



POVOAMENTO
E VIAS DE COMUNICAÇÃO
AO LONGO DA HISTÓRIA

VOLUME 3



BIBLIOTECA
MUNICIPAL
de VILA REAL

POVOAMENTO E VIAS DE COMUNICAÇÃO AO LONGO DA HISTÓRIA

VOLUME 3



BIBLIOTECA MUNICIPAL de VILA REAL
SECÇÃO de HISTÓRIA e PATRIMÓNIO

Povoamento e vias de comunicação ao longo da História, terceiro volume, reúne os textos correspondentes às comunicações apresentadas no III Colóquio Viário do Marão, que decorreu nos dias 29 e 30 de Abril de 2023, organizado pela Junta de Freguesia da Campeã, pelo Instituto Politécnico de Bragança, pela Biblioteca Municipal de Vila Real e pelas associações Arquivo de Memórias e Batuta Fidalga.

Capa: Calçada de Mondrões, Vila Real (Duarte Belo)

ÍNDICE

Sete preciosidades medievais a descobrir e a valorizar Joaquim Luís Costa	9
Vias romanas: Fontes escritas, epigráficas e arqueológicas Vasco Gil Mantas	23
Ousadia de perceber a construção de territórios agrários antigos: O caso da Campeã Lino Tavares Dias e Pedro Aguiar	41
Origem e resiliência da rede viária romana: Uma viagem no tempo centrada na viação antiga Pedro Soutinho	49
“Assistência em viagem”: Um olhar sobre a rede viária romana e medieval entre o Tâmega, o Douro, a Aboboreira e o Marão António Manuel de Carvalho Lima	65
A ponte e a torre de Ucanha: Apontamentos estratigráficos e outras leituras César Guedes	81
A dinâmica do centro oleiro de Lordelo, nos séculos XVIII e XIX António Pereira Dinis	105
Douro: Um «corredor» de povos e culturas e a vocação vinhateira Gaspar Martins Pereira	125
Marão: Caminhar como processo Duarte Belo	137

SETE PRECIOSIDADES MEDIEVAIS A DESCOBRIR E A VALORIZAR

Joaquim Luís Costa

Centro de Estudos do Românico e do Território | Rota do Românico

Resumo

O presente artigo visa, em primeiro lugar, dar a conhecer os arcos memoriais e marmoirais existentes (Figura 1), porque, no âmbito do património românico e gótico, são dos monumentos menos conhecidos. Se pesquisarmos nos repositórios científicos das instituições de ensino superior, constatamos a pouca literatura científica sobre eles, se comparado com o restante património medieval. Em segundo lugar, pretende evidenciar a necessidade de os valorizar em virtude de serem um ativo importante para o conhecimento histórico, para a educação patrimonial e para a promoção turístico-cultural de um território.

Sete preciosidades medievais a descobrir

Do ponto de vista arquitetónico, estes monumentos podem ser caracterizados como estruturas de volume médio e alturas diversas (Gonçalves, 1988:5), possuindo espaço elevado do solo, coberto por arco (Silva, 1998:19), podendo existir, sob o arco, uma cavidade sepulcral.

Embora exista um padrão construtivo, estes monumentos estiveram desde sempre envoltos em diversas teorias quanto às suas origens, apesar de algumas delas se basearem em tradições e lendas.

Em 1549, João de Barros aponta estes monumentos como sendo já muito antigos. Mais próximo da nossa realidade, Manuel Alvelos (1948:333) também comunga desta teoria.

Uma das razões para os autores considerarem que as origens estão relacionadas com a civilização Romana deriva de estes monumentos terem sido, quase sempre, construídos junto de vias de comunicação romanas e do costume desta civilização de fazer sepultamentos junto dessas vias (Pinho, 1991:75).

Outra teoria atribui a sua construção para os séculos da ocupação árabe, justificando com a utilização da designação “Marmouros” (Miranda, 1947:11) para

os qualificar. O desaparecido Memorial de Lordelo (Baião) era conhecido como “Arco dos Mouros”, sugerindo essa origem árabe (Vitorino, 1943:10).

Mário Real (1944:328), discordando destas teorias, defende que estes foram construídos com a finalidade de jurisdicionalmente delimitarem os territórios que pertenciam a casas monacais.

Uma outra teoria considera que estes monumentos foram espaços de sepultamento ou locais para lembrar as paragens de cortejos fúnebres de personalidades ilustres da realeza, da nobreza ou do clero, embora não se saiba em concreto a quem se destinava.

Convém salientar que, no tempo de construção destes monumentos, houve quem soubesse a razão da sua construção e/ou a quem se destinava. Não tenhamos dúvidas. Se colocarmos de parte a ideia de serem construções sigilosas, certamente os profissionais que trabalharam no estaleiro da obra sabiam porque estavam a construir esse monumento. O mestre-de-obras tinha de saber. Também os canteiros e escultores conheciam o motivo de serem pagos para construir esse imóvel. A construção de algo pressupõe uma finalidade. Por isso, sabia-se nesse momento temporal o seu propósito. A questão é que essa informação se perdeu no tempo.

Por conseguinte, todas as hipóteses que possamos avançar colidem com a falta de dados exatos sobre a sua finalidade ou personalidades associadas. Hoje em dia, dificilmente se vai conseguir chegar a uma conclusão. Uma das hipóteses, apesar de remota, de conseguirmos uma aproximação à realidade medieval é procedermos a trabalhos arqueológicos e ao desmantelamento controlado dos monumentos com a finalidade de se verificar o que existe no seu interior e no subsolo. Contudo, não nos parece que sejam tarefas que possam ser realizadas consensualmente.

Deste modo, pensamos que devemos entender estes monumentos como construídos com um propósito, ainda não inteiramente esclarecido, devendo a atenção estar focada em ações que promovam a sua descoberta e a sua valorização. De seguida, descrevemos, sucintamente, cada um deles, seguindo uma ordem de norte para sul.

Arco da Campeã, Vila Real

Com o passar dos séculos, várias hipóteses surgiram sobre as origens, baseadas em tradições orais e em lendas (Costa, 2022:61). João de Barros (1549) sugere que foi sepultura de um nobre que um monarca mandou assassinar, embora o historiador não aponte o nome do nobre nem do monarca. Outra versão conta-nos que o arco

foi construído para lembrar a caça de “huma fera” no tempo em que o local estava inculto (Capela, 2006:540).

Atualmente, dificilmente chegaremos a uma conclusão. E mesmo a aproximação à sua função medieval é difícil devido às outras finalidades que teve com o passar do tempo e ao seu estado de degradação atual. As imagens incluídas neste artigo evidenciam a situação, bem como os perigos a que está sujeito. Por exemplo, no inverno, as águas do Ribeiro dos Azibais, em virtude do desvio do seu leito, transformam a calçada num autêntico rio, pondo em causa o memorial (Figura 2). De destacar que de todos os monumentos que chegaram aos nossos dias¹, este é único que não se encontra conservado.

Memorial de Alpendorada, Marco de Canaveses

Eventualmente datável para o século XII, este memorial é associado a fins funerários ou à memória de uma personalidade. Abílio Miranda (1937 *apud* Silva, 1998:20) aponta a possibilidade de ter alojado dois espaços sepulcrais: um no vão sobre a cornija e outro no espaço vago sob o arco. Designando-o por “moimento”, Santana Dionísio (1994:615) sugeriu que neste se teriam guardado as ossadas de Souzinho Álvares, alcaide-mor do castelo de Bugefa. Há quem aponte a hipótese de lembrar a memória de uma individualidade reconhecida socialmente, destacando-se Mafalda Sanches, filha de D. Sancho I, embora por vezes seja confundida com a sua avó, Mafalda de Saboia (1125-1157), mulher de D. Afonso Henriques (Costa, 2022:67).

No entanto, este monumento dá-nos uma pista para a sua atribuição a uma personalidade: na plataforma em que assenta o arco, encontra-se gravada uma espada o que permite avançar com a hipótese de ter sido construído para local de sepultamento ou de memória de um nobre.

Memorial da Ermida, Penafiel

Construído no século XIII, uma das teorias associa-o ao cortejo fúnebre de Mafalda Sanches.

Jorge Cardoso (1666:26) relata que a ex-rainha de Castela morreu em Rio Tinto², a 1 de maio de 1256, e que a própria tinha ordenado que, quando morresse, gostaria

1 Há informações da existência de outros monumentos, em Baião, com o Memorial de Lordelo, em Santo Tirso, com o Memorial de Burgães e em Lisboa, com o Arco do Pouso.

2 Há uma outra versão que argumenta que Mafalda Sanches faleceu em Tuias, Marco de Canaveses.

que a colocassem sobre a sua mula, devendo ser enterrada no local onde esta parasse. Como o animal se deslocou para o Mosteiro de Arouca, aqui foi sepultada. Depois, foram erguidos memoriais para lembrar esse percurso, sendo um deles o da Ermida.

Outra personalidade associada a este monumento é Souzinho Álvares, mencionada também para o Memorial de Alpendorada (Rosas e Barros, 2008:232).

Marmoiral do Sobrado, Castelo de Paiva

Uma das particularidades deste monumento é o de não apresentar arco, um dos elementos identificadores deste tipo de património. O monumento é formado por embasamento, por duas cabeceiras verticais e por duas lajes horizontais, encaixando a laje superior nas cabeceiras e a inferior corresponde a uma tampa sepulcral (Rosas e Barros, 2008:226).

O facto do termo *Marmoiral* ter sido usado para designar sepulturas diversas (Silva, 2021), poderá ser o motivo para a sua inclusão no âmbito das tipologias em estudo.

Embora tenha gravado na sua estrutura espadas, elemento que associamos à nobreza e, deste modo, permitir avançar com a possibilidade de a quem se destinava, este monumento é outro exemplo de como, na falta de uma razão concreta, o povo procurou motivos para justificar as suas origens.

Existe a lenda que atribuiu a sua construção a um duelo que opôs dois homens por uma bela Maria. Outras lendas remetem o monumento para lembrar Mafalda Sanches: uma delas alude a que foi aqui que corpo de Mafalda Sanches pousou na deslocação de Rio Tinto para Arouca (Pinho, 1991:75).

Como verificado para os restantes, são mais as dúvidas do que as certezas. Na nossa opinião, este monumento não foi construído para lembrar um duelo ou a memória da filha de Sancho I, mas é a sepultura de um nobre, baseando-nos nas espadas gravadas na sua estrutura.

Arco de Paradela, Tarouca

Como sucede com os demais monumentos, uma das interrogações sobre este arco incide no motivo da sua construção. As informações existentes baseiam-se na tradição, apontando-se diversos motivos, com datas entre os séculos XII ao XIV (Costa, 2022:85).

Mário Real (1964:301) considera que o Arco serviu para demarcar o couto do Mosteiro de São João de Tarouca, em virtude de aqui terminar o território de jurisdição da casa monástica.

Outros autores afirmam que o arco foi construído para receber o túmulo de Diogo Anes (?-XII), o proprietário do terreno, em 1175 (Carvalho e Pessoa, 1997-1998; Oliveira, 2006). Temos ainda a tradição que afirma que o arco foi erigido para recordar a passagem do cortejo fúnebre de D. Pedro (1285-1354), conde de Barcelos e filho bastardo do rei D. Dinis (1279-1325), que, falecido em Lalim (Carvalho e Pessoa, 1997-1998), em 1354, neste local parou a caminho do Mosteiro de Tarouca (Oliveira, 2006).

Além destas dúvidas, há ainda a interrogação se seria apenas um arco. Vários autores apontam para a existência de mais um ou dois arcos, que desapareceram (Costa, 2022:86). Ponderamos a sua construção para o século XIII.

Memorial de Santo António, Arouca

Também designado de “Arco da Rainha Santa”, “Moimento da Rainha Santa” ou “Memorial do Burgo” (Costa, 2022:91), este é um dos memoriais mais decorados.

Há estudos que apontam a sua construção para demarcar um território monacal (Alçada, 1983 e Ruão, 1996), enquanto outros estudos indicam que serviu para lembrar a memória de Mafalda Sanches, personalidade indissociável ao concelho de Arouca.

No vão do arco, existe pedra sepulcral assente em quatro colunelos, podendo indiciar a função funerária.

Memorial de Odivelas

Nogueira Gonçalves (1988:15) considerou que este é de todos os monumentos “o mais elegante”, embora esteja envolto em interrogações sobre o motivo da sua construção.

Uma das teorias defende que serviu como padrão de delimitação do couto do Mosteiro de Odivelas (Real, 1944:328). Há uma outra teoria que o relaciona com a morte de D. Dinis, pois foi neste local que se fizeram as cerimónias fúnebres ao rei (Brandão, 1672:486).

De todos os que chegaram aos nossos dias, este memorial é o que se associa mais como monumento para lembrar um evento ou a memória de uma personalidade. A estrutura que apresenta não é exequível para o recebimento de uma sepultura, exceto se falarmos de relíquias e depositadas no interior.

Pelo evidenciado, estes são monumentos únicos, existindo apenas sete (se

incluirmos o do Sobrado). Por este motivo, devemos apresentar algumas vantagens na valorização deste património e exemplos práticos de instituições que já o fazem.

Sete preciosidades medievais a valorizar

O sucesso de um concelho, ou de determinada área territorial, não se faz apenas com indústria, turismo, gastronomia e belas paisagens. Também se faz com história e património.

A valorização da história e património de um território deve passar, primeiramente, pelas ações de quem nele vive. Devemos ser os principais interessados em querer que a nossa história e património sejam conhecidos. Logo, não devemos estar à espera que as instituições locais e regionais façam esse trabalho. Estas devem fazer a sua parte, mas todos nós devemos colaborar na proteção e divulgação do nosso passado e esperar que quem nos visite reconheça a importância histórica do nosso território.

Não faltam vantagens em valorizarmos o que é nosso. Apresentemos algumas dessas vantagens e exemplos de instituições que recorrem aos memoriais e marmoirais para promover determinado território.

Para a história e memória nacional. A não ser que surjam outros, o que não se vislumbra, só restam os monumentos citados. Se não preservarmos os que existem, poderemos daqui a alguns tempos ter menos, atendendo à degradação do Arco da Campeã. Adicionalmente, há autores que consideram que estes são monumentos únicos em toda a Europa. É assim um património nacional singular que a todos pertence. Parte da nossa memória coletiva entronca neste património, porque podemos ver a forma como os nossos antepassados entendiam a memória ou a morte de determinadas personalidades.

A publicação *Arcos Memoriais e Marmoirais: da Idade Média à atualidade*, publicada em 2022, pela Rota do Românico, é exemplo desta preocupação em valorizar um património que é de todos. Quando se pensou na criação de um livro sobre este património, a Rota do Românico poderia apenas cingir-se aos três monumentos que fazem parte do projeto. Contudo, estando ciente da necessidade de divulgar a história e a memória coletiva nacional, optou-se por um estudo que abrangesse os setes monumentos, independentemente da sua localização.

Para a história e memória local. Uma das formas de se verificar a qualidade

de vida e a responsabilidade social de um território é analisar como o património é valorizado. Quem não valoriza a sua história e património não conhece as suas origens, não entende o presente e não prepara o futuro. Edmund Burke (1729-1797) escreveu que “Um povo que não conhece a sua história está condenado a repeti-la”. De facto, assim é. Quem não aprende com os erros que cometeu anteriormente vai ter a tendência para voltar a cometer esses erros. Neste caso, quem não sabe valorizar o seu património arrisca-se a perdê-lo. Um território que tenha orgulho no seu passado deve promovê-lo, mediante a sua conservação e divulgação.

Caso concreto da valorização do passado é o Município de Odivelas. É comum, nas suas publicações, mencionar o seu Memorial, pois é parte integrante da sua história (Figura 3).

Para vinculação à identidade. Certamente, os cidadãos de determinado território têm orgulho em ver o seu património valorizado. É uma forma de criar vinculação ao passado e ter orgulho na sua história. É, também, um caminho para todos, individualmente e coletivamente, ajudarem na sua divulgação e proteção. É um facto que cada vez mais os cidadãos têm consciência da necessidade de preservar o seu património. Mas também é um facto que existe ainda muito para fazer...

Os memoriais da Ermida e o de Odivelas são referências identitárias estando, aliás, no brasão desses territórios.

Para o património imaterial. Uma das características destes monumentos é estarem envoltos em lendas e mistérios. Embora muitos autores focalizem a sua atenção na verdade científica, é inegável que as lendas são indissociáveis deste património. Como fazem parte do nosso património imaterial, as lendas devem ser recolhidas, preservadas e posteriormente abordadas do ponto de vista educacional, cultural e turístico.

A experiência da Rota do Românico evidencia que os visitantes e turistas fazem questão de saber as lendas associadas aos memoriais. Quem visita o Marmoiral do Sobrado fica encantado com a lenda que sugere que a sua construção se deveu a um duelo entre dois homens pela conquista da bela Maria. O homem que ganhou o duelo casou com Maria e da união nasceu Fernando de Bulhões que conhecemos pelo nome religioso de Santo António de Lisboa!

Para o ordenamento territorial. Ao procedermos à conservação e salvaguarda

destes monumentos, estamos a valorizar a sua envolvente porque esta não é separável do monumento. Uma ação implica a outra.

Exemplo é o efetuado pela Rota do Românico nos monumentos afetos ao projeto. Se antes da integração do Memorial da Ermida na Rota do Românico o monumento estava inserido num campo agrícola, a sua conservação e salvaguarda no âmbito deste projeto, promoveu a sua conservação e, igualmente, a intervenção na envolvente, com a criação de um espaço ajardinado. Esta forma de intervir promove a valorização patrimonial, o ordenamento do território e melhora a qualidade de vida (Figura 4).

Para a promoção turístico-cultural. Quando não existe sol e mar para se atrair visitantes e turistas, o património é uma “arma” eficaz para promover um território.

Tomemos o caso dos vales do Sousa, Tâmega e Sousa, com o projeto Rota do Românico. Com base em 58 monumentos, dos quais três são memoriais, a Rota do Românico tem-se afirmado como uma âncora para o desenvolvimento turístico dessa região. Neste âmbito, os memoriais têm contribuído para esse objetivo.

Quanto a visitas turísticas aos memoriais, a Rota do Românico efetuou, entre 2015 e 2022, mais de cinquenta visitas guiadas. A estas devemos juntar as visitas livres, sem recurso a guias-intérpretes. Ou seja, se contabilizarmos os dados disponíveis, podemos considerar que há interesse em conhecer este património.

Há mais exemplos. O Arco de Paradela é sugerido como um dos locais a visitar em Tarouca pelo Turismo do Porto e Norte de Portugal.

Devido à riqueza histórica e lendária dos memoriais, este é um património excelente para a realização das mais diversas atividades culturais.

De destacar as Conversas do Museu, uma ação promovida pela Câmara Municipal de Arouca para promover o seu património cultural. Uma dessas “conversas”, realizada em março de 2022, foi dedicada aos memoriais (Figura 5).

Para a promoção económica. Para Irina Bokova (2012), “destruir a cultura prejudica as sociedades a longo prazo. Priva-as de bancos de memória coletiva, bem como de bens sociais e económicos preciosos”. A preservação e valorização do património geram uma gama de produtos e serviços que dinamizam a economia e fomentam competências especializadas com alto valor acrescentado (DRCN, 2023).

Recorrendo novamente à Rota do Românico, quem visita os monumentos deste projeto tem a tendência para almoçar/jantar num dos restaurantes da envolvente,

ficar alojado nos alojamentos turísticos locais ou fazer compras no comércio de proximidade.

