologia*. Vol. III (pp. 285-302). Amarante: Câmara Municipal de Amarante.
- Lopes, M. I. A. (2015). *Por minha alma. Raízes históricas do culto das almas do Purgatório em Portugal (séculos XVII e XVIII)*. Tese de Doutoramento. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Lopes, M. I. A. (2016). As pessoas, o tempo longo e as imagens: a devoção e culto das almas do Purgatório em Portugal. *Brathair*, 16 (1), pp. 219-241.
- Lopes, M. I. A. (2016). O culto das almas do Purgatório em Portugal. Perspectiva antropológica. *Genius Loci. Lugares e Significados*. Porto.
- Mariani, A. (2020). *Le strutture fortificate medievali nel territorio della Diocesi di Porto (Nord del Portogallo) e della Brianza (Nord Italia): uno studio comparativo (IX-XII secolo)*. Porto: Tese de Doutoramento da FLUP.
- Marques, A. E. (2008). *O casal: uma unidade de organização social do espaço no Entre-Douro-e-Lima (906-1200)*. Corunha: Toxosoutos.
- Marques, J. (2002). Relações entre as dioceses do Porto e de Braga, na Idade Média. Alguns aspetos. Em C. Brandão, *I Congresso sobre a Diocese do Porto. Tempos e Lugares de Memória* (Vol. I, pp. 21-56). Porto/Arouca.
- Marques, J. (2013). A Assistência no Norte de Portugal nos Finais da Idade Média. *Revista da Faculdade de Letras*.
- Mattoso, J. (1997). 1096-1325. Em J. Mattoso, *História de Portugal – Volume 2: A Monarquia Feudal*. Estampa.
- Mattoso, J. (1997). Portugal no Reino Asturiano-Leonês. Em J. Mattoso, *História de Portugal - Vol. I Antes de Portugal*. Estampa.
- Mattoso, J. (2013). *Poderes Invisíveis – O Imaginário Medieval*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- Maurício, M. F. (1997). *Entre Douro e Tâmega e as Inquirições Afonsinas e Dionisinas*. Lisboa: Colibri.
- Moreira, D. A. (1973). *Freguesias da Diocese do Porto – Elementos onomásticos alti-medievais*. Porto: Câmara Municipal do Porto.
- Oliveira, M. (1950). *As paróquias rurais portuguesas: sua origem e formação*. Lisboa: União Gráfica.

- Parente, J. (2003). *O Castro de S. Bento (Concelho de Vila Real) e o seu Ambiente Arqueológico*. Vila Real.
- Parente, J. (2004). *Os cruzeiros da Diocese de Vila Real*. Vila Real: Edição de Autor.
- Parente, J. (2013). *Idade Média no Distrito de Vila Real – Tomo I: Documentação desde o ano 569 ao ano 1278*. Vila Real: Âncora.
- Parente, J. (2014). *Idade Média no Distrito de Vila Real. Tomo II – Documentos desde o ano 1280 ao ano 1347*. Lisboa: Âncora.
- Pereira, P. (2011). *Arte Portuguesa – História Essencial*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- Rebello, J. (1617). *Historia dos milagres do Rosario da Virgem Nossa Senhora*. Lisboa: Pedro Crasbeeck.
- Rodrigues, O. M. (2010). *As alminhas em Portugal e a devolução da memória – Estudo, recuperação e conservação*. Lisboa: Dissertação de Mestrado em Arte, Património e Teoria do Restauro - Universidade de Lisboa.
- Sampaio, A. (1979). *Estudos Históricos e Económicos "As vilas do norte de Portugal"*. Lisboa: Vega.
- Silva, A. C. (2007). *A cultura castreja do norte de Portugal*. Paços de Ferreira: Câmara Municipal de Paços de Ferreira.
- Silva, A. M. (1987). O Memorial de Santo António (Sta. Eulália, Arouca) e os "Marmoirais" Medievais: Revisão da Sua Problemática e Propostas para uma Análise Globalizante. Em *Actas das I Jornadas de História e Arqueologia do Concelho de Arouca*. Arouca: Câmara Municipal de Arouca.
- Silva, L. M. (2017). *Arquitetura das estruturas de assistência no Norte de Portugal (século XII a XVI)*. Porto: Mestrado em Arqueologia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Sousa, F. & Gonçalves, S. (1987). *Memórias de Vila Real (Vol. I)*. Vila Real.
- Sousa, J. A. (2016). *In finibus Gallecie A Reconquista no actual território português - O contexto de um processo dinâmico, 868-1064*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Obtido de <http://hdl.handle.net/10451/26349>
- Vasconcelos, J. L. (1937). Etimologias. (R. d. Nogueira, Ed.) *A língua Portuguesa*, V (V), pp. 153-155.
- Vitorino, P. (1942). *Os Marmoirais*. Porto: Domingos Barreira.

A REGIÃO MARÃO-ALVÃO: UM TESOURO GEOLÓGICO, ATRAVESSADO POR CAMINHOS ROMANOS

Elisa Preto Gomes

Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro

1. Introdução

As Serras do Marão e do Alvão constituem dos relevos mais imponentes da região norte de Portugal, também denominadas montanhas ocidentais (Ferreira, 1991). O estado atual é o resultado da atuação de processos geológicos desde há mais de 500 milhões de anos.

A serra do Marão é constituída essencialmente por rochas metassedimentares (fig. 1), resultantes de transformações complexas a que estiveram sujeitos os sedimentos depositados nos grandes mares e oceanos durante a era paleozoica. Devido ao dinamismo associado à deriva dos continentes e explicado pela teoria da Tectónica das Placas, muitos desses mares e oceanos passaram por ciclos de abertura e fecho, denominados “Ciclos de Wilson” (em homenagem ao geólogo canadiano J. Tuzo Wilson). Ao fecharem-se os oceanos, os materiais que se acumularam ao longo do tempo nas suas margens e fundos foram comprimidos, deformados e transformados. Como resultado deste processo compressivo são geradas uma série de estruturas que originam um espessamento considerável das sequências sedimentares e a formação de cadeias montanhosas, em que, nas zonas mais internas, os materiais rochosos vão sendo sujeitos a temperaturas mais elevadas devido ao gradiente geotérmico. Este aumento de temperatura e também de pressão, bem como a circulação de fluidos, leva a modificações importantes na estrutura cristalina dos minerais, num processo denominado metamorfismo. Estes processos geraram as rochas metassedimentares. Em situações mais extremas de colisão continente-continente e pós-espessamento crustal, pode ocorrer a fusão das rochas, formando-se grandes volumes de magmas que ao cristalizarem formam a grande diversidade das rochas graníticas que ocorrem sobretudo na serra do Alvão (fig. 1). O processo que conduz à formação de uma cadeia montanhosa designa-se por processo orogénico ou Orogenia. As serras do Marão e do Alvão e as principais serras de Portugal

fazem parte do orógeno Varisco, por vezes também designado de Hercínico.

A acompanhar as serras do Marão e do Alvão, imediatamente a oriente, podemos observar um alinhamento de bacias nas regiões de Vila Real, Telões, Pedras Salgadas, Vidago e Chaves. Estas zonas deprimidas estão associadas a um acidente tectónico, zona de falha de Penacova-Régua-Verín ou falha de Vila Real (Claverol et al., 1988), com orientação NNE-SSW (fig. 1 e fig. 2). Este acidente tem uma evolução complexa e, embora a sua génese esteja associada aos últimos eventos da orogenia Varisca há cerca de 290 milhões de anos (Ma), os movimentos que originaram estas bacias são muito mais recentes, resultando da reativação em desligamento (os dois blocos separados pela falha deslocam-se lateralmente um em relação ao outro) pelo choque entre a África e a Península Ibérica. Com efeito, devido às irregularidades e complexidade da falha, o movimento de desligamento provoca localmente abatimentos (bacias *pull-apart*) e levantamentos (relevos *push-up*).

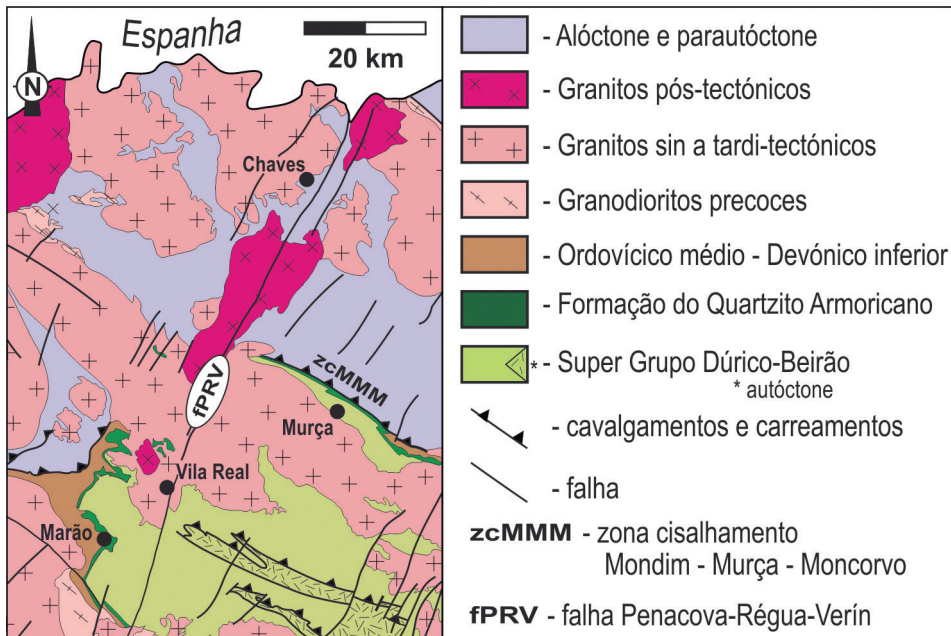
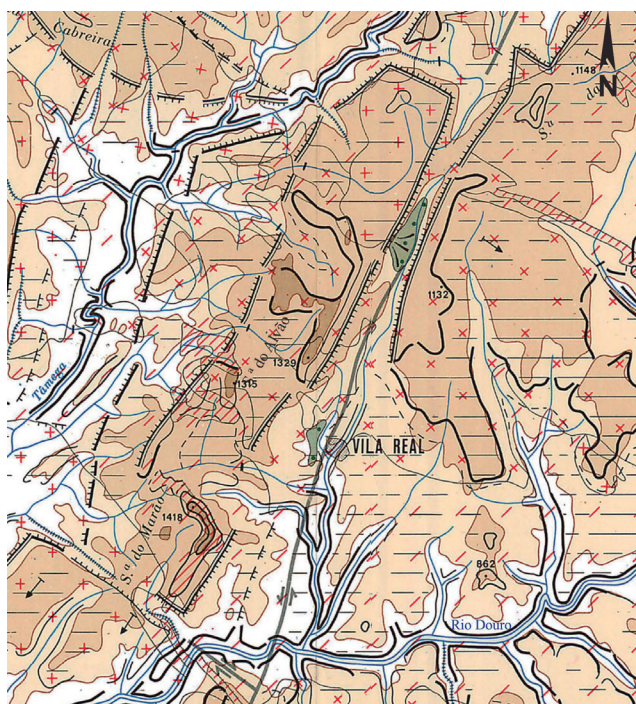


Figura 1.
Enquadramento das serras do Marão e do Alvão na carta geológica adaptada de Dias et al., 2013.

2. Geologia

A cadeia montanhosa Marão-Alvão, na transição entre o Minho e Trás-os-Montes, situa-se na fronteira entre a Zona Centro-Ibérica (ZCI) e a Zona da Galiza-Trás-os-Montes (ZGTM), onde se verifica a transição entre as unidades autóctones e unidades parautóctones/alóctones do Maciço Ibérico, resultante da orogenia varisca. Estas serras destacam-se na paisagem devido não só ao facto de serem “coroadas” por uma espessa sequência quartzítica, mais resistente à erosão nos cimos da serra do Marão, e por uma geomorfologia granítica diversa na serra do Alvão, mas também pelo forte contributo da tectónica, com diversas escarpas de falha (fig. 2).

Figura 2.
Excerto da carta geo-
morfológica de Portu-
gal, escala 1/500.000
(Brum Ferreira, 1980).



Os terrenos mais antigos da região do Marão-Alvão são datados do Câmbrio (primeiro período da era Paleozoica, entre 485 e 541 Ma) e pertencem à Formação Desejosa (DE, fig. 1 e fig. 3), incluída no topo do Super Grupo Dúrico-Beirão (outrora designado Complexo Xisto-Grauváquico). Constituem a litologia de maior representatividade, caracterizada por uma sequência monótona de filitos negros ou cinzentos em bancadas centimétricas, alternando com leitos de espessuras geralmente inferiores a um centímetro de material

siltítico onde mais raramente se intercalam algumas bancadas de metagrau-vaques e pontualmente níveis carbonatados. Esta formação tem um aspeto listrado típico, resultante da ação de correntes turbidíticas (correntes submarinas com uma carga sólida importante constituída por argilas ou lamas, siltes e por vezes areias), associadas a ambientes instáveis. Esta instabilidade está patente na ocorrência de deslizamentos sin-sedimentares (*slumps*), com alguma frequência.

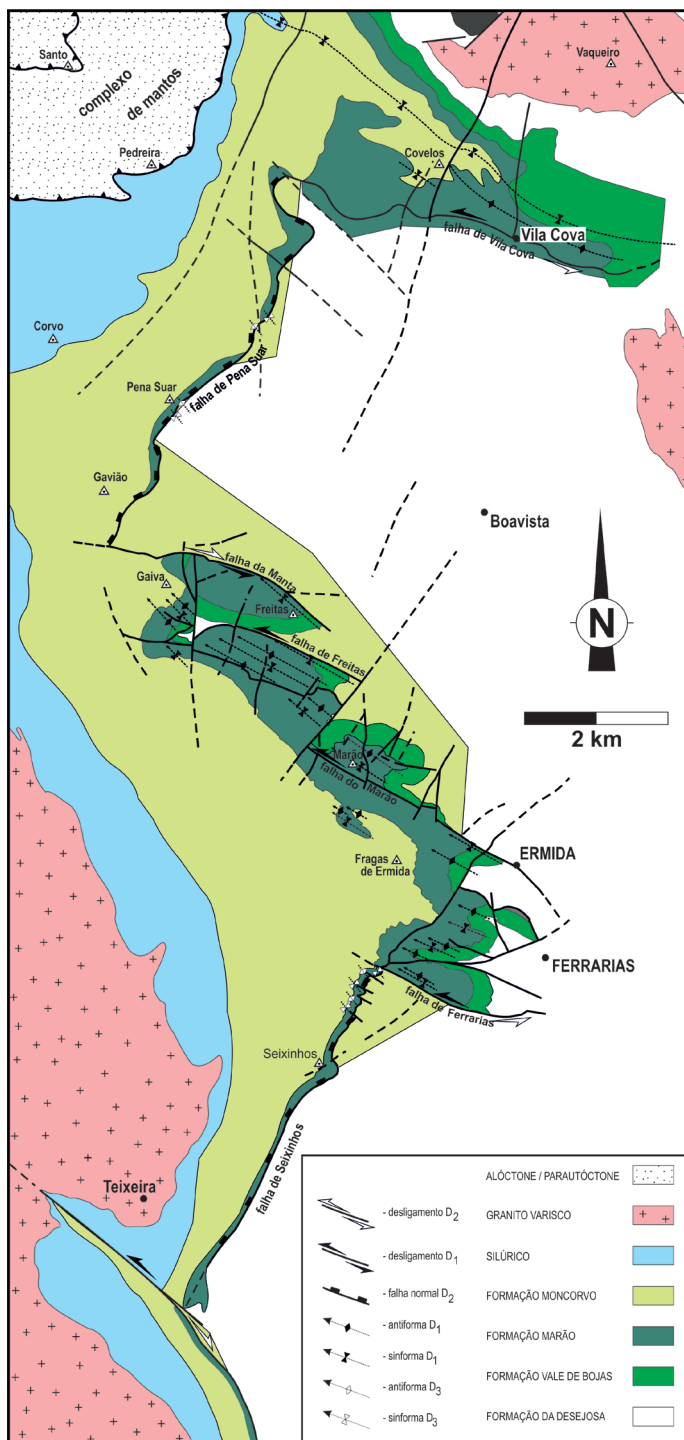
Na serra do Marão foi possível identificar várias litologias (fig. 3) e construir a coluna litoestratigráfica.

O Ordovícico (segundo período do Paleozoico entre 444 e 485 Ma) ocorre a oeste, estando representado por formações datadas do Ordovícico inferior (Formação Vale de Bojas e Formação Marão, antes denominada Formação do Quartzito Armoricano) e médio (fig. 3). Na região do Marão a sequência ordovícica assenta geralmente em discordância sobre o Câmbrico. Esta discordância é realçada pela ocorrência, na base da Formação Vale de Bojas, de calhaus de filitos listrados e metassiltitos, típicos da Formação Desjosa (Coke & Dias, 2014). Esta formação é constituída por uma alternância de bancadas métricas a decimétricas de conglomerados polimíticos matriz suportados e níveis menos espessos de metatufitos psamíticos, de cor bege rosada, ou metassiltitos com uma nítida componente vulcânica (Coke & Dias, 2014). A passagem à Formação Marão (“Quartzito Armoricano” – Arenigiano médio, figs. 1 e 3) faz-se com o desaparecimento do conglomerado de clastos de metassiltitos e o aparecimento de bancadas de material metarenítico mais fino, rico em sulfuretos, originando por vezes incrustações de cor castanho ocre. Nestes níveis é comum a presença de fósseis de braquiópodes e icnofósseis do tipo *Skolithos*. Na Formação Marão (fig. 3) a presença de leitos com ferro magnético é muito frequente, ocorrendo este, geralmente, sob a forma de pequenos cristais disseminados no interior de bancadas quartzíticas, e é usada como critério de diferenciação dos quartzitos, separando-se assim os quartzitos sem ferro dos quartzitos com ferro.

A Formação Moncorvo (inicialmente chamada Formação de Pardelhas, fig. 3) data do Ordovícico médio, está escassamente representada, tratando-se de xistos e filitos com intercalações de metassiltitos.

Destaca-se no ramo Norte da Serra do Marão, a NW do mapa, fig. 3, a presença de rochas do Silúrico (terceiro período do Paleozoico, entre 419-444 Ma) onde se encontram os afloramentos dos calcários de Campanhó.

Figura 3.
Carta geológica da serra do Marão (ramos norte e sul) – Mondim de Basto e falhas normais de Pena Suar e Seixinhos, adaptada de Dias et al., 2013.



Os metassedimentos foram intruídos por granitos variscos, estes com expressão na zona a este da Serra do Marão, na envolvente da cidade de Vila Real, prolongando-se para noroeste ao longo da Serra do Alvão (fig. 2). Os granitos intruíram numa fase relativamente tardia do orógeno varisco, aproveitando as dobras geradas nas fases de deformação anteriores (fig. 1). Os granitos do maciço granítico de Vila Real são sin a tardi-tectónicos (instalados na orogenia varisca com colisão continental ativa, entre 337-316 Ma), ocupam essencialmente o núcleo de uma antiforma NW-SE. São granitos com mineralogia e granulometria variada, dominando os granitos de duas micas, de grão médio a grosseiro, com esparsos megacristais (Pereira, 1989).

Granitos pós-tectónicos biotíticos formam o maciço de Lamas de Olo, de forma arredondada, e o maciço de Vila Pouca de Aguiar, alongado paralelamente à Falha de Vila Real (fig. 1). A instalação dos granitos tardios é controlada pela fracturação NNE-SSW e ENE-WSW. As idades para estes maciços confirmam ser pós-tectónicos (ca. 297 Ma), sendo cada um deles constituído por três granitos biotíticos, com uma composição mineralógica semelhante. Associadas aos granitos estão descritas ocorrências de mineralizações de tungsténio, molibdénio e bismuto, W-(Mo, Bi), explorados em alguns locais. A cortar os granitos de Lamas de Olo verifica-se a presença de vários filões mineralizados (maioritariamente ENE-WSW) em volframite, scheelite, molibdenite, cassiterite e bismuto (Cruz, 2020).

2.1. Serra do Marão

A Serra do Marão alcança os 1416 m de altitude máxima no vértice geodésico Marão, localizado a cerca de 10 quilómetros a WSW da cidade de Vila Real, alongando-se segundo a direção NNE-SSW. É constituída por dois segmentos: os ramos Norte e Sul. O ramo Norte estende-se desde a portela do Alto de Espinho (fig. 3) por Pena Suar, Campanhó, Pardelhas, Vila Cova, até à região de Ermelo e Bilhó, situando-se as cabeceiras do rio Olo já na Serra do Alvão. O ramo Sul prolonga-se para sul da portela do Alto de Espinho com a altitude de 1010 m (fig. 3), incluindo os montes de Gaiva, Freitas e Marão, atingindo aqui a sua maior altitude (1416 m), descendo depois gradualmente para as Fragas de Ermida e de Seixinhos, até ser intersectado pelo rio Douro próximo da localidade de Mesão Frio à cota de 50 m.

A rede de falhas com direções NW-SE e NNE-SSW, que compartimentaram a região do Marão, e a cinemática a ela associada, permitiram a subida do bloco NE ou NNE e o afundamento dos blocos ocidentais, movimentos

alpinos de blocos litosféricos de tipo *push-up*. Esta movimentação, na área de Pena Suar, colocou os filitos e metagrauvaques do Grupo do Douro ao lado dos quartzitos ordovícicos, sendo posteriormente a ação da erosão responsável pela origem do relevo morfotectónico (Coke & Dias, 2014).