Para a promoção da educação. Não basta as crianças conhecerem o património mais relevante de um país. Se quisermos criar orgulho no que é nosso e que os *adultos de amanhã* valorizem a sua terra, há a necessidade de mostrar o que existe de relevante no plano patrimonial na terra onde nasceram e/ou vivem. Deste modo, a realização de atividades educativas são importantes para criar relação com o património.

Neste âmbito, de referir as atividades do Serviço Educativo da Rota do Românico, em concreto o Projeto Pedagógico. Concebido em complementaridade com o currículo escolar, esta atividade pretende proporcionar aos alunos um dia diferente, dando-lhes a conhecer a arte românica, a sociedade e a cultura medievais do território dos vales do Sousa, Douro e Tâmega (RR, 2023). Anualmente, a Rota do Românico, em parceria com os 12 municípios do projeto, realiza seis sessões em seis turmas do 4.º Ano de cada concelho, iniciando a atividade em sala de aula, seguindo-se a visita ao monumento românico mais próximo da escola. Neste âmbito, destacamos as atividades do Projeto Pedagógico em Castelo de Paiva que possibilitou dar a conhecer o Marmoiral do Sobrado a meio milhar de alunos e a três dezenas de professores, de 2014 a 2023.

O mesmo se constata em Odivelas. O Município frequentemente efetua visitas orientadas para os alunos dos vários níveis de ensino, sendo um dos locais a visitar o Memorial.

Reflexão final

A análise a estes monumentos evidencia as mais variadas teorias para as suas origens, embora algumas delas não tenham fundamento. Todos os monumentos foram edificados entre os séculos XII ao XIV. De entre as inúmeras justificações para os remeter para estes séculos são os seus elementos decorativos, muito característicos do românico e do gótico.

Contudo, dificilmente se saberá qual a sua real finalidade, se funerários ou de memória. Podemos avançar com algumas hipóteses, mas estamos longe de respostas absolutas.

De expor, igualmente, que todos eles já passaram por momentos de desvalorização. Todavia, foram recuperados. A estes, devemos juntar todos aqueles

que desapareceram, porque não lhe deram a devida importância. Em abril de 2023, o Arco da Campeã é exemplo dessa desvalorização. A falta de atenção que lhe é dada é um caminho perigoso para o seu desaparecimento. Por conseguinte, é urgente proceder à sua valorização. Não basta saber onde está. É preciso valorizá-lo.

Percebemos que não é fácil dar a conhecer e valorizar o património. Mas os exemplos da Rota do Românico e dos municípios de Arouca e de Odivelas evidenciam que é possível o recurso a este património para a promoção de um território.

BIBLIOGRAFIA

Alçada, M. (1983); Ruão, C. (1996) – Memorial de Santo António do Burgo. *Monumentos*. Sacavém: SIPA. [Consult. 30 set. 2021]. Disponível em <URL:http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=871>.

Alvelos, M. (1948) – “Monumentos antigos de Viseu II: o Marmoiral de Viseu”. *Revista Beira Alta*, ano VII, n.º 4, p. 333.

Balsa, C. (2021) – Arco Memorial da Campeã: um importante monumento para a preservação da memória coletiva da região do Marão. *Povoamento e vias de comunicação ao longo da História*. Vila Real: Biblioteca Municipal, pp. 45-79.

Barros, J. (1549) – *Geographia d’Entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*. Porto: Câmara Municipal, 2019. Estudo e transcrição de Joana Lencart.

Bokova, I. (2012) – Culture in the Cross Hairs. *The New York Times*. [Consult. 20 abr. 2023]. Disponível em <URL:<https://www.nytimes.com/2012/12/03/opinion/global/cultural-sites-must-be-protected.html>>.

Brandão, F. (1672) – *Monarchia Lusitana*. Lisboa: Oficina de Joam da Costa, vol. 6, p. 486.

Câmara Municipal de Odivelas – *Agenda Municipal de Odivelas*. (nov. – dez. 2022), p.15; *Odivelas: revista municipal*, n.º 42 (2022), p. 44; *Serviço Educativo 2020*. Odivelas: DCT, 2020.

Capela, J. V., Borralheiro, R. & Matos, H. (2006) – *As freguesias do distrito de Vila Real nas Memórias Paroquiais de 1758*. Braga: edição José Viriato Capela.

Cardoso, J. (1666) – *Agiologio lusitano dos sanctos, e varoens illustres em virtude do Reino de Portugal...*Lisboa: Oficina de Antonio Craesbeeck de Mello, tomo III, p. 26.

Carvalho, J. (1997); Pessoa, L. (1998) – Arco da Paradela. *Monumentos*. Sacavém: SIPA. [Consult. 22 set. 2021]. Disponível em <URL:http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5011>.

Carvalho, M. (2021) – Editorial. *Jornal Público* (25 fev.).

Costa, J. L. (2022) – *Arcos memoriais e marmoirais: da Idade Média à atualidade*. Lousada: CERT.

Dionísio, S. (1994) – *Guia de Portugal*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, vol. IV, tomo I, p. 615.

DRCN | Direção Regional de Cultura do Norte (2023) – *Património Cultural*. Vila Real: DRCN. [Consult. 20 abr. 2023]. Disponível em <URL:<https://culturalnorte.gov.pt/areas-de-intervencao/patrimonio-cultural/>>.

Gonçalves, A. N. (1988) – Os Memoriais medievos, seu significado. *Revista Mundo da Arte*, II série, n.º 2, pp. 5-18.

Miranda, A. (1947) – Marmoiral. *Penafidel: Boletim da Comissão Municipal de Cultura*, vol. I, p.11.

Oliveira, C. (2006) – Arco da Paradela. In *Património Cultural*. [Consult. 21 set. 2018]. Disponível em <URL:<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/72375>>.

Pinho, M. R. M. (1991) – *Elementos para a história de Castelo de Paiva*. Castelo de Paiva: ADEP, p. 75.

Real, M. G. – Padrões históricos da Estremadura: a ‘Memória’ em Odivelas. *Boletim da Junta da Província da Estremadura*, série II, n.º 5 (1944), p. 328; Padrões históricos da Estremadura: a ‘Memória’, em Odivelas. *Boletim Cultural da Junta Distrital de Lisboa*, série 2, n.ºs 61-62 (1964), p. 42; Pelourinhos da Beira Alta. *Revista da Beira Alta*, vol. 23, n.º 4 (1964), p. 301.

Rosas, L. & Barros, M. (2008) – Memorial da Ermida / Marmoiral de Sobrado. *Rota do Românico do Vale do Sousa*. Lousada: VALSOUSA, pp. 222-233.

RR | Rota do Românico (2023) – Projeto Pedagógico [arquivo]. Lousada: VALSOUSA.

Sereno, I. et al. (2001-2016) – Memorial da Ermida. *Monumentos*. Sacavém: SIPA. [Consult. 30 set. 2021]. Disponível em <URL:http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5314>.

Silva, A. – O «Marmoiral» de Alpendurada (Marco de Canaveses): um tipo raro na tumultuária medieval. *Marco Histórico e Cultural: actas de eventos marcoenses*. Marco de Canaveses: Câmara Municipal, 1998, pp. 19-34; Os marmoirais medievais: uma revisitação a propósito do monumento da Campeã, Vila Real. *II Colóquio Viário do Marão*. Campeã: Junta de Freguesia da Campeã, 2021. [Consult. 13 out. 2021]. Disponível em <URL:<https://www.youtube.com/watch?v=Bek5XOv2yDY>>.

Turismo do Porto e Norte de Portugal (2023) – Arco de Paradela. *Turismo do Porto e Norte de Portugal*. [Consult. 23 abr. 2022]. Disponível em <URL: <http://www.portoenorte.pt/pt/o-que-fazer/arco-de-paradela/>>.

Vitorino, P. (1943) – Acêrcas de «Os marmoirais». *Douro Litoral*, n.º 6, p. 10.



(1) Memorial da Ermida, Penafiel (2) Memorial de Odivelas, Odivelas (3) Arco da Campeã, Vila Real (4) Memorial de Alpendorada, Marco de Canaveses (5) Marmoiral de Sobrado, Castelo de Paiva (6) Arco de Paradela, Tarouca (7) Memorial de Santo António, Arouca

Fig. 1 – Os sete arcos memoriais e marmoirais. Fotos: Rota do Românico.



Fig. 2 – O inverno junto ao Arco da Campeã. Foto: Carlos Balsa.

Fig. 3 – Memorial de Odivelas. In Odivelas: Revista Municipal, 2022.

N.º 42 | JUNHO | Revista Municipal

Memorial de Odivelas

Apesar de ser um dos mais jovens do país, o concelho de Odivelas tem um passado histórico que atravessa vários séculos. Das diversas monumentos presentes no nosso território, nesta edição destacamos o Memorial de Odivelas.

O Memorial de Odivelas, um Monumento de Interesse Nacional, também conhecido por "Cruzeiro de Odivelas", situa-se no centro histórico de Odivelas. Considerado como uma das obras mais interessantes do estilo arquitectónico gótico em Portugal, este marco do concelho fica localizado a poucos metros do Mosteiro de Odivelas, orientado no sentido Sudoeste-Noroeste, com uma das faces voltadas para Lisboa, e outra para o Mosteiro. Supõe-se que este monumento, provavelmente do século XIV, assinala a passagem do corpo do rei D. Dinis rumo ao Mosteiro onde viria a ser sepultado. Construído em calcário Lis, extrai das pedreiras de Trigache, em Fátima, com quatro pares de colunas dando apoio aos três arcos trilobados, possui também um

escudo português medieval, utilizado na Armário até ao reinado de D. Fernando. Alguns autores também consideram que se trata de um padrão de couto que demarca limites territoriais na área jurisdicional do Mosteiro, ou um local de portagem, tendo objetivos fiscais de cobrança do imposto de barreira da coutada.

46 MONUMENTO EM DESTAQUE



Fig. 4 – Vista aérea do Memorial da Ermida e da envolvente. Foto: Rota do Românico.



Fig. 5 – Conversas no Museu de Arouca sobre os memoriais.

VIAS ROMANAS: FONTES ESCRITAS, EPIGRÁFICAS E ARQUEOLÓGICAS

Vasco Gil Mantas

Universidade de Coimbra
Academia Portuguesa da História

Apesar da longa tradição que envolve o estudo da rede viária romana, verifica-se que a simples comparação entre as diferentes propostas de reconstituição dos seus múltiplos traçados acusa modificações, por vezes sensíveis, mesmo quando se trata de vias de primeira importância. Esta circunstância, por vezes incómoda, resulta de duas razões principais, se quisermos simplificar o problema: a incerteza ainda existente em muitas situações, criada pela ausência de testemunhos seguros da passagem da via e pelo desconhecimento parcial da localização das suas *mansiones* e, por outro lado, os resultados da investigação, que vão revelando dados novos, obrigando a que se completem ou alterem propostas anteriores. Recordamos, a título de exemplo, que a longa discussão sobre a localização de *Abelterium* em Alter do Chão, estação conhecida dos roteiros viários antigos, só se resolveu com o achado local de uma tégula com um grafito referindo a povoação (António & Encarnação, 2009: 197-200).

Quer isto dizer que o estudo da rede viária deve assentar não em ficções apoiadas no persistente mito da perenidade das estradas romanas, no qual as pontes e as calçadas têm lugar de destaque na literatura histórico-arqueológica e agora, turística, mas sim na análise das diversas fontes que permitem redescobri-las com autenticidade. Que fontes a ter em conta, resumidamente? Dividimo-las em três grupos: fontes escritas, fontes epigráficas e fontes arqueológicas. Consideramos as fontes epigráficas separadas das fontes escritas, atendendo quer à sua importância como fontes primárias, quer ao tipo de suporte. Nas fontes arqueológicas concentramos outros tipos de testemunhos materiais das estradas.

Em Portugal os estudos viários começaram cedo, com os humanistas do século XVI, muitos deles, embora não poucas vezes cultores de fantasias, a afastarem-se das lendas medievais, produto de imaginações incapazes de compreender a capacidade tecnológica romana e um conceito de *utilitas* diferente do prevalecente no mundo medieval. Não é possível resumir o que foi a produção destes humanistas, reflexo

da revolução cultural renascentista, uns mais influenciados que outros pela nova visão da Antiguidade. Recordamos o decano da arqueologia portuguesa, André de Resende, que nas *Antiguidades da Lusitânia* dedica um largo capítulo a testemunhos viários, dando a conhecer numerosos miliários (Resende, 2009: 279-299). Outro nome importante deste grupo de pioneiros é Francisco de Holanda, ainda que visionário quando propõe reconstrução de pontes desaparecidas, especialmente no seu manuscrito *Da Fábrica que Falece à Cidade de Lisboa* (Holanda, 1984: 26-27). Muito discutido é o contributo de Frei Bernardo de Brito, que utiliza muitas informações de autores que o antecederam, prejudicando a credibilidade do que escreveu devido às redundantes fantasias com que preenche a sua *Monarquia Lusitana* (Brito, 1597-1609). Numerosos viajantes, sobretudo estrangeiros, deixaram-nos importantes informações sobre vestígios de estradas romanas, ou assim consideradas.

São exactamente as invenções do primeiro e as fantasias do terceiro que suscitaram pesadas críticas por parte dos cultores da história positivista que se afirma no século XIX, destacando-se as contundentes posições assumidas por Emil Hübner nas *Notícias Arqueológicas de Portugal* (Hübner, 1871: 1-7), suscitando reacções entre alguns eruditos nacionais. Não queremos deixar de recordar que, já no século XVI, Gaspar Barreiros pusera em causa algumas das fantasias que corriam na tradição livresca, posição que em Francisco Silveira, nos inícios do século XIX, ganha aspectos críticos inovadores, ainda que sem abandonar o respeito por nomes como Resende (Silveira, 1804: 263). Seríamos injustos não referindo o trabalho do Padre Martins Capela, no extremo limite do século XIX, um precioso levantamento de miliários da parte portuguesa do Convento Bracaraugustano (Capela, 1895), convenientemente apreciado por Hübner. Ignoraremos, no século XX, o investigador Mário Saa, apesar das suas estranhas divagações sobre as estradas romanas? Em ciência não se deve desprezar *in limine* qualquer contributo que se apresente e a identificação de numerosos vestígios viários antigos que encontramos na obra de Saa, merece atenção (Saa, I-VI, 1956-1967; Carneiro, 2009). Finalmente, devemos reconhecer o importante contributo de investigadores do país vizinho, sobretudo para a região portuguesa a norte do Douro (Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra & Álvarez Asorey, 2004).

Seriam justificadas as dúvidas e a condenação de informações viárias transmitidas por Resende ou Brito, como ainda acontece ocasionalmente? Cremos que não, sem dispensa de uma análise dos referidos testemunhos (Mantas, 2019: 197-231). Vejamos o caso dos miliários da zona das Mestas, postos em causa por Hübner (*CIL* II 441*), mas confirmados por outras fontes escritas, como Claude de Bronseval

(Fig. 1), que os viu nas suas deambulações por Portugal em 1532 (Bronseval, 1970: 501-502). Outro aspecto a considerar na transmissão de documentos é o das cópias e da sua autenticidade, bem testemunhada, por exemplo, nos padrões da ponte romana de Chaves. Estas duas colunas contêm textos importantes, ainda que prejudicados pelas irregularidades próprias destes documentos quando copiados ou regravados (*CIL* II 2477-2478), não faltando no *Padrão dos Povos* o espaço que no original, encontrado no leito do Tâmega há alguns anos (Silva, 1982: 90-92), foi picado por efeito da *damnatio memoriae* contra Domiciano. A feitura das colunas presentes na ponte remonta seguramente ao século XVIII.

Vejam, rapidamente, quais os principais testemunhos escritos não epigráficos de que dispomos. Os textos de Estrabão e de Plínio-o-Velho proporcionam algumas informações viárias, mas são os escritos especificamente geográficos e os roteiros viários os mais úteis. É o caso da *Geografia* de Cláudio Ptolomeu, apesar das dificuldades que o seu sistema de coordenadas, transformáveis em distâncias entre pontos e, conseqüentemente, passíveis de sugerir traçados. Recordamos que a *Tábua de Peutinger*, cópia medieval de um mapa viário do mundo romano não tem qualquer utilidade para o estudo das estradas do território português, pois se perdeu quase toda a secção que ilustrava a Hispânia, o que não impede o uso repetido da sua “restituição” a partir dos grandes roteiros que sobreviveram: o *Itinerário de Antonino* e a *Cosmografia* do Anónimo de Ravena.

O primeiro destes documentos, apesar dos seus erros e omissões, representa a mais importante das fontes escritas, contando com numerosos manuscritos. Na sua forma final parece corresponder a uma versão do século III, não isenta de interpolações e dados obsoletos. A edição padrão é a de Peter Wesseling, devidamente comentada por numerosos investigadores posteriores (Wesseling, 1735; Cuntz, 1927; Löhberg, 2006). O *Itinerário* não inclui a totalidade das estradas da Hispânia, assim como não lhes atribui um número, prática corrente que resultou da observação da ordem com que ocorrem no *Itinerário* (Roldán Hervás, 1975: 19-101). Na verdade, as vias no sentido restrito do termo, eram aquelas que contavam com uma balizagem homogénea entre os pontos inicial e terminal, como a via *Bracara-Cale*, integrada no longo itinerário *Olisipo-Bracara*, vulgo *Via XVI*. Na época imperial, a maior parte destas estradas, essencialmente ao serviço da administração e do *cursus publicus*, não eram designadas pelos nomes dos magistrados, por vezes referidos em inscrições encabeçadas pela identificação do imperador, nem tinham uma denominação individualizada, notando-se no Norte de Portugal a singular excepção

da *Via Nova*, entre Braga e Astorga, assim denominada em muitos dos miliários (Fig. 2). Quanto ao segundo roteiro viário referido, a *Cosmografia* alto-medieval do Anónimo de Ravena, repete, adicionando alguns contributos pontuais, muitos dos dados do *Itinerário*. Inferior a este, apresenta-se corrompido e truncado, sem indicação de distâncias, dificultando e limitando a sua utilização (Schnetzer, 1940; Roldán Hervás, 1975: 111-137).

Passemos às fontes epigráficas, como o muito discutido *Itinerário de Barro de Astorga* (ILER 1778), quatro pequenas placas com a enumeração das estações viárias de cinco estradas e respectivas distâncias intermédias (Fig. 3). Achado em condições obscuras, originou uma arrastada discussão entre defensores da autenticidade e os que a negavam (Roldán Hervás, 1975: 163-175). O grande problema desta fonte reside no valor da longitude da milha que utiliza, contribuindo para a polémica em torno da existência de uma milha ibérica, defendida por alguns investigadores, diferente da milha romana de 1481,5 metros, que consideramos generalizada na Hispânia desde a primeira balizagem referida por Políbio. Recentes análises por termoluminescência provaram a autenticidade das placas (Ochoa, Cerdán & Sendino, 2012: 151-179), datando-as do século III, resolvendo um problema e mantendo outro, como tantas vezes sucede na investigação.

As fontes epigráficas incluem testemunhos de vários tipos. Entre eles devemos incluir os términos territoriais, normalmente sob a forma de placas, com finalidades administrativas e talvez fiscais, dos quais se conhecem vários em Portugal, sobretudo entre o Douro e o Tejo (Cortés Bárcena, 2013: 33-70). Parte deles terá sido colocado junto a vias de circulação, outros terão sido colocados em pontos dominantes da paisagem, tanto mais que os limites territoriais teriam privilegiado, em muitos casos, as elevações. A cronologia destes monumentos remonta na maioria ao início do século I, período em que o essencial da rede viária e a sua balizagem estavam em curso de concretização. Muito interessante é a desaparecida inscrição rupestre do Porto de São Martinho, no Douro, estabelecendo provavelmente limites ao acesso ao porto fluvial que ali existia (Encarnação, 2019: 269-281).

Embora quase sempre de forma indirecta, o achado de inscrições com a indicação de topónimos contribui para resolver problemas de localização de estações viárias. Referimos já o caso de *Abelterium* e lembramos o de *Aeminium* (Coimbra), cidade muito tempo localizada em Águeda, que o afirmava num listel que ornava o seu brasão. Neste caso foi o achado da inscrição honorífica de Constâncio Cloro, na Couraça dos Apóstolos (CIL II 5239 = ILER 1236), em 1888, que resolveu o

problema, tanto mais que a questão era complicada pela identificação de Coimbra com *Conimbriga* (Condeixa-a-Velha), todavia já desmentida por Gaspar Barreiros e por Bernardo de Brito (Barreiros, 1968: 48-49; Brito, 1597: 406-407).

Algumas raras inscrições, para além dos miliários, dão-nos a conhecer a construção de obras ligadas a estradas, como sucedeu com o texto de uma das colunas da ponte flaviense, que nos informa ter sido obra do município sob o governo de Trajano (*CIL* II 2478). Muito interessante é a inscrição rupestre de Numão informando que os Assanienses construíram, à sua custa, uma estrada destinada a comunicar o *vicus* com um caminho que lhes facilitasse a mobilidade na região (*FE* 11 48). Esta rude epígrafe sublinha a intervenção das comunidades locais, grandes e pequenas, na construção e manutenção de grande parte da rede viária, circunstância que o *Código de Teodósio* ilustrará dramaticamente no ocaso do Império (Pharr, 2012: *CTh.* 8; 15).

O nome de magistrados ou outras figuras ligadas a obras viárias ocorre, no primeiro caso, sobretudo nos miliários, mas é pouco vulgar no nosso território fora dessa circunstância. É muito interessante uma inscrição de Póvoa de Midões, também considerada falsa por Hübner (*CIL* II 50*), referindo a construção de uma ponte, leitura que defendemos, embora outros investigadores prefiram ler *fontem* (Ribeiro, 1982-1983: 191-199). O texto, gravado num bloco de granito com o campo epigráfico delimitado por uma espécie de *tabulla ansata*, data a construção do ano 80: *Imp. Tito. VIII. Cos / pontem aedificavit / Severus Vituli f.* O construtor, um indivíduo identificado à maneira peregrina, inclui no texto uma referência ao imperador, o que confere à obra um aspecto oficial, mais consentâneo com uma ponte que com uma simples fonte.

Em todos os tempos as estradas estimularam a expressão de sentimentos religiosos, atendendo aos perigos que o acto de viajar comporta, o que foi muito sentido em tempos passados. A presença de testemunhos religiosos associados às estradas romanas não deve, portanto, causar admiração. Uma dessas expressões mais significativa consiste na presença de monumentos votivos, normalmente levantados junto às estradas, muitas vezes em encruzilhadas, consagrados aos *Lares Viales*, entidades protectoras dos viajantes e das vias, enquanto espaço de identidade definida, muito vulgares no Norte da Hispânia, sucedendo seguramente a práticas pré-romanas, mas pouco divulgados a sul do Douro, nomeadamente na Lusitânia (Mantas, 2010: 13-34; Abascal, 2019: 257-280).

Esta tradição pode identificar-se nos discutidos memoriais ou marmoirais

levantados na berma dos caminhos na época medieval (Silva, 2023: 77-133), nos cruzeiros, que Francisco de Holanda propôs que fossem colocados nos cruzamentos, com indicações viárias, e nas simples *alminhas* que subsistem em grande número ao longo de traçados anteriores às auto-estradas. Sublinhamos que estes testemunhos mais recentes, nomeadamente quando interpretados juntamente com a documentação medieval ou moderna que refira estradas e caminhos públicos, em especial como limites, pode levar à identificação de traçados viários romanos. A presença de santuários rurais importantes, como o de Panóias ou o de Endovélico, em Terena, exigia caminhos de acesso, da categoria das *viae vicinales*, de acordo com a classificação, entre outros, de Sículo Flaco (Clavel-Lévêque, 1993; Mantas, 2017: 285-290). A identificação de divindades associadas a estradas e viagens, como Mercúrio, não tem grande representação em Portugal (Baratta, 2001: 16-68), embora tenham surgido mais alguns testemunhos recentemente.

Os miliários constituem um grupo particularmente importante para o estudo da rede viária romana, como desde sempre se considera (Encarnação, 2010: 385-394). Numerosos em Portugal, sobretudo a norte do Douro, onde se contam por várias centenas, os miliários fornecem informações essenciais para a definição de traçado e para estabelecer a história da estrada ou, pelo menos, das fases de construção, manutenção e renovação da mesma. Estas informações incidem em primeiro lugar nos aspectos políticos, nome do imperador e titulatura, raramente nomes de magistrados envolvidos na obra e indicações propriamente viárias, sobretudo a distância, contada dentro de cada território, tendo como referência a sede política do mesmo (*caput viarum*), circunstância que ao longo do mesmo itinerário faz com que possam surgir marcos com indicação miliária idêntica. Vimos já que, nas grandes vias, designadas por vezes nos miliários como *viae militares*, a contagem se efectua unicamente a partir do início do caminho. Um número reduzido destes indica o ponto de destino da estrada e a distância total a percorrer, como se verifica em alguns de Braga: *Bracara-Cale*; *Bracara-Tude*; *Bracara-Asturica* (Fig. 4).

Os miliários tardios não mostram, por vezes, indicação de distância, o que leva a considerá-los como simples monumentos honoríficos. Não aceitamos esta tese, atendendo ao contexto da época, em que o mecenato urbano dos notáveis enfraquece e, por decisão estatal, as obras viárias passam a incumbir sobretudo às cidades e aos proprietários dos terrenos atravessados, que as consagram ao governante. A propósito desta questão nem vale a pena lembrar a hipótese de miliários gravados em série, com a indicação de distância pintada após a colocação. Quanto aos famosos

ninhos de miliários, como o que existe, por exemplo, no Bico da Geira, devemos ver neles o resultado de afirmações de lealismo numa região militarizada, mais do que uma prática redundante. Em certos casos os miliários sobreviventes sugerem uma balizagem completamente renovada, como terá acontecido na via *Bracara-Cale* com os marcos de Adriano (Mantas, 2015: 31-48), os mais antigos de uma estrada que seguramente existia já na época de Augusto.

A distribuição dos miliários mostra acentuadas irregularidades regionais. No itinerário *Olisipo-Bracara*, com um total de 244 milhas, o troço da via *Bracara-Cale*, com 35 milhas de extensão, possui quase tantos miliários como todo o restante traçado a sul do Douro. Menos abundante no Sul, onde o Algarve conta apenas com um testemunho (*IRCP* 660), um miliário júlio-cláudio levantado na fronteira entre *Balsa* (Luz de Tavira) e *Ossonoba* (Faro), a referida irregularidade resulta também da diferença de balizagem inerente à qualidade das estradas, pois nem todas a tinham sistemática. A localização de miliários nas proximidades de povoações e lugares de passagem obrigatória foi muito vulgar, por razões evidentes. Os miliários achados *in situ* são menos vulgares, quase sempre em zonas de fraca densidade populacional ou sobre percursos que perderam importância, caso da via *Ebora-Pax Iulia*, via que o *Itinerário* não contempla. Mário Saa deixou dos seus restos, inclusivamente dos miliários, um importante testemunho (Saa, 1963: 234-265).

No uso dos miliários para reconstituir traçados viários é preciso considerar que muitos deles foram deslocados do local original para reutilizações diversas, utilitárias ou decorativas. Recordamos o miliário de Calígula, da milha IV, da estrada entre *Aeminium* e *Cale*, achado na muralha medieval da cidade do Mondego, de onde passou inicialmente para o Pátio da Universidade (*CIL* II 4639), até terminar no Museu Machado de Castro. Em Braga, de muitos dos miliários que foram recolhidos, com boa intenção, no Largo das Carvalheiras, hoje presentes no Museu D. Diogo de Sousa, perdeu-se o conhecimento do local de origem (Wickert, 1933: 442-448; Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra & Álvarez Asorey, 2004: 59-103), situação agravada pelo mau avivamento de parte das epígrafes, nomeadamente das indicações de distância.

A tipologia dos miliários, descontando as colunas de construção reaproveitadas no Baixo-Império, quando ocorrem também miliários reutilizados por regravação parcial, é simples. No início, e depois tardiamente, existem miliários prismáticos, em forma de grandes estelas, como o miliário de Augusto achado em Alfaiates, concelho de Sabugal, conservado no Museu Nacional de Arqueologia, com indicação de

distância contada desde Mérida, e datável de 23/22 a.C., o que permite considerá-lo o mais antigo do território português (Mantas, 2012: 250-251; Curado, 2013 59-64). O mais recente é um miliário truncado, de Teodósio I, achado em Coja, perto de Arganil (*FE* 115 492), pertencente a uma estrada que de Bobadela se dirigia a *Conimbriga* e *Aeminium*. Na maioria dos casos os miliários são colunas mais ou menos cilíndricas, com um pedúnculo para fixação e altura variável, destacando-se pelas suas dimensões e texto elaborado os marcos de Caracala. Apesar de algumas monografias e artigos reunindo grandes *corpora* de miliários, os dados disponíveis continuam muito dispersos. Embora exista há muito um projecto de edição de um volume incluído no novo *CIL*, o volume XVII, tal demora a concretizar-se, tornando urgente a publicação do conjunto dos miliários do território português num catálogo ou atlas de fácil consulta.

Vejamos então as fontes arqueológicas, ou seja, os vestígios materiais das estradas e da sua presença na paisagem. Também neste caso é necessária manter alguma prudência e reserva em relação ao que pode parecer e não é. Testemunhos fundamentais são as pontes e os restos de vias, umas e outros nem sempre fáceis de datar e, por isso, muito confundidas na tradição e nos escritos eruditos modernos e contemporâneos, passando na actualidade à literatura de divulgação turística. As pontes têm um valor particular, uma vez que fixam os traçados viários, por se situarem em locais de travessia privilegiados, o que origina uma sucessão de pontes lançadas no mesmo local. Assim sucedeu com a Ponte Real, em Coimbra (Alarcão, 2012: 15-63), sucessora de uma ponte romana, objecto de várias reformas desde a Idade Média até à sua substituição pela ponte metálica, de pegões apoiados nos restos da ponte reconstruída nos séculos XVI e XVII, a qual desapareceu em 1954, sobrevivendo vestígios no leito do rio.

Desta forma defrontamo-nos com falsas pontes romanas, pontes alteradas mas conservando parte importante da traça romana e pontes consideradas romanas por ostentarem material romano reutilizado. Apenas a título de exemplo, lembramos algumas destas pontes. No primeiro caso temos a ponte de Tavira, construção que no seu estado remonta a 1654 e que poderá ter conservado no tramo da margem esquerda restos de uma construção anterior, medieval ou moderna. Entre as pontes que conservaram parte da construção original, embora significativamente alteradas, consideramos exemplar a bela ponte de Segura (Fig. 5), na fronteira luso-espanhola, que em 1571 foi largamente reconstruída, por se encontrar arruinada, recebendo três arcos novos e os dois pegões centrais, mantendo o aspecto antigo. Finalmente, uma

reparação no século XIX retirou-lhe o perfil original em cavalete (Durán Fuentes, 2005: 272-285; Gimeno Pascual, 1997: 191-200). Das estruturas consideradas romanas por possuírem materiais em reutilização, destacamos a ponte de Vila Ruiva, Cuba, considerada romana por possuir entre outros materiais da mesma cronologia pelo menos uma inscrição funerária (*IRCP* 398).

Como reconhecer uma ponte romana? Na verdade, nem sempre é fácil, mas é possível uma observação cuidadosa conduzir a uma classificação aceitável. Para além da tipologia, a observação da metrologia é um bom método, a que devemos acrescentar o estudo das molduras e a presença ou ausência de silhares com orifícios para utilização do *forfex* (tenaz), cuja presença na ponte sobre o Tuela, perto de Torre de Dona Chama, permite atribuir-lhe uma origem romana. A identificação de siglas aponta para uma obra medieval, período que assistiu à construção – ou reconstrução – de grandes pontes, muitas vezes identificadas como romanas. Não podemos esquecer que nem todas as pontes eram em pedra, as estruturas em madeira, no todo ou em parte, foram, certamente, bastante vulgares, difíceis de identificar.

Na verdade, as pontes romanas regularmente conservadas, na Península Ibérica, são poucas, rondando as quatro dezenas (Durán Fuentes, 2005: 110-112). Em termos lógicos não poderia ser de outra forma. Em Portugal devemos destacar duas excelentes pontes, ambas de tabuleiro horizontal, a de Chaves (*Aquae Flaviae*), robusta construção da época de Trajano cruzando o Tâmega, com a robustez austera do revivalismo republicano das obras militares (Fig. 6), da qual temos um invulgar testemunho gráfico de Duarte d'Armas, que a representa com catorze arcos (Armas, 1997: 95-96), e a bela ponte de Vila Formosa, perto de Ponte de Sor (Durán Fuentes, 2005: 162-169), que Bronseval classificou justamente como *pulchra*. Esta ponte mostra alguns pormenores que podem ser considerados arcaizantes, o que todavia não nos leva a rebaixar a cronologia da construção do século II para o principado de Augusto (Carriço, 2015: 143-153). Sucede que o achado em Ponte de Sor do fragmento de uma grande placa honorífica de Trajano (*FE* 36 162) reforça a datação da ponte da Ribeira de Seda, pois esta e a que terá existido em Ponte de Sor, serviam a via *Olisipo-Emerita*, por *Aritium Praetorium*, o principal caminho entre a cidade do Tejo e a capital provincial, que por isso devia permanecer funcional em qualquer circunstância.

Terminamos voltando a recordar as propostas de Francisco de Holanda para reconstruir pontes romanas, nomeadamente a que existiria perto de Abrantes, muito tempo confundida com uma estrutura militar do século XIX. Na verdade, se Holanda

imaginou o aspecto da ponte, a sua existência é possível. Edrisi refere, a jusante de Alcântara e antes de Santarém, uma ponte sobre o Tejo. Talvez lhe pertençam os restos de um pilar, identificado recentemente perto de Abrantes, na margem esquerda do Tejo, na proximidade dos conhecidos *mourões*. A exemplo da grande ponte sobre o Danúbio construída por Apolodoro de Damasco (Tudor, 1974: 47-134), poderia ter um tabuleiro em madeira, como haveria outras. Aguardamos a eventual publicação destes vestígios. O cruzamento de fontes literárias com os testemunhos arqueológicos revela-se sempre interessante e, não poucas vezes, esclarecedor.

A identificação de restos viários verdadeiramente romanos também não é fácil e a maior parte dos velhos caminhos lajeados, assim considerados, nunca o foram. Lembramos o que escreveu o Dr. João de Barros, no século XVI: *São muitas as pontes de Entre Douro e Minho que alguns estimarão em duzentas, o que me parece que pode ser antre as quais ham muitos caminhos, Calçadas de pedra onde se requerem, em tal maneira que os que vem a Lisboa daquela terra não tem paciencia quando passam pela Serra de Ancião, que com falta de deligência não se pode andar no inverno e quasi assim no verão* (Barros, 1919: 125). Nem todas as estradas eram pavimentadas ao estilo da *Via Appia*. A maior parte tinha uma cobertura de cascalho e saibro (*glareae stratae*) ou simplesmente de terra batida (*viae terrenae*), ocorrendo o lajeado apenas em troços especiais do traçado, junto das cidades, das pontes ou na travessia de áreas particularmente sujeitas à acção dos elementos naturais. A procura sistemática das célebres *quatro camadas* divulgadas por Nicolas Bergier no século XVII, quase uma obsessão de muitos investigadores, só raramente corresponde ao que se espera, o que não escapou ao antiquário (Bergier, 1728: 150-151), embora se verifique uma certa constância na infra-estrutura das estradas principais. A sua conservação depende muito do tipo de construção e do ambiente em que os vestígios se encontram, o que se relaciona, em primeiro lugar com as características da zona onde foram construídas. Para além da metrologia, a análise da carta arqueológica regional pode contribuir para decifrar na paisagem a passagem de uma estrada romana, sem esquecer que esta se destinava a unir pontos por alguma razão importantes, o que originava uma rede complexa de caminhos subsidiários, difíceis de detectar.

O facto de o aspecto da superfície da estrada não parecer antigo não significa, à partida, que não se trate de um caminho romano, pois, até há muito pouco tempo, as estradas tendiam a ser refeitas sobre o mesmo traçado, podendo subsistir traços do antigo sob o mais recente. A arqueologia, como já foi dito muitas vezes, é uma espécie de folhado, para usar uma imagem gastronómica. Para identificar traçados antigos

a teledetecção aérea e espacial são instrumentos essenciais. Sublinho a importância dos fotogramas do voo americano de 1958, que mostra uma paisagem ainda pouco alterada e que pode ser utilizado facilmente com a CMP na escala 1/25000, se possível antiga, rica em microtoponímia. Damos o exemplo de um percurso de montanha, os lacetes da *Estrada de Herodes*, perto de Famalicão da Serra, traçado hoje muito prejudicado, e a longa travessia do Campo da Lagarteira, a sueste de Conímbriga (Fig. 7). Recordamos ainda que a chamada *Arqueologia Aérea* não resolve só por si os problemas de identificação, a não ser em condições especiais. Por isso mesmo o recurso à prospeção geofísica no sentido de controlar indícios detectados resulta obrigatório ou, em alternativa, a velha sondagem.

Como o caminho já vai longo e a jornada se aproxima do final, devemos lembrar as estações viárias que serviam os viajantes, umas oficiais, outras privadas (*tabernae*), parte das quais situadas em ambientes urbanos. Em relação às primeiras o *Código de Teodósio* inclui numerosos artigos que regulam o seu funcionamento. Excluindo as segundas, que podiam ser levantadas junto à estrada, em pontos que parecessem garantir bom negócio, as primeiras, *mansiones* e *mutationes* ou seja, estalagens e estações de muda, eram estabelecidas a distâncias regulares, em parte destinadas a fins administrativos. A sua identificação, sobretudo das *mutationes*, nem sempre é fácil, em termos arqueológicos, confundindo-se, por vezes, com *villae*. Estas, todavia, evitavam a proximidade imediata dos caminhos, por razões práticas.

Em Portugal temos alguns destes estabelecimentos identificados. Na Raposeira, perto de Mangualde (ArqueoHoje, 2014: 14-37), uma *mansio* de grandes dimensões (Fig. 8), uma outra, mais pequena, infelizmente destruída, na Eira Velha, onde bifurcava para *Conimbriga* e *Aeminium* a estrada que vinha de Bobadela. Estações de muda registaram-se em Almoínhas, a 15 quilómetros de *Olisipo*, identificada como *villa*, e outra em Regadas, Freixo de Numão. Algumas levantam problemas de classificação, como a robusta plataforma existente no Cabeço do Vouga, local usualmente identificado como *Talabriga*, ou o edifício de *Conimbriga*, que pode ser a *mansio* urbana, a crer na arquitectura e nos edifícios adjacentes (Correia, 1972: 314; Mantas, 2012: 195-197, 302). Mais polémica é a estação arqueológica dita de Centum Celas, perto de Belmonte, devido a propostas divergentes, onde sabemos ter existido um *vicus*, provavelmente desenvolvido a partir de uma grande estação viária, com semelhanças com a de Stonea Grange, na Inglaterra, em tempos também centro administrativo e comercial de uma área pouco urbanizada, como o poderá ter sido também a Póvoa do Mileu, na Guarda (Hanley, 2000: 36-39; Pereira, 2010: 34-35).