A Serra do Marão contém numerosas ocorrências minerais, com destaque para o estanho e o ferro, que foram intensamente exploradas no século XX. O estanho aparece sob a forma de cassiterite em jazidas filonianas, onde muitas vezes também aparece o volfrâmio (tungsténio), e menos frequentemente a prata e o ouro. O ferro de origem metamórfico-sedimentar surge sob a forma de camadas magnetíticas, que foram até final da década de setenta exploradas no monte das Rosálias, sobranceiro a Vila Cova (imagem 1), na mina Ana Isabel, a nordeste do vértice geodésico do Marão, e nas Fragas de Ermida e Ferrarias, a sudeste deste vértice geodésico. Terá sido explorado desde há séculos, pois uma moeda do século IV foi encontrada no meio de um depósito de escórias de ferro (Parente, 2003).

Imagem 1.
Vista panorâmica
sobre as explora-
ções de ferro de
Vila Cova.

Fotografia de Carlos Coke.



2.2. Serra do Alvão

Na Serra do Alvão situam-se dois geossítios de elevado valor científico e de relevância internacional: as Fiskas de Ermelo, desde há muito uma das atrações naturais mais conhecidas na região e no país, e o miradouro do Alto do Minhéu. Representam dois elementos principais da geomorfologia do Maciço Ibérico, o primeiro em paisagens fluviais de tipo quedas de água e o segundo em paisagens tectónicas, montanhas com estrutura de tipo compressivo *push-up* (Pereira et al., 2015).

As Fiskas de Ermelo correspondem a um *knick-point* (em geomorfo-

logia, termo usado para descrever a localização de um rio onde há uma mudança acentuada na inclinação do canal) que origina uma cascata no curso do rio Olo, através de um desnível topográfico de cerca de 300 m. A fraturação que se observa desde o miradouro, na charneira da ampla dobra antiforma de eixo vergente para SW, permitiu que o rio Olo nela se tenha “enfisgado” (entrar numa fenda), dando origem ao nome popular pelo qual é conhecida esta cascata. Geomorfologicamente, esta ocorrência encontra-se na denominada zona basal do Parque Natural do Alvão, sendo inclusivamente o motivo do logótipo desta área natural protegida (Branco, 1996). Neste local, o rio Olo confronta-se com uma série de anisotropias, tanto de índole composicional, conforme as bancadas são mais ou menos quartzíticas, como estrutural (falhas). Estas últimas, além de condicionarem os “saltos” em cascata do rio, condicionaram também a formação de piscinas naturais, originadas quando o rio interseta bancadas espessas de quartzito e irrompe transversalmente às mesmas, definindo e cavando patamares nas superfícies de fratura cuja direção é perpendicular à direção do curso de água. Originam-se assim cavidades de grande dimensão, conhecidas na região por piocas. Além disso, em diversas superfícies de estratificação é possível observar icnofósseis (*i.e.* marcas da atividade de seres vivos) de *Daedalus spp.*, originadas por organismos marinhos vermiformes já extintos, num tempo em que estas rochas se estavam a formar por deposição de sedimentos arenosos numa plataforma continental pouco profunda, em latitudes paleoantárticas. Por tudo isto, este local possui um elevado valor científico, didático e patrimonial, a que se associa uma notável vocação turística (Vieira & Sá, 2019). De assinalar, entre outras interessantes cascatas, as de Galegos da Serra, na ribeira de Arnal, as do rio Poio, na zona de Alvadia, e ainda as de Bilhó, no rio Cabril.

A aldeia de Lamas de Olo está implantada na zona de contacto entre granitos do maciço de Vila Real e litologias metassedimentares. Geomorfologicamente, é nítido o contraste entre as áreas graníticas a norte da aldeia e o relevo de aspeto mais suave das rochas xistentas e aluvionares, sobre as quais estão implantados os terrenos agrícolas. Destes últimos, deriva a toponímia Lamas de Olo, que significa lameiros junto ao rio Olo. Em termos geomorfológicos destacam-se outras toponímias como Muas, pequena aldeia, na bordadura do maciço granítico de Lamas de Olo, usado como sinónimo de caos de blocos, uma estrutura de tipo *bornhardt* (forma em domo desprovida de cobertura e com flancos inclinados), regionalmente conhecida por “Catedral de Arnal”, e diversas bolas graníticas, com nomes locais como “Cabeço do

Homem”. A escassez de coberto vegetal onde afloram essencialmente estes granitos confere à serra uma cor clara característica, que estará na origem da toponímia de serra do Alvão (Branco, 1996).

2.3. Veiga da Campeã

A Veiga da Campeã é drenada pelo rio Sordo (fig. 4). Corresponde a uma zona depressionada, uma bacia sedimentar com depósitos de material aluvionar, proveniente dos cumes e vertentes do Marão. Na zona de vale estão presentes aluviões atuais e depósitos areno-argilosos de fundo de vale (imagem 2).

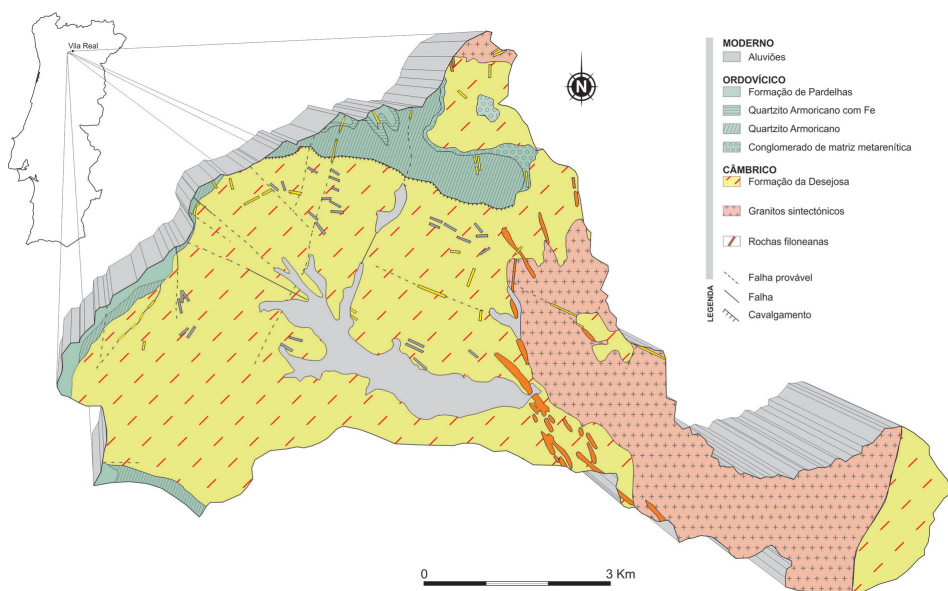


Figura 4. Litologias da bacia hidrográfica do rio Sordo (Alencão, 2003).

A Veiga da Campeã é uma depressão complexa, a elevada altitude (cerca de 650 a 700 m), onde é indesmentível a tectónica na sua génese. Terá funcionado como um pequeno lago, cujo fundo foi sendo progressivamente colmatado com a grande quantidade de materiais erodidos das vertentes, que pode ter tido origem no período tardi-glaciar (Pedrosa, 1994). Para a grande espessura destes depósitos contribuiu o relevo de dureza associado à zona de contacto, entre os granitos de duas micas e os xistos da Formação Desejosa, onde são frequentes intrusões filoneanas de aplitos e quartzo cuja orientação é predominantemente NW-SE. Um dique aplítico existente na região da Foz constituiu uma barreira à drenagem do vale do Sordo e do vale da Campeã, favorecendo a

acumulação dos depósitos coluviais-aluviais provenientes dos cumes do Marão e do Alvão (Pereira, 1989).

O rio Sordo é um afluente da margem direita do rio Corgo, tem a extensão aproximada de 20 km e, conjuntamente com os seus tributários, origina um padrão de drenagem dendrítico, apresentando a bacia hidrográfica uma forma radial em que é possível individualizar um conjunto de bacias parciais alongadas que se reúnem num troço principal. A bacia hidrográfica do rio Sordo, com 50,2 km², sob o ponto de vista geológico, é caracterizada por afloramentos de rochas cristalinas em que dominam metassedimentos paleozoicos que foram intruídos por granitos variscos, estes com expressão cartográfica na zona jusante da bacia (fig. 4). Os depósitos recentes têm uma representação significativa na zona de vale, constituindo uma mancha de aproximadamente 3,2 km².



Imagem 2.
Veiga da Campeã.

Fotografia de Carlos Coke.

Os sistemas aquíferos dominantes, de tipo fissural, dependem da fracturação, do estilo de dobramento dos metassedimentos e da alteração das rochas. As espessas camadas de alteração que se associam em particular às rochas metassedimentares originam sistemas hidrogeológicos com elevado potencial de armazenamento. A fracturação é intensa, salientando-se como dominantes o sistema com direcção NE-SW a NNE-SSW e o sistema conjugado NW-SE.

Dada a abundância de água, a região da Campeã é particularmente fértil sob o ponto de vista agrícola, com uma agricultura familiar de referência para diversos produtos agrícolas, com destaque para a batata e a castanha. Os depósitos de cobertura, pela elevada produtividade, poderão constituir bons siste-

mas aquíferos. A drenagem superficial e as direções de fluxo subterrâneo são condicionadas pelas condições topográficas e geomorfológicas (Pereira, 1989).

O vale da Campeã funciona também como uma área de transição entre os ramos norte e sul da serra do Marão. Para além da litologia, tectónica e paleoclimas, existe uma série de fatores atuais que condicionam a dinâmica geomorfológica nas serras do Marão e Alvão e na Campeã (Pedrosa, 1994).

Na Campeã observam-se as estruturas abandonadas dos baixos fornos siderúrgicos, onde o ferro, extraído das minas do ramo sul e do ramo norte (Vila Cova) da Serra do Marão, sofria um primeiro processo siderúrgico antes de ser enviado para os altos fornos da Siderurgia Nacional.

3. Caminhos Romanos no Marão-Alvão

Descobrir o caminho romano na Veiga da Campeã, guiada pela mão do geólogo, escritor e arqueólogo Carlos Ervedosa, docente da UTAD, que faleceu em 1992, com 60 anos, foi um grande privilégio. Entre outros trabalhos na área da arqueologia, Carlos Ervedosa destacou-se na elaboração da *Carta Arqueológica do Concelho de Vila Real*, que este ano celebra o seu 30.º aniversário. Na freguesia da Campeã, o seu trabalho pioneiro e muito meritório, de reconhecimento e inventariação, revelou no sítio chamado Sardoeira a existência de diversas mamoadas e um troço de estrada romana perto de Chão Grande, associado a um pequeno monumento medieval. “É conhecido localmente por "Arco", dada a sua configuração em arco, formado por 14 lajes de granito. Não tem mais nada. Está virado para uma estrada calçada com lajes de granito e corneanas e por onde terá passado a estrada romana, primeiro, e a estrada real, depois” (Ervedosa, 1991).

Os romanos construíram muitas das suas estradas sobre os grandes itinerários naturais (Balsa, 2018). O conjunto viário da chamada Calçada do Arco tem vindo a atrair a atenção crescente de diversos estudiosos, pelas suas características únicas em toda a região de Trás-os-Montes e Alto Douro; integrava a antiga Via do Marão, que desde o período romano até ao século XIX terá assegurado a ligação do Interior ao Litoral. A geologia das serras do Marão e do Alvão foi uma forte condicionante à escolha do traçado dos caminhos romanos.

Agradecimentos

Ao meu colega Carlos Balsa agradeço o convite para o colóquio e aos meus colegas Ana Alençã e Rui Dias agradeço a leitura do manuscrito, as imagens e algumas sugestões.

Bibliografia

- Alencão, A. M. (2003). Relatório final "Physical and chemical hydrogeology: modelling crystalline massifs and porous media". POCTI/CTA/40772/2001.
- Balsa, C. (2018). Via do Marão – Contributos para a identificação do traçado do antigo caminho do Marão. *Oppidum - Revista de Arqueologia, História e Património*. ISSN 1646-513X. 10, pp. 39-61.
- Branco, M.J.Q. (1996). *Fisgas de Ermelo – Um valor geológico e paisagístico dentro do Parque Natural do Alvão*. Tese de Mestrado. U. Minho.
- Claverol, M. G., Luque, C & Suarez, V. (1988). El lineamento tectónico Nazaré (W de Portugal) – Luarca (NW de España) y su implicación metalogénica (Macizo Hesperico). *Geología de los granitoides y rocas asociadas del Macizo Hesperico, libro homenaje a L.C. Figuerola*: 447-455. Madrid: Editorial Rueda.
- Coke, C. & Dias, R. (2014). *Guia de campo para uma excursão geológica à Serra do Marão*. Vila Real: Museu de Geologia Fernando Real, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.
- Cruz, C.C.F. (2020). *Post-tectonic Variscan magmatism from northwest Iberian. Implications for W-Mo metallogeny. Case study of Lamas de Olo Pluton*. Tese de Doutoramento. FCUP.
- DIAS, R. et al. (2013). Evolução estrutural dos sectores setentrionais do autóctone da Zona Centro-Ibérica. In: *Geologia de Portugal* (pp.73 -147). Edts.: R. Dias, A. Araújo, P. Terrinha, J.C. Kullberg. Escolar Editora.
- Ervedosa, C. (1991). *Carta Arqueológica do Concelho de Vila Real*. Vila Real: Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro – Direcção-Geral da Qualidade do Ambiente.
- FERREIRA, D. B. (1981). *Carte géomorphologique du Portugal*. Lisboa: CEG.
- FERREIRA, A. B. (1991). *Neotectonics in Northern Portugal. A geomorphological approach*, Z. Geomorph. N. F., Suppl.-Bd. 82,73-85.
- <https://stratigraphy.org/ICSchart/ChronostratChart2020-03.pdf>
- Parente, J. (2013). *Idade Média no Distrito de Vila Real – Tomo I: Documentação desde o ano 569 ao ano 1278*. Vila Real: Âncora Editora.
- Pedrosa, A. (1994). As actividades humanas e processos morfogenéticos. O exemplo da Serra do Marão. *Territorium I*, Coimbra, pp. 23-34.
- Pereira, E. (1989). Carta geológica e Notícia explicativa 10-A – Celorico de Basto, Serviços Geológicos de Portugal.
- Pereira, E. et al. (2002). Carta geológica, na escala 1:200 000, folha 2.
- Pereira, D. I., Pereira, P., Brilha, J., & Cunha, P. P. (2015). The Iberian Massif Landscape and Fluvial Network in Portugal: A geoheritage inventory based on the scientific value. *Proceedings of the Geologists' Association*, 126(2), 252-265. doi: 10.1016/j.pgeola.2015.01.003 [Consultado em 10 de outubro de 2020].
- Vieira, A. & Sá, A. A. (2019). O geopatrimónio de montanhas do Norte-Centro litoral de Portugal e da falha Verín-Penacova. Livro-guia da visita do III Encontro Luso-Brasileiro de Património Geomorfológico e Geoconservação, file:///C:/Users/USER/Downloads/III_ELBPBG_Livro-Guia_digít_net%20(1).pdf [Consultado em 10 de outubro de 2020].

A TRAVESSIA DO RIO CORGO NA IDADE MÉDIA

Vítor Nogueira

Biblioteca Municipal de Vila Real

«E vá por aí o caminho que vai de Panóias para Amarante, como soía ir por Sesmires»,¹ ordenava expressamente D. Dinis no foral concedido a Vila Real em 1289, repetindo no de 1293: «mando que o caminho que vai de Panóias para Amarante vá por essa vila de Vila Real e não por alhures». ² Tomo estas duas frases como mote para as seguintes reflexões.

Os principais caminhos que serviam a região na Idade Média eram, em grande parte, vias que restavam de caminhos romanos secundários. E a proliferação de vias vicinais romanas numa zona apesar de tudo não muito romanizada, como foi aquela que viria a ser designada Terra de Panóias,³ pode explicar-se pela necessidade de controlo político e militar deste território acidentado, mas também pela necessidade de explorar reservas de minério, como, entre outras, as do complexo mineiro de Tresminas e Jales.⁴

Alargando o olhar a todo o território hoje correspondente a Portugal Continental, tenhamos por perto a ideia de que a população que aí habitava na Baixa Idade Média quase não crescera, equivaleria sensivelmente à que tinha ocupado esse mesmo território durante o período romano: pouco mais de meio milhão de habitantes, segundo algumas estimativas.⁵ Em contrapartida, bem sabemos como a organização político-administrativa da sociedade

¹ Chancelaria de D. Dinis, Livro I, fl. 247 v., Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

O critério de transcrição que adopto neste artigo actualiza a grafia dos textos originais (em função do Acordo Ortográfico de 1945). Em alguns casos, e apenas o estritamente necessário, procedo a ajustes sintácticos e altero sinais de pontuação.

² Chancelaria de D. Dinis, Livro II, fl. 54, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

³ Terra de Panóias é uma designação que apenas surge na Alta Idade Média.

⁴ Veja-se, por exemplo, Maria Fernanda Maurício, *Entre Douro e Tâmega e as inquirições afonsinas e dionisinas*, Colibri, Lisboa, 1997, pp. 50-51.

⁵ Veja-se, por exemplo, Angus Maddison, *The World economy: A millennial perspective*, OCDE, Paris, 2001, p. 232.

era mais coesa e tecnologicamente eficaz sob o domínio de Roma. Estes motivos, combinados com a instabilidade introduzida desde a queda do Império Romano até à Reconquista, explicam genericamente o facto de a rede viária principal da Antiguidade pouco ter evoluído ao longo do milénio seguinte. De resto, em Portugal as estradas formadas na época romana vêm a ser «vias cujos traçados continuaram, no todo ou em parte, a representar o essencial da rede de comunicações terrestres até ao século XIX»,⁶ como nos diz Vasco Gil Mantas.

Em todo o caso, e ao contrário das estradas principais resultantes do planeamento à escala do Império Romano, decididas em função de grandes distâncias, a rede viária da Baixa Idade Média vai tornar-se mais orgânica, desdobrando-se muito, ainda que rudimentarmente, numa multiplicidade de caminhos que interligavam o crescente número de lugares povoados. E assim se desenvolveu em paralelo um conjunto de novas variantes de cada caminho principal, como se se tratasse de um emaranhado de pequenas linhas de água, por aqui e por ali, fluindo na mesma direcção.

Se percorrermos as inquirições mandadas fazer por D. Afonso III em 1258, encontramos diversas referências, ainda que de passagem, a velhas carreiras e carris da região, quase sempre como forma de situar os limites de algumas propriedades. Por exemplo, a «carreira velha»,⁷ junto a Roalde e S. Martinho de Anta, ou o «carril velho»⁸ que passava por Fortunho, já perto do antigo Castelo de S. Cristóvão,⁹ ou a «carreira»¹⁰ que passava nos limites de Ribaboa,¹¹ bem próximo do que veio a ser Torneiros, onde hoje se encontra a

6 Vasco Gil Mantas, «Vias romanas e viagens transfronteiriças no século XVI», *Viajes, viajeros y obra pública: Extremadura entre España y Portugal*, Universidad de Extremadura, Cáceres, 2014, p. 98.

7 *Inquirições Gerais de D. Afonso III: Quarta alçada (1258)*, publicadas em *Portugaliae monumenta historica: Inquisitiones*, vol. I, parte II, fasc. VIII, Academia das Ciências, Lisboa, 1961, p. 1238.

8 *Inquirições Gerais de D. Afonso III: Quarta alçada (1258)*, ob. cit., p. 1224.

9 Outrora edificado no local hoje mais conhecido por Monte de S. Bento ou Castro de S. Bento. Em 1258 ainda havia vários moradores no Castelo de S. Cristóvão — cf. *Inquirições Gerais de D. Afonso III: Quarta alçada (1258)*, ob. cit., pp. 1221 e 1224.

10 *Inquirições Gerais de D. Afonso III: Quarta alçada (1258)*, ob. cit., p. 1225.

11 Coordenadas geográficas em graus decimais: 41.28623, -7.7126. Ainda no século XVIII se encontrava localizado em Ribaboa um dos quatro marcos que então subsistiam da antiga redonda criada por D. Dinis — cf. *Relação de Villa Real e seo termo (1721)*, publicada por

sede da freguesia de Arroios. Este último caso interessa particularmente para o raciocínio que a seguir procurarei desenvolver.

Pois bem, a Terra de Panóias era atravessada por diversas vias, sendo a mais importante, ontem como hoje, a via do Marão, ligando o Interior ao Litoral, esse mesmo «caminho que vai de Panóias para Amarante» referido nos forais de D. Dinis, cuja relevância justificava o cuidado de se ordenar que continuasse a passar pela nova cabeça do distrito «como soía ir por Sesmires», quer dizer, como até então passara por Sesmires, a terra sobre a qual Vila Real se fundou.¹²

Ora, perto de Sesmires (que é como quem diz: perto de Vila Real), ainda hoje perduram em Mondrões ou em Torneiros, por exemplo, antigas calçadas assentes em troços que, por seu turno, vindo possivelmente da romanização, vêm seguramente do período medieval.¹³ Na década de 1980 — ainda me lembro —, sobrevivia mesmo uma dessas calçadas lajeadas dentro dos limites da cidade, ao fundo do Bairro de Almodena,¹⁴ já perto da Pon-

Fernando de Sousa e Silva Gonçalves em *Memórias de Vila Real*, Arquivo Distrital, Vila Real, 1987, p. 196.

- ¹² Quanto à fundação de Vila Real sobre o chão da antiga aldeia de Sesmires, veja-se Vítor Nogueira, «Sesmires, o que é feito de Sesmires?», *Tellus*, n.º 73, Grémio Literário Vila-Realense, Vila Real, 2020, pp. 74-84.
- ¹³ É importante aqui dar nota de que a construção de calçadas lajeadas se vulgarizou na região até ao final do século XIX, inclusivamente em arruamentos urbanos, razão pela qual é sempre com muita prudência que se deve olhar para um troço com esse tipo de pavimento quando se pretende estabelecer a sua datação, de modo a poder legitimá-la com recurso a estudos complementares. Acresce que a reparação de calçadas lajeadas antigas fazia-se também com regularidade ao longo dos tempos e, por isso, nem sempre as lajes que nelas hoje encontramos correspondem necessariamente às do pavimento original. Na velha carreira de Ribaboa, por exemplo, depois em grande parte conhecida como Estrada de Torneiros, ainda há notícia da reparação, em 1853, de uma outra calçada que se situava junto à Ponte de Vilalva (cf. acta da Câmara Municipal de Vila Real, sessão de 14/5/1853, Arquivo Municipal de Vila Real — Livros de actas da Câmara). Assim, mesmo calçadas lajeadas que se integram em troços susceptíveis de, por outras vias, conseguirmos datar da Idade Média ou da Antiguidade podem ser produto (no todo ou em parte) de intervenções mais recentes. Anda por isso banalizada a designação “calçada romana”, como por razões análogas anda banalizada a designação “ponte romana”.
- ¹⁴ Coordenadas geográficas: 41.29677, -7.75758. A única calçada lajeada que ainda persiste dentro dos limites urbanos da cidade de Vila Real situa-se num discreto arruamento designado Canelha Antiga, no Bairro da Petisqueira; é um troço que fazia parte do caminho medieval para Lordelo (coordenadas geográficas: 41.30294, -7.75476).

te de Machados,¹⁵ sobre o Rio Cabril. Carlos Ervedosa refere essa calçada na sua *Carta arqueológica do concelho de Vila Real*,¹⁶ pouco depois de ela ter desaparecido, sucumbindo a uma certa ideia de progresso. Se esses três troços estivessem relacionados entre si, apontariam genericamente um caminho entre Constantim, anterior cabeça da Terra de Panóias, e o Marão, com passagem por Torneiros,¹⁷ Sesmires, Almodena¹⁸ e Mondrões. Mas estariam mesmo esses troços directamente relacionados, quer dizer, teriam ligação entre si, fariam parte de um mesmo percurso? Que as calçadas de Almodena e de Mondrões, ambas a ocidente do Rio Corgo, fizessem parte do mesmo caminho, atravessando o Rio Cabril na Ponte de Machados, é quase indiscutível.¹⁹ Antes da fundação de Vila Real, era em Mondrões que ficava a portagem para quem seguia do coração da Terra de Panóias no sentido de

-
- ¹⁵ Também conhecida como Ponte da Ribeira, isto é, da Ribeira de Machados, o outro nome utilizado para designar a parte mais a sul da Veiga do Cabril. Abro esta nota de rodapé porque pode causar estranheza o facto de a ponte ficar sobre o Rio Cabril e não sobre o Ribeiro de Machados (ou Ribeiro da Marinheira), afluente que se lhe junta alguns metros a jusante. A propósito, a referência mais antiga ao Ribeiro de Machados aparece-nos em 1091, de acordo com um documento respeitante à doação de um conjunto de bens, em Mondrões e Bisalhães, à Sé de Braga (cf. Avelino de Jesus da Costa e José Marques, orgs., *Liber Fidei: Sanctae Bracarensis Ecclesiae* (edição crítica), tomo I, doc. n.º 131, Arquidiocese de Braga, Braga, 2016, p. 226). No século XVIII, por lapso, Jerónimo Contador de Argote indicava a data de 1090 para este documento onde surge a primeira referência conhecida àquele curso de água (cf. *Memorias para a historia ecclesiastica do Arcebispado de Braga*, tomo III, Oficina Sylviana, Lisboa, 1744, p. 314). De todo o modo, no século XVIII o nome Ribeiro de Machados já era usado em paralelo com Ribeiro da Marinheira.
- ¹⁶ Carlos Manuel Nascimento Ervedosa, *Carta arqueológica do concelho de Vila Real*, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Vila Real, 1991, p. 30. Ainda assim, a frase de Carlos Ervedosa em que é referida esta calçada permite a confusão do Bairro de Almodena com a Rua da Fonte Nova. A calçada desaparecida no último quartel do século XX era mesmo ao fundo do Bairro de Almodena.
- ¹⁷ A tal antiga carreira referida em 1258, que passava pelos limites de Ribaboa e pela Veiga de Vilalva (corresponde actualmente à Rua Central, em Torneiros, e à própria Estrada de Torneiros, na sua maior parte designada Rua Eng.º Joaquim Botelho de Lucena, em Vila Real). O topónimo Torneiros, já se disse de passagem, ainda não existia.
- ¹⁸ Esclareça-se que este topónimo só viria a surgir em meados do século XVII, com a fundação naquele lugar da Capela de Nossa Senhora de Almodena — cf. *Relação de Villa Real e seo termo* (1721), ob. cit., pp. 240-241; veja-se também Luiz de Mello Vaz de São Payo, «Sottomayor Mui Nobre», *Armas e Troféus*, VIII série, vol. I, Instituto Português de Heráldica, Lisboa, 1997, pp. 145-146.
- ¹⁹ Embora seja discutível se a própria Ponte de Machados já existiria nessa altura. Possivelmente, sim. Ou, no mínimo, uma travessia primitiva do Cabril naquele lugar.

Amarante, ou vice-versa.²⁰ Já quanto à possível relação destes dois troços com a calçada de Torneiros, reconheço, é preciso reflectir um pouco mais.

Por vezes, ocorre-me que a imagem de essas e outras calçadas lajeadas (misturada com a imagem quase filmica que colectivamente conservamos do esplendor de Roma Antiga) pode dar origem à ideia de que as principais vias medievais da região, de algum modo herdeiras das vias romanas secundárias outrora abertas na Terra de Panóias, seriam inteiramente pavimentadas. Porém, esses pequenos troços resistentes à passagem do tempo são resquícios a partir dos quais tendemos a tomar o todo pela parte. O empedramento das estradas, desde a época romana, seria na região muito localizado, destinando-se a consolidar a modesta rede viária nos seus pontos mais precários. Por exemplo, em solos de fraca drenagem, particularmente expostos aos rigores das invernias, que em determinados sítios tornariam o caminho demasiado lamacento, ou em declives mais difíceis de transpor, ou junto a pontos de passagem de cursos de água, ajudando a afirmar esses locais de referência, merecedores de uma atenção especial. Ao contrário de outras vias principais do Império Romano, em grande medida essas estradas que cruzavam necessariamente o território desde a romanização seriam caminhos em terra, trilhos bem definidos intercalando-se aqui e ali com lanços menores calcetados, pequenas pontes (diversas vezes construídas em madeira) e ainda travessias mais modestas (como poldras e vaus pavimentados).²¹

²⁰ «E a portagem [...] da passagem que se tire na vila, assim como se tirou até aqui em Mondrões» — foral outorgado a Vila Real em 1289, Chancelaria de D. Dinis, Livro I, fl. 247 v., Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

²¹ Assinalou, por exemplo, Vasco Gil Mantas que, na rede viária romana em Portugal, as pontes de madeira e os vaus pavimentados «foram, sem dúvida, muito vulgares» («A rede viária romana em Portugal: Estado da questão e perspectivas futuras», *Anas*, n.º 21-22, Museo Nacional de Arte Romano, Mérida, 2008/2009, p. 253). A propósito, note-se que a palavra porto (ou *portum*) é um topónimo viário muito comum na Idade Média; em contexto fluvial, remete-nos quase sempre para um ponto de travessia, quer fosse a vau (por exemplo, Porto de Olmo, no concelho de Vila Real) ou com recurso a barca de passagem (por exemplo, «*portum de Moledo*», na travessia do Douro) ou mesmo através de uma ponte (por exemplo, «*portum de Piiscaes*» — veja-se a carta de foro aos povoadores de Ferreiros, 4/1/1258, publicada por Leontina Ventura e António Resende de Oliveira em *Chancelaria de D. Afonso III: Livros II e III*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 2011, p. 40). Confundindo esta diversidade, em alguns textos historiográficos por vezes ainda há quem ponha barcas de passagem a garantir a travessia de ribeiros e pequenos rios. Algumas palavras mais, numa nota de rodapé que já vai longa, para aquele lugar de Porto de Olmo, na freguesia de Torgueda, onde se faria o atravessamento do Ribeiro do Marinhão (afluente do Rio Aguilhão), no contexto de um velho itinerário que, seguindo um corredor

Por sinal, ainda há pouco mais de duzentos anos, numa altura em que se tornava premente a necessidade de substituir (por uma nova) a velha estrada do Marão, considerada «a mais áspera da província e talvez do Reino», se defendia que, no mínimo, se procedesse ao seu melhoramento «fazendo-se calçadas para se poder descer e subir com suavidade».²²

Dito isto, e por estranho que hoje possa parecer, a verdade é que a mais simples carroça de tracção animal muito dificilmente conseguiria fazer a travessia do Marão na Idade Média (ou seja, «o caminho que vai de Panóias para Amarante»), tão-pouco poderia ser meio de transporte habitual entre muitas das povoações da região servidas por essa via ou pelas suas variantes. A propósito, visitemos novamente a carta de foro que D. Dinis outorgou a Vila Real em 1289, transcrevendo o seguinte excerto: «E a portagem [...] das vendas e das compras tirar-se em esta maneira, convém a saber: da carga da besta cavalari, dois soldos; da carga asnal, um soldo; do boi, seis dinheiros; da vaca, seis dinheiros; do porco, um dinheiro».²³ Quer dizer, quanto à lista de impostos sobre cargas, em função dos meios de transporte, nem uma palavra relativa a carros de tracção animal. Apenas a referência, umas linhas adiante, aos três dinheiros que deviam ser cobrados pelo «colonho do homem», isto é, pela carga que um ser humano poderia transportar, às costas ou à cabeça. Ora isto diz-nos muito sobre o trânsito que as estradas da região comportariam usualmente na Idade Média: gente a pé e a cavalo, animais de carga e, enfim, uma ou outra liteira da nobreza ou do alto clero. Nos caminhos da Terra de Panóias, ao contrário do que se verificava noutras zonas menos acidentadas, o uso de carroças de tracção animal, ainda que rudimentares, seria pouco prático e estaria quase sempre limitado a alguns percursos (suponha-

natural de passagem, ligaria Chaves e Lamego pelas cotas altas da Serra do Alvão (veja-se, por exemplo, Carlos Balsa, «Via do Marão: Contributos para a identificação do traçado do antigo caminho do Marão», *Oppidum*, n.º 10, Câmara Municipal de Lousada, Lousada, 2017, pp. 49-52). Carlos Batata acha mesmo que, na sua origem, esta via do planalto do Alvão «deve ser considerada pré-romana», também por passar «numa área onde se situa uma boa parte dos castros do Bronze Final e da Idade do Ferro» existentes no concelho de Vila Pouca de Aguiar (Carlos António Moutoso Batata, *A mineração romana no complexo de Tresminas e Jales*, Universidade de Évora, Évora, 2017, p. 144).

²² Columbano Pinto Ribeiro de Castro, *Mappa do estado actual da provincia de Tras-os-Montes* (1796), publicado por José Maria Amado Mendes em *Trás-os-Montes nos fins do século XVIII segundo um manuscrito de 1796* (1981), Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1995, pp. 459-460.

²³ Chancelaria de D. Dinis, Livro I, fl. 247 v., Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

mos: nos troços designados como carreiras, se optarmos pela aproximação mais directa à etimologia desta palavra — do latim *carraria*, via para carros —, ou entre aldeias situadas em planuras, ou em volta de herdades agrícolas mais avantajadas, ou em carregos de pedra estabelecidos de propósito no apoio à indústria da construção).²⁴ E assim os carros de tracção animal não constam sequer da referida lista do foral de D. Dinis.²⁵ A ideia de que simples carros de bois conseguissem transitar livremente em todas essas vias medievas é, portanto, ilusória. Mas eram essas as estradas de que a região dispunha. E por isso fundamentais para as viagens daquele tempo, fossem elas de almocreves, mercadores, militares ou peregrinos.

Aliás, em grande parte do Interior de Portugal continuaria a ser assim por muito tempo. No século XVI, como destacou Vasco Gil Mantas a partir da análise do *Livro das fortalezas*, de Duarte d'Armas, ainda nas regiões fronteiriças, pelo menos, «as viagens se efectuavam normalmente caminhando a pé ou com recurso a montadas diversas por parte daqueles que as possuíam ou podiam alugar. O uso de viaturas parece ainda muito limitado nesta época, em parte devido à qualidade das estradas e às características dos próprios veículos.»²⁶ E, se avançarmos até ao século XVIII, vemos de que forma a região de Vila Real continua a ser abastecida, muito por força da comunidade de mercadores baseada na freguesia de Nogueira, que traz «o sal necessário para esta vila», homens que, num vaivém, «levam com suas bestas vinhos e azeites às terras de portos de mar da província de Entre Douro e Minho e voltam com peixe fresco, com que abundam esta terra e outras mais da província».²⁷

²⁴ Notou Maria Fernanda Maurício que a forma como alguns forais da região referem o transporte de mercadorias por via terrestre «não podia significar que não existissem carros puxados por animais, em particular por bois, só que para curtas distâncias, em vias transitáveis» — Maria Fernanda Maurício (1997), ob. cit., p. 143.

²⁵ Tal como não constavam da lista equivalente no foral outorgado em 1096 a Constantim: «da carga que vier em cavalo ou égua, doze dinheiros; e da carga de asno, seis dinheiros; e de peão, três dinheiros» — veja-se, por exemplo, João Parente, *Idade Média no distrito de Vila Real*, tomo I, Âncora, Lisboa, 2013, p. 75. Só no foral manuelino de Vila Real, outorgado em 1515, se passará a considerar, para cobrança de impostos, a existência de mercadorias transportadas «em carros ou carretas», fazendo-se equivaler cada um destes carregos a «duas cargas maiores», isto é, as correspondentes ao dorso do gado cavalariço ou muar — cf. *Foral de Villa Real* (1515), fl. VII, Arquivo Municipal de Vila Real, Vila Real; veja-se também *Rellação de Villa Real e seo termo* (1721), ob. cit., pp. 358 e 360.

²⁶ Vasco Gil Mantas (2014), ob. cit., p. 76.

²⁷ *Rellação de Villa Real e seo termo* (1721), ob. cit., p. 524.

Na verdade, o tempo acelerou desde a Revolução Industrial, fazendo-nos esquecer que só mesmo com a nova Estrada Real n.º 33 (hoje designada Nacional 15), construída entre Vila Real e Amarante na década de 1860, chegariam ao Marão as diligências para transporte de passageiros, que «acabaram com liteiras, arrieiros e almocreves».²⁸ No caminho para Amarante, em meados do século XIX, a velha estrada romano-medieval («uma das mais concorridas, mais desabridas e medonhas»,²⁹ no dizer de Pedro Augusto Ferreira) pouco tinha sido beneficiada, exceptuando algumas variantes e certos melhoramentos introduzidos em locais de travessia de cursos de água, sobretudo com a reforma viária da Dinastia Filipina. Camilo Castelo Branco, por exemplo, aí está para nos lembrar de que ainda era assim na sua juventude. No romance *Vinte horas de liteira*, Camilo deixa bem claro quais os meios de transporte (por sinal disponíveis para aluguer nas estalagens do caminho) para quem «jornadeava de Vila Real para o Porto [...] nos fragedos do Marão»: ³⁰ a cavalgadura e a liteira, «a liteira dos dois machos pujantes»,³¹ um à frente e outro atrás suspendendo a cabine por varais.

Mas estes são já relatos de quem viveu no século XIX. Escassas como são, apesar de tudo, as fontes documentais da Idade Média, muitas vezes a tarefa de quem olha directamente para essa época, em busca das peças do puzzle, passa por tentar calçar os sapatos dos homens e das mulheres que realmente aí viveram, pôr-se no lugar deles, imaginar as suas dificuldades e os seus anseios, procurando responder a esta pergunta: o que faríamos, com a informação de que dispomos, se estivéssemos no seu lugar? Seguindo um exercício deste género, e tomando como ponto de partida Constantim, a cabeça do velho distrito antes da fundação de Vila Real, por onde passaria «o caminho que vai de Panóias para Amarante»? Desde logo, e numa primeira etapa, onde atravessaria o Rio Corgo para chegar a Sesmires?

Se hoje temos a certeza da existência da Ponte de Piscais na primeira metade do século XIII (numa versão primitiva, porque foi remodelada no período filipino, mas possivelmente com um passado que remonta ao período da

²⁸ Pedro Augusto Ferreira, «Villa Cova», *Portugal antigo e moderno*, vol. XI, Livraria Editora de Tavares Cardoso & Irmão, Lisboa, 1886, p. 703.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ Camilo Castelo Branco, *Vinte horas de liteira* (1864), Imprensa Nacional, Lisboa, 2019, p. 46.

³¹ *Ibidem*.

romanização, pelo menos enquanto local de travessia), é porque ela deu nome ao povoado que D. Sancho II estabeleceu nesse lugar: Ponte, justamente, aldeia que ainda encontramos na freguesia de Mouços e Lamares. Trata-se de um feliz acaso, porque as fontes documentais da Idade Média raramente chegam para conferir a existência deste tipo de património edificado na região.

A Ponte de Piscais aparece já indiretamente referida na primeira metade do século XIII. No século XVII, durante o período filipino, é sujeita a uma grande intervenção. Nesta fotografia de c. 1950, pode ainda ver-se ao fundo uma parte da calçada lajeada que a servia.

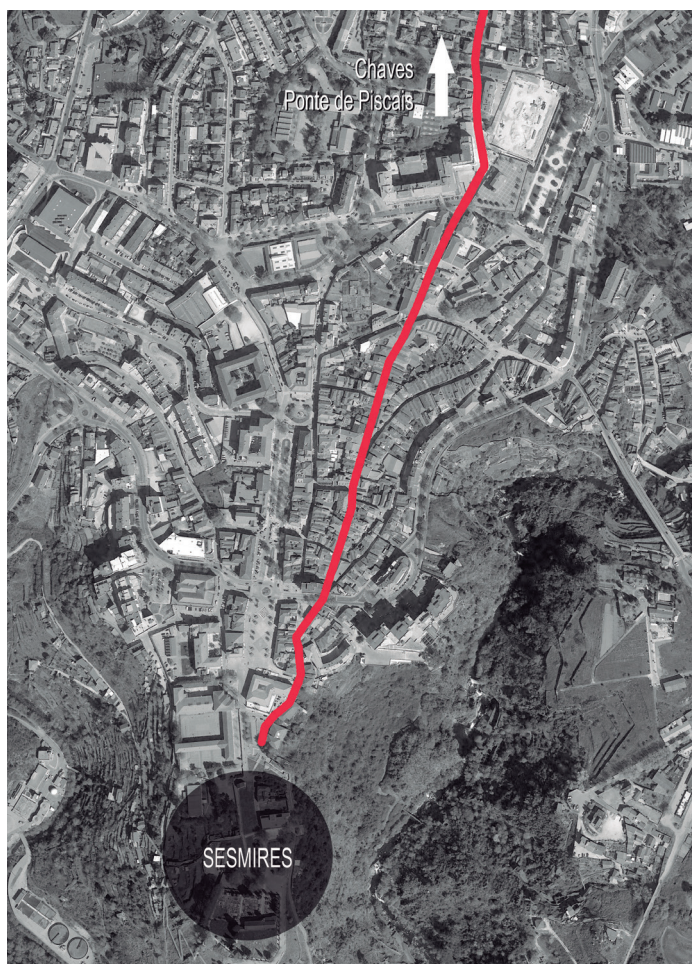
Fotógrafo:
José Aguilar (1913-1981)
Museu do Som e da Imagem



É óbvio que pela Ponte de Piscais passaria o itinerário medieval vindo de Murça e do Nordeste, recebendo decerto um pouco antes uma ligação a norte, através de um ramal que se estenderia pelo menos ao Castelo de S. Cristóvão,³² e uma outra ligação a Constantim (por Mateus), para inflectir depois a sul, já na margem direita do Corgo, unindo-se à estrada de Chaves numa aproximação a Sesmires, através de um percurso quase rectilíneo

³² O tal «carril velho» que passava por Fortunho, referido anteriormente. Julgo que esse caminho devia prosseguir até ao território mineiro de Jales e Tresminas, porque, sensivelmente à mesma altitude de 800 metros, a aldeia de Quintã dista menos de uma dezena de quilómetros do antigo Castelo de S. Cristóvão e está documentada a existência de uma via entre Quintã e Alfarela de Jales na carta de foro outorgada a Cerdeira, em 1253 (Chancelaria de D. Afonso III, Livro II, fl. 64 v., documento publicado por João Parente em *Idade Média no distrito de Vila Real*, tomo I, ob. cit., pp. 446-448). Além disso, nas Inquirições de 1258, João Mendes, Juiz de Jales, diz que os habitantes da aldeia de Revel (situada entre Jales e Tresminas) estavam sujeitos a anúduva, tendo a obrigação de «ir fazer no Castelo de S. Cristóvão», isto é, a obrigação de trabalhar nas obras de construção e reparação deste castelo de Panóias — *Inquirições Gerais de D. Afonso III: Quarta alçada* (1258), ob. cit., p. 1291.

que facilmente se imagina equivaler ao das actuais ruas de Santa Iria, Santo António, Manuel Maria Bessa Monteiro, 31 de Janeiro, Central, Teixeira de Sousa, Misericórdia e Camilo Castelo Branco.³³ É com base também neste eixo que, em sentido contrário, Vila Real há-de fazer expandir a sua malha urbana medieval.