Desta forma abreviada percorremos as principais fontes para o estudo da rede viária romana, sem esquecer as dificuldades subjacentes ao seu uso. O enorme contributo das vias para a unidade de um mundo cheio de diferenças, unidade que, por alguma razão, se tentou várias vezes recuperar procurando inspiração num modelo que teve o seu tempo, os seus homens e os seus deuses – incorrendo nas dificuldades de todos os revivalismos de intenção política – leva a aceitar, para além das críticas em moda (Watts, 2023: 325-335), a grandeza da Romanidade e as suas lições pragmáticas. Para os seus contemporâneos, esta maravilha promotora de mobilidades era uma realidade do quotidiano, tão banal que quase nada escreveram sobre ela, o que não deixa de ser uma forma de reconhecimento. Roma lançou não só pontes sobre os rios, como lançou pontes entre povos. Assim todos o fizessem, pois ficariam na História, ao contrário dos que hoje incessantemente monopolizam os noticiários.

BIBLIOGRAFIA

- CIL = *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Berlim
CMP = *Carta Militar de Portugal*
FE = *Ficheiro Epigráfico*, Coimbra
ILER = *Inscriptiones Latinas de la España Romana*, Barcelona
IRCP = *Inscrições Romanas do Conventus Pacensis*, Coimbra
USAF = *United States Air Force*
- Abascal, J. M. (2019) – Geografía de los altares de três foculi dedicados a lares viales en Hispania. *Anales de Arqueología Cordobesa* 30, p. 257-280.
- Alarcão, Jorge de (2012) – *As pontes de Coimbra que se afogaram no rio*. Coimbra: Lápiz de Memória.
- António, Jorge; Encarnação, J. d' (2009) – Grafito identifica Alter do Chão como Abelterium. *Revista Portuguesa de Arqueologia* 12 (1), p. 197-200.
- Armas, Duarte d' (1997) [1510] – *Livro das Fortalezas*. Lisboa: Inapa.
- ArqueoHoje (2014) – *A estalagem romana da Raposeira*. Mangualde: Câmara Municipal de Mangualde.

Baratta, Giulia (2001) – *Il culto di Mercurio nella Penisola Iberica*. Barcelona: Universitat de Barcelona.

Barreiros, Gaspar (1968) [1561] – *Chorographia de alguns lugares*. Coimbra: Universidade.

Barros, João de (1919) [1542] – *Geografia d'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*, Porto: Biblioteca Municipal do Porto.

Bergier, Nicolas (1728) – *Histoire des Grands Chemins de l'Empire romain*, I-II. Bruxelas: Jean Leonard.

Brito, Bernardo de (1597-1609) – *Monarchia Lusitana*, I-II. Alcobça – Lisboa: Mosteiro de Alcobça / Mosteiro de S. Bernardo.

Bronseval, Claude de, (1970) [1533] – *Peregrinatio Hispanica*, 1-2. Paris: Presses Universitaires de France.

Capela, M. Martins (1895) – *Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal. Relíquias de Epigraphia romana*. Porto: Typ. de Artur José de Sousa e Irmão.

Carneiro, André (2009) – *Itinerários romanos do Alentejo: uma releitura de “As grandes vias da Lusitânia: o itinerário de António Pio” de Mário Saa, cinquenta anos depois*. Lisboa: Colibri.

Carriço, João (2015) – A ponte romana de Vila Formosa. *Abelterium*, 2 (2). Ponte de Sor: Câmara Municipal de Ponte de Sor.

Clavel-Lévêque, M. et alii (1993) – *Siculus Flaccus. Les conditions des terres*. Nápoles: Jovene Editore.

Correia, Vergílio (1972) – *Obras*, 4. Coimbra: Universidade.

Cortés Bárcena, C. (2013) – *Epigrafía en los confines de las ciudades romanas. Los termini publici en Hispania, Mauretania y Numidia*. Roma: L'Erma di Bretschneider.

Cuntz, Otto (1927) – *Itineraria Romana: Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, I. Lípsia: Teubner.

Curado, F. Patrício (2013) – Notas sobre dois marcos miliários prismáticos, de Augusto (23 a.C.) da região da Guarda. *Sabucale* 5, p. 59 -74.

Durán Fuentes, M. (2005) – *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Santiago de Compostela: Dirección Xeral de Patrimonio Cultural.

Encarnação, José d' (1984) – *Inscrições Romanas do Conventus Pacensis*. Coimbra: Instituto de Arqueologia.

Encarnação, José d' (2010) – O miliário como documento. *Pallas* 82, p. 385-394.

Encarnação, José d' (2019) – Uma inscrição romana em S. Martinho do Porto? *Habis* 50, p. 269-281.

Gimeno Pascual, H. (1997) – Obras de reedificación del puente de Segura sobre el rio Eljas. *Conimbriga* 36, p. 191-200.

Hanley, R. (2000) – *Villages in Roman Britain*. Princes Risborough: Shire Archaeology.

Holanda, Francisco de (1984) [1571] – *Da fábrica que falece à cidade de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte.

Hübner, E. (1869-1895) – *Corpus Inscriptionum Latinarum*, II. Berlim: G. Reimerum.

- Hübner, E. (1871) – *Noticias Archeologicas de Portugal*. Lisboa: Typographia da Academia.
- Löhberg, Bernd (2006) – *Das Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti: Ein Kaiserzeitliches Strassenverzeichnis des Römischen Reiches*, 1-2. Berlim: Frank & Timme.
- Mantas, Vasco (2010) – Os Lares Viales na Lusitânia. *Vialibus* 2, p. 13-34.
- Mantas, Vasco (2012) – *As vias romanas da Lusitânia*. *Studia Lusitana* 7. Mérida: Museo Nacional de Arte Romano.
- Mantas, Vasco (2015) – Os miliários de Adriano da via Bracara-Cale. *Portugália* 36, p. 231-248.
- Mantas, Vasco (2017) – Iter populo debetur. Rede viária e legislação no Império Romano. *Pólis / Cosmópolis. Identidades Globais e Locais*. Coimbra: Imprensa da Universidade, p. 273-301.
- Mantas, Vasco (2019) – Eruditos, falsificações e miliários. *Biblos* 5, p. 197-231.
- Ochoa, C. F.; Cerdán, A. M.; Sendino, F. G. (2012) – El Itinerario de Barro. Cuestiones de autenticidad y lectura. *Zephyrus* 70, p.151 -179.
- Pereira, Vítor (2010) – O povoamento romano no Concelho da Guarda. *Iberografias* 6, p. 27-43.
- Pharr, C. et alii (2012) – *The Theodosian Code and Novels and the Sirmundian Constitution*. Clark (NJ): Lawbook Exchange, Ltd.
- Resende, André de (2009) [1593] – *As antiguidades da Lusitânia*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Ribeiro, J. Cardim (1982-1983) – Estudos histórico-epigráficos em torno da figura de L. Iulius Maelo Caudicus. *Sintria* 1-2, p. 151-476.
- Rodríguez Colmenero, A.; Ferrer Sierra, S.; Álvarez Asorey, R. (2004) – *Miliarios e outras inscrições viarias romanas do Noroeste Hispánico*. Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega.
- Roldán Hervás, J. M. (1975) – *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vias romanas en la Península Ibérica*. *Anejos de Hispania Antigua* 7. Valladolid: Universidad.
- Saa, Mário (1957-1967) – *As grandes vias da Lusitânia. O Itinerário de Antonino Pio*, I-VI. Lisboa: Edição do Autor.
- Schnetz, J. (1940) – *Itineraria Romana. Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*. Lípsia: Teubner.
- Silva, António P. (2023) – Os marmoirais medievais. Uma revisitação a propósito do monumento da Campeã, Vila Real. *Povoamento e vias de comunicação ao longo da História*, 2. Vila Real: Biblioteca Municipal de Vila Real, p. 77-133.
- Silva, Armando C. F. da (1981-1982) – Novos dados sobre a organização social castreja. *Portugália* 2-3, p. 83-96.
- Silveira, Francisco (1804) – *Mappa breve da Lusitânia antiga e da Galliza bracarense*. Lisboa: Of. de Simão Thaddeo Ferreira.
- Tudor, Dimitrie (1974) – *Les ponts romains du Bas-Danube*. Bucareste: Academiei Republicii Socialiste Romania.
- Vives, J. (1972) – *Inscripciones Latinas de la España Romana*. Barcelona: Universidad.

Watts, Edward (2023) – *O eterno declínio e queda de Roma*. Lisboa: Bertrand.

Wesseling, Peter (1735) – *Vetera Romanorum Itineraria, sive Antonini Augusti Itinerarium*. Amesterdão: J. Wetstenium & G. Smith.

Wickert, L. (1933) – De nonnullis miliariis Bracarensibus. *Homenagem a Francisco Martins Sarmiento*. Guimarães: Sociedade Martins Sarmiento, p. 442-448.

Fig. 1 – Miliários das Mestas: o testemunho de Bronseval e as dúvidas de Hübner:

XXVIII. [...] Ibi prandium sumpsimus, quo leviter sumpto inde progressi denuo, nos desertis immergentes, tandiu illuc sumus vagati donec valde fatigati appulimus ad flumen magnum Tege quo barcha ibidem dextre comperta transit, iacimus in littore altero in burgo vocato Tancques. Ibi fuimus satis bene locati.

Nota quod in his desertis, quia non sunt viae nec semitae ob infrequentiam humanam ac etiam brutorum (quia regio est miserabiliter deserta) sunt sparsim erectae lapidae columnae pro directione transeuntium. Alias nescirent quo tenderent et forsitan in ignes inciderent qui semper vagantur per illa deserta, nunc parte ista, nunc autem illa. Et dicitur quod Julius Cesar Augustus fecit haec sic ordinari cum Hispanias discurrat, in hoc plurimum consulens infortunis futuris illac transitorum

Claude de Bronseval (1532)

441* In itinere Scallabi Emeritam, iuxta diversorium Mestas, quattuor columnae collapsae extant, tres corrossae, una sic inscripta:

IMP · CAES · CAIVS · IVLIVS
 VRAVS · MAXIMVS · PIVS · FE
 LIX · INVICTVS · AVG · PONT
 MAX · PATER · PATRIAE · TRI
 2 · PVNICIAE · POTESTATIS · TER · COS
 GERMANICVS · MAX · DACICVS p. C. 237
 MAX · SARMATICVS · MAX · ET
 C · IVLIVS · VRAVS · MAXIMVS
 NOMINISSI · CAESAR · PRINCEPS
 11 · IVVENTIVS · GERMANICVS · MAX
 DACICVS · BRACARICVS · MAX
 IMP · CAES · CAI · IVLI · VREI · MAX
 MINI · PII · AVG · GERMANICI
 MAX · DACICI · MAX · SARMATI
 13 · MAX · FORTISSIMI · CAESA
 RIS · FILIVS

III

Resende antiq. p. 168 (Inda Grut. 158, 6 ° Resendio); Britto ed. I 2 f. 82, ed. II 3 p. 111; San Luis p. 230; Masdeu 3, 351, 351).

7 SARMATICVS, ET, 11 SARMATICVS Res. errore typobolatum.

Quaeramus et haec gemina esse potest, tamen, cum nonnulla certe turbata sint, nolui Resendio soli fidem habere.

Fig. 2 – Miliário truncado perto da Ponte Cavalari (Trives) com indicação Via Nova.





Fig. 3 – Placa III de Astorga, com as estações da via Bracara – Asturica (Museu de Oviedo).



Fig. 4 – Miliário de Adriano com indicação da distância entre Bracara e Asturica (Museu D. Diogo de Sousa, Braga).

Fig. 5 – Estado actual da reconstruída ponte de Segura, sobre o rio Erges (foto: Durán Fuentes).



Fig. 6 – A robusta ponte de Trajano, em Chaves, com os padrões comemorativos refeitos, um deles referindo a sua construção.





a - mutatio

0 250 m

Fig. 7 – Fotografias aéreas dos lacetes da Estrada do Rei Herodes (USAF 1958 1383) e do traçado rectilíneo da estrada romana no Campo da Lagarteira (USAF 1958 227).



Fig. 8 – Reconstituição artística da mansio da Raposeira, perto de Mangualde (desenho de J. L. Madeira).

OUSADIA DE PERCEBER A CONSTRUÇÃO DE TERRITÓRIOS AGRÁRIOS ANTIGOS: O CASO DA CAMPEÃ

Lino Tavares Dias
Pedro Aguiar

Reconhecendo-se as características geomorfológicas do território em que se integra a Campeã, e também as suas apetências agrárias, neste trabalho procuramos perceber como a exploração agrícola como um dos fundamentos da riqueza antiga no vale da Campeã, assim como perceber o modelo de exploração da terra e os sistemas de controle da água.

A vontade de investir em territórios do Noroeste da Hispânia pode ser encontrada na estratégia que o Imperador Augusto delineou para o território da bacia do rio Douro, comprovada num *édito imperial*, datado do ano 15 a.C., inscrito numa placa de bronze. Nesse documento, Augusto descreveu a organização social e política que desejava implementar nos povos do noroeste da Hispânia. Nesse édito mostrou 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 a viver em 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 nesse édito, publicado cerca de 10 anos depois da sua primeira presença como Imperador nestas terras. O teor do texto desta placa de bronze¹ 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.

Sabemos que, na generalidade dos casos, as terras confiscadas pela conquista passavam a fazer parte do *ager publicus populi Romani*, e eram exploradas de várias maneiras. As lutas devidas ao modo de explorar foram muito duras em muitas zonas do Império, na medida em que eram a fonte de rendimento regular. Alguns queriam converter muitos dos terrenos em pasto ligado à criação de gado e à transumância, outros privilegiavam a exploração propriamente agrícola. Este enorme património

1 Conhecido como édito de Bembibre por ter sido ali recolhido, município da Espanha, província de León.

fundiário, crescendo gradualmente com as conquistas, podia ser explorado de diversos modos nas diferentes regiões do Império, provocando desigualdades do ponto de vista económico. O campo era para a economia romana o quadro essencial para a atividade agrícola, pelo que para além da sua extensão, da localização, da orientação e da qualidade do solo, a rentabilidade era determinada pelas condições materiais da exploração. Para além disto, era determinante perceber a medida de tempo de trabalho que o lavrador podia consagrar a trabalhar cada campo. Deste modo, a exploração era feita com processos rentáveis, os quais também proporcionavam medidas de trabalho que podia ser determinado para fins cadastrais e fiscais².

Nos últimos anos tivemos oportunidade de analisar alguns territórios em que os topónimos são muito evidentes, como constatamos, por exemplo, com Valongo, resultado de estar implantado num “vale longo”, com Valbom, resultado de localização em “vale bom”, ou com Vila Boa, situada em “vales com terras boas”.

Com o intuito de buscar a possibilidade de recolher indícios e alguma informação sobre a estrutura dos territórios agrários, realizamos trabalhos de observação nas fotografias aéreas mais antigas, principalmente nas que foram realizadas antes ou durante a Segunda Guerra, até 1945, época até à qual a capacidade técnica de revolvimento dos solos era reduzida e, em contrapartida, as técnicas de trabalho na agricultura eram ainda tradicionais.

O trabalho de prospeção das riquezas dos solos foi preocupação permanente na estruturação da economia pelos romanos. Para além da exploração mineira que faziam em todos os sítios onde se propiciasse, também era prioritária a exploração organizada das águas para uso quotidiano e para regadio.

Numa mera abordagem experimental, decidimos aplicar o método de observação ao vale da Campeã, tendo como prioridades de observação as linhas de água, os caminhos, o parcelário e as obras de hidráulica. Porque constatamos a existência de estruturas hidráulicas construídas, procuramos, embora ainda de forma muito sumária, prolongar a observação pela margem esquerda do rio Sordo, do lugar de Bouça ao lugar das Areias, até ao fundo dos lameiros de Mondrões e Bisalhães.

O território situado do lado nascente da serra do Marão, com destaque para a Campeã, tem vastos espaços com características para a exploração agrária, beneficiados pela abundância de água.

Denotam-se terrenos agrícolas férteis com a cota média da veiga em torno dos

2 HOUQUER, Gérard; FAVORY, François (1991). *Les Paysages de L'Antiquité*, Paris: éditions Errance, pp. 48-49.

700 metros de altitude, como que acolhidos na encosta nascente da serra do Marão, onde existem abundantes nascentes de água que garantem a irrigação regular dos solos.

Estas características eram determinantes para que a política económica introduzida pelos romanos, baseada na exploração agrária e na criação de gado. Por estas razões, pusemos a hipótese de os romanos terem dado atenção à exploração do vale da Campeã, tal como o fizeram comprovadamente no vale longo de Valongo³. A justificação para a exploração destas terras terá sido a riqueza dos solos agrícolas, a pastorícia, ou a pecuária?

Do ponto de vista jurídico as terras conquistadas e apropriadas, eram depois atribuídas em função do pagamento de uma taxa. Aparentemente, a ocupação dos solos estava sujeita a certos limites, embora também se tivesse sentido que alguns grandes latifúndios foram criados por influências políticas e sociais. Sobre isto nada sabemos sobre o que poderá ter acontecido na região da Campeã.

Como política geral, sabemos que no início da expansão e das conquistas, parece ter prevalecido o princípio segundo o qual não era lícito obter um lote que excedesse a capacidade de cultivo do beneficiário. Depois, com o decorrer do tempo, as autoridades romanas permitiram a atribuição de superfícies de solos que tencionavam valorizar. Por fim, numa terceira fase, tentaram fixar um limite máximo às herdades individuais. Nesta fase foram apontados limites de 500 *jugueros*, correspondendo a cerca de 125 hectares de terrenos públicos, e foi possível levar a pastar nesses terrenos mais de 100 cabeças de gado vacum ou 500 cabeças de ovinos e caprinos. Mas, num Império tão extenso e com tanta diversidade de povos e tribos, estas disposições tornaram-se torneáveis e diversificaram-se.

A existência de evidências de estruturas características romanas propositadamente construídas para exploração agrícola, também para a pecuária e a florestal, como as *villae*, comprovam que os romanos aplicavam os métodos que usavam em todos os outros territórios que conquistavam, porque o campo era o quadro essencial da atividade agrícola. Mas na Campeã não temos evidências da existência de *villae*.

Para a globalidade do território do Império, sabemos que o trabalho no campo e a medida do tempo que o lavrador dedicava para o laborar, tornou-se referência

3 DIAS, Lino; MADUREIRA, Cristina; MACHADO, Paula Costa; AGUIAR, Pedro & LIMA, Alexandre. (2022). *Os Romanos em Valongo*. Valongo: Câmara Municipal.

essencial no modo de vida. Plínio-o-Velho, na sua História Natural⁴, apontou que na vida rural antiga a organização básica estava no trabalho do lavrador que dirigia uma junta de bois ao jugo, durante um dia, do nascer ao pôr do sol. Este desempenho diário era o *Jugerum*, correspondendo no cálculo fiscal romano de uma parcela de 35,5 metros x 71 metros, servindo de referência nos territórios de todo o Império. Era o espaço de campo agrícola trabalhado num dia por uma atrelagem de dois bois, vulgarizado pela expressão *bois ao jugo*, suportando uma organização fundiária em que usavam a noção de “espaço de produção”, traduzida na aplicação do *actus quadratus* que corresponde a 35,5 metros x 35,5 metros.