Antiga estrada de Chaves, nos arrabaldes de Sesmires (traçado sobreposto em imagem aérea de Vila Real)

Fontes complementares:
Google Earth (2015)

³³ No século XVIII, ainda era por aqui que saía a estrada para Chaves: «a saída que vai para o norte, e só tem a subida para o Monte do Calvário; do alto se caminha ao norte por estrada plana para a praça de Chaves» — *Relação de Villa Real e seo termo* (1721), ob. cit., p. 204. Em 1748, João Baptista de Carvalho dá-nos conta de que, a partir de Vila Real, esta velha estrada seguia depois por Escariz em direcção ao Vale de Vila Pouca de Aguiar, à semelhança da Estrada Real n.º 5 (hoje integrada na Estrada Nacional 2), que a viria substituir no século XIX — cf. *Roteiro terrestre de Portugal*, Oficina de Miguel Manescal da Costa, Lisboa, 1748, p. 196.

Mas, ao longo daqueles séculos da Baixa Idade Média, não obstante ser a Terra de Panóias atravessada por diversas vias, estariam as gentes de Constantim, as gentes da capital, condenadas, no caminho para ocidente, a fazer um desvio até à Ponte de Piscais, por inexistência de uma travessia mais a sul?³⁴ Sim, seria muito estranho se esta zona central da Terra de Panóias não tivesse uma ligação mais directa às portas do Marão, obrigando-se, nas suas deslocações ao Litoral, a este incómodo desvio. É que subir, através de Arroios, Mateus³⁵ e Abambres, até à Ponte de Piscais, para descer de novo à latitude de Sesmires, significaria perto de uma légua a mais do que atravessar o Corgo no sítio onde hoje se encontra a Ponte de Santa Margarida, em Vila Real. Contudo, dizem-nos alguns autores que na Idade Média não haveria ali ponte alguma, apenas uma barca de passagem. Pois bem, duvido muito de que assim fosse.

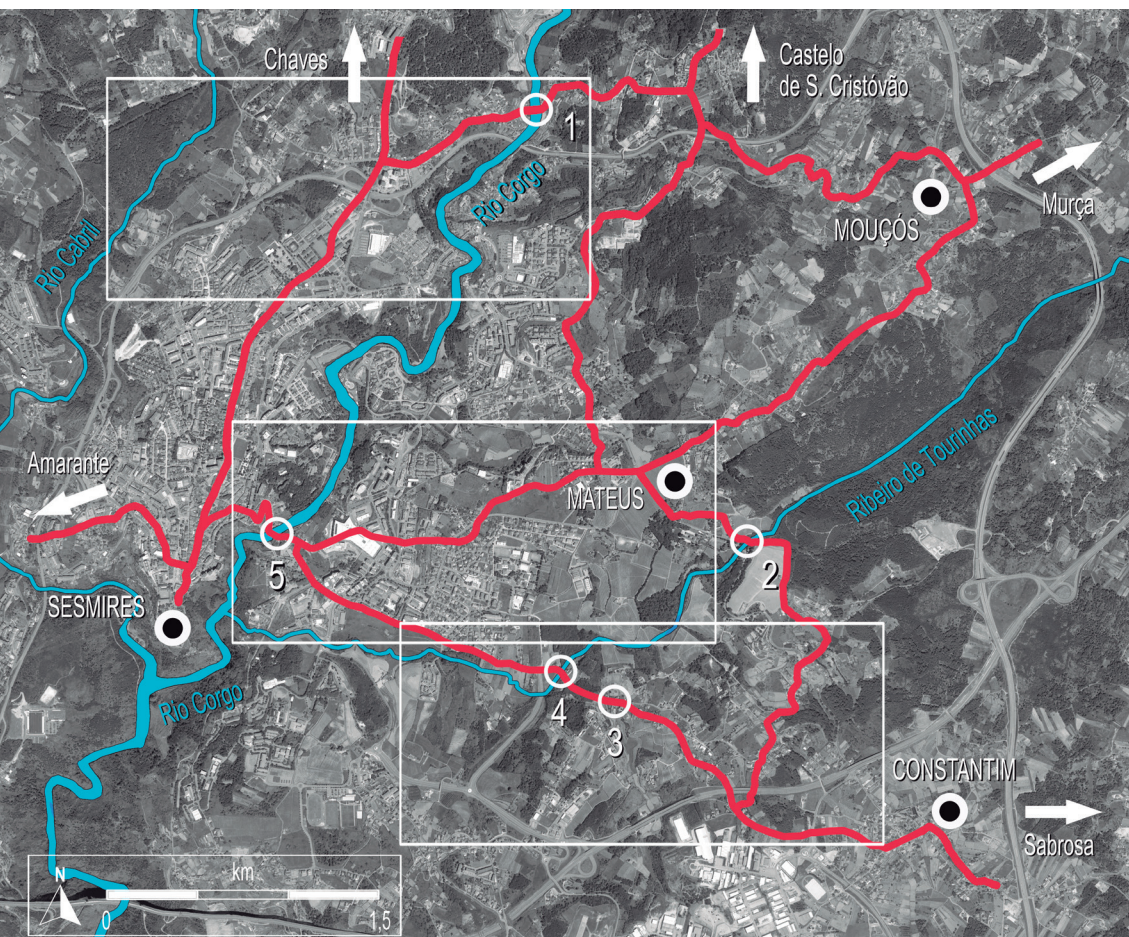
Mesmo que não consigamos hoje fazer prova da existência na Idade Média de uma ponte naquela zona, onde as margens do Corgo permitiriam uma última solução de travessia antes das escarpas que se erguem a jusante, é bem possível que ela existisse antes ainda de uma anterior Ponte de Santa Margarida desmantelada em 1842, «ponte de um arco somente, de pedra bem lavrada»,³⁶ cuja construção se costuma situar em 1490. E, se essa hipotética ponte medieval não fosse de cantaria, talvez se tratasse de uma pequena ponte mista, com um tabuleiro de madeira assente numa estrutura rudimentar de alvenaria. Sim, talvez se tratasse de uma simples ponte de madeira (ou de várias gerações da mesma ponte de madeira, sucessivamente reconstruídas ao longo dos tempos), como tantas que decerto se espalhavam pelas vias de comunicação daquela época.³⁷

³⁴ E uma pergunta parecida pode ser feita relativamente à via que, na Antiguidade, serviria o importante Santuário de Panóias, a dois passos do que veio a ser Constantim.

³⁵ A existência de uma «carreira que vai para Mateus», a partir de Arroios, surge documentada também em 1258 — cf. Chancelaria de D. Afonso III, Livro II (1258), apêndice, fl. 88, Relação de igrejas e honras: Paróquia de São João de Arroios, documento publicado por João Parente em *Idade Média no distrito de Vila Real*, tomo I, ob. cit., p. 565.

³⁶ João Baptista Pereira, «Freguezia de Sam Pedro de Villa Real» (1758), p.^a *Memórias paroquiais*, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, documento publicado por Fernando de Sousa e Silva Gonçalves em «Vila Real no século XVIII», *Estudos Transmontanos e Durienses*, n.º 7, Arquivo Distrital, Vila Real, 1997, p. 43.

³⁷ Recuperemos a opinião de Vasco Gil Mantas, dando conta de que, desde o período romano, as pontes de madeira «foram, sem dúvida, muito vulgares» — «A rede viária romana em Portugal: Estado da questão e perspectivas futuras» (2008/2009), ob. cit., p. 253.



*Caminhos entre Constantim e Sesmires em meados do século XIII
(traçados sobrepostos em imagem aérea de Vila Real)*

— Caminhos medievais

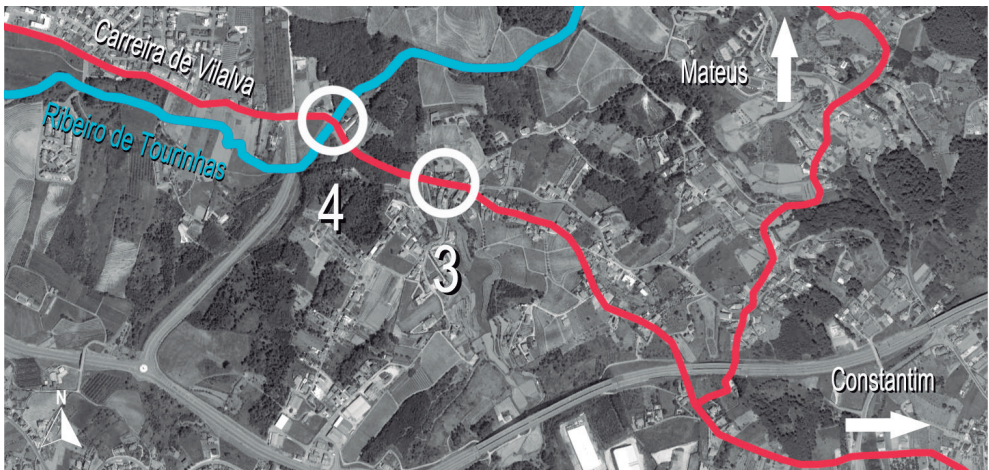
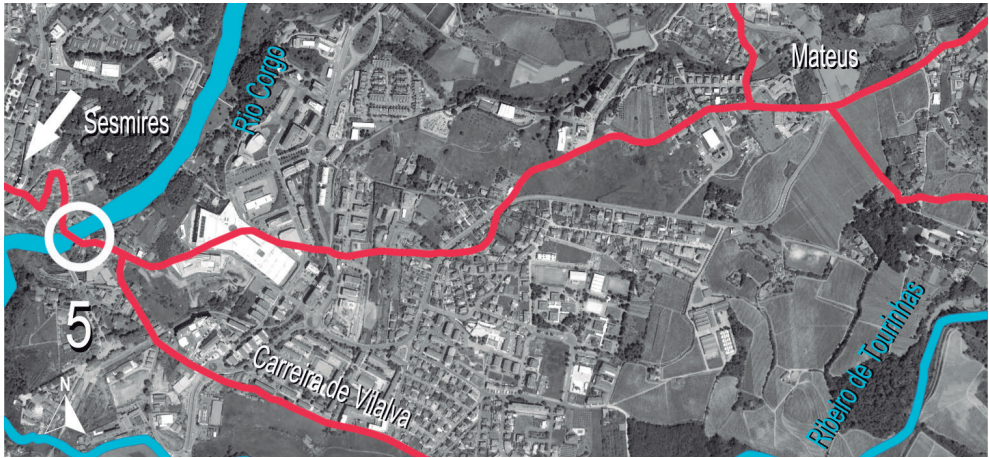
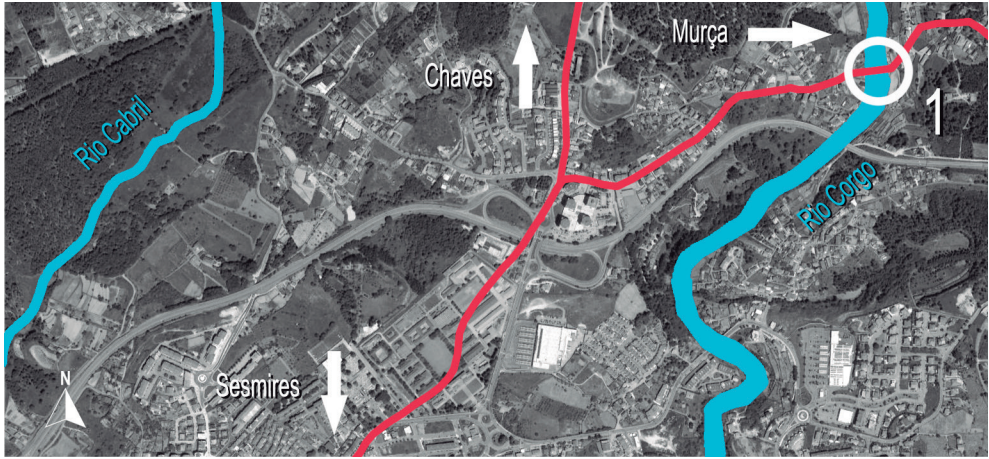
— Cursos de água

- 1 Ponte de Piscais
- 2 Ponte de madeira (Mateus)
- 3 Calçada lajeada (Torneiros)
- 4 Ponte de madeira (Vilalva)
- 5 Ponte de madeira (Corgo)

Pormenores na página seguinte



Fontes complementares:
Google Earth (2019); Carta Militar de Portugal (série M888) e fotografias aéreas do Centro de Informação Geoespacial do Exército e do Museu do Som e da Imagem (1947, 1948, 1958, 1966, 1985 e 1987)



A propósito de pontes de madeira, vale a pena reter o exemplo da vizinha travessia do Ribeiro de Tourinhas, justamente na Estrada de Torneiros, essa «carreira» de Vilalva já referida, como vimos, nas Inquirições de 1258, que ainda hoje aponta para o centro de Vila Real,³⁸ através do Corgo, e que creio outrora ter feito parte do «caminho que vai de Panóias para Amaran-te». De facto, ali podemos ver ainda a velha Ponte de Torneiros,³⁹ na Veiga de Vilalva, uma ponte de pedra, com tabuleiro em cavalete assente sobre um arco de volta perfeita, entretanto retirada da sua função original, substituída que foi, no século XX, por uma outra levantada a escassos metros.⁴⁰ Contudo, apesar de muitas vezes indicada como ponte medieval,⁴¹ foi apenas construída em meados do século XVIII, como reporta em 1758 Francisco Xavier de Carvalho, Pároco de Folhadela, respondendo a um questionário que circulou pelo Reino e referindo a certo passo «o Ribeiro de Tourinhas, no qual há pouco tempo, no cimo desta mesma freguesia, se fez uma ponte de cantaria».⁴² Devia ter sido mesmo há pouco tempo, uma vez que, nesse ano de 1758, já o vizinho Pároco de Mateus, em contexto semelhante, dissera que o ribeiro, em toda a sua extensão, tinha apenas «duas pontes de pau, uma em Mateus, outra em Tourinhas»,⁴³ topónimo por que também é conhecida a Veiga de Vilalva. Resumindo: a ponte de cantaria na carreira de Vilalva (ou Estrada de Torneiros) veio substituir, por volta de 1758, uma ponte primitiva de madeira. Anote-se, de passagem, que aquelas «duas pontes de pau» sobre

38 Como se disse, é na sua maior parte designada Rua Eng.º Joaquim Botelho de Lucena.

39 Coordenadas geográficas: 41.29019, -7.72084.

40 Esta última foi refeita e alargada já em 2021.

41 Carlos Ervedosa, por exemplo, assim a considerou na *Carta arqueológica do concelho de Vila Real* — cf. Carlos Manuel Nascimento Ervedosa (1991), ob. cit., pp. 66 e 68. João Parente também a incluiu no rol de pontes da região supostamente medievais — cf. *Roteiro arqueológico e artístico do concelho de Vila Real*, Câmara Municipal de Vila Real, Vila Real, s. d. [2000], p. 7 e *Idade Média no distrito de Vila Real*, tomo IV (2014), ob. cit., pp. 308-309.

42 Francisco Xavier de Carvalho, «Freguesia de Folhadela» (1758), p.^a *Memórias paroquiais*, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, documento publicado por Fernando de Sousa e Silva Gonçalves em «Vila Real no século XVIII», *Estudos Transmontanos e Durienses*, n.º 9, Arquivo Distrital, Vila Real, 2000, p. 39.

43 Pároco de Mateus (não identificado), «Freguesia de Matheus» (1758), p.^a *Memórias paroquiais*, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, documento publicado por Fernando de Sousa e Silva Gonçalves em «Vila Real no século XVIII», *Estudos Transmontanos e Durienses*, n.º 10, Arquivo Distrital, Vila Real, 2001, p. 14.

o Ribeiro de Tourinhas, em Mateus⁴⁴ e em Vilalva, nos remetem sem grande esforço para as duas variantes do caminho que em tempos ligara o coração da Terra de Panóias a Amarante (porque, partindo-se de Constantim, é sempre necessário atravessar o Ribeiro de Tourinhas no caminho para ocidente). Recapitulando: a variante mais a norte, por Mateus e pela Ponte de Piscais, e a variante mais a sul, encurtando o caminho em uma légua, por Torneiros e Vilalva, e atravessando necessariamente o Corgo na zona para a qual a velha carreira se orienta e onde hoje se encontra a Ponte de Santa Margarida. Resta sobre isto dizer, antes de voltar à travessia do Corgo, que a notícia mais recuada sobre a existência de uma ponte na Estrada de Torneiros nos aparece em 1583, ano em que um tal Dinis Tavares instituiu uma capela na Misericórdia de Vila Real, afectando-lhe a renda de sete alqueires de centeio, «do foro que lhe pagavam pela cortinha sita na Ponte dos Torneiros».⁴⁵ Logicamente, esta ponte referida já em 1583 seria também de madeira, antepassada da «ponte de pau» que ainda existia em meados do século XVIII, porque ninguém pode crer que uma ponte de madeira resista às enxurradas de dois séculos. Mas julgo que também isto secunda a tese que tenho vindo a defender, assente na grande probabilidade de a travessia do Corgo, no que é hoje o Bairro de Santa Margarida, ter sido assegurada na Baixa Idade Média, se não por uma primitiva ponte de pedra, por sucessivas gerações de uma ponte de madeira, da qual não nos pôde chegar qualquer notícia.

Certo é que em Vila Real, antes ainda da Ponte de Santa Margarida que actualmente conhecemos, edificada entre 1842 e 1843, havia no mesmo sítio outra já com este nome,⁴⁶ cuja construção se costuma relacionar com um significativo contributo financeiro de D. Pedro de Castro, em 1490. Pedro Augusto Ferreira assim o diz em 1886.⁴⁷ Júlio Teixeira repete-o em 1946.⁴⁸

⁴⁴ Certamente no lugar onde se encontra a actual Ponte de Mateus, na Estrada Nacional 322 (coordenadas geográficas: 41.2967, -7.70877). Por razões que tenho vindo a indicar, é bem possível que a passagem do Ribeiro de Tourinhas, em Mateus, se fizesse na Idade Média igualmente através de uma ponte de madeira.

⁴⁵ Fernando de Sousa e Natália Marinho Ferreira-Alves, orgs., *A Santa Casa da Misericórdia de Vila Real: História e património*, CEPES, Porto, 2011, p. 62.

⁴⁶ Nome tomado, aliás, da vizinha Capela de Santa Margarida.

⁴⁷ Pedro Augusto Ferreira, «Villa Real de Traz os Montes», *Portugal antigo e moderno*, vol. XI, Livraria Editora de Tavares Cardoso & Irmão, Lisboa, p. 1002.

⁴⁸ Júlio A. Teixeira, *Fidalgos e morgados de Vila Real e seu termo*, vol. I, Imprensa Artística, Vila Real, 1946, p. 470.

Acontece que D. Pedro de Castro, Capelão do Marquês de Vila Real e Protonotário Apostólico, só viria a tomar Ordens de Missa em 1500; e apenas em 1505 chegaria à região para assumir o título de Abade de Mouços, como há poucos anos descobriu no Arquivo Distrital de Braga a historiadora Paula Bessa.⁴⁹

Em todo o caso, para não se perder o fio da meada, admitamos que a construção dessa primeira Ponte de Santa Margarida (a primeira de que há notícia) não contasse com o esforço financeiro de D. Pedro de Castro (importante benfeitor que viria a ser, de facto), mas fosse inteiramente resultado «de uma finta de 60 reis que se lançou a cada morador desta vila e termo no ano de 1490»,⁵⁰ como afinal já dava conta a *Relação* de 1721. E invalidaria isto, por si só, que já por ali tivesse havido uma ponte ainda mais antiga, uma ponte na Idade Média? Julgo que não, dada a ausência de notícias sobre o assunto que nos cheguem directamente dessa época. Pelo contrário, era até muito plausível que essa ponte primitiva existisse. Vale a pena ter em conta que no século XIX as cotas da velha estrada subiram significativamente, suavizando-se a descida final até ao rio. Ou seja, a anterior Ponte de Santa Margarida, a tal edificada em 1490, erguendo-se no mesmo sítio, era mais estreita e mais baixa, quer dizer, mais simples de fabricar — serviu durante séculos e foi demolida para a construção da actual.⁵¹ E sobretudo vale a pena ter em conta que, neste ponto do rio, há apenas 13 metros a separar as duas margens e por baixo do arco da ponte actual, no centro do leito já de si pouco profundo, existe um afloramento rochoso com alguns metros de diâmetro, que se deixa ver por inteiro nos períodos de estiagem, capaz de servir de alicerce apelativo a uma estrutura rudimentar de alvenaria, um pilar que suportasse um tabuleiro de madeira suficientemente elevado em relação ao nível da água.⁵²

⁴⁹ Cf. Paula Virgínia de Azevedo Bessa, *Pintura mural do fim da Idade Média e do início da Idade Moderna no Norte de Portugal*, Universidade do Minho, Braga, 2007, pp. 71 e 138. Luiz de Mello Vaz de São Payo já anteriormente tinha posto em causa, embora de maneira equívoca, a presença de D. Pedro de Castro em Vila Real, em 1490 (veja-se «A família de D. Pedro de Castro, Protonotário Apostólico e Abade de Mouços», *Estudos Transmontanos e Durienses*, n.º 8, Arquivo Distrital, Vila Real, 1999, p. 37).

⁵⁰ *Rellação de Villa Real e seo termo* (1721), ob. cit., p. 212.

⁵¹ Pedro Augusto Ferreira, quase seu contemporâneo, diz que a velha Ponte de Santa Margarida teve de ser «demolida a fogo — tal era a solidez da sua construção» — «Villa Real de Traz os Montes» (1886), ob. cit., p. 1002. Curiosamente, 60 anos mais tarde, Júlio Teixeira diz que a ponte «foi arrasada por uma cheia do rio» — *Fidalgos e morgados de Vila Real e seu termo*, vol. I (1946), ob. cit., p. 470.

⁵² Uma vintena de metros a montante, existe no meio do rio um outro afloramento rochoso

Afloramentos rochosos no leito do Corgo, junto à Ponte de Santa Margarida. Alguns metros a montante, havia umas poldras antigas de que restam bastantes vestígios.



O que já não me parece plausível é essa hipótese de uma barca de passagem que se costuma invocar como meio de garantir por ali a travessia na Idade Média. No Douro, sim, são muitas as referências a barcas de passagem em períodos recuados, mas no Corgo, até pela sua estreiteza, ao longo dos tempos há apenas (que eu conheça) o registo coevo e fundamentado de duas barcas de passagem em todo o percurso do rio, ambas no século XVIII. Uma delas assegurava o atravessamento já perto da foz, no antigo termo de Canelas.⁵³ A outra fazia a ligação entre as bandas de S. João de Lobrigos e

de características semelhantes, em frente a um antigo caminho público que desce até à linha de água. Nesta zona, durante os meses mais secos, ainda em meados do século XX os vizinhos do Bairro de Santa Margarida se serviam regularmente de umas poldras de que restam bastantes vestígios.

53 Cf. Columbano Pinto Ribeiro de Castro (1796), ob. cit., p. 478.

Alvações do Corgo, uma barca «onde têm sucedido vários perigos e afogado muita gente».⁵⁴

Mas para quê uma barca em Vila Real, na Idade Média? Para transportar pessoas e animais numa zona do rio que, em diversos pontos, é transitável a vau em grande parte do ano? E qual seria o calado dessa barca? Como se comportaria nessa zona de baixios, por exemplo sob o peso de um almocreve e seu cavalo carregado, a somar ao próprio peso do barqueiro? Por outro lado, no Inverno, mesmo com recurso a cordas, com que níveis de segurança e conforto se sujeitaria uma barca às correntes desabridas do Rio Corgo?

Se não houvesse já ali uma ponte rudimentar, como creio, não descartaria a possibilidade de, nessas épocas remotas, a travessia se fazer com recurso a poldras e a vau, constituindo-se a Ponte de Piscais, alguns quilómetros a norte, como uma espécie de seguro de viagem para os períodos mais chuvosos. Mas devia haver ali uma ponte. Nada nos diz que não devesse ter sido assim, exceptuando a breve referência a «uma barca, um pouco a montante [do sítio] da ponte»,⁵⁵ uma barca medieval cuja notícia Pedro Augusto Ferreira, Abade de Miragaia, recolheu de um informador local em 1886,⁵⁶ quer dizer, quatro séculos depois de supostamente ter existido essa tal barca e sem que uma única fonte documental coeva a ela se reportasse. Acresce que este assunto era muito secundário para Pedro Augusto Ferreira, a braços com a tarefa hercúlea de completar os 12 volumes de *Portugal antigo e moderno*,⁵⁷ e é natural que se enganasse. Mas ficou esse ruído impresso em letra de forma. E dele continuou a fazer-se eco, embora espaçadamente, até ao século XXI.

⁵⁴ Domingos Pereira, «Freguezia de Alvações do Corgo» (1758), p.^a *Memórias paroquiais*, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, documento publicado por Fernando de Sousa e Silva Gonçalves em «Vila Real no século XVIII», *Estudos Transmontanos e Durienses*, n.º 8, Arquivo Distrital, Vila Real, 1999, p. 20. Em 1721, já se fazia referência a esta barca, «que anda em uma grande presa» — *Relação de Villa Real e seo termo* (1721), ob. cit., p. 401 —, e no final desse século ainda havia notícia dela — cf. Columbano Pinto Ribeiro de Castro (1796), ob. cit., p. 520. Em 1751, o Padre Luís Cardoso precisa que esta barca andava «arrendada por oitenta mil réis» — *Diccionario geografico*, tomo II, Oficina Sylviana, Lisboa, 1751, p. 688.

⁵⁵ Pedro Augusto Ferreira, «Villa Real de Traz os Montes» (1886), ob. cit., p. 1002.

⁵⁶ Em rigor, o trabalho de Pedro Augusto Ferreira foi redigido em 1885 e publicado em 1886.

⁵⁷ Pinho Leal, que falecera em 1884, tinha assegurado a coordenação desta obra até meio do volume X.

Em contrapartida, se olharmos para o registo da passagem de Claude de Bronseval pela região, em 1533, notamos a existência, à época, de pontes de madeira bastante rudimentares, perigosas, débeis e trémulas — uma delas, sobre o Rio Cávado, apenas com dois pés de largura⁵⁸ (cerca de 60 centímetros, portanto) —, mas também por isso estruturas fáceis de construir. E se avançarmos suficientemente no tempo até uma época em que já aparecem diversos registos relacionados com esta matéria (simultaneamente uma época anterior à Revolução Industrial, ou seja, em que os progressos da engenharia não eram, para este efeito, assinaláveis) contam-se pela ordem das dezenas as «pontes de pau» no antigo concelho de Vila Real em meados do século XVIII.⁵⁹ Só as freguesias de Guiães e Abaças, em conjunto, somavam 10. Algumas dessas pontes, as melhores, tinham estrutura em traves de madeira suportando um tabuleiro lajeado «com suas capas de pedra». ⁶⁰ É claro que no século XVIII já a travessia do Corgo se fazia há muito pela primeira ponte com o nome de Santa Margarida. Mas, voltando atrás no tempo, e não se conhecendo fontes documentais da Idade Média que clarifiquem o imprescindível modo de atravessar o Corgo junto a Vila Real, parece-me, insisto, que essa mesma travessia pudesse então estar assegurada, além do vau, por uma vulgar ponte de madeira, assente, se necessário, numa qualquer estrutura rudimentar de alvenaria, construída facilmente sobre o leito rochoso e pouco profundo do rio.

Em síntese, dir-se-ia que são demasiados os indícios (e suficientemente alinhados) para que não reparemos neles: o desvio exagerado até à Ponte

⁵⁸ Cf. Claude de Bronseval, *Peregrinatio hispanica: Voyage de Dom Edme de Saulieu, Abbé de Clairvaux, en Espagne et au Portugal (1531-1533)*, introdução, tradução e notas de Maur Cocheril, tomo II, Presses Universitaires de France, Paris, 1970, p. 550.

⁵⁹ Sigo aqui as chamadas *Memórias paroquiais* de 1758, um conjunto de respostas dadas pelos párocos de Portugal a um inquérito que lhes foi dirigido nesse mesmo ano, com o propósito (gorado) de servirem como fontes documentais para a continuação do *Dicionário geográfico*, um projecto do Padre Luís Cardoso, membro da Academia Real da História, de que se havia publicado apenas os dois primeiros tomos, com entradas da letra A à letra C. O inquérito incluía um conjunto de perguntas sobre a existência de rios na área de cada freguesia. Uma dessas perguntas é fundamental para o assunto aqui tratado: «Se tem pontes de cantaria ou de pau, quantas e em que sítio?» Como anotei, caso a caso, nas páginas anteriores, tenho vindo a utilizar algumas destas fontes documentais.

⁶⁰ António José Álvares, «Freguezia de Guyaens» (1758), p.^a *Memórias paroquiais*, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, documento publicado por Fernando de Sousa e Silva Gonçalves em «Vila Real no século XVIII», *Estudos Transmontanos e Durienses*, n.º 9, Arquivo Distrital, Vila Real, 2000, p. 57.

de Piscais no caminho para Amarante a partir de Constantim, a calçada de Torneiros e a «carreira» de Vilalva na direcção de Sesmires, referida já em 1258, a existência naquele sítio de uma ponte de madeira sobre o Ribeiro de Tourinhas pelo menos desde 1583, data da notícia mais antiga que dela nos pôde chegar, já perto da Idade Média.

Fosse como fosse, há outra maneira de sustentar o argumento com algum grau de certeza. É a seguinte: se não existisse por perto uma travessia fácil do Corgo na altura em que Vila Real se fundou, como explicar a naturalidade com que D. Dinis procurou atrair novos povoadores oferecendo para o respectivo couto os terrenos de Vila Nova e da Veiga de Vilalva? Quer dizer, de que serviriam aos novos povoadores de Vila Real aqueles excelentes terrenos de cultivo, na margem esquerda do Corgo, se não conseguissem sequer atravessar o rio facilmente para os poder cultivar?

AMARANTE NO CONTEXTO DA VIA DO MARÃO NA ÉPOCA ROMANA

Daniel Ribeiro

Câmara Municipal de Amarante

Resumo

A posição geográfica da actual Cidade de Amarante terá desempenhado um papel crucial para o estabelecimento de comunidades humanas, cujos vestígios surgem de forma mais incipiente na Idade do Ferro e mais consistentes a partir da Época Romana.

Dos locais onde a ocupação humana foi confirmada, ter-se-á desenvolvido uma rede viária de conexão às principais vias regionais, designadamente a Via Tongobriga – Bracara e a Via Tongobriga – Panóias, pela Serra do Marão.

Como forma de transpor o Rio Tâmega, para além dos locais onde é possível efectuar a travessia a vau, existiriam barcas de passagem e uma ponte que tudo leva a crer no local da actual de São Gonçalo.

A ponte, o eixo viário principal e as respectivas vias de conexão foram factores determinantes para o desenvolvimento de Amarante ao longo da Idade Média.

Palavras-chave

Romanização; Rede Viária; Via Bracara-Tongobriga; Via Tongobriga-Panóias; Ponte de Amarante.

*

1. Caracterização geográfica

O actual Concelho de Amarante situa-se na Região Norte de Portugal (Latitude: 41° 16' 0" N; Longitude: 8° 4' 0" W), Distrito do Porto, sub-região do Baixo Tâmega, e é constituído por 26 freguesias (depois da promulgação da Lei 11A/2013 de 28 de Janeiro), que formam um território com 299,25 km² de área. O Concelho de Amarante é limitado a norte pelos de Celorico e

Mondim de Basto; a este pelos de Vila Real e Santa Marta de Penaguião; a sul pelos de Baião, Marco de Canaveses e Penafiel; e a oeste pelos de Lousada e Felgueiras.

Por se encontrar numa zona de transição entre o Litoral Minhoto e o Interior Transmontano, o território amarantino apresenta-se dividido entre duas estruturas distintas, separadas pelo Rio Tâmega que atravessa todo o concelho no sentido NE-SW, em parte devido a uma fractura geológica. O percurso do Tâmega faz-se em vale bastante aberto, sendo ainda irrigado por outros rios, designadamente o Olo, o Ovelha, o Fornelo, o Marão, o Odres e a Ribeira de Santa Natália [Ferreira, 2001: 8].

A margem direita do Tâmega é genericamente caracterizada por um relevo essencialmente granítico cujas características suaves, onduladas e aplanadas não ultrapassam os 500 m de altitude [Ferreira, 2001: 7-10], o que possibilita uma melhor exposição solar.

Por sua vez, a margem esquerda, fortemente influenciada pelas Serras da Meia Via, do Marão e da Aboboreira, atinge uma altitude máxima de 1 344 m (no Alto da Freita) e caracteriza-se por grandes cristas, que se opõem a vales fundos e bastante encaixados, pelos quais correm de um modo mais ou menos sinuoso alguns cursos de água [Ferreira, 2001: 10-11].

A falha tectónica, de grande extensão e que atravessa todo o concelho, no sentido SE/NW, deu origem ao Vale do Rio Fornelo (com uma configuração rectilínea, de vertentes abruptas e profundas) que separa a Serra do Marão da Serra da Aboboreira. Este vale encaixado permite que do Alto de Espinho até Amarante a descida se faça por um vale, inicialmente muito apertado, mas que progressivamente se vai tornando mais aberto, embora sinuoso.

Do ponto de vista geológico, predominam os xistos, os quartzitos e os grauvaques [Ferreira, 2001: 10-17].

Numa perspectiva agrícola, no actual Concelho de Amarante, predominam nas encostas e nas serranias de algumas aldeias as culturas do centeio, do trigo, do milho, da batata e das hortícolas. Sendo também muito frequentes as culturas da vinha, da oliveira e das frutícolas, tais como pessegueiros, figueiras e citrinos [Ferreira, 2001: 28-29].

Este território, pelas características inerentes, é propício à pastorícia do gado bovino e ovino, nos seus diversos prados de lameiro e de várzea, e do gado caprino, nas muitas vertentes e encostas, existentes em todo o território, com maior incidência na margem esquerda do Tâmega.

A própria floresta, que ocupa quase metade do seu território, desempenhou um papel deveras importante na economia local. Tradicionalmente a floresta autóctone de Amarante era constituída por árvores de folha caduca (carvalhos), que actualmente se encontram em regressão, devido à proliferação de coníferas (pinheiros) e exóticas (como o eucalipto), ao pastoreio excessivo e a acções de florestação pouco controladas [Ferreira, 2001: 30-32].

Estas características geomorfológicas, favoráveis à ocupação humana, às quais se junta um factor de entreposto obrigatório de passagem, para quem do Interior Transmontano se dirige para o Litoral ou para as Beiras, imprimiram a Amarante uma importância estratégica de âmbito regional, que desde os tempos mais recuados deixou as suas marcas no Património, na Cultura e na Memória das suas gentes.

2. A ocupação humana no actual termo da Cidade de Amarante

Em Amarante, as épocas anteriores à Idade do Ferro caracterizam-se por achados fortuitos e descontextualizados, a partir dos quais, para além da caracterização e descrição, não é possível percepcionar as formas e os tipos de ocupação humana.

A partir da Idade do Ferro e de forma mais intensiva na Época Romana, os indícios de ocupação são mais sustentados, pela identificação do Castro de Ladário; dos Estabelecimentos Romanos de Pascoaes e da Boavisita – Cepelos; das Necrópoles Romanas de Misericórdia, Barral e Ataúdes; dos Lagares Rupestres de São Gonçalo e Ataúdes; e ainda dos Povoados de Formão e Fontelas. Para além destes, devem ainda ser referidos os achados fortuitos e descontextualizados de cronologia romana, nomeadamente um tesouro monetário e algumas peças em cerâmica¹.

A) Castro de Ladário

O Castro de Ladário (CNS3567) encontra-se implantado num outeiro cónico, de vertentes acentuadas voltadas a nordeste, este e sueste e aplanadas a oeste e a noroeste. Do local alcança-se amplitude visual para o Vale do Rio Tâmega de vertentes mais aplanadas, para o Monte Farinha, Arnóia, Alto de Vila Chã, Serra da Aboboreira e Monte de Santa Cruz.

De acordo com Lino Dias, este castro terá uma cronologia compreendida entre o Séc. I a. C. e o Séc. V d. C. [Dias, 1997: 345], e nele foram reco-

¹ Doados ao Museu Nacional de Arqueologia em Outubro de 1908 por Mário Monterroso [Carvalhais, 1911: 109].

lhidos e detectados fragmentos de cerâmica castreja, material de construção romano (*tegulae, imbrex*), escória, alvenaria granítica e uma mó. Aparentemente e de acordo com José de Pinho, existiria uma linha de muralhas nas vertentes de mais fácil acesso, designadamente de noroeste a sudoeste; nas demais, a orografia do local seria suficiente para conferir protecção e defesa ao povoado [Cardoso, 1979: 17]. Ao nível da sua configuração urbana, não se dispõe de qualquer elemento que permita uma análise mais detalhada.

Sabe-se ainda que, nos inícios do Séc. XX, o Castro estava a ser danificado pela construção de residências unifamiliares, pela abertura de caminhos e por trabalhos agrícolas. O arqueólogo José de Pinho refere ainda que alguns muros de contenção de terras e habitações tinham sido construídos com pedras resultantes de estruturas arqueológicas. Encontrava-se também, e com frequência, cerâmica castreja, alguma incipientemente decorada, e fragmentos de material de construção romano (tégulas), escórias, uma mó e seixos rolados. É ainda mencionada a existência de uma cavidade cilíndrica num penedo, antigamente usada para a colocação do mastro da bandeira das Festas de São João Baptista [Cardoso, 1979:17-18], que remeterá para uma cronologia de Época Moderna.

Este poderá ser o povoado principal dos Atucausenses identificados por uma inscrição dedicada a Júpiter encontrada em Pascoaes.

Na prospecção efectuada ao local, em Outubro de 2019, encontraram-se fragmentos de cerâmica comum romana, material de construção romano e elementos arquitectónicos na povoação de Paredes de Além, designadamente silharia sub-rectangular.



Figura 1. O Castro de Ladário, lado este, visto a partir do lugar do Vau.

B) Estabelecimento Romano de Pascoaes

O Estabelecimento Romano de Pascoaes implanta-se numa encosta de declive suave, delimitado por mata e por cerca em alvenaria de granito nas vertentes Norte e Nordeste da propriedade da actual Quinta de Pascoaes. O local é exposto ao Sol e abundante em água.

Pelas suas características geomorfológicas, o sítio é propício ao estabelecimento de um habitat romano, designadamente uma comunidade rural como, por exemplo, uma *villa*, um *casalibus* ou mesmo um *vicus*. Lino Tavares Dias salienta que a Quinta de Pascoaes integraria a área do *Vicus Atucausis* ou dos atucausenses, atendendo ao aparecimento de uma ara dedicada a Júpiter no interior de uma corte para o gado, que haveria de ser doada, em 1889, ao Museu da Sociedade Martins Sarmento por João Pereira Teixeira de Vasconcelos [Dias, 1997, 293].

A ara é em granito com 65 x 35 x 30 cm e apresenta-se incompleta por perda da base e da parte esquerda do cimácio. Conserva apenas o *foculus* e o *pulvillus* direito com implantação embebida a 2/3 no friso simples que corresponde à cornija, assentando sobre sequência de dois cordões que completam o capitel (14,5 x 35 x 30 cm). O campo epigráfico corresponde à face anterior do fuste e apresenta desgaste bastante acentuado, particularmente lesivo para a inscrição ao nível da 1.4; são ainda visíveis danos superficiais mais fortes na parte inferior do fuste. O campo epigráfico tem 38,5 x 33,5 cm e a seguinte inscrição: "IOVI MA/ XVM(o) O(ptimo)/ VICANI/ ATVCANSE(s)/ P(oservnt)", que se pode traduzir do seguinte modo: os Atucausenses (habitantes de Atucause); A Júpiter Optimo e Máximo [Redentor, 2011: 54].



Figura 2. Ara Romana de Gatão, consagrada a Júpiter pelos atucausenses. Cordialidade da Sociedade Martins Sarmento.

C) Estabelecimento Romano de Boavista – Cepelos

O Estabelecimento Romano de Boavista localiza-se em Cepelos, no topo de uma encosta, e goza de amplitude visual para as margens do Rio Tâmega.

A primeira referência a este local remete para 1954, aquando da doação de 18 peças em cerâmica à então Biblioteca-Museu Municipal de Amarante, provenientes da quinta do Sr. Ângelo César (antiga Quinta da Boavista – Cepelos).

Embora se desconheça o contexto dos achados, Lino Tavares Dias salienta que no local poderá ter existido uma *villa*, atendendo à proximidade da via romana, à fertilidade dos solos e à exposição solar [Dias, 1997: 292].

Segundo o mesmo autor, nas suas imediações poderá ter sido edificada uma ponte sobre o Tâmega. No entanto, não se descarta a hipótese de uma travessia por barca [Dias, 1997: 292].

Pela tipologia e estado de conservação do espólio recolhido, crê-se que o seu contexto arqueológico seja funerário com uma cronologia compreendida entre os Sécs. I e V d. C. [Dias, 1997: 345].

D) Necrópole da Misericórdia

A necrópole foi identificada nos primeiros anos do Séc. XX por José Fortes, num olival localizado entre a Calçada da Misericórdia e o Bairro da Devesa que actualmente corresponde ao Quartel dos Bombeiros Voluntários de Amarante e à Avenida 1.º de Maio.

Segundo José Fortes, apareceu uma sepultura de incineração de forma circular, perfil cónico, com um diâmetro de 60 cm por 90 cm de altura (em tudo semelhante às do tipo 1 da Lomba) [Portela, 1998: 8]. No interior foram recolhidos três vasos cerâmicos [Dias, 1997: 295], actualmente em paradeiro incerto.

E) Necrópole de Barral

A Necrópole de Barral, junto à actual Rua de São Veríssimo (antiga Estrada do Porto), implanta-se em espaço intermédio da Colina da Burgada, num pequeno cabeço, com amplitude visual para o Rio Tâmega e a Cidade de Amarante (Centro Histórico).

Em 1908, José Fortes descreveu que a necrópole era constituída por covas escavadas no saibro de forma circular, nas quais se recolheram vasos múltiplos com despojos cinerários. Constata-se também que num pratel doado ao Museu D. Diogo de Sousa se encontra a seguinte legenda: “Sepultura

do Barral, Freguesia de São Veríssimo, Concelho de Amarante, oferta do J. Custódio Pinto. 1903” [Fortes, 1906: 255].

Para além do pratel que se encontra no Museu D. Diogo de Sousa, há ainda uma bilha depositada no Museu Nacional Soares dos Reis.

*Figura 3.
Pratel pro-
veniente da
Necrópole de
Barral. Cor-
dialidade do
Museu D. Diogo
de Sousa.*



F) Necrópole e Lagar dos Ataúdes

A Necrópole dos Ataúdes encontra-se em local aplanado com amplitude visual para o Rio Tâmega e a margem direita da Cidade de Amarante.

*Figura 4.
Espólio pro-
veniente da
Necrópole dos
Ataúdes, Museu
Municipal
Amadeo de
Souza-Cardoso.*



A primeira menção a este local é de 1906, designadamente um artigo publicado por José Forte que refere que, nos terrenos de Emília de Magalhães, apareceu uma sepultura de incineração com 2 vasos em cerâmica [Fortes, 1906: 255]. Em 1978, surgem novas informações, desta vez indicando que aquando da abertura de uma vala para os alicerces de uma habitação se recolheram peças cerâmicas de uns “covachos” escavados no afloramento rochoso (saibro) [Portela, 1998: 6]. Sabe-se também que existiam, nuns afloramentos rochosos, 3 sepulturas rupestres antropomórficas e um lagar rupestre.