A este “espaço de produção” estava associada a noção de tempo de trabalho de uma junta de bois a puxar um arado “do nascer ao pôr do sol”, embora dividida na jornada da manhã e na da tarde. Formalmente, correspondia a um *actus quadratus* durante a manhã e a um *actus quadratus* durante a tarde, medida de trabalho diário, traduzida no conceito de *jugerum*, o qual procurava um compromisso com uma distância que permitia o controle visual do traçado retilíneo dos sulcos feitos pelo arado, o que não seria difícil com distâncias demasiado longas.

Plínio-o-Velho também salientou esta fórmula ao referir que dois *actus* formam um *Jugerum*, com 240 pés de comprimento e 120 pés de largura, concebido como superfície do trabalho quotidiano de uma atrelagem de bois para laborarem durante um dia. Reconhece-se aqui que tudo era feito “à medida do corpo humano”, em que o pé (*pes monetalis*) correspondia a 29,5 cm, servindo de referência em todo o Império⁵. Neste trabalho era fundamental a tarefa do agrimensor, técnico que dominava a capacidade de medir e parcelar as terras.

Recordamos que o topónimo “jagueiros” é vulgar no território português.

Mas, não temos documentação que mostre ter havido na Campeã um programa de cadastro dos terrenos em *actus* e *jugerus*, mas era um hábito administrativo que os romanos tinham e com o qual procuraram organizar os territórios e promover a distribuição das terras, com igualdade e proporcionalidade, perante aqueles que aderiam e se enquadravam nas suas políticas. Na ausência de achados que pudessem dar alguma informação sobre o aproveitamento dos solos pelos romanos no vale da Campeã, procuramos fazer observações sobre eventuais vestígios que tivessem restado no parcelamento dos campos agrícolas.

Na observação (figura 1) da fotografia aérea, RAF 1947, sobre o território da

4 PLÍNIO. HN. 18, 371-375.

5 CHOUQUER, Gérard (2010). *La Terre dans le monde romain*, Paris: éditions Errance.

Campeã, foram tidas como prioridades as linhas de água, os caminhos, as obras de hidráulica e o conseqüente parcelário dominante. Constatamos que há evidências de parcelamento dos campos implantado de forma adequada ou condicionada pelo rio e ribeiros afluentes e, também, pelo traçado da estrada que servia para atravessar para a encosta poente do Marão (figura 2).

Neste parcelamento as dimensões dominantes, salvaguardando distorções da fotografia, são aproximadamente de 35,5 metros ou seus múltiplos, podendo encontrar-se aproximação evidente e sistemática com a dimensão do *actus quadratus* e dos seus múltiplos, o *juguerum* e o *heredium* (Figura 3).

Nesta fase preliminar do estudo foram constituídos trinta e quatro núcleos de terrenos onde se pode identificar a aplicação de proporções regulares na implantação das parcelas agrícolas, correspondendo aos melhores solos na planície (Figura 4). Certamente que as terras nas encostas eram intensamente usadas para floresta, tanto mais que a madeira era muito utilizada e tinha muito valor nas transações comerciais que a economia romana incentivou ao longo de séculos.

Numa abordagem pormenorizada à Campeã, reconhecida na Figura 6, parece evidente que a demarcação de terrenos foi suportada em modelos de uso na antiguidade, assim como parece evidente que tal foi dominante nos solos situados a sul do traçado da estrada, o qual, naturalmente, ocupava a zona da encosta menos sujeita ao efeito das águas. Em contrapartida, as terras usadas para a agricultura, porque irrigadas, acolhiam também as infraestruturas de condução e controle da água, salvaguardando as terras de encharcamento perante a abundância durante os invernos e, em simultâneo, garantindo-lhes o abastecimento suficiente para que pudessem produzir nos períodos de verão.

A observação a que nos propusemos nas terras da Campeã permite apontar algumas perspetivas que apontam para a aplicação de normas antigas na estrutura cadastral das terras com capacidade de uso agrícola. Trata-se, apenas, de um ensaio sobre as suas formas e um contributo para a história. Não temos elementos recolhidos em escavações arqueológicas que nos permitam apontar eventuais cronologias. No entanto, a estruturação da via de características manifestamente romanas que atravessava o território, a adequação do seu traçado e a conjugação com o parcelário, permite indiciar o uso deste território pela economia romana desde o final do século I, certamente com incidência reforçada durante os séculos seguintes.

Mas este é um dos muitos casos em que a investigação pode trazer novos resultados e promover outros desafios.

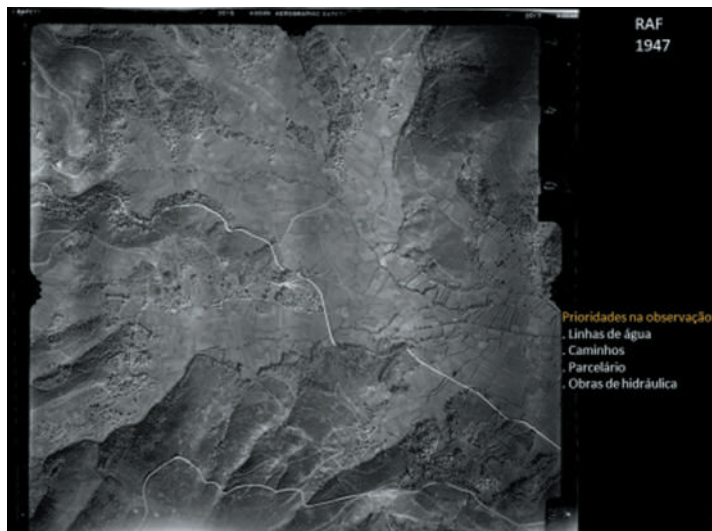


Fig. 1 – Na observação da fotografia aérea, RAF 1947, sobre o território da Campeã, foram tidas como prioridades as linhas de água, os caminhos, as obras de hidráulica e o conseqüente parcelário dominante.

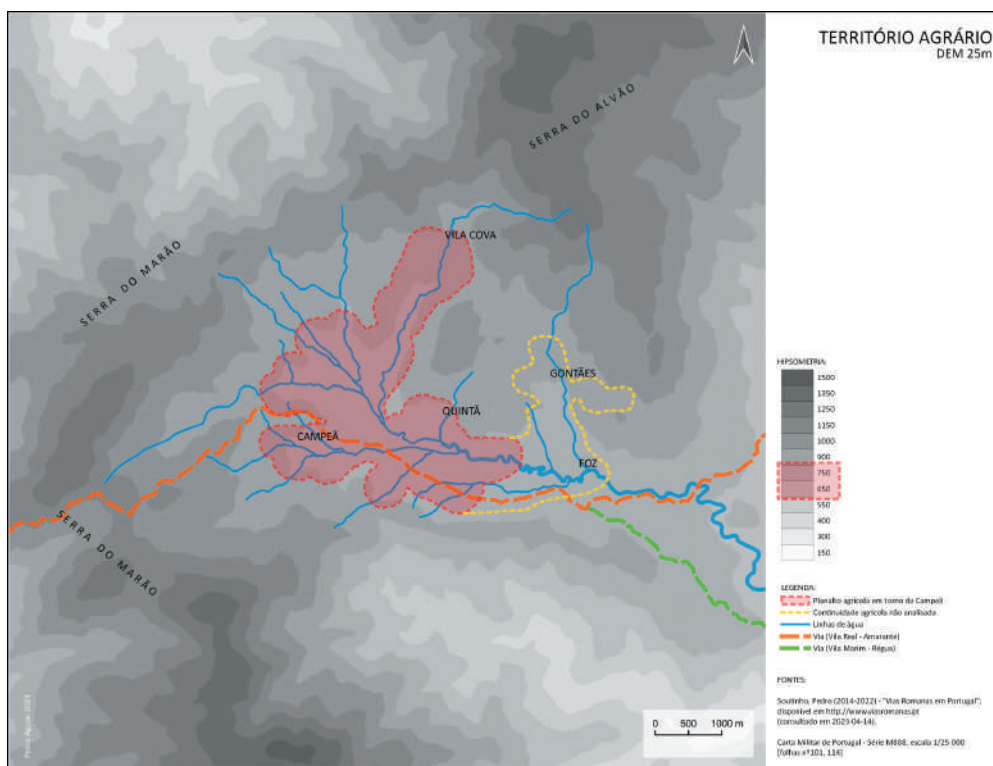


Fig. 2 – Evidências de parcelamento dos campos implantado de forma adequada ou condicionada pelo rio e ribeiros afluentes e, também, pelo traçado da estrada que servia para atravessar para a encosta poente do Marão.

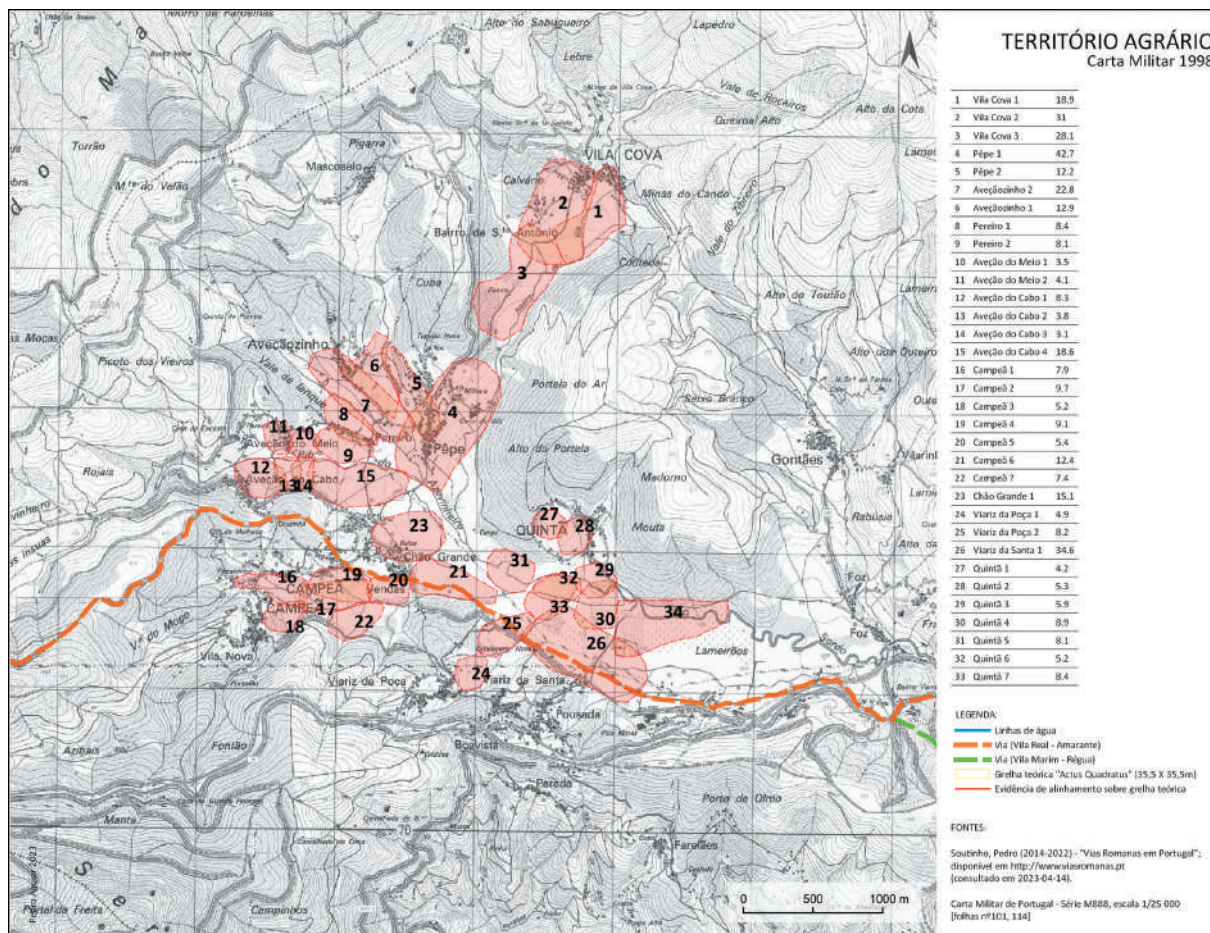


Fig. 3 – Foram identificados trinta e quatro núcleos de terrenos onde se pode constatar a aplicação de proporções regulares na implantação das parcelas agrícolas, correspondendo aos melhores solos na planície.

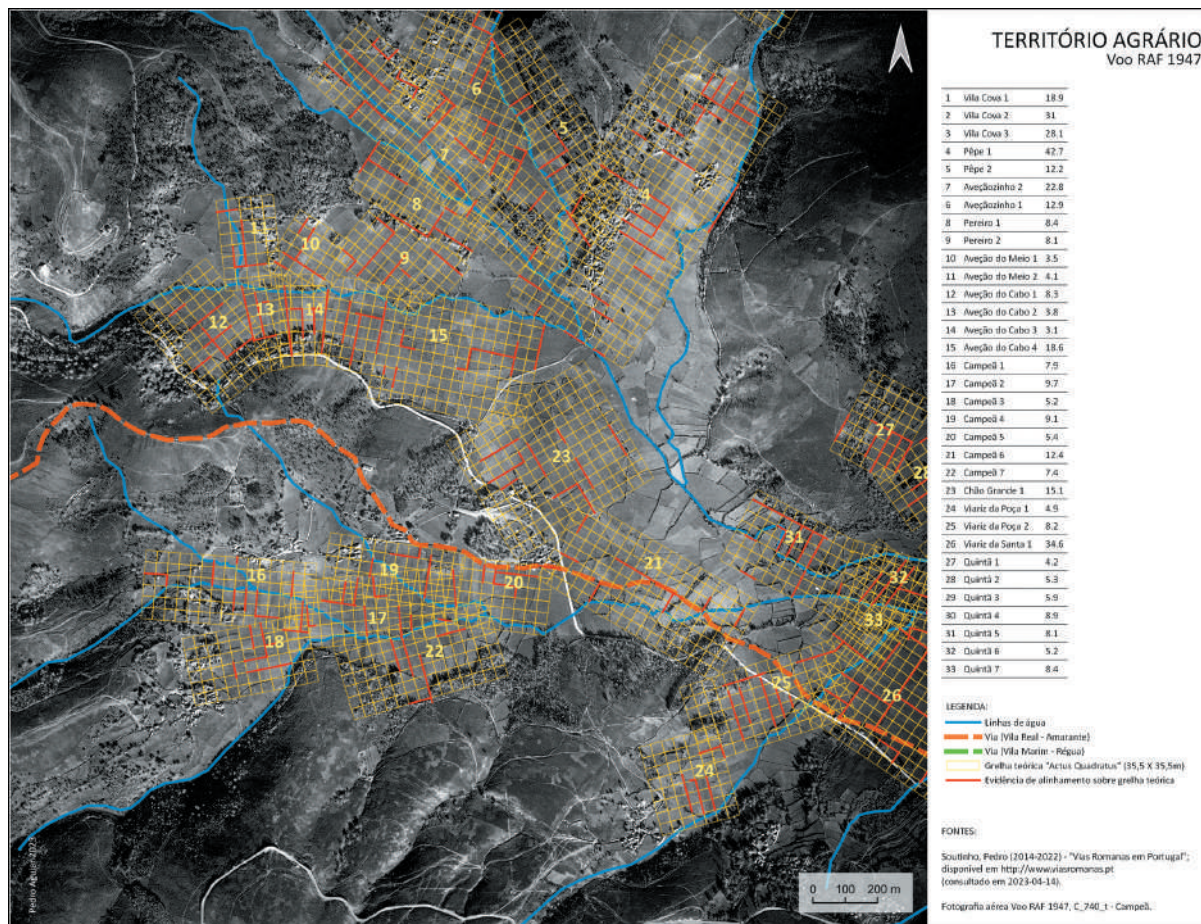


Fig. 4 – Neste parcelamento as dimensões dominantes são aproximadamente de 35,5 por 35,5 metros, ou seus múltiplos, salvaguardando distorções da fotografia. Podemos encontrar aproximação evidente, e sistemática, com a dimensão do actus quadratus e dos seus múltiplos, o juguerum e o heredium.

Parece evidente que a demarcação de terrenos foi suportada em modelos de uso na antiguidade, assim como parece evidente que tal foi dominante nos solos situados a sul do traçado da estrada, os quais, naturalmente, ocupavam a zona da encosta menos sujeita ao efeito das águas.

ORIGEM E RESILIÊNCIA DA REDE VIÁRIA ROMANA: UMA VIAGEM NO TEMPO CENTRADA NA VIAÇÃO ANTIGA

Pedro Soutinho

Introdução

Apesar das dúvidas que sempre rodeiam a identificação dos trajectos da rede viária antiga é cada vez mais consensual entre os investigadores de que a suposta construção destes trajectos pela administração romana não passa afinal de um mito iniciado pelos eruditos do século XVI que fantasiava com o glorioso passado romano e a sua prodigiosa capacidade para levar a cabo obras monumentais como seja a construção de uma rede gigantesca de estradas interligando todos os cantos do Império. No entanto, à medida que avança o nosso conhecimento sobre a rede viária antiga, esta narrativa não acerta com a evidência arqueológica recolhida no terreno, obrigando a uma profunda revisão da nossa percepção do fenómeno viário e a sua relevância no desenvolvimento humano. Se acrescentarmos o facto de muitas destas vias terem sido utilizadas até ao alvorecer do século XX, começa a formar-se uma imagem muito diferente destes trajectos que afinal não só evidenciam uma origem bem mais remota, como uma grande resiliência à passagem dos tempos, tendo sobrevivido até aos nossos dias, apesar do abandono e desprezo a que actualmente este património está votado.

Palavras-chave: via, estrada, rede viária, mina, santuário, Panóias, Tresminas, Jales, Perdizes.

1. O problema cronológico

Em artigo anterior, publicado no âmbito do 1.º Colóquio Viário do Marão (2021), tive a oportunidade de apresentar uma visão geral da viação romana, indicando as suas principais características e os critérios utilizados na sua identificação, tentando combater alguns dos mitos sobre a sua construção que têm persistido no tempo (Soutinho, 2021, p. 22-24). De facto, o estudo da rede viária romana não pode ficar “enclausurado” apenas nesse período dado que há uma forte convergência

dos dados que apontam para a sua utilização muito antes da sua chegada. Com efeito, ao longo do seu trajecto registam-se não só vestígios romanos, como de períodos anteriores, naturalmente com particular incidência no período precedente, Idade do Ferro, cujo povoamento apresenta uma distribuição espacial intimamente relacionada com a rede viária antiga. Pelo contrário, no período precedente, a Idade do Bronze, esse povoamento procurava em geral picos inacessíveis no alto das serras para maior segurança (Pérez e Rivera, 2008:291). No entanto, esta aproximação às vias (obrigando à fortificação dos povoados com grossas muralhas) parece ter-se iniciado ainda no Bronze Final (c. 1200-800 a.C.), dado que muitos desses povoados foram fundados nesse período. Apesar da existência de interregnos em alguns locais, na generalidade a sua ocupação prolonga-se por toda a Idade do Ferro e as primeiras fases do período romano, evidenciando a crescente importância do comércio na economia destas populações.