G) Lagar de São Gonçalo

Este lagar estaria em localização próxima à Necrópole da Misericórdia, provavelmente nas imediações do Planalto do Campo da Feira.

H) Povoado de Formão

O pressuposto povoado de Formão localiza-se num outeiro cónico, próximo ao Rio Tâmega, com amplitude visual para o vale e para os Castros de Ladoeiro (Louredo), Salvador (Salvador do Monte) e Fontelas (Cepelos).

Constata-se que o local reúne todas as condições para um estabelecimento proto-histórico ou posterior, de Época Romana. De qualquer modo, excepto os alicerces de alguns edifícios, um elemento arquitectónico e alguns silhares ligeiramente boleados aproveitados nos muros dos socalcos das propriedades agrícolas, não são visíveis vestígios de ocupação humana anterior à Época Moderna. De salientar que nas imediações, junto ao rio, foi encontrado um tesouro em ouro, o Tesouro de Gondeiro (Salvador do Monte)².

I) Povoado de Fontelas

O provável povoado de Fontelas encontra-se implantado num outeiro com perspectiva visual para a margem direita do Rio Tâmega e para a Ribeira de Padronelo. Embora à superfície apenas se tenham detectado alguns vestígios de cerâmica comum a remeter para as Épocas Moderna e eventualmente Romana, bem como um peso de rede em quartzito, constata-se que existiram 7 sepulturas escavadas na rocha ou 1 lagar que poderão ter sido destruídos pela pedreira que funcionou no local ou aquando da construção do picadeiro da Quinta de Fontelas.

² Sobre o Tesouro de Gondeiro, constituído por 2 torques e um anel espiralado, vide: Martins, 2000: 313-321.

3. As vias de comunicação romanas no actual território amarantino

Na actual circunscrição de Amarante integrada, à Época Romana, no *territorium* tongobrigense, desenvolvem-se alguns eixos viários cruciais, do ponto de vista regional, para a conexão de Tongobriga com as demais partes do Império.

Uma dessas vias era a que estabelecia ligação entre Bracara Augusta e Emerita Augusta (por Tongobriga). No seu tramo, passava por São Martinho de Sande, Vizela, Vila Fria, Estrada, Refontoura, Lixa, Figueiró – São Tiago, Pidre, lado oeste da base do Castro de Banho, Pimpinela, Carreira Chã, Torre e, de Banho e Carvalhosa, seguia em direcção ao Vale do Rio Odras, Póvoa, Constance, Canaveses, onde atravessava o Tâmega por intermédio de uma ponte, em direcção a Tuíás e Tongobriga, prosseguindo depois em direcção ao Rio Douro [Dias, 1997: 320-321].

Outra via que importa destacar, para a área geográfica em estudo, é a que estabelecia a ligação entre Tongobriga e Panóias pela Serra do Marão.

Esta via, pela margem esquerda do Rio Tâmega, teria um traçado semelhante à estrada de Canaveses a Tabuado, ligando a Moura, Tapadas (passando pela actual Igreja de Folhada), Ponte do Arco onde atravessava o Rio Ovelha, prosseguindo depois por Fraga, Valadares, Torre, Senra, Aldeia e Légua [Dias, 1997: 322], continuando pela cumeeira de Salvador, Lomba, em direcção a Padronelo. De Padronelo, pelo Marancinho, seguia em direcção a Sanche e Aboadela [Dias, 1997: 323], prosseguindo por São Bento, Covelo, Lameiras, Alto de Espinho até Campeã (Vila Real) e daí a Panóias.

Jorge Alarcão avança ainda a hipótese de ter existido uma via que a partir de *Aquae Flaviae* (Chaves), por Cabeceiras ou Celorico de Basto, atingiria Tongobriga [Alarcão, 2018, 238]. A confirmar-se, esta via seria paralela ao curso do Rio Tâmega, passando pelo actual termo do Concelho de Amarante.

Pelo explanado, ter-se-á desenvolvido sem qualquer sombra de dúvida, ao longo do Período Romano, um eixo viário que estabeleceria a conexão entre os locais onde se confirma ocupação romana com as vias principais.

Antes de se efectuar um esboço de um possível traçado, optou-se por colocar como ponto inicial a estação arqueológica da Necrópole da Misericórdia.

Uma dessas vias secundárias ou de conexão, saindo do ponto inicial, seguiria pelas Ruas do Seixedo, Carlos Amarante e da Ponte Seca, passava

junto à Igreja de São Veríssimo em direcção à Burgada, local onde se identificou a Necrópole de Barral, prosseguindo por Fregim em direcção a Pidre onde entroncava na via principal Tongobriga – Bracara.

Importa ainda referir que, até ao Séc. XIX, a Rua Carlos Amarante (antiga da Ordem) era a principal porta de entrada na Cidade de Amarante para todos os provenientes do Porto e de Guimarães. Apesar das múltiplas transformações e alterações urbanísticas, inerentes à construção da Estação Ferroviária de Amarante, ainda se preserva no entroncamento com a Rua Padre Paulino Cabral a sua antiga designação, Rua do Porto.

Mais a norte, e confirmando-se a possível rota proveniente de Aquae Flaviae às terras de Basto que poderia prolongar-se ou conectar com a região de Amarante, a partir de Arnóia, passando por Portela, Bacelo, Ponte Nova, Vila Garcia, Santo Amaro, Taleigos, Souto, vertente Noroeste do Castro de Ladário e do Castro, poderia alcançar o Rio Tâmega, fazer a travessia para a margem Esquerda, por intermédio do Vau de Gatão. Próximo ao Vau e seguindo para Sul alcançar-se-ia Pascoaes, daí prosseguia até Amarante, num percurso paralelo ou semelhante à actual estrada Nacional 210.

Na margem esquerda do Tâmega, e tomando como ponto central de partida o Povoado de Formão, é provável a existência de uma via secundária num traçado idêntico à antiga Estrada do Ribeirinho, paralela ao Rio Tâmega, que se dirigisse pelo menos até ao local da actual Ponte de São Gonçalo. Pelo percurso, no sentido sul-norte, passaria pelo Estabelecimento Romano da Boavista – Cepelos. Ao longo desta via seria também possível atravessar o Rio Tâmega a vau, durante o período estival, no Ribeirinho³ e na Feitoria.

Também a partir de Formão seria possível estabelecer ligação à designada Via do Marão a passar por Folgoso, Casal e Mós de Além. O entroncamento com a via Tongobriga – Panóias dar-se-ia no Lugar da Portela, muito próximo ao Castro de São Salvador do Monte. Daí, e passando por Campezinhos e Estrada, seguia-se em direcção a Padronelo, passando nas imediações do Povoado de Fontelas. Em Padronelo, acompanhando o Rio Ovelha, seguir-se-ia em direcção a Marancinho, passando antes por Moure. Seria neste local que desembocaria uma via secundária proveniente dos Ataúdes.

Há ainda a possibilidade de existir uma ligação entre os Ataúdes e a

³ Na Época Moderna foi construído o actual açude dos Morleiros.

zona ribeirinha da actual Cidade de Amarante, por um traçado não muito distinto do actual Caminho de Santo António, a passar nas imediações da nascente termal das Murtas⁴.

4. Uma ponte sobre o Tâmega

Lino Tavares Dias aponta para uma hipotética ponte de fundação romana sobre o Tâmega [Dias, 1997: 292], no local da actual de São Gonçalo [Alarcão, 2015: 38], atendendo aos indícios de ocupação existentes no termo da actual Cidade de Amarante. Ponte que, segundo a Memória Local, foi construída ou reedificada por São Gonçalo, chegado a Amarante por volta de 1240-1250 [Ribeiro, 2011: 100].

Corroboram esta hipótese alguns documentos que a confirmam e mencionam; uma dessas primeiras citações pode ser vista nas delimitações da Diocese de Braga, atribuídas ao ano de 572 e decididas no II Concílio de Braga, onde consta o seguinte: «*per illa aqua de estola usque in Duriu, usque in Foze de Corrago et inde ad Montem Maroni et inde ad Castro quod dicitur Villa Plana et inde ad illa ponte de Tamice et inde per illam aquam usque ad fluvio de Uteros*»⁵.

Da citação importa reter que os limites do bispado iam da Serra do Marão até ao Castro de Vila Chã e de lá até à Ponte sobre o Tâmega e pelo rio, até ao Odres, ou seja, no Séc. VI existiria uma ponte sobre o Rio Tâmega, localizada entre Vila Chã e a Foz do Rio Odres em Constance – Marco de Canaveses. Adverte-se, no entanto, para o carácter apócrifo do referido documento. Porém, existem descrições semelhantes a esta que podem ser vistas noutros documentos similares, pelo que a citação retirada do documento n.º 15 do *Liber Fidei* poderá ter resultado de uma transcrição de um documento anterior lavrado após o Concílio de Lugo, realizado no reinado de Miro (569-582), rei dos Suevos [Alarcão, 2015: 39]. Terá sido também com base num destes documentos que o Papa Pascoal II emitiu a *Bula Sicut Injusta Pascen-tibus*, lavrada a 2 de Dezembro de 1114.

Porém, noutro documento relativo ao Concílio de Lugo, datado de 572, surge a seguinte descrição dos limites da Diocese de Braga: «*in fauce de cor-*

4 A exploração das Caldas das Murtas está confirmada desde o Séc. XVIII, porém o balneário somente viria a ser construído no Séc. XIX; no entanto, é plausível uma exploração rudimentar desde o período romano.

5 *Liber Fidei*, doc. n.º 15 [Costa, 1965, 32-33].

*rago. inde ad montem maraonis. ad castrum quod dicitur Villa Plana usque ad antiquum pontem Fluminis Tamice. Et per ipsum Flumen usque ad Fluium utilem qui modo de Utribus appellatur»*⁶. Importa reter nesta descrição, semelhante às acima apresentadas, o seguinte: «*antiquum pontem Fluminis Tamice*», pelo que se pode depreender que a ponte, em meados do Séc. VI, já não existia ou se encontrava em avançado estado de ruína. Esta descrição apresenta uma fórmula semelhante à versão publicada na obra de 1796, *España Sagrada*, quando se transcreve a bula papal: «*ad antiquum pontem Fluminis Tamice*» [Flores, 1796, Vol. 40: 351].



Figura 5. A actual Ponte de Amarante/Ponte de São Gonçalo.

O local onde a Ponte de Amarante viria a ser edificada caracteriza-se por ser um espaço, na vertente inferior da Colina de Entremuros, de declive bastante acentuado constituído por um maciço rochoso. De igual modo, as margens do rio são altas, apertadas e delimitadas por enormes fraguados que provocam o estrangulamento do leito, contribuindo para o aumento da tur-

⁶ *Liber Fidei*, fl. 148. Doc. 554.

bulência das águas, tornando a travessia ainda mais complicada. No entanto, do ponto de vista da engenharia, margens estreitas, rochosas e de maior elevação topográfica são as ideais para a edificação de uma ponte, fazendo com que esta seja menos dispendiosa, mais curta, sólida e de maior facilidade construtiva [Machado, 1979: 60].

Face ao exposto, tudo leva a crer que a Ponte de Amarante, no Séc. VI, estaria em estado de ruína, ou já não existiria, e que na Idade Média viria a ser restaurada, no decurso da 1.^a metade do Séc. XIII. Esta ponte colapsou, no dia 10 de Fevereiro de 1763, aquando de uma cheia, tendo sido construída no mesmo local, em sua substituição, a actual de São Gonçalo.





A necessidade de estabelecer ligações aos principais eixos viários regionais, entre a Idade do Ferro e a Época Romana, terá espoletado a reconhecida vocação viária de Amarante que, a partir da Idade Média, a converteu num dos principais pontos de ligação entre as regiões de Trás-os-Montes com o Douro Litoral e da Beira Alta com o Minho.

Esta redefinição do traçado viário regional em muito se deveu à reconstrução da ponte, iniciativa que terá sido contemporânea das acções de fomento ao povoamento de Amarante, perpetradas por D. Vasco Fernandes de Soverosa e sua esposa, D. Teresa Gonçalves de Sousa [Machado, 1979: 27], no decurso da segunda metade do Séc. XII e nos princípios do Séc. XIII [Marreiros, 1985: 8]. Estava implícito nesta acção a segurança dos viajantes⁷.

É precisamente ao longo deste importante eixo viário a confluir para a ponte que a cidade vai adensar a sua malha urbana, descrita no início do Séc. XVIII como de *uma só rua mui comprida até à ponte com suas travessas* [Costa, 1706:143].

⁷ «ouvira dizer a seu padre, e disse que ouvira dizer a João Martins Pelliteiro da Marante, que o dito Vasco Martins (diga-se Vasco Fernandes) padre das sobreditas dera a povoar o dito logo da Marante a casarias e aquelas povoadores lhe diziom que os vinhaõ por o caminho lhe filhavom o seu, e lhes faziom muito mal, e que o dito logo da Marante, e que o dito Vasco Martins lhe dissera que o povorassem que elle fara que lhes nom fizesse nenhum mal, e que des hi adiante que povorarom o dito logo da Marante, e que davom de cada caza maravidi» [Saraiva, 1946: 250].

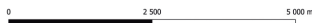
LEGENDA

-  Via Bracara Augusta
-  Via Maranus
-  Via Aqua Flaviae
-  Limites Administrativos (CAOP Amarante)





Escala
1:30000



Bibliografia

- ALARCÃO, Jorge de; *Os Limites das Dioceses Suevas de Bracara e de Portucale*, in *Portugalia*, Nova Série, Vol. XXXVI; Porto; Departamento de Ciências e Técnicas do Património da Faculdade de Letras da Universidade do Porto; 2015.
- ALARCÃO, Jorge de; *A Lusitânia e a Galécia: Do Séc. II A. C. ao Séc. VI D. C.*; Coimbra; Imprensa da Universidade de Coimbra; 2018.
- CARVALHAIS, José; *Aquisições do Museu Etnológico Português*, in *O Archeologo Português*, vol. XVI; Lisboa; Museu Nacional de Arqueologia; 2011.
- COSTA, Jorge da; *Acerca da Inserção Urbana do Convento de São Gonçalo de Amarante*, in *Monumentos*, n.º 3; Lisboa; Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais; Setembro de 1995.
- COSTA, Avelino de Jesus da; *Liber Fidei Sanctae Bracarensis Ecclesiae*, Tomo I; Braga; Junta Distrital de Braga; 1996.
- CRAESBEECK, Francisco Xavier da Serra; *Memórias Ressuscitadas da Província de Entre Douro e Minho, no ano de 1726*; Ponte de Lima; Edições Carvalhos de Basto (edição fac-similada); 1992.
- DIAS, Lino Tavares; *Tongobriga*; Lisboa; Instituto Português do Património Arquitectónico; 1997.
- FERREIRA, António Carlos; *Roteiro Natural de Amarante*; Amarante; Câmara Municipal de Amarante; 2001.
- FORTES, José; *Necrópole de Ataúdes Freguesia de Madalena (Amarante)*, in *Portugalia*, vol. II; Porto; Departamento de Ciências e Técnicas do Património da Faculdade de Letras da Universidade do Porto; 1908.
- FLOREZ, Fr. Henrique; *España Sagrada*, T. XXI et XL; Madrid; António Marin; 1766.
- MACHADO, António de Sousa; *Amarante Medieval*; Amarante; Edição do Autor; 1979.
- MAGALHÃES, Arlindo de; *S. Gonçalo de Amarante: Um vulto e um culto*; Vila Nova de Gaia; Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia; 1996.
- MAGALHÃES, Pe. Francisco de Azevedo Coelho de; *História de Amarante*; Amarante; Câmara Municipal de Amarante (edição fac-similada); 2008.
- MARREIROS, Rosa; *O Senhorio da Ordem do Hospital em Amarante (sécs. XIII – XIV), sua organização administrativa e judicial*; Porto; Separata de *Estudos Medievais*, n.º 5/6; 1985.
- PATRÍCIO, António; *Lendas de São Gonçalo e de Amarante*, 1.ª Ed. Amarante; Paróquia de São Gonçalo; 2009.
- PORTELA, Maria Helena Teixeira Ribeiro; *Necrópoles Romanas no Concelho de Amarante*; Porto; Faculdade de Letras da Universidade do Porto (policopiado); 1998.
- REDENTOR, Armando José Mariano; *A Cultura Epigráfica no Conventus Bracaraugustanus (Pars Occidentalis): Percursos pela Sociedade Bracara da Época Romana*; Coimbra; Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra (policopiado); 2011.

RIBEIRO, Daniel José Soares Ribeiro; *Mosteiro de Santa Clara de Amarante: História, Património e Musealização*; Coimbra (versão policopiada); 2011.

SARAIVA, José Mendes da Cunha; *Livro dos Forais, Escrituras, Doações, Privilégios e Inquirições*, Volume I; Lisboa; Arquivo Histórico do Ministério das Finanças; 1946.

SARDOEIRA, Albano; *A Antiga Ponte Fortificada de Amarante: Referências a Outras Pontes*; Amarante; Grupo dos Amigos da Biblioteca Museu de Amarante; 1994.

A VIA DO MARÃO E O ACESSO ÀS TERRAS DE BASTO

António Pereira Dinis

Lab2PT – UMinho / Município de Mondim de Basto

1. Introdução

Para a história local, as vias e as pontes assumem-se como excelentes fontes de informação, por permitirem configurar trajetos, que contribuem para o entendimento da organização e ocupação de um determinado território. Na Idade Média, a necessidade de ligar os aglomerados populacionais, facilitando o transporte de mercadorias e a deslocação das pessoas, estimulou o investimento na edificação de pontes e no melhoramento das estradas, aceitando-se que muitas delas já existiriam enquanto estreitos caminhos ou simples carreiros. Por ser considerada uma obra piedosa, entre os séculos XII e XIV testamentos régios e de nobres contemplaram elevadas quantias para a construção de pontes, facto que fez aumentar o número destes exemplares, um pouco por todo o reino.

No conjunto dos caminhos e pontes, de “feição antiga”, identificados no território de Basto, concretamente na parcela que margina, pela esquerda, o rio Tâmega, destaca-se a *estrada do Maram*¹, via que integrou no seu traçado duas monumentais pontes de pedra, uma sobre o Cabril e outra sobre o rio Olo. Esta estrada, com grande importância inter-regional, por simplificar a passagem da terra de Panoias para o Minho, através de Basto, encurtando o trajeto para Guimarães e Braga, e até para Santiago de Compostela, tornou-se fundamental, localmente, na ligação das sedes dos concelhos de Mondim de Basto e de Ermelo, com ramificações para as muitas aldeias alcandoradas nas encostas do Alvão e do Marão, fomentando, desse modo, a dinâmica económica, social e religiosa das populações serranas.

A nossa participação no “Colóquio Viário do Marão”, realizado na Campeã no dia 17 de outubro de 2020, e o texto que aqui se apresenta, destinado a integrar as respetivas Atas, são o resultado de uma reflexão sobre tão im-

¹ Expressão usada, em 1758, pelo padre Paulino de Leão Cabral, abade de São Vicente de Ermelo (CAPELA *et al.*: 2006, 297).

portante temática que, até ao momento, não tinha recebido, da nossa parte, a atenção merecida, esperando que deste modo possamos contribuir para a valorização do traçado e clarificação cronológica daquela via, reconhecida-mente um trajeto importante para as gentes de Vila Real e da região duriense na ligação com o Minho e a Galiza, através das terras de Basto.



Figura 1 – Enquadramento do território em estudo

2. O território em estudo, geomorfologia e povoamento antigo

O território considerado neste trabalho, abrangendo cerca de 200 km², corresponde, grosso modo, à área do atual município de Mondim de Basto, espaço partilhado, entre os séculos XVI e XIX, pelos concelhos de Atei, Cerva, Ermelo e Mondim de Basto.

Trata-se de um território de relevos acentuados, delimitado de poente pela serra da Meia Via e de nascente pelos montes de Ventuzelo, que se desenvolve em anfiteatro desde a cadeia montanhosa Alvão/Marão, até ao rio

Tâmega, com uma significativa amplitude altimétrica enquadrada entre os 1.300 m e os 120 m, numa distância de pouco mais de 20 km.

A região é caracterizada pela existência de verões escaldantes e invernos rigorosos, com o rio Tâmega a drenar a abundante pluviosidade anual, através dos seus mais importantes afluentes, o Olo, o Cabril e o Louredo, rios de montanha formados na serra do Alvão, ao longo dos quais se estabeleceram muitas das aldeias que pontuam a paisagem.

A fixação humana neste espaço geográfico, que a investigação arqueológica comprovou existir desde a Pré-História Antiga, conheceu um acentuado incremento durante a Proto-História e a Romanização, períodos em que se confirma um determinado padrão de assentamento, que passa pela escolha da faixa marginal do Tâmega com evidente afastamento das populações dos relevos mais elevados.

Das nove ocorrências arqueológicas, supostamente de cronologia romana, identificadas no concelho de Mondim de Basto, apenas três não respeitam aquela lógica e, destas, só uma se deverá enquadrar na tipologia povoado².

Ao contrário da restrita mancha de ocupação registada para a época romana, no período sequente, mediévico, o número de assentamentos cresce significativamente, alargando-se a malha para as zonas de montanha, e quando D. Sancho I, em 1196, concedeu aos moradores de Ermelo e Bilhó uma carta de aforamento³, as populações já estão instaladas nos pontos altos da serra, cabendo às aldeias de Barreiro e Lamas de Olo as cotas mais elevadas, próximo dos 1.000 e 1.050 m, respectivamente. No século XIII, nas encostas da cordilheira Alvão-Marão, entre os atuais concelhos de Ribeira de Pena e Amarante, as Inquirições afonsinas elencam uma dúzia de lugares, dos quais salientamos *Oveloo*, *Anta*, *Bouaal*, *Pardelas* e *Campa-*

² Trata-se do sítio dos Palhacinhos (n.º 15), onde foram encontrados fragmentos de vidro e cerâmica, aparentemente integráveis no período tardo-romano. Os outros dois locais são Vilarinho (n.º 88), onde foi encontrada uma moeda do século II, e Fontes, na freguesia de Ermelo, de onde provêm 17 pequenos bronzes, de cronologia tardia e onde se refere ter aparecido uma lucerna (DINIS: 2009).

³ Interrogando-nos sobre as motivações da coroa na atribuição desta carta de aforamento, não podemos deixar de equacionar a possibilidade de a “Estrada do Marão” poder ter tido alguma quota de responsabilidade na precocidade de tal privilégio. Convém lembrar que D. Sancho I nutria devoção por Santa Senhorinha de Basto, sendo através daquela via que muitos peregrinos acediam ao seu túmulo e que era no seio do território controlado por Ermelo que a estrada se desenvolvia.

noo, além de *Ermelo*. Ultrapassada a crise demográfica provocada pela Peste Negra, verifica-se que, nos inícios do século XVI, estas aldeias já albergam uma população apreciável, que pode ser quantificada em mais de trezentas almas – Bilhó, Anta e Bobal, em pleno Alvão, estavam habitadas por 15, 12 e 20 moradores, respectivamente e, na outra ponta do mapa, junto ao Marão, Campanhó tinha 7 moradores e Pardelhas à volta de 15 (FREIRE: 1909).

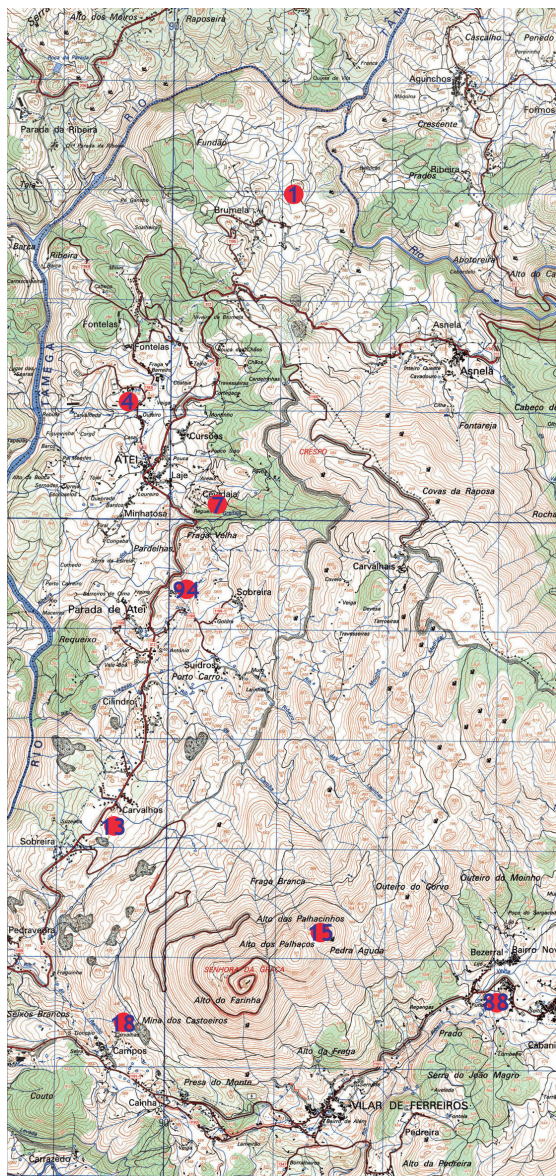


Figura 2 - Ocorrências de cronologia romana localizadas ao longo do rio Tâmega

Local / Freguesia
Materialidades:

1. Medorno, Atei
Dispersão de material: tegulae
4. Pombal, Atei
Dispersão de material: tegulae
7. Cebidaia, Atei
Povoado: tegulae, moedas, forno de cerâmica
13. Carvalhos, Atei
Dispersão de material: imbrices, tegulae
15. Palhacinhos, Vilar de Ferreiros
Povoado: cerâmica, vidro
18. Crastoeiro, Mondim de Basto
Povoado: dois denários do reinado de Augusto e um da República, ânfora, cerâmica “paredes finas”
88. Vilarinho, Vilar de Ferreiros
Achado avulso: moeda do século II
94. Parada, Atei
Sepultura: tijolos, tegulae, lucernas, vasos de cerâmica

Na zona baixa do território, convencionalmente designada de *ribeira*, por estar mais próxima do rio Tâmega, situavam-se alguns dos núcleos mais populosos, nomeadamente *Atey*, *Mondim*, *Vila de Veando* e *Parada de An-sar*, povoações que albergavam, no seu conjunto, mais de 200 moradores, num total de quase 1.000 almas (*Idem, ibidem*).

A sobrevivência destas aldeias assentava, de uma forma geral, no desenvolvimento de um conjunto muito diversificado de atividades, tanto ligado às práticas agro-pastoris – com exploração de pequenas parcelas agrícolas, onde se produzia centeio (depois do século XVII milho grosso e batata), vinho, azeite e linho e criação de gado bovino, ovino e caprino⁴, tirando partido das grandes manchas de baldio –, como relacionado com a recolção – assumindo papel de destaque a castanha, o medronho, o mel e a cera –, ou a extração e transformação mineral, concretamente do calcário, da lousa, do ferro e do estanho.

3. As comunicações no interior do território e a sua ligação aos grandes eixos viários

Para o espaço em análise, não temos evidência arqueológica que sustente a existência de uma estrada romana. Como atrás se referiu, os sítios onde foram identificados materiais atribuíveis àquela cronologia, dentro de um espectro temporal amplo, são escassos e concentram-se, maioritariamente, numa faixa próxima do rio Tâmega. A ter existido uma via romana, ela acompanharia o curso daquele rio, desenvolvendo-se para Cerva e Portela de Santa Eulália onde entroncaria com outra hipotética via que de Braga e Guimarães seguia para Vila Pouca de Aguiar, com derivação para Chaves e Bragança.

Ao contrário do período romano, multiplicam-se as evidências que podemos associar à viação medieval, facto que não nos deverá surpreender atendendo à necessidade de interligar a grande quantidade de núcleos que se vão dispersando por todo o território, desde a fundação da nacionalidade. Esta articulação seria geradora de uma rede de caminhos secundários que convergiriam para três estradas principais, uma paralela ao rio Tâmega, ligando as sedes dos concelhos de Mondim de Basto e Atei, com progressão

⁴ Além do estrume, imprescindível para a fertilização dos campos, o gado fornecia a lã para os teares e as peles para a indústria de curtumes, tendo esta indústria sido pujante no concelho de Mondim de Basto até ao século XVIII.

para Cerva e Portela de Santa Eulália⁵, a segunda que se desenvolvia no sentido O-E, ligando Mondim de Basto às paróquias de Vilar de Ferreiros e Bilhó, com progressão para Lamas de Olo e Vila Real e a terceira, a que nos interessa para este trabalho, que apelidámos de “Estrada do Marão”, que atravessava o território de poente para nascente, unindo a Campeã (situada no eixo da via do Marão, a meio caminho entre Vila Real e Amarante) às terras de Basto, servindo Ermelo e Mondim de Basto, além das aldeias de Campanhó, Paço, Pardelhas, Paradança e Vilar de Viando.

Este trajeto de Mondim de Basto para Vila Real pelo Marão, que perdurou até aos meados do século XX, terá sido sempre um caminho difícil e penoso, especialmente nos meses de Inverno⁶. Numa petição dirigida ao governo da República, em 1913, a propósito da exigência de uma contribuição financeira especial para cobrir as despesas com a elevação do Liceu de Vila Real a liceu central, o executivo municipal de Mondim de Basto continuava a queixar-se da falta de *meios de comunicação que os liguem com a capital do districto*, razão que leva os alunos do concelho a não se matricularem naquele liceu, preferindo o de Guimarães ou o de Braga, *para evitarem o atravessarem a cavalo, horas consecutivas, a serra do Marão, tão agreste e deserta, sujeita a densas neblinas, a neves intensas e a temporaes desabridos, o que torna não só difícil a travessia, como incomoda e perigosa a viagem, quando não impossível*⁷.

4. A estrada de Mondim de Basto para Ermelo e para o Marão

No dia 29 de março de 1532, Dom Edme de Saulieu, abade do mosteiro de Claraval, atravessou o rio Minho, numa barca, entrando em Portugal por Vila Nova de Cerveira, com o intuito de inspecionar as fundações monásticas cistercienses do reino, comprovando a observância das regras da Ordem e reformando as instituições que viesse a considerar ser necessário. Duran-

⁵ Esta via está na génese da Estrada Nacional n.º 312 e poderá ter decalcado, como acima se disse, um traçado, eventualmente romano.

⁶ Por essa razão, necessitava de frequentes obras de conservação. Após a restauração do concelho de Mondim de Basto, em 1898, a estrada para a sede do distrito mereceu a especial atenção do executivo municipal. Em 1902, por exemplo, o executivo “Deliberou fazer alguns reparos no caminho que liga esta villa á sede do distrito por Pardelhas ou Campanhó” (Ata da Câmara Municipal de Mondim de Basto, de 19 de novembro de 1902).

⁷ Livro de Atas da Câmara Municipal de Mondim de Basto n.º 5 (1911-1913), p. 86v, in DINIS *et al.*. 2018, 47.

te quase dois anos, a comitiva transitou pelos vários cenóbios existentes no país, regressando a França, no final do Verão de 1533, após concluir o objetivo da visita.

Depois de permanecer no mosteiro de Pitões das Júnias, na vertente oriental da serra do Gerês, o abade de Claraval rumou para sul, em direção ao mosteiro de São Pedro das Águias, além-Douro, tendo feito o trajeto por terras de Lanhoso e de Basto, subido ao Marão pela estrada de Mondim para Ermelo e passado o vale da Campeã antes de chegar a Vila Real (COCHERIL: 1970, 526). A ser exato este trajeto, do qual não existem detalhes inequívocos que o sustentem⁸, a travessia do Tâmega teria que ocorrer pela ponte de Mondim, estrutura já referenciada na *demarquaçam da comarca de Trallos Mõntes*, feita em 1530.

4.1. A ponte de Mondim

A primeira estrutura construída para atravessamento do rio Tâmega, em Mondim de Basto, ainda deverá ter filiação medieval, não obstante a existência do testamento de Durante Pires, datado de 1282, em que doa cinco soldos para a ponte de Mondim (LOPES: 2000, 90-91), não provar, inequi-

⁸ Da jornada realizada no dia 29 de janeiro de 1533, supostamente entre Sobradelo da Goma, na Póvoa de Lanhoso e Vila Marim, próximo de Vila Real, ficou registado: “Laissant la rivière, nous montâmes par une bonne route sur des hautes montagnes et nous trouvâmes à leur sommet des vignes entre des rochers. Nous descendîmes ensuite dans une belle vallée et, en la suivant, nous arrivâmes enfin au bon village de Vila Marim” (tradução para o francês, a partir do original latino, feita por COCHERIL: 1970, 553). Embora a sequência da descrição, após deixar o rio [Tâmega?], se possa encaixar na via de Mondim de Basto para o Marão (estrada que a comitiva avalia de *via facili*, por certo por comparação com muitos dos caminhos anteriormente percorridos), fazendo-se corresponder o Alvão/Marão aos *montes* altos, o vale da Campeã ao *valem bonam*, que se segue, antes da chegada a Vila Marim e as *vineas inter saxa et ripes* às vinhas de enforcado da paisagem de qualquer uma das três paróquias serranas – Campanhó, Ermelo e Pardelhas, por onde a estrada passava, parece-nos que a proposta de trajeto de Cocheril, por terras da Póvoa de Lanhoso, não é sustentável, considerando a correspondência toponímica com as distâncias anotadas. Fixando-nos no rio Terva que é mencionado no texto original e analisada a cartografia, à escala 1:25 000, tudo aponta para que o trajeto fosse feito pelo Barroso, atravessando o Tâmega em barca, no lugar de Sobradelo, da freguesia de Pinho (Boticas). Sendo assim, o topónimo Travassos corresponderá a Travassos do Rio ou Travassos da Chã (Montalegre) e Quintas, ao lugar de Quintas da freguesia de Beça (Boticas), sendo atravessado o rio Terva entre este lugar e o de Sobradelo. O pároco de Pinho, em 1758, fala na passagem do Tâmega em barca e refere que é por este ponto que passa a estrada direta de Vila Real para a vila de Montalegre. Tendo transposto o Tâmega, a *via facili* referida corresponderia à velha estrada de Chaves para Vila Pouca de Aguiar, a Villapammi onde o abade pernitoou antes da chegada a Vila Real.

vocamente, essa mesma origem⁹. Contudo, a descrição feita por João de Barros, em 1549, no *Libro de las antiguidades e cousas notaveis de Antre Douro e Minho e de outras muitas de España e Portugal*, parece não deixar grandes dúvidas acerca da origem mediéfica da mesma. Diz o autor que *Abaxo duas legoas [da ponte de Cavez] esta outra ponte neste mesmo Rio [Tâmega] que chamão a ponte do Mondim, a qual paresse mais moderna, e não lhe achei o tempo em que fosse feita, tão bem he comprida de seis olhais, E per o Rio alli ir m[ui]to junto se vai damnificando (...)* (BARROS: 1549, fl. 38).

Se a ponte de Mondim parece mais moderna que a de Cavez, que está datada do século XIII, mas se em 1549 já não há memória da sua construção, então, com toda a probabilidade, poderemos considerá-la, no mínimo, obra quatrocentista. Por outro lado, a reforçar esta tese, servimo-nos da alusão do mesmo autor sobre a existência, já naquela altura, de alguns sinais de degradação, facto que é reiterado pela descrição do monge beneditino, Frei Manuel Pereira de Novais, feita no último quartel de seiscentos, que afirma que (...) *y esta Puente [de Mondim] oy no subsiste, aunque si su nonbre, porque se Va desmoronando Y Cayendo, y assi no està en perfeccion*¹⁰. Estas observações sobre o estado de degradação e ruína da ponte, contrastam totalmente com o “quadro descrito” em 1758 pelo padre Francisco Xavier de Oliveira Barros Leite, reitor de Santa Maria de Veade, que se lhe refere como *a bem vistosa ponte de Mondim de Basto (...) he toda de pedra de cantaria labrada com suas guardas, tem sete arcos* (CAPELA: 2003, 254).

Chegados a este ponto, será que é descabido falar numa construção de inícios de setecentos sobre o Tâmega, em substituição de uma outra quatrocentista que se arruinou? A nosso ver, faz sentido considerar duas pontes distintas já que não se trata, apenas, da diferença do número de arcos, sete (segundo o pároco de Veade, que conhecia bem a construção, já que esta separava a sua freguesia da de S. Cristóvão de Mondim) e seis (apontados por João de Barros), mas, principalmente, pelo estado de conservação que as descrições fornecem, no primeiro caso “vistosa”, de “cantaria lavrada” e

⁹ Mesmo que se comprove que o documento se refere a uma ponte em Mondim de Basto, não podemos olvidar que a ponte medieval sobre o rio Cabril também se localiza na mesma paróquia de São Cristóvão de Mondim. Convém ainda referir que em Mondim da Beira também existe uma ponte medieval, classificada como I.I.P., pelo Decreto n.º 40 361, de 1955.

¹⁰ Citado por LOPES (2000, 91).

“com as suas guardas” em contraste com o “se vai danificando” e “se vai desmoronando e caindo”, no segundo. Por outro lado, convém refletir sobre uma possível diferenciação do local exato onde as construções assentaram, uma vez que a atual ponte oitocentista, segundo as cláusulas do contrato, seria implantada no mesmo local que a anterior, enquanto a mais antiga parece ter sido edificada mais a montante, a fazer fé na descrição de Sant’Anna Dionísio (1987, 312), feita na década de 1960, com base na observação dos vestígios dos seus hipotéticos alicerces.

4.2. O itinerário entre as pontes de Mondim e de Vilar de Viando

Depois de cruzado o rio Tâmega, pela ponte de Mondim, o traçado da “Estrada do Marão” afigura-se de reconstituição simples nos seus primeiros quilómetros. Analisada a fl. 86 da Carta Militar de Portugal, na escala 1:25 000, editada em meados do século passado e com o apoio do primeiro levantamento aerofotogramétrico de Mondim de Basto, na escala 1:5 000, realizado em 1972, torna-se relativamente fácil seguir a via até ao atravessamento do rio Cabril, em Vilar de Viando. Vencidos os primeiros 500 m, no sentido poente-nascente, a estrada passava no Barrio, na proximidade da Escola Primária¹¹, contornava o Pousadouro e rumava para sul, na direção da igreja paroquial, levantada no sopé do monte Ladário, fora do centro da vila. A partir deste ponto, a estrada progredia para Vilar de Viando, por São Sebastião – local onde se ergue um cruzeiro e uma capela setecentista da invocação daquele santo – e seguia para sul, através dos campos, por vereda murada e lajeada com grandes blocos de granito, marcados por sulcos profundos dos rodados de carros de bois, por onde correm as águas das chuvas ou as que descem do Montão, depois de regarem os lameiros situados a cota superior.

Antes da passagem do rio Cabril, num largo desafogado onde entronca o caminho vindo dos moinhos da Chavelha, ergue-se a capela setecentista do Senhor da Ponte, edificada para albergar a imagem do Santo Cristo, que se achava num cruzeiro de pedra, junto da passagem do rio¹². A travessia era

¹¹ A Escola primária do Barrio foi concluída em 1906, segundo projeto-tipo do Arquiteto Adães Bermudes.

¹² O requerimento enviado ao Arcebispo de Braga, em 1764, a pedir licença para erigir a capela, é justificado com o facto de ela ir servir *para a imagem do Santo Cristo que se acha na Ponte do Cabril em um padrão ou cruzeiro de pedra, visto que haverá dez ou doze anos a esta parte que muitos devotos em suas necessidades ou aflições têm experimentado o remédio que suplicam* (citado por LOPES: 2000, 294).

feita pela ponte medieval de Vilar de Viando¹³, uma imponente estrutura, construída em granito da região, com tabuleiro em cavalete assente num único e amplo arco de volta perfeita, de aduelas estreitas e compridas, com pavimento em lajes irregulares, protegido por guardas de pedra. Com orientação SO-NE, 32,00 m de comprimento e 3,20 m de largura média útil, a ponte agrega possantes reforços triangulares, a montante, e trapezoidais, a jusante, estruturas fundamentais para sustarem as enxurradas deste impetuoso rio de montanha¹⁴.



Figura 3 - Ponte sobre o rio Cabril e calçada medieval, em Vilar de Viando

¹³ A ponte de Vilar de Viando está classificada como I.I.P., pelo Decreto n.º 29/90, DR 163 de 17 de julho de 1990. Sofreu obras de conservação e valorização, em 2003 (DINIS: 2005, 229-248).

¹⁴ O rio Cabril nasce na serra de Ordens, junto do lugar de Macieira e corre para o Tâmega, onde entra no sítio de Soutelo, a sul da vila de Mondim de Basto. Ao longo do seu curso, com cerca de 14 km, é engrossado pelas águas do rio Cabrão, que desce do altiplano do Alvão e por vários ribeiros que drenam o monte Farinha e a serra da Toutuça.

4.3. O trajeto entre as pontes de Vilar de Viando e da Várzea

O trajeto entre as pontes de Vilar de Viando e da Várzea, em Erme-lo, ainda não está bem definido, carecendo de mais trabalho de campo e, principalmente, estudo da documentação antiga. No entanto, juntando as informações reveladas pela cartografia mais antiga com as recolhas orais e as diversas materialidades encontradas, nomeadamente os troços de caminho lajeado, as marcas religiosas e algumas estruturas arqueológicas e etnológicas, procuraremos esboçar uma possível reconstituição.

Ultrapassado o Cabril, na ponte de Vilar de Viando, a “Estrada do Marão” fazia imediatamente um ângulo de 90° para a esquerda, desenvolvendo-se paralela ao rio, ao longo de algumas centenas de metros, e curvando para a direita, antes do açude que serve os moinhos da Chavelha, iniciava a subida para o lugar do Calvário e capela de Santa Luzia. Trabalhos recentes de limpeza deste tramo da via, levados a cabo pela Junta de Freguesia de Mondim de Basto, revelaram uma robusta e bem conservada calçada que estava há anos completamente assoreada, cujas características mostram, claramente, ser obra medieval, em conformidade com a tipologia avançada por Carlos Alberto Ferreira de Almeida, na sua obra, sempre atual, sobre as vias medievais. De facto, para além de o investimento ter sido feito onde de facto era necessário – um terreno baixo, facilmente alagável e susceptível de acumular muita lama –, a calçada utiliza pedras preferencialmente rectangulares, de grandes dimensões, para poderem resistir aos pesados carros de bois que por elas circulavam, e não possui valetas nem piso em forma abaulada, para escoamento das águas, como era usual entre os romanos (ALMEIDA: 1968, 136).