É também muito frequente encontrar monumentos megalíticos marginando estes percursos ou assinalando encruzilhadas importantes, o que permite equacionar a sua utilização desde pelo menos o Neolítico Final. Com efeito, a presença de monumentos megalíticos associados a estas paragens sugere uma formação embrionária da rede viária ainda nesse período. Em qualquer dos casos, a associação da rede viária antiga ao fenómeno do megalitismo é indelével, atestando a ancestralidade destes trajectos (Vilaça *et al.*, 2001:79-80). A sacralização dos locais de paragem evidencia esta ancestral relação entre os caminhos e o rito funerário que se tem propagado e repetido em todas as épocas e que sintetiza essa dicotomia entre a “vida” (como passagem, o transitório) e a “morte” (como paragem, o eterno). Aliás, esta forte relação entre vias de circulação e o sagrado é um traço característico observado em toda a rede antiga de estradas e transversal a todos os períodos históricos como se verá nos exemplos aqui apresentados.

Mas se a origem da rede viária antiga pode ser recuada a períodos tão longínquos no tempo, é também notável a sua resiliência ao longo dos períodos subsequentes, tendo sido utilizada praticamente sem grandes alterações até ao início do século XX, momento a partir do qual a introdução da motorização dos transportes obrigou à reformulação da rede antiga (e o seu conseqüente abandono), levando à construção de uma rede de estradas totalmente nova e adaptada a esses veículos. Apesar da descontinuação destas grandes rotas, a grande maioria continua hoje em utilização, seja como caminhos rurais, seja como estradas municipais asfaltadas, havendo ainda muitos troços de montanha perfeitamente preservados em território

nacional (em particular nas regiões de Trás-os-Montes e Beira Interior).

Estes trajectos são também referidos na documentação alto-medieval como “*via publica*”, “*via antiqua*”, “*karraria antiqua*”, “*via mourisca*”, entre outras expressões, que remetem para essa rede de vias herdada do período romano que apesar de todas as vicissitudes com passagem dos tempos, permaneceu em uso durante todo esse período¹. Os esforços de reabilitação são particularmente evidentes a partir do século XII, quando Dona Teresa de Leão, mãe do primeiro rei de Portugal, Dom Afonso Henriques, beneficia diversas barcas de passagem do rio Douro, como é o caso da Barca de Moledo cruzando o rio para Lamego (Lima, 2008:87-88). Este esforço é continuado por Dona Mafalda, primeira rainha de Portugal, investindo avultadas somas para a época na beneficiação da Albergaria de Canaveses e da construção da respectiva ponte sobre o Rio Tâmega.

Em paralelo, o próprio Rei lança um ambicioso programa de fortificação de pontos estratégicos da rede viária, através de doações à Ordem de Templo. Assim, em 1128, os Templários recebem o Castelo de Soure, na via Coimbra-Leiria, e pouco tempo depois, em 1159, o Castelo de Ceras, na via Coimbra-Santarém, doação que aliás está na origem do estabelecimento logo no ano seguinte da sede da Ordem de Cristo em Tomar (Barroca, 1997:172-178). Ora, estes lugares correspondem a antigas estações viárias do período romano (todas com miliários), sendo que Soure era a primeira paragem na via *Conimbriga-Collippo* (c. Leiria), enquanto o Castelo Ceras e Tomar estão seguramente relacionados com a estação de *Seilium*, referida no Itinerário de Antonino entre *Olisipo* e *Bracara Augusta* (IA 421.3). Assim, parece haver uma intenção clara de restabelecer as velhas estações viárias romanas, construindo ou reabilitando antigas fortificações nestes locais de passagem absolutamente estratégicos para estabelecer o controlo destes territórios recentemente conquistados aos “mouros”. Os esforços de reparação e manutenção do sistema viário prolongam-se por toda a Idade Média e Moderna, intensificando-se a construção de pontes e novas variantes que iam aumentando a capilaridade da rede, tal como observamos hoje. No entanto, a rede antiga de trajectos permaneceu em uso, praticamente sem grandes alterações, até aos finais do século XIX.

Nesta breve introdução ao fenómeno viário não podemos deixar de salientar o papel da invenção da roda na última fase do Neolítico Final (6000-4000 a.C.) e a consequente invenção do carro de tração animal (Bockmeyer, 2016), levando à rápida disseminação desta inovação tecnológica por uma grande área geográfica, do

1 Ver uma compilação destas referências viárias em <https://viasromanas.pt/vrinfo.html#diplomata>.

Crescente Fértil à Escandinávia (Johannsen, 2011), da Europa do Leste (Milisauskas et al., 2019) à Península Ibérica (Celestino Pérez, 1985; Collado, 2015; Santos-Estévez et al, 2017). A adopção generalizada do carro como meio de transporte de cargas deverá ter tido uma forte influência na modernização desta infra-estrutura antiga, dado que os rodados necessitam de um pavimento suave para poderem circular, o que terá levado à transformação destes velhos trajectos de pé-posto em estradas adequadas à passagem destes veículos.

2. Estrutura da rede viária antiga

À medida que o levantamento dos traçados foi permitindo uma medição mais rigorosa dos percursos, tornou-se evidente que as estações viárias não estavam dispostas ao acaso, mas segundo um padrão muito específico. Com efeito, verificou-se que na maioria dos casos, as estações estão separadas por módulos de 8, 10, 12 ou 18 milhas, facto que não pode resultar de um simples acaso. Esta regularidade era já pressentida, dado o elevado número de miliários que indicam estes valores (Soutinho, 2021:35), no entanto, nada fazia prever que após as medições efectuadas esta divisão tivesse o nível de regularidade evidenciada. A descoberta desta interessante propriedade da rede viária antiga, observada em todo o território nacional, acabou por ter um papel decisivo na clarificação dos traçados, permitindo elaborar um detalhado “Mapa de Vias” disponível *online*.²

Esta extrema regularidade dos trajectos antigos tem também fortes implicações na interpretação dos sítios arqueológicos ao longo do seu percurso, muitas vezes alinhados com a própria contagem miliária, apontando assim para uma função viária. Actualmente, a grande maioria destas estruturas estão classificadas como *casais* rurais, o que tem limitado a sua interpretação. A concentração e importância desses vestígios é maior junto de importantes encruzilhadas ou nos locais onde era vencida mais uma etapa do percurso, sendo que alguns desses antigas estruturas arruinadas deverão corresponder à antiga *mutatio* romana, constituída habitualmente por um pequeno albergue e algumas estruturas habitacionais, formando um pequeno aglomerado, comumente designado por *vicus viarum*. Neste locais é muito comum encontrar epígrafes, colunas e outros elementos arquitectónicos, o que tem levado à sua classificação como *villa* quando o seu posicionamento aponta claramente para uma função viária³. O acerto com a contagem miliária e a regularidade da divisão

2 https://viasromanas.pt/vr_map.html

3 A base de dados nacional de sítios arqueológicos (conhecida por Endovélico) não distingue estas

das etapas fornece assim uma ferramenta útil para a identificação e interpretação destas estruturas dispersas pela paisagem. A falta de enquadramento viário destes sítios arqueológicos tem, de certo modo, limitado a sua interpretação, como se verá a seguir nos exemplos apresentados de Vilar de Perdizes e Panóias.

Trata-se de santuários do período romano colocados na proximidade da via e de explorações mineiras que surgem isolados na paisagem em contexto rural. O primeiro encontra-se a sul da aldeia de Vilar de Perdizes (Montalegre), numa área conhecida por Veiga, onde se regista uma inscrição gravada num penedo por soldados da Legião VII Gémina dedicada à divindade local *Laraucus* (RAP 613) que estará na origem na actual designação da Serra do Larouco. Nas cercanias do santuário (sítio do Portelo), apareceram duas aras votivas⁴, uma dedicada a Júpiter (RAP 351), e outra à mesma divindade *Laraucus* (RAP 160), evidenciando a relevância deste local no contexto romano (Fig.1).

A presença militar nestas paragens está seguramente relacionada com as explorações mineiras registadas na região, nomeadamente em Solveira, Santo André e Vilar de Perdizes (Martins, 2010). No entanto, a sua relevância no contexto viário decorre da passagem da importante via *Bracara Augusta* (Braga) - *Aquae Flaviae* (Chaves) referida no Itinerário XVII de Antonino (IA 422). Nesse último documento a distância indicada entre Chaves e a estação de *Caladuno* é de 18 milhas (c. 27 km) que é a distância medida no terreno pelo trajecto proposto entre Chaves e a Veiga de Vilar de Perdizes⁵. Trata-se assim de uma importante paragem neste trajecto, cumprindo a primeira ou última etapa do trajecto com 18 milhas, valor registado em outros trajectos da região do Douro (Soutinho, 2021: 32-33). A relevância desta paragem é reforçada pela existência de uma outra via que partia daqui para norte, rumo a *Geminas*, estação viária referida no Itinerário XVIII Braga-Astorga pela Serra do Gerês (IA 428) e que estaria localizada em Torre de Sandiás (Galiza). Deste modo, esta via interligava os dois principais itinerários para Astorga (XVII e XVIII)⁶.

Estamos, portanto, perante um contexto Imperial, onde a administração romana

estruturas viárias de *villas* e *casais* agrários que por norma se encontram afastados da via algumas centenas de metros. Existem apenas 7 entradas como estações viárias (c. 0,5% do total, algumas duvidosas), num universo de 623 “*Casais rústicos*”, 742 “*Villas*” e 13 “*Vicus*”, longe da realidade observada no terreno; <https://arqueologia.patrimoniocultural.pt/index.php?sid=sitios>.

4 Actualmente armazenadas na CM de Montalegre.

5 Ver itinerário em https://viasromanas.pt/#braga_chaves.

6 Ver itinerário em https://viasromanas.pt/#via_nova.

tenta acima de tudo assegurar o controlo dos importantes recursos metalíferos desta região. Aliás, é esta riqueza metalífera que terá despertado o interesse e cobiça dos grandes impérios, Roma e Cartago, que então se digladiavam pelo controlo do Mediterrâneo. A chegada das hostes militares romanas ao sudoeste peninsular pelos finais do século III a.C. iniciou um período de grande instabilidade política e militar que se prolongou pelas centúrias seguintes com as chamadas “Guerras Civis”, onde dificilmente terá havido oportunidade de fazer intervenções na via. Só a partir do período Imperial pelos finais do século I a.C. é que foi possível empreender as grandes obras de reabilitação na rede viária. A formação da rede viária romana é assim um fenómeno mais de continuidade do que de ruptura, num processo de “militarização” da via de forma a controlar o comércio mineiro.

Este contexto Imperial é também notório no complexo mineiro de Trêsminas onde se identificou um conjunto assinável de epígrafes funerárias de *Clunienses*⁷, em particular na necrópole do respectivo *vicus* mineiro romano, localizado em Veiga da Samardã⁸. A presença de imigrantes provenientes da *Colonia Clunia Sulpicia* (a mais de 400 km de Tresminas) poderá estar relacionada com os seus conhecimentos em técnicas de mineração, ou seja, seriam “operários especializados” deslocados pela administração romana (Batata *et al*, 2008; Batata, 2017:127). Com efeito, a presença militar está bem patente na epigrafia conhecida desta região, nomeadamente duas inscrições votivas dedicadas a Júpiter, a primeira colocada por um grupo de soldados da Primeira Coorte Gálica Equitata (RAP 346)⁹, e a segunda colocada por *Catullinus*, um soldado da Sétima Legião Gémina (RAP 347=CIL II 2389).¹⁰ Ora, esta legião foi formada pelo general Galba precisamente na cidade de *Clunia*, coincidência que poderá estar relacionada com o grande número de *Clunienses* que se estabeleceram nesta região mineira (Batata, 2017:180-181). Neste contexto, também é possível que o topónimo “Panóias” tenha origem na província da Pannonia (atual Bulgária), região onde Galba formou a Legião VII Galbiana, até porque Panóias é mencionada no Paroquial Suevo na forma “*Pannonias*” (Russel Cortez, 1947:28, Cosme, 2010:168; Batata, 2017:183).

As explorações de Jales e Tresminas são atravessadas por uma via com

7 Originários da *Colonia Clunia Sulpicia*, situado em Peñalba do Castro (Burgos).

8 Das epígrafes funerárias conhecidas na área, cerca de metade são de *Clunienses* (Batata, 2017:182).

9 Actualmente em exposição no Museu da Sociedade Martins Sarmiento em Guimarães, nr. 46.

10 O actual corpo epigráfico é formado por 20 inscrições (2 em Jales e 18 em Tresminas), 6 das quais votivas e as restantes funerárias (Batata *et al*, 2008).

orientação norte-sul proveniente de Chaves seguindo por alturas da Serra da Padrela rumo à travessia do rio Douro em Covelinhas, via essa que serviria para escoar o minério extraído, justificando assim a construção de uma ponte sobre o rio Pinhão que miraculosamente sobreviveu até aos nossos dias.¹¹ A maioria dos investigadores prolonga este traçado até Constantim com base num miliário supostamente encontrado nesta povoação (Cortez, 1947; Lemos e Martins, 2010:88). No entanto, como tive ensejo de demonstrar em artigo anterior (Soutinho, 2021:35), trata-se de um equívoco de Russel Cortez que atribui a este local o miliário anteriormente registado no CIL por Emil Hübner (CIL II 4797). No entanto, a distância indicada na fonte original, a “huma legoa de Villa Real”, (Barros, 1549) afasta a hipótese Constantim, colocando este marco nas proximidades do Santuário Romano de Panóias (Vale de Nogueiras, Vila Real), junto do qual passava referida via Tresminas-Covelinhas.

Neste santuário rupestre regista-se um notável conjunto de cinco inscrições gravadas em penedos, entre o final do século II e o início do século III d.C. (Fig. 2), cuja interpretação tem sido amplamente discutida (Santos, 2010:148-150; Gasparini, 2020). No entanto, há um aspecto que tem passado um pouco à margem da investigação, ou seja, o evidente carácter viário deste sítio arqueológico. Alguns autores como Alain Tranoy e Carlos Ferreira de Almeida já tinham alertado para a proximidade de importantes explorações mineiras e das respectivas vias de circulação, relacionando as inscrições do santuário com esta actividade (Almeida, 1973:553-562; Tranoy, 2004:90). Este carácter viário do sítio tornou-se evidente após o estudo e identificação do traçado da via. Ora, analisando esse percurso, verifica-se que o santuário está num ponto equidistante entre a travessia do rio Pinhão na Ponte do Arco e a travessia do rio Douro em Covelinhas, distando cerca de 12 milhas de ambas, valor habitual para uma etapa do trajectos, mais uma vez reforçando a forte possibilidade de aqui existir uma estação viária (Fig. 3).

Efectivamente, a cerca de 60 m do santuário, no lugar de Assento (topónimo viário com o sentido de “pausa” ou “paragem”), foram recolhidos diversos materiais romanos, nomeadamente tijolos, capitéis, frisos e colunas, assim como três inscrições embutidas nas paredes da casa paroquial, havendo notícia de outras duas inscrições desaparecidas (Cortez, 1947:11 e 24-27; Sousa e Gonçalves 1987:520; Cosme, 2010:166-167). Na mesma casa paroquial existia ainda outra inscrição, onde se lia - *MILIA ESTIBIT* (Sousa e Gonçalves 1987, p. 520-521). A interpretação desta

11 Trata-se do principal monumento viário romano da região em conjunto com o troço preservado de via, a necessitar de urgente protecção e valorização.

epígrafe tem suscitado algumas dúvidas, tendo sido interpretado como topónimo (Cosme, 2010:168). No entanto, a expressão “*milia estibit*” neste local poderá estar relacionado com este contexto viário e mineiro, atendendo a que a palavra *estibit* poderá referir-se à antimonite (do latim, *stibium*), minério presente em Trêsminas e que é designado também por estibina ou estibinita (Batata, 2017).

A importância desta estação (e do próprio santuário), decorre assim do seu posicionamento absolutamente estratégico nesse eixo viário da maior importância para o escoamento do minério extraído de Trêsminas. As inscrições foram gravadas por iniciativa do senador Gaio Calpúrnio Rufino entre o final do século II e o início do século III d.C. (Santos, 2010:148-150; Gasparini, 2020). Provavelmente nunca saberemos quais os verdadeiros motivos que terão levado o *legatus* a colocar estas inscrições ao estilo clássico, optando inclusive por inscrever uma delas em grego, a “língua dos deuses”, mas seguramente ininteligível para a população indígena local. Nas palavras de Alain Tranoy - “A fama do santuário autóctone de Panóias e a sua proximidade de minas e estradas devem ter levado o legado¹² a deslocar-se ao local para o honrar com a sua visita e o marcar com o selo da influência romana” (Tranoy, 2004:90; tradução do autor). Neste sentido, o santuário parece surgir como afirmação do poder romano na região, evidenciando o controlo exercido sobre a principal via de acesso à exploração mineira de Tresminas.

3. Resiliência e modularidade

Os santuários rupestres de Vilar de Perdizes e Panóias são assim dois casos exemplares desta velha tradição de sacralizar as vias, evidenciando não só a ancestralidade destes trajectos, como da própria divisão modular das etapas, dado que Panóias está a cerca de 12 milhas do rio Douro (c. 18 km), valor típico para uma etapa. Esta divisão tem muito provavelmente origem na escala humana, uma vez que a contagem revela uma forte correlação com a distância média percorrida a pé. Assim, a uma velocidade média de 3 milhas por hora (c. 4,5 km/h), as 12 milhas correspondem a 4 horas de viagem, ou seja, o valor típico de uma jornada. A rede viária antiga surge assim como um espaço normalizado da paisagem natural e adaptado à escala humana. Notar que a contagem miliária utiliza como referência os grandes rios, neste caso o rio Douro, o que aponta para uma estruturação destes caminhos a partir destes elementos naturais. Aliás, o caso de Panóias é paradigmático disso mesmo, pois está localizada

¹² *Legatus* (Legado) - general do exército com categoria senatorial no comando de uma legião.

a meio caminho entre o rio Douro e rio Pinhão. Exemplos desta mesma regularidade é observada na restante rede em outras regiões, mostrando que os casos de Panóias e Vilar de Perdizes não são uma realidade isolada, mas integram um vasto conjunto de estações viárias estruturantes da rede que estão distribuídas segundo um padrão matemático preciso que divide toda a rede em etapas regulares¹³.

Na região do Douro é também frequente encontrar a divisão de etapas em 18 milhas, como é caso da via proveniente de Braga rumo ao rio Douro cruzando a Serra do Marão¹⁴. Com efeito, a distância entre o cruzamento do rio Tâmega em Gatão (Amarante) e o Vale da Campeã é 18 milhas, a mesma que vai da Campeã à Barca de Moledo onde cruzava o rio Douro (Fig. 4). A área da Campeã (*mons Campelana* num documento de 1091; DC, 704) proporciona excelentes condições para o estabelecimento de uma estação viária, sendo referida uma albergaria neste local desde o ano 1132, estrutura que estaria junto do sugestivo topónimo “Fonte da Venda” junto da Capela de N.Sa. da Guia (Balsa, 2023:237-238).¹⁵ Ao longo deste percurso há vestígios arqueológicos que apontam para a origem pré-romana destes trajectos, como seja Mamoá do Picoto na Campeã¹⁶ (Botelho, 1896), marcando esta paragem a 17 milhas do rio Tâmega. A contagem miliária sugere que esta milha era vencida junto da Capela de São Roque, a cerca de 200 m da mamoá, onde se regista o sugestivo topónimo viário Vendas. Aliás, todo este percurso pela Serra do Marão é rico em topónimos viários alinhados com a marcação miliária, como Rodas, Fonte do Ladrão, Corredoura e Vale do Mogo (Balsa, 2017:44). A presença de um monumento megalítico junto a esta paragem vem mais uma vez demonstrar que a rede de estradas ditas “romanas”, por norma utilizam estes percursos ancestrais já existentes quando da sua chegada. Este facto não minimiza o notável esforço de modernização da rede viária empreendido durante o período romano, quer através da construção de estruturas de apoio, quer através da repavimentação dos trajectos, levando inclusive à construção de pontes nas principais travessias, como no caso referido do rio Pinhão. No entanto, seja pela sua menor importância económica, seja pelas dificuldades apresentadas à sua construção, em rios de grande caudal, como o

13 Propriedade da rede antiga que aliás motivou a ingressão no Plano Doutoral de Planeamento do Território (FEUP).

14 https://viasromanas.pt/#braga_regua.

15 Estudo apresentado no III Colóquio Viário do Marão em 2023.

16 Segundo o PDM de Vila Real, a estrutura terá cerca de 30 m de diâmetro e uma altura máxima de 2 m (PDM, 2008).

rio Douro, a travessia fazia-se através de barcas, método que permaneceu em uso até aos finais do século XIX.¹⁷

Outro notável exemplo dessa resiliência da via é a chamada estátua-estela ou estátua-menir do Marco colocada junto à via no percurso entre Panóias e Trêsminas, logo após esta cruzar o rio Pinhão na Ponte Romana do Arco (Lopes et al. 1994:150). Segundo estes autores, “a sua permanência junto das vias poderá atestar casos de pervivência da rede de caminhos pré-romanos com a integração dos elementos sinalizadores dos territórios indígenas”. Com efeito, o monumento encontra-se num importante cruzamento de estradas, a via Trêsminas-Panóias-Douro e a via de ligação a Vila Pouca de Aguiar, a 12 milhas de Panóias e, portanto, a 24 milhas do Douro, mostrando mais uma vez o posicionamento destes monumentos de acordo com a contagem miliária (Fig. 4). Consequentemente é necessário rever a actual concepção da “milha romana” como unidade de medida de distâncias na sequência da suposta construção *ex-nihilo* destes eixos viários. Com efeito, todos estes dados apontam para a sua utilização desde pelo menos o Neolítico Final (6000-4000 a.C.) dado que a marcação da estrada segue esta unidade de medida (mil passos).

Um caso particularmente interessante é o das chamadas Estelas Decoradas do Sudoeste (da Península Ibérica) atribuídas ao Bronze Final e habitualmente classificadas como estelas funerárias, dado muitas delas representarem uma figura humana e vários objectos relacionados com o defunto (Fig. 5; Celestino Pérez, 1985). No entanto, nas cercanias destes monumentos não apareceram vestígios de enterramento o que fragiliza a sua associação ao rito funerário. Uma outra possibilidade seria associar estas estelas às rotas de transumância, funcionando como marcadores da paisagem. Com efeito, muitos deles estão colocados no cume das colinas, junto de importantes passagens ou encruzilhadas, portanto, destinados a serem vistos à distância e assinalando algum ponto importante do trajecto (Ruíz-Gálvez e Galán Domingo, 1991:263-264).

A iconografia representada nestes monumentos parece reforçar esta hipótese, dado que em alguns exemplares surge a representação esquemática de um carro de tração animal, como é o caso da Estela de Ategua (Córdoba) (Fig. 5; Celestino Pérez, 1985) ou da Estela de Pedra Alta, (Castro de Val, Galicia) (Fig.6; Santos-Estévez et al., 2017:75). Há também gravuras rupestres datadas do mesmo período em La Roca de los Carros (Fig. 7; Collado, 2015) e no santuário exterior da gruta do Escoural em

17 Ver artigo sobre a tentativa falhada de construção de uma ponte sobre o rio Douro em vias romanas. pt/blog/index.php/2021/10/30/ponte-do-douro-um-projecto-falhado.

Montemor-o-Novo (Fig. 8), embora este possa recuar ao Calcolítico Médio (2500 e 2000 a.C.), o que a confirmar-se seria a mais antiga representação de um carro em território nacional, apresentando uma caixa quadrada e quatro rodas (Gomes et al., 1983:300-303). A rápida disseminação desta inovação tecnológica durante a Idade do Bronze é atestada pela repetição deste desenho esquemático do carro um pouco por toda a Europa (Johannsen, 2011, p. 98-102). Portanto, a construção da rede de estradas parece advir da necessidade de adaptar estes trajectos ancestrais à passagem de carros, obrigando à adaptação da superfície de rodagem e largura adequada à sua passagem .

Em síntese, estamos ainda longe de entender o fenómeno viário, permanecendo ao longo dos últimos milénios como um factor estruturante do desenvolvimento humano até aos nossos dias. A fantasiosa glorificação dos feitos romanos tem vindo a deturpar a nossa percepção sobre a rede viária antiga que é afinal uma realidade bem mais complexa e perseverante. Espero que a viagem aqui descrita vos deixe boas recordações, mas acima de tudo que contribua para uma melhor compreensão desta realidade material tão próxima de nós, mas ao mesmo tempo tão negligenciada. Em suma, apesar de terem passado vários milénios após os factos aqui relatados, as nossas preocupações não estão assim tão longe daquelas vividas pelos nossos antepassados e o recente túnel do Marão (que desemboca precisamente na velha estação viária de Campeã) não é mais do que o mais recente capítulo desse esforço continuado de gerações na tentativa de vencer a difícil orografia cruzada pelo rio Douro.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, C.A.F. (1973) - “Aspectos da mineração romana de ouro em Jales e Trêsmidas (Trás -os-Montes). XII Congresso Nacional de Arqueologia, 1971, Jaén, 553-562.

BATATA, C. (2017) - “A mineração romana no complexo de Trêsmidas”. Tese Doutoramento U. de Évora, <http://hdl.handle.net/10174/23065>.

BATATA, C. et alii (2008) - “Carta Arqueológica do concelho de Vila Pouca de Aguiar”, CM de Vila Pouca de Aguiar.

BALSA, C. (2017) - “Via do Marão - Contributos para a identificação do traçado do antigo caminho do Marão”. «Oppidum», 10, 39-61.

BALSA, C. (2023). Albergaria da Campeã. In Povoamento e vias de comunicação ao longo da história: II Colóquio Viário do Marão, 2, 221-250.

BARROCA, M. J. (1997) - “A Ordem do Templo e a arquitectura militar portuguesa”. Portvgália, Nova Série, Vols. XVII-XVIII (1996-1997), 171-209.

BARROS, João de (1549) - “Libro das antiguidades e cousas notáveis de Antre Douro e Minho, e de outras muitas de Espanha e Portugal”. Biblioteca Nacional de Portugal, ms. RES. cod. 216; <http://purl.pt/26460>.

BOCKMEYERS. (2016) - “The earliest evidence of wheels and wagons in Neolithic Central Europe and the Early Bronze Age of the northern Pontic areas (3500 - 2200 BC)”. SABA International Student Conference, Bamberg 2016.

BOTELHO, H. (1896) - “Dolmens no concelho de VillaReal”. In *O Arqueólogo Português*. Lisboa. 1ª série: 2, 298-299.

CELESTINO PÉREZ, S. (1985) - “Los carros y las Estelas Decoradas del Suroeste”. *Estudios de Arqueología Extremeña (Homenaje a Canovas Pessini)*, Badajoz, 45-55. CIL II (1869) - “Corpus Inscriptionum Latinarum, II: Inscriptiones Hispaniae Latinae”. Berlin.

COLLADO, H. (2015) - “New Representations of “Chariots” in the Rock Art of Extremadura and Some Considerations of the Archaeological Context”. *Arts*, 4, 49-60. CORTEZ, F. Russel (1947) - “Panóias, Cividade dos Lapíteas”. *Anais do Instituto do Vinho do Porto*, Vol. VII, 239-247.

COSME, S. R. (2010) - “Formas de povoamento, continuidades e rupturas da Idade do Ferro à Época Medieval na região de Vila Real”. in “Mineração e Povoamento na Antiguidade no Alto Trás-os-Montes Ocidental”, CITEM, 163-178. FERNANDES, Rui (1531-1532) – “Descrição do terreno ao redor de Lamego duas léguas [1531-1532]”. *Caleidoscópio*, Ed. Amândio Barros (2012).

GASPARINI, V. (2020) - “Renewing the past: Rufinus’ appropriation of the sacred site of Panóias (Vila Real, Portugal)”. em “Lived Religion in the Ancient Mediterranean World”. 319-349. GOMES, R. V. et al. (1983) - “O Santuário exterior do Escoural. Sector NE (Montemor-o-Novo, Évora)”. *Zephyrus*, 36, 287-307.

I.A. (Itinerário de Antonino), Ed. WESSELING, Petrus (1735) - “Vetera Romanorum Itineraria, sive Antonini Augusti Itinerarium, Itinerarium Hierosolymitanum, et Hieroclis Grammatici Synecdemus”. Amsterdam.

JOHANNSEN, J. W. (2011) - “Carts and wagons on Scandinavian Rock Carving sites”. *Adoranten* 2011, 95-107.

LEMOS, F. S., MARTINS, C. B. (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, A.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.

MARTINS, C. B. (2010) - “A mineração em época romana”. *Mineração e Povoamento na Antiguidade no Alto Trás-os-Montes Ocidental*. Porto, CITEM, 107-119.

MILISAUSKAS, S.; KRUK, J.; HUDSON, K. (2019) - “Bronocice Funnel Beaker Vessel with Wagon Motif: Different Narratives”. *Archaeologia Polona*, vol. 57: 2019, 233-240.

PDM de Vila Real (2008). Relatório, Vol. II, Património Arqueológico. CM de Vila Real, GIPP. PÉREZ MACÍAS, J. A.; RIVERA JIMÉNEZ, T. (2008) - “El Castro de la Solana del Torrejón

(Aroche)". XX Jornadas de Patrimonio de la comarca de la Sierra, Huelva. 283-295.

PNPOT - "Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território" (2017); IP - Infraestruturas de Portugal.

RAP (1991) - "Religiões Antigas de Portugal: aditamentos e observações às "Religiões da Lusitânia" de J. Leite de Vasconcelos: fontes epigráficas", série criada por José Manuel Garcia. Lisboa: INCM.

RUÍZ-GÁLVEZ Priego, M., GALÁN DOMINGO, E. (1991) - "Las estelas del suroeste como hitos de vías ganaderas y rutas comerciales". Trabajos De Prehistoria, 48, 257-273.

SANTOS, M. J. (2010) - "Santuários rupestres no Ocidente da Hispania Indo-europeia: ensaio de tipologia e classificação". In Serta Palaeohispanica J. de Hoz, Palaeohispanica 10, 147-17.

SANTOS-ESTÉVEZ, M., MAÑANA-BORRARÁZ, P., ROLÁN NIEVES, A., PIRES, H. (2017) - "La estela de guerrero y la estela antropomorfa de Pedra Alta (Castrelo de Val, Galicia)". Complutum, 28(1), 71-86. <https://doi.org/10.5209/CMPL.58422>.

SHERRATT, A. (1997) - "Economy and Society in prehistoric Europe: Changing Perspectives." University Press, Edinburgh. Digital version: University Press, Princeton 2004.

SOUSA, F. de; GONÇALVES, S. (1987) - "Memórias de Vila Real". Vila Real: Arquivo Distrital de Vila Real, Câmara Municipal de Vila Real. 2 vols.

SOUTINHO, P. (2021) - "A Serra do Marão na rede viária romana". in "I Colóquio Viário do Marão - Povoamento e vias de comunicação ao longo da história", Vol 1, Biblioteca Mun. de Vila Real, 19-44.

TRANOY, A. (2004) - "Panoias ou les rochers des dieux", Conimbriga 43, 2004, 85-97.



Fig. 1 – Reconstituição do Santuário Pena Escrita em Vilar de Perdizes (Santos, 2010) e presumível localização de Caladuno (Autor, 2023)



Fig. 2 – Reconstituição do Santuário de Panóias (Santos, 2010) e a via romana Tresminas-Covelinhas (Autor, 2023)

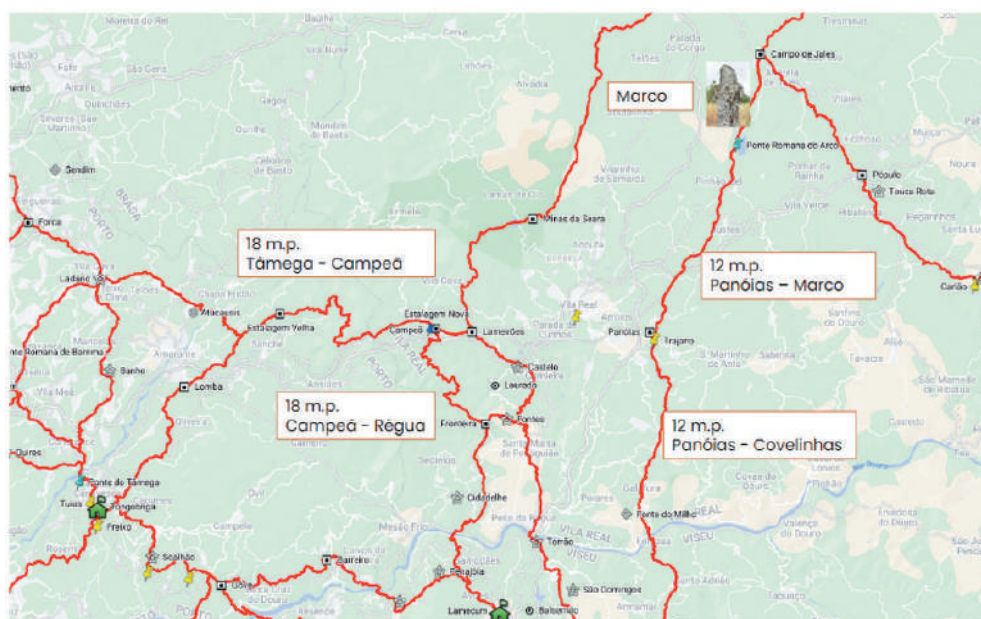


Fig. 3 – Divisão modular dos trajectos da região; a via Tresminas-Panóias-Douro (Covelinhas) em segmentos de 12 milhas e a via entre o rio Tâmega e o Douro por Campeã dividida em segmentos de 18 milhas (Autor, 2023)

Fig. 4 – Trecho preservado da via junto da estátua-estela do Marco (Autor sobre Google Earth 31/8/2013)

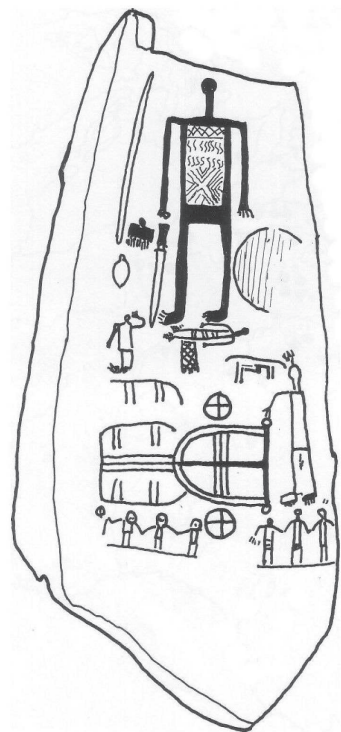


Fig. 5 – Estela de Ategua (Córdoba), c. séc. VIII a.C. (Museu Arq. de Córdoba e Celestino, 1985:55)



Fig. 6 – Estela de Pedra Alta (Galicia), 1200-800 a.C. (Santos-Estévez et al., 2017:75)

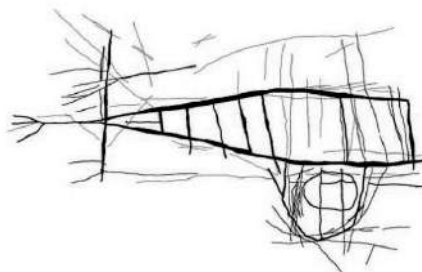


Fig. 7 – La Roca de los Carros (Campanario), 1200-800 a.C. (in Collado 2015:54)

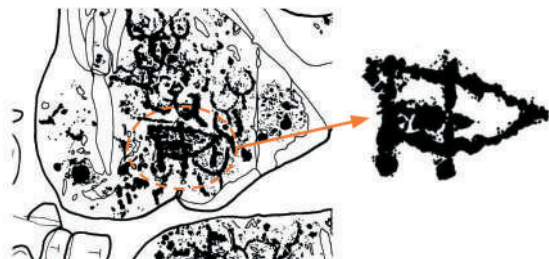


Fig. 8 – Possível representação de um carro no Santuário Exterior do Escoural, 2500-2000 a.C. (Gomes et al., 1983:394-295, Fig. 2 e 4)

“ASSISTÊNCIA EM VIAGEM”: UM OLHAR SOBRE
A REDE VIÁRIA ROMANA E MEDIEVAL
ENTRE O TÂMEGA, O DOURO, A ABOBOREIRA E O MARÃO

António Manuel de Carvalho Lima

Resumo

Já são muito numerosos os estudos de variada índole que abordam o traçado das principais vias que cruzavam a região abordada neste texto. Uns focam-se na rede viária de origem romana, outros na rede medieval que herdou a sua antecessora. A nossa atenção prende-se no facto de nem sempre os primeiros serem compatíveis com os segundos, o que merece ser explicado. Sendo natural que tenha havido, ao longo dos séculos, mudanças substanciais nas rotas e destinos preferenciais e nas estratégias de exploração económica do território, urge verificar se há outras razões para essa aparente incompatibilidade.

Com base nos mais fiáveis indícios do traçado dessas rotas – os seus vestígios materiais, em especial os que se relacionam com a infraestrutura viária e com as estruturas de assistência – e sem descurar a importância de todos os outros tipos de dados – documentais e toponímicos, entre outros – procuraremos revelar o que se conhece sobre a evolução da rede viária regional ao longo de quase um milénio e compreender a maior ou menor perenidade dos principais itinerários.

Qualquer historiador que se dedique à leitura da nossa documentação medieval, em particular à dos séculos XIII e seguintes, e, dentro desta, às sucessivas Inquirições gerais ordenadas pelos monarcas portugueses, desde D. Afonso II em 1220 até D. Afonso IV em 1343, rapidamente tomará conhecimento de uma densa e intrincada malha de caminhos, cuja relevância económica e social, na sua quase totalidade, não ultrapassa a escala local. Com escassas exceções, é a essa rede que se refere essa e toda a outra documentação, por norma, ao situar ou delimitar lugares e propriedades.

Porém, não é dessa rede de caminhos vicinais que aqui nos ocupamos. Tão pouco é nossa intenção fazer uma abordagem exaustiva dos caminhos romanos e

medievais do Entre-Douro-e-Tâmega. Cada um com a sua perspetiva, por vezes mais centrada num dado período cronológico e/ou num determinado espaço, são já muitos os autores que se dedicaram a este tema e a informação coligida já é tão vasta que seria impossível fazer-lhes aqui justiça.

Para o Entre Douro, Tâmega, Aboboreira e Marão (Figura 1), isto é, para a área correspondente às terras medievais de Benviver, Gestaço, Gouveia, Baião e Penaguião (posteriores julgados e concelhos de Marco de Canaveses, Baião, Amaranete, Santa Marta de Penaguião e Mesão Frio), entre muitos, ser-nos-á permitido aqui destacar os contributos de Carlos Alberto Ferreira de Almeida (1968) e Maria Fernanda Maurício (1997: 46-58) para a rede viária medieval e de Lino Tavares Dias (1997: 319 e ss,) para a rede viária romana. Nós próprios já dedicamos algumas linhas a este tema (1993: 244-267 e 2024: 37-60). Pelo “estado da arte” com que compôs a introdução à sua dissertação de mestrado, e, em particular, pela recolha sistemática de referências documentais à viação antiga, não podemos deixar de dar também merecido destaque ao recente estudo de Rúben Filipe Teixeira da Conceição (2020) sobre a rede viária do Entre-Douro-e-Tâmega, Bragança e seus termos, nos meados do século XIII.