Depois da capela setecentista de Santa Luzia, o traçado da via medieval teria sido aproveitado pela Estrada Municipal n.º 1190, até ao oratório do Senhor da Cruz, a partir do qual aquela divergia para a Boucinha, enquanto esta seguia para sul. Da Boucinha a estrada passaria em Cimo de Vila, a curta distância de um lagar escavado na rocha, denominado da Escusa, e depois em Rolão, entre outros dois lagares semelhantes – o da Poça do Vale e o da Aguincheira¹⁵ –, voltando neste ponto a sobrepor-se à já referida estrada municipal, ao longo de mais alguns metros, acompanhando a seguir, a uma cota

¹⁵ Os três lagares escavados na rocha foram estudados por A. Mário Dinis (2012-2013), tendo-lhe sido apontada a funcionalidade vinícola e uma cronologia supostamente romana. Se quanto à função parece não restarem dúvidas, já quanto à cronologia inclinamo-nos, preferencialmente, para uma utilização medieval.

mais baixa, a Estrada Nacional n.º 304, até chegar a Paradança na portela das Antas.

As recolhas orais colhidas junto da população mais idosa dizem-nos que a “Estrada do Marão” que foi utilizada até à construção da Estrada Nacional n.º 304, tal como esta, também não atravessava Paradança, passando a nascente da aldeia¹⁶. Uma vereda de feição antiga que se desenvolve próxima do sítio com arte rupestre da Fonte do Sapo, poderá ser resquício dessa ligação entre a portela das Antas e o Senhor do Monte, oratório que alberga o cruzeiro do Senhor da Borrnança, e que é um marco importantíssimo para a reconstituição do traçado antigo da via. Como deixou escrito o padre João Coelho Teixeira, pároco de São Jorge de Paradança no ano de 1758, este *cruzeiro de pedra antiga* estava colocado na fronteira entre as freguesias de Paradança e Ermelo (CAPELA *et al.*: 2006, 300), e porque se tratava de um cruzeiro de encruzilhada implantava-se à margem da estrada velha, a qual, a partir deste local, sabemos que continuava pelo lugar de Ponte d’Olo, até à proximidade da ponte do Febro e daqui até à ponte da Várzea, sendo reconstituível em parte do seu traçado, pese o facto de a Estrada Nacional n.º 304 ter decalcado alguns troços e a florestação e abertura de caminhos e aceiros ter desfigurado outros.

É de realçar que entre Ponte d’Olo e a ponte da Várzea a via deveria ter poucos tramos lajeados, a nosso ver devido a desenvolver-se sobre terrenos de natureza xistenta¹⁷, de mais fácil drenagem, e que ao longo do seu traçado foram construídas as silhas do Febro, de Sarrazedo e da Várzea, muros-apiários utilizados na secular transumância dos enxames de abelhas propriedade dos habitantes de Ermelo.

A travessia do rio Olo¹⁸ fazia-se no sítio da Várzea, pela ponte homó-

¹⁶ Em 19 de novembro de 1902, a Câmara Municipal de Mondim de Basto deliberou que fossem feitos “alguns reparos no caminho que liga esta villa á sede do distrito (...) desde a Oliveira de Matos até á Cruz de Borrnança” (Livro de Atas da Câmara Municipal de Mondim de Basto de 1898-1905, p. 51). Os topónimos registados na ata ajudam à definição do traçado, no termo de Paradança.

¹⁷ O substrato geológico é constituído pela alternância de filitos e xistos com metassiltitos e metagrauvaques, pertencentes à *Unidade de Mouquim* (Carta Geológica de Portugal, na escala 1:50 000, fl. 10A).

¹⁸ O rio Olo nasce na serra do Alvão, em Cabeça de Tamões, a NE da povoação de Lamas de Olo e corre para o Tâmega, onde entra na freguesia de Vila Chã do Marão, no concelho de Amarante. Ao longo do seu curso, com cerca de 43 km, é engrossado pelas águas de imensos ribeiros, que drenam as vertentes do Alvão-Marão, da serra da Toutuça e da serra da Meia Via.

nima, com toda a probabilidade edificada ainda no século XIII, tendo em consideração as siglas gravadas no seu arco¹⁹. Tal como a ponte de Vilar de Viando, é uma estrutura imponente, com um amplo arco de volta perfeita, de aduelas largas e regulares, gravado no intradorso com 118 siglas, agrupadas em 10 tipos de motivos. O tabuleiro, em cavalete, com orientação NO-SE e largura média útil de 3,20 m, está lajeado com blocos irregulares e protegido por guardas em cantaria de granito²⁰.



Figura 4 - Ponte sobre o rio Olo, no lugar da Várzea

4.4. O trajeto da ponte da Várzea até ao Marão

Ultrapassado o rio Olo, numa ponte de pedra bem feita no sitio da Varje, por baixo desta villa [de Ermelo]²¹, a estrada bifurcava, para a esquer-

¹⁹ A ponte da Várzea, também designada ponte dos Presuntos e ponte Romana, está classificada como I.L.P., pelo Decreto n.º 29/90, DR 163 de 17 de julho de 1990. Sofreu obras de conservação e valorização, em 2005 (DINIS: 2009, 88-89).

²⁰ Algumas guardas estão gravadas no topo com motivos cruciformes e numa delas há a data de 1806, indicativa, provavelmente, da reparação dos danos de alguma grande cheia.

²¹ Descrição da ponte feita pelo Pe. Paulino de Leão Cabral, abade de São Vicente de Ermelo, em 1758 (CAPELA *et al.*: 2006, 297).

da, num caminho que levava até à sede de concelho, com continuação para as povoações de Varzigueto e Fervença²²; infletindo para a direita, continuava o ramal principal por Padornelo até Macieira, na fronteira das antigas freguesias de Ermelo e Pardelhas²³, local onde tinha que ultrapassar o rio de Sião, curso de água, por vezes muito arrebatado, com formação no extenso planalto do Vaqueiro, na serra do Alvão. A transposição deste rio fazia-se num ponto onde as margens estreitavam, por certo através de uma estrutura de madeira, semelhante a tantas outras que pontuaram o norte do país. Depois de passar este novo obstáculo, colocam-se duas possibilidades de progressão para a serra do Marão, uma por Pardelhas e outra por Campanhó, desconhecendo-se qual delas seria utilizada como itinerário da “Estrada do Marão”.

4.4.1. A via para o Marão por Pardelhas

No caso de a via para o Marão se dirigir por Pardelhas, o trajeto a seguir até à aldeia também poderia ocorrer através de dois itinerários distintos, ambos muito usados pelos seus moradores, até meados do século passado, nas deslocações para as localidades mais próximas, Ermelo, Paço e Campanhó.

A primeira hipótese de traçado (Alternativa 1), que é o que se afigura mais credível, por ser o mais curto, inicia-se logo a seguir à ponte de Macieira, mantendo o rumo N-S e desenvolvendo-se paralelo ao ribeiro da Ribeira, por cerca de quilómetro e meio, e subindo à povoação de Pardelhas, por caminho em zigzag, rasgado nos afloramentos xistosos e enquadrado por muros de pedra seca. De salientar que é também por este caminho que

²² Nas deslocações para Vila Real, as populações de Ermelo, Fervença ou Varzigueto preferiam trajetos mais curtos, atalhando pelas serranias do Alvão. Agostinho Barreiro Botelho, moleiro de Ermelo, de 85 anos de idade, referiu que fez muitas vezes a viagem a pé, seguindo para Vila Real através das aldeias de Galegos da Serra e Agarez. Tal como os da sua terra, saía de Ermelo pelo largo da Feira, na direção do cemitério, e tomava o caminho para a Fonte do Trigo que passava junto das silhas da Lampaça e da Malhada Pequena. Na Fonte do Trigo subia à “Praina do Linhar”, demorando cerca de meia hora, e ia abaixo à “Carreira de Galegos”, entrando logo no povo (a tracejado no mapa da figura 5). No entanto, quando tinham necessidade de levar alguma carga à Campeã, em que fosse preciso o carro de bois, aí o trajeto utilizado era pela ponte de Macieira, pelo caminho que vai à Santa da Estrada, pelos fornos de cal até à Barra, isto é a “Estrada para o Marão”, por Campanhó (entrevista realizada em 2020). Por sua vez, Margarida da Silva, de Varzigueto, de 100 anos, que também fez muitas viagens a pé para Vila Real, contou que os da sua terra iam pelo Barreiro, atravessavam a serra na direção de Lamas de Olo, passavam ao largo de Borbela e chegavam à vila pelo caminho que ia de Lordelo (entrevista realizada em 2020).

²³ Atualmente, integram a União de Freguesias de Ermelo e Pardelhas.

se acede a três muros-apiários, os dois da Ribeira e o de Torneiros, e que o atravessamento daquela linha de água²⁴ é feito por um pontão construído no local onde esta é mais apertada, na atualidade com tabuleiro constituído por grandes lajes de pedra, que poderia no passado ter sido feito com traves de madeira. Este itinerário, que encurtava substancialmente o trajeto para o Marão, afigurava-se fácil para o trânsito a pé ou a cavalo, mas difícil para o transporte em carro de bois, devido ao grande desnível a vencer entre a ribeira e a aldeia.

A segunda possibilidade de a via para o Marão ser por Pardelhas (Alternativa 2) faz continuar o percurso da ponte de Macieira até às proximidades da aldeia de Paço, sendo aqui que o desvio se iniciava no sentido N-S até atravessar o ribeiro do Chão do Rosso, no sítio de Freixieiro, progredindo para nascente, na direção de Pardelhas, num itinerário paralelo à linha de água. Esta rota, mais adequada ao transporte com carro de bois, foi muito utilizada pelas populações locais, no acesso ao forno de cal da Lameira do Forno²⁵ e aos muros-apiários do Toutiço e do Pinchadouro, o primeiro colocado junto do caminho e os segundos nas suas proximidades, como provam os muitos aflorescimentos xistosos do pavimento, marcados com sulcos dos rodados dos carros de bois que por aí circularam, durante séculos (DINIS: 2009, 126-130)²⁶.

Chegada a Pardelhas, vinda pela Ribeira ou pelo Chão do Rosso, a via atravessava a aldeia, como nos dá nota o pároco da freguesia, em 1758 – ... *Está a igreja no meio do povo pegado à estrada que vai para o Maram* (CAPELA *et al.*: 2006, 300) – e daqui prosseguia para a portela do Alto do Velão rumo à Campeã, por um trajeto que ainda se continua a utilizar, com passagem pela Fraga da Pegada²⁷, Bouça Velha e Chão das Casas, sítio arqueológico onde existem derrubes de pedra que o povo atribui aos mouros.

²⁴ Esta linha de água passa na base do morro onde se implantam os quatro muros de abelhas do Requeixo (DINIS: 2009, 127).

²⁵ Este forno encontra-se em ruína total.

²⁶ Agostinho Barreiro Botelho, moleiro de Ermelo, contou-nos que os lavradores de Pardelhas costumavam vender o milho a um comerciante da Campeã, indo entregá-lo ao Alto da Barra, carregado em carro puxado por 4 vacas, através da estrada que passava no Chão do Rosso e nos fornos de cal do Coto (entrevista realizada em 2020).

²⁷ Em 2 de novembro de 1939, a Junta de Freguesia de Pardelhas informava a Câmara Municipal de Mondim de Basto da urgência de reparação do troço do caminho entre a Rocha da Pegada e o Alto do Velão (Livro de Atas da Câmara Municipal de Mondim de Basto, 1939-1942, p. 24).

4.4.2. A via para o Marão por Campanhó

Voltando à travessia do rio de Sião, em Macieira, tracemos a segunda possibilidade de itinerário, desta feita por Campanhó. Neste caso, o rumo da estrada que vinha sendo N-S passava a ser O-E e o trajeto, que era mais longo, serviria, também, a aldeia de Paço. Até chegar às proximidades de Campanhó, decalcava, na maior parte do percurso, o traçado da via atual, a Estrada Municipal n.º 1206, pelo que não se vislumbram grandes evidências do primitivo caminho e a documentação antiga consultada pouco acrescenta à situação, com apenas uma ressalva. Trata-se da informação dada em 1758 pelo abade de São Vicente de Ermelo, na memória sobre aquela paróquia, onde contabiliza *huma capella da Senhora da estrada cita no caminho que vem de Campanhó* (CAPELA *et al.*: 2006, 296), templo que existiu nos limites da freguesia de Ermelo, no local onde hoje perdura o topónimo “Santa da Estrada” e que a memória oral também fixou.

A progressão para o vale da Campeã fazia o caminho passar ao largo da povoação de Campanhó, desviando-o pelo sítio do Coto, sendo através de um ramal que se acedia àquela aldeia.

O Coto foi um local importante de extração de calcário e produção de cal, tirando partido da matéria-prima das jazidas circunvizinhas. A exploração dos calcários nesta região deverá remontar à Idade Média, sendo provavelmente nas minas do Coto que os habitantes de Mondim, em cada ano, “britavam a pedra” para fazerem “uma fornada de cal”, cumprindo as obrigações consignadas nas Inquirições afonsinas de 1258. Reconhecida esta atividade pelo vigário de Santa Bárbara de Campanhó, Pe. José Peixoto, que em 1758 nomeia o Alto de Ferreiros onde *ha pedreira donde se faz munta cal* (CAPELA, *et al.*, 2006:295), e sabendo-se que nos meados do século XIX existiam quatro fábricas de cal naquela freguesia (DINIS: 2009, 38), tudo leva a crer que a exploração daqueles calcários tenha sido um continuum ao longo de séculos, se bem que, com toda a probabilidade, nunca se tenha assumido mais do que «*uma modesta indústria (...) que depois se transporta no dorso de jericos a distancias maiores ou menores: vila de Amarante, Cabeceiras & Celorico de Basto, Vila Real, e outras terras*», como classificou Leite de Vasconcelos na passada centúria (VASCONCELOS: 1980, 213).

Figura 5 – A “Estrada do Marão”, traçado hipotético (na página seguinte).





Do sítio do Coto em diante, o caminho para a Campeã deveria acompanhar o mesmo traçado da estrada atual, até às proximidades do alto da Barra, proeminência que circuitava pelo sul, aproximando-se, neste ponto, do Curro dos Lobos, fojo de cabrita implantado quase no ponto onde se tocam os concelhos de Mondim de Basto, Amarante e Vila Real²⁸. Contornado o alto da Barra, o caminho iniciava então a descida para Aveção do Cabo, rumando até ao lugar do Senhor da Boa Hora, seguindo o trajeto proposto por Carlos Balsa (2018, 53), e aqui entroncava na via do Marão, através da qual se chegava a Vila Real ou a Amarante.

5. Considerações finais

As vias e as pontes são importante repositório de informação, especialmente útil na definição dos itinerários utilizados pelas populações, no passado, assim como na compreensão da organização e ocupação dos territórios, num determinado período histórico.

Até à década de 40 do século passado, quando ficou concluída a Estrada Nacional n.º 17-2.^a (atual Estrada Nacional n.º 304)²⁹, a principal ligação entre os concelhos de Mondim de Basto e de Vila Real era feita através da “Estrada do Marão”, via muito antiga, que incorporou no seu itinerário duas monumentais pontes medievais, a da Várzea, sobre o rio Olo, e a de Vilar de Viando, sobre o rio Cabril, e, desde o século XVI, senão antes, uma terceira ponte, a de Mondim, sobre o rio Tâmega.

Assumindo destacado papel regional, por funcionar como “espinha dorsal” da viação no território entre o rio Tâmega e as serras do Alvão e Marão, espaço onde se dispersava uma significativa massa populacional, a “Estrada do Marão” ter-se-á, acima de tudo, afirmado como uma importante via inter-regional, por permitir encurtar as distâncias aos passageiros que do Douro e das Beiras demandavam as Terras de Basto e de Lanhoso, com progressão para Guimarães e Braga, e mesmo para terras da Galiza.

Itinerário usado por múltiplos motivos e diversificadas gentes, tanto pelas populações locais, nas deslocações para as feiras mais próximas³⁰,

²⁸ Sobre o Curro dos Lobos consultar PRIMAVERA *et al.*: 2008.

²⁹ A empreitada da construção do último troço da estrada, entre Alto do Velão e Ermelo, foi colocada em praça em 1944 (DINIS *et al.*: 2018, 82).

³⁰ Nos séculos XIII e XIV existiram feiras em Vila Real e Celorico de Basto, as mais próximas, e em Guimarães, mais longe. A feira anual de Vila Real, tinha a duração de 15 dias; a de

como pelos forasteiros, fossem almocreves a assegurar a dinâmica económica do território fossem peregrinos em trânsito para Santiago de Compostela ou, o mais certo, para Santa Senhorinha de Basto, cujo túmulo foi venerado pelos muitos milagres operados (MONTEIRO: 1982), integrando-se a graça concedida a D. Sancho I³¹, da cura do seu jovem filho, o herdeiro da coroa e futuro rei de Portugal, D. Afonso II, entre os episódios que mais terão contribuído na difusão do culto e no apelo dos crentes, tanto do país como de além fronteiras.

*

Bibliografia

- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1968). *Vias Medievais, I Entre Douro e Minho*, Dissertação para licenciatura em História, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto.
- BARROS, João de (1549). *Libro de las antigüidades e cousas notaveis de Antre Douro e Minho e de outras muitas de España e Portugal. Composto no ano de 1549*. Cópia do séc. XVII. I vol., Biblioteca Nacional de Portugal.
- BALSA, Carlos (2018). Via do Marão – Contributos para a identificação do traçado do antigo caminho do Marão, *Oppidum – Revista de Arqueologia, História e Património*, 10, Câmara Municipal de Lousada, Lousada, pp. 39-61.
- CAPELA, José Viriato (2003). *As freguesias do distrito de Braga nas Memórias Paroquiais de 1758. A construção do imaginário minhoto setecentista*, Braga.
- CAPELA, José Viriato; BORRALHEIRO, Rogério; MATOS, Henrique (2006). *As Freguesias do distrito de Vila Real nas Memórias Paroquiais de 1758. Memórias, História e Património*, Braga.
- COCHERIL, Dom Maur (Ed.) (1970). *Frère Claude de Bronseval, Peregrinatio Hispanica: voyage de Dom Edme de Saulieu, Abbé de Clairvaux, en Espagne et au Portugal (1531–1533)*, 2 vols., Fondation Calouste Gulbenkian: Publications du Centre Culturel Portugais, Paris.

Celorico de Basto, também anual, durava um dia; a de Guimarães, realizada no castelo, era trimestral e tinha a duração de 4 dias. Também no século XIV, existiu uma feira mensal, franca, em Olela, Cabeceiras de Basto, com a duração de um dia (CUNHA: 2019, 324, 337, 355, 392).

³¹ Esta cura terá ocorrido em 1200, quando o jovem Afonso tinha à volta de 15 anos. Na sequência deste milagre, a Igreja de Santa Senhorinha foi beneficiada por alguns monarcas da dinastia afonsina. Além de D. Sancho I que concedeu Carta de Couto, tendo ele próprio assinalado, no terreno, o local onde deveriam ser postos os marcos delimitadores, D. Afonso II, em 1220, D. Afonso III, em 1258, e D. Pedro I, em 1360, confirmaram ou ampliaram os privilégios atribuídos (TAVARES: 2003, 19-20).

- CUNHA, Paulo Morgado (2019). *As Feiras no Portugal Medieval (1125-1521): evolução, organização e articulação*, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto.
- DIONÍSIO, Sant'Anna (1987). *Guia de Portugal*, vol. 5.º, tomo I, 2.ª edição, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- DINIS, António Pereira (2005). Memória dos trabalhos de reabilitação da Ponte de Vilar de Viando, Mondim de Basto (Norte de Portugal), *Estudos Transmontanos e Durienses*, 12, Arquivo Distrital de Vila Real, Vila Real, pp. 229-248.
- DINIS, António Pereira (2009). *Carta Arqueológica de Mondim de Basto*, Câmara Municipal de Mondim de Basto, Mondim de Basto.
- DINIS, António Pereira; LARANJEIRA, João Francisco; MOTA, Paulo (2018). *120 anos da restauração do concelho de Mondim de Basto – 1898-2018*, Município de Mondim de Basto, Mondim de Basto.
- DINIS, Mário S. P. (2012-2013). Os Lagares escavados na rocha de Vilar de Viando, Mondim de Basto (Norte de Portugal), *Oppidum – Revista de Arqueologia, História e Património*, 6, Câmara Municipal de Lousada, Lousada, pp. 37-48.
- FREIRE, Anselmo de Braamcamp (1909). *Povoação de Trás-os-Montes no séc. XVI*, Arquivo Histórico Português, vol. VII, Lisboa.
- LOPES, Eduardo Teixeira (2000). *Mondim de Basto Memórias Históricas*, Ed. do autor, Mondim de Basto.
- MONTEIRO, António de Castro Xavier (1982). *Santa Senhorinha de Basto*, Cabeceiras de Basto.
- PRIMAVERA, Pedro; DOMINGUES, José & ÁLVARES, Francisco (2008). Valorização do Curro dos Lobos (Fojo do Lobo de Pena Suar). Relatório Técnico, *Fogium Lipale*, Lisboa.
- TAVARES, Pedro Vilas Boas (2003). Senhorinha de Basto: memórias literárias da vida e milagres de uma santa medieval, *Via Spiritus*, 10, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 7-37.
- VASCONCELOS, J. Leite de (1980). *Etnografia Portuguesa*, Vol. III, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa.

Povoamento e vias de comunicação ao longo da História,
volume 1,
com arranjo gráfico de Vítor Nogueira
e coordenação editorial de Carlos Balsa e Vítor Nogueira,
foi impresso em Setembro de 2021,
numa tiragem de 300 exemplares.

DEPÓSITO LEGAL: 486738/21



Biblioteca Municipal de Vila Real
Rua Madame Brouillard
5000-573 Vila Real
Telefone 259 303 080
biblioteca@cm-vilareal.pt
www.biblioteca.cm-vilareal.pt



BIBLIOTECA SECCÃO de
MUNICIPAL HISTÓRIA e
de VILA REAL PATRIMÓNIO