É também da mais elementar justiça reconhecer o lugar de relevo que já foi conquistado pelas anteriores edições deste colóquio, no que respeita ao conhecimento, preservação e divulgação da rede viária antiga desta região (Balsa e Nogueira 2021 e 2023).

Assim, dedicar-nos-emos apenas aos caminhos principais, aqui entendidos como aqueles que servem o tráfego de pessoas e bens a um nível suprarregional. Em particular, tentaremos perceber se houve mudanças substanciais, entre a época romana e os períodos que se lhe seguiram, no traçado dos principais eixos viários que atravessaram esta região. Para tal, servir-nos-emos, em especial, de dois tipos de indicadores:

– Em primeiro lugar, os portos fluviais dos dois mais importantes rios da região, o Douro e o Tâmega, tendo em conta que tais portos poderiam funcionar, preferencialmente, como pontos de travessia para a margem oposta – a vau, através de barcas de passagem ou por ponte – ou então como locais de acesso privilegiado ao próprio rio, enquanto canal de comunicação por excelência. Neste último caso, os caminhos de acesso aos portos fluviais não têm obrigatoriamente de ter sequência num outro caminho que lhe dê continuidade na margem oposta, embora, por norma, essa continuidade exista;

– Em segundo lugar, as estruturas de assistência ao viajante. Para a época romana, não é fácil, sem uma cuidadosa intervenção arqueológica, distinguir uma *mutatio* de um casal ou de uma *villa*. Porém, na Idade Média, estas estruturas são inconfundíveis e marcam presença assídua na documentação. Quando existem, são o mais seguro indício de que a via à qual estão associadas serve os viajantes de longo curso. Centraremos a nossa atenção nas albergarias, leprosas e “hospitais” medievais, mas também nas “vendas” e “pousadas”, das quais depende a viagem, seja do soldado, do peregrino ou do almocreve.

Começaremos pelas vias fluviais, pelas pontes que sobre elas foram erguidas, e pelos outros locais escolhidos para as atravessar. Estes elementos têm um papel tão estruturante na definição da rede viária, que nada se poderá e deverá dizer sem, antes de mais, as conhecer.

As pontes e os portos fluviais

Não obstante as dificuldades imensas que ambos colocam, quer o Tâmega, quer o Douro, seriam parcialmente navegáveis desde a Antiguidade.

O Tâmega sê-lo-ia desde a foz até à zona do Portinho, considerado eventual porto fluvial de *Tongobriga*, nas proximidades do local onde, não por acaso, se ergueu, em época romana, uma ponte sobre este rio.

O Douro era-o, seguramente, até ao Cachão da Valeira. Os 800 “estádios” do Douro navegável por barcos de grande porte, tal como referidos por Estrabão, no século I da nossa era (García Ramón e García Blanco 1991: 3.3.4), correspondem, em rigor, à distância entre a foz e o local daquele temível obstáculo natural, dinamitado no século XVIII.

Sobre o Douro, não se conhecem quaisquer pontes em época anterior ao século XII, pelo que, pelo menos até então, a travessia em ponte deste importante rio obrigaria a uma deslocação até à zona de Zamora, a mais de 300 quilómetros de distância da sua foz. A primeira tentativa documentada de construção de uma ponte sobre o Douro português data dos primórdios da nacionalidade (Figura 2).

Em fevereiro de 1179, D. Afonso Henriques determina, em testamento, a distribuição que haveria de ser feita de uma notável soma de 22.000 maravedis que guardava no Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra. Dessa quantia, pouco menos de 15% deveria ser entregue aos cuidados do abade e frades de São João de Tarouca, para apoiar a construção da ponte sobre o Douro (DR I 334).

A construção da ponte foi efetivamente iniciada, mas desconhece-se se chegou

a ser concluída. Porém, é certo que a obra se prolongou por algum tempo, uma vez que ainda chegou a ser objeto de mais doações (cfr. Lima 2024: 49-50). Não sabemos se o abandono do projeto se ficou a dever a dificuldades financeiras para levar a cabo tão grande obra, ou se o que ditou o seu fim foram alterações estratégicas que retiraram importância a esta nobre causa e desviaram a atenção da monarquia para outros investimentos mais relevantes quando as latitudes do processo de “Reconquista” já eram outras. Provavelmente ambas as razões pesaram.

O certo é que a estrutura da ponte – arcos e pégões – foram erguidos em ambas as margens do Douro, estiveram visíveis durante séculos, chegaram a ser aproveitados para a instalação de pesqueiras, e ainda lá se encontram, submersos pelas águas da albufeira do Carrapatelo que só no século passado os roubaram ao nosso olhar.

Para se ter uma ideia da monumentalidade que a obra chegou a atingir e para se ter uma noção de quão arrojada a empreitada foi, atente-se na descrição que Rui Fernandes nos deixou daquilo que restava da ponte de D. Afonso Henriques em 1531–32, isto é, quase quatro séculos depois do início da obra:

“Dos “piares” do Douro. Item entre esta barca do Bernaldo e a de Porto de Rei estão uns formosos peares de uma ponte que a rainha Dona Mafalda dizem que mandava fazer os quais são dois no meio do Douro de muito grande altura e muito largo fundamento, que os dois que estão no rio, neste mês de Maio irão bem dez palmos descobertos, e no Verão irão bem vinte palmos e mais, e estão outros dois de fora: um da parte daquém e outro da parte dalém. Estes pilares foram já de dobrada altura e os derrubaram e fizeram deles pesqueiras, e ainda agora os lavradores os descobrem cada dia por dizerem, digo, os derrubam cada dia por dizerem que criam neles as gralhas que lhe comem os trigos. O arco da parte daquém volvia já. Está aí muita pedra quebrada pelo monte, que ficou quebrada, e acharam ainda pelos montes muitas marras e cunhas e alavancas que por aí ficaram.” (Fernandes, 2012, 50)

Sobre o Tâmega, além da já referida ponte de Canaveses – bem documentada, historicamente, a partir do século XII, e, arqueologicamente, desde os primeiros tempos da era cristã (Monteiro 1948) – também não há dúvida alguma sobre a ponte romana que se ergueu em *Aquae Flaviae*, atual Chaves, cerca de 60 quilómetros a montante de Canaveses.

Além destas duas pontes, a generalidade dos autores considera que as referências do século VI a uma “*ponte de Tamice*” (LF 15 e 552; cfr. David 1947),

deverá reportar-se a uma estrutura, também de época romana, que terá antecedido a ponte medieval de Amarante. Esta última está documentada, de forma inequívoca, desde o reinado de D. Afonso II (*Inquirições Régias no Entre Lima e Douro*, datadas de 1220, seg. *Regnum Regis*, doc. 1, fls. 54).

Atribuir a construção da ponte referida no documento acima citado à época romana faz todo o sentido, se tivermos em conta que a nossa Alta Idade Média não é conhecida, em particular, pela capacidade de lançar obras públicas de grande vulto, pelo que uma estrutura desta envergadura, mencionada no século VI, teria de ser, obrigatoriamente, imputada ao aparelho estatal do Império Romano. Acresce que a mesma ponte é adjetivada de *antiqua* numa bula do papa Pascoal II, datada de 1114 (LF 554). Ora, tal como acontece com a *carraria antiqua*, uma *ponte antiqua* citada num documento de inícios do século XII só poderia ser de lavra romana.

A questão não se coloca, pois, na cronologia, mas sim na identificação da ponte a que se refere o documento, pois a sua atribuição a Amarante carece de bases materiais e de outras vias de confirmação. Com efeito, nos últimos anos, fruto de uma intensificação sem precedentes dos trabalhos de arqueologia urbana de salvaguarda, realizados no casco urbano de Amarante e, em particular, na área envolvente à ponte de São Gonçalo, em ambas as margens do Tâmega, multiplicam-se os achados relacionados com uma intensa ocupação e construção do espaço urbano a partir da Baixa Idade Média, sem que, até ao momento, se tenha identificado um único objeto atribuível à época romana e/ou à Alta Idade Média nem, tão pouco, qualquer tipo de elemento arquitetónico atribuível à existência de uma ponte anterior ao século XIII. Este facto é incompreensível se pensarmos na existência de uma importante ponte de origem romana, na intensidade de uso que um local como esse devia ter e na polarização do povoamento que normalmente acontece em torno deste tipo de estruturas.

Assim sendo, do ponto de vista estritamente arqueológico, somos levados a associar as referências do século VI e a bula de Pascoal II, dos inícios do século XII, à ponte de Canaveses, a única que, sobre o Tâmega, entre Chaves e a foz, revelou, até ao momento, ter antecedentes romanos.

Esta questão não é um mero exercício de geografia histórica. Ela é da maior relevância para a compreensão da forma como evoluiu a rede viária nesta região, pois, a partir do século XIII, o advento de Amarante como burgo nascido à volta de uma ponte (como quase todos, aliás), poderá ter modificado substancialmente os itinerários de longo curso.

Quanto ao Douro, como já referimos, e no que se refere ao território atualmente português, não há notícia de jamais ter sido tentada a construção de uma ponte em época romana. É certo que a construção de uma ponte sobre o Douro não seria tarefa fácil. Mas, para a engenharia romana, desafios bem maiores foram superados com sucesso, houvesse vontade política e benefício económico que o justificassem. Vista a questão nesta perspectiva, em termos de relação custo / benefício, não podemos deixar de encarar essa ausência como resultado de uma opção consciente pelo transporte fluvial, uma vez garantido, por estrada, o acesso de pessoas e bens a uma estrutura portuária nas margens do Douro. Esta hipótese levar-nos-á a ver a rede viária terrestre regional com outros olhos, mais orientada para o acesso a esta verdadeira estrada fluvial do que para itinerários de longo curso, de orientação perpendicular ao Douro, a cruzar rios e montanhas.

São vários os principais pontos de travessia e/ou acesso ao tráfego fluvial duriense, nesta região, documentados na Idade Média. Devemos salientar que alguns deles estão efetivamente documentados como lugares de passagem ou travessia e não apenas como pontos de acesso ao tráfego fluvial. Mas não é obrigatório que, à existência de um caminho que dê acesso ao rio, na margem norte, corresponda necessariamente um outro caminho, perpendicular ao rio, que lhe dê sequência na margem Sul, e vice-versa.

Podemos pôr a questão nestes termos: em viagens de longo curso entre o Norte e o Sul, onde se fazia, preferencialmente a travessia do Douro? É certo que, para épocas posteriores, se documentam várias outras barcas de passagem (cfr. Pereira e Barros 2001: 133 e ss.; Soeiro 1993: II, 606-610). Porém, se nos cingirmos aos portos fluviais documentados até ao reinado de Afonso III, teremos de centrar a nossa atenção em cerca de uma dezena de locais (Figura 3).

Devemos, antes de mais, lembrar que, até ao século XIII, esta região tem uma importância fulcral no tráfego de pessoas e bens entre o Norte e o Sul. *Al-Istajri* e *Edrisis*, geógrafos árabes dos séc. X e XIII, respetivamente, revelam-nos que a ligação preferencial das Beiras e do vale do Mondego para o Entre-Douro-e-Minho não se fazia pelo litoral, mas sim por Lamego, e daí pelo entre Douro e Tâmega, atravessado em Canaveses (Rei 2012, 135 e ss.; Lima 2020-21: 75-77). E o caudilho muçulmano Almansor, na sua mais famosa campanha, que o levou de Córdova a Santiago de Compostela em 997, passou em Lamego, onde dividiu os despojos do saque com os que o apoiaram no ataque ao coração da Cristandade.

Um outro documento, datado de 911 (PMH, DC 17), sugere que a travessia

mais importante seria entre Moledo e Penajóia. É sobre essa passagem do rio, numa fortificação situada em *Aliobriga* (cujo topónimo está na origem de Lobrigos, que é o nome de duas freguesias do atual concelho de Santa Marta de Penaguião), que o então rei astur-leonês, Ordonho II, reúne a sua corte.

Mas havia vários outros pontos preferenciais para a travessia do Douro. A estrutura dos respetivos portos fluviais é totalmente desconhecida e dificilmente deixará de o ser, dada a subida das águas em consequência da construção das barragens de Crestuma-Lever, Carrapatelo, Bagaúste e Valeira. Alguns deles, estão documentados desde, pelo menos, os séculos X / XI: Entre-Os-Rios, onde se situava o *porto civitatis Anegia*, tal como o de Moledo, onde se situava o porto de *Aliobriga*, são mencionados num documento de 922 (PMH, DC 25); o porto de *Bacalusti* (Bagaúste, Peso da Régua) é mencionado em dois diplomas cuja datação crítica remete para a década de 20 do século X (PMH, DC 101 e 107); e a *karraria antiqua* em Aregos é referida em 1098 (PMH, DC 888). Do século XII, datam as primeiras referências documentais às barcas e travessias da Foz do Paiva / Várzea do Douro (DP III 267, de 1108), Barqueiros / Barrô (DR I 334, de 1179) e Porto Manso / Porto Antigo (documento inédito de 1187; cfr. Lima 2024: 46). Esta última é particularmente interessante, pois revela-nos que, no século XII, o porto fluvial da foz do Bestança já era chamado *portus antiquus*. Do século XIII, datam as primeiras menções às travessias de Porto de Rei e Mourilhe.

Não se pense, pois, que estas barcas de passagem do Douro são uma criação da Idade Média. Com exceção das de Mourilhe e Barrô, em todas elas se encontram vestígios de intensa utilização em época romana e/ou a elas conduzem estradas que no período medieval já eram consideradas antigas, pelo que são chamadas *carraria antiqua*, *strata vetera* ou *carril veterem*.

Temos assim um cenário regional marcado pela imagem de um território intensamente povoado e cruzado por uma miríade de caminhos em que o Douro, estrada fluvial, desempenhava um papel estruturante.

Desta densa rede viária, a historiografia destaca dois itinerários terrestres principais, um em época romana, e outro na Idade Média, que não são coincidentes, nem no seu percurso, nem no seu destino, nem, provavelmente, no seu propósito.

É voz corrente, entre os investigadores que se dedicam ao estudo do Noroeste peninsular na Antiguidade, assumir a existência de uma via de origem romana, ligando duas capitais provinciais, *Bracara Augusta* e *Emerita Augusta*, respetivamente da *Callaecia* e da *Lusitania*. Acrescentamos nós: mais do que uma via permitiria fazer

tal trajeto, uma vez que, dependendo da região em que cada investigador centra a sua atenção, aí encontra “a via” que ligava Braga a Mérida. Nada de extraordinário se várias houvesse, pois além de se unirem duas cidades de reconhecida importância, não faltam exemplos similares. Citem-se os casos mais próximos, das múltiplas vias entre Braga e Chaves, e das duas alternativas, uma delas *per loca maritima*, com que Braga se ligava ao sul.

A existência de várias alternativas de trajeto para se chegar ao Minho vindo da Estremadura (Andaluzia) ou para se chegar à Estremadura vindo do Minho é inquestionável e poderia, certamente, servir não só os que viajassem entre os dois extremos como também todos aqueles que pretendessem deslocar-se entre localidades situadas ao longo de tão extenso trajeto.

Outra coisa, distinta, é ter sido projetada e efetivamente construída, em época romana, mesmo que por fases, uma ou mais vias a unir as duas capitais provinciais. Nada há que o prove. Nem referências em qualquer fonte, clássica ou posterior, nem miliários cujo teor, nomeadamente pela contagem das milhas, o possa sugerir.

Não obstante essa ausência de provas, a hipotética existência de uma ou mais vias *Bracara Augusta – Emerita Augusta* merece ponderação de todos os dados disponíveis (miliários, pontes, fontes clássicas, argumentos dirimidos em estudos e bibliografia, lógicas de percurso, tendo em conta orografia e hidrografia, toponímia, povoamento, etc.) e uma séria reflexão sobre a probabilidade de ela(s) efetivamente ter(em) existido (Mantas, 2019).

Quanto às fontes clássicas, elas são omissas sobre a possível existência de vias terrestres de longa distância nesta região. Pelo contrário, salientam, como também já vimos, a enorme importância do Douro e do seu tráfego fluvial.

Quanto às lógicas de percurso e à distribuição geográfica do povoamento, já estudadas por vários autores, é possível delinear alguns eixos que fazem todo o sentido e que seriam mesmo imprescindíveis para uma utilização viável do território. Porém, daí à integração de tais eixos e localidades ao longo de uma suposta via *Braga-Mérida*, há ainda um longo caminho – neste caso, de investigação – a percorrer.

Pontes romanas sobre itinerários de longo curso nesta região, como vimos, só se pode provar a existência de uma: a de Canaveses, sobre o Tâmega. Quanto a miliários conhecidos, todos datáveis dos séculos III ou IV, num total de cinco (quatro no concelho de Marco de Canaveses – Tuías, Freixo (2) e Soalhães – e um em Baião – o de Carreirinha), custa a crer que seja obra do acaso a sua total concentração num pequeno troço, que não chegaria a 10 % do percurso total da via: o que medeia entre

a ponte de Canaveses e o Douro. Certo é que esta fartura contrasta fortemente com a penúria a que foram votados os restantes 90% do trajeto: todo o percurso entre Guimarães e o Tâmega e também todo o extenso percurso a sul do rio Douro, nos quais não há notícia alguma de jamais ter aparecido qualquer marco.

O avultado investimento da obra da ponte de Canaveses, a importância do Douro, sobejamente atestada pelas fontes clássicas e pelos indícios de uma densa rede de instalações portuárias fluviais e a concentração geográfica dos miliários conhecidos, aconselham, pelo contrário, a que se ponderem duas possibilidades: a de a ponte de Canaveses ter sido pensada para servir de ligação de todo o Entre Douro e Minho à imensa estrada fluvial que é o próprio Douro e não como parte integrante de uma estrada ligando duas capitais provinciais; e a de a única estrada, marcada por miliários e pensada como parte de um itinerário romano de relevância transregional, ter sido, apenas, a ligação da ponte de Canaveses ao Douro navegável – e, pelo próprio rio, à costa atlântica e à navegação marítima?

Em Canaveses poderiam confluir vários itinerários. Na margem sul do Douro, terão também confluído, em vários locais, vários caminhos, tantos quantos os pontos tradicionais de travessia do rio, permitindo aos viajantes, se o desejassem, rumar às Beiras e, àqueles que de lá viessem, rumar ao coração do Entre Douro e Minho. Uma estrada, comprovadamente marcada por miliários, faria a ligação entre o Douro e o Tâmega. Quanto ao canal privilegiado de ligação de ambas as margens do Douro ao exterior, ele seria providenciado pelo próprio rio.

É certo que, se traçarmos uma linha reta entre o fórum provincial de *Emerita Augusta* e o fórum de *Bracara Augusta*, representando a distância mais curta entre as duas cidades, essa linha atravessará o coração do território de Entre Douro e Tâmega e passará a escassas centenas de metros da antiga ponte romana de Canaveses. Mas essa linha é imaginária. E enfrenta obstáculos de monta. Entre outros, e para citar apenas os mais difíceis de ultrapassar, podemos apontar as serras da Estrela e do Montemuro.

De que forma a Idade Média deu sequência, nesta região, à rede viária que herdou dos tempos do Império?

A estrada romana, de que acabamos de falar, ligando Canaveses ao Douro, continuou, pelo menos em parte, a ser utilizada, e ainda o era no século XIII, como bem nos revelam as Inquirições mandadas fazer por D. Afonso III em 1258 (“*estradam que vadit pro ad Canaveses*” segundo PMH, *Inq.* 1161 e 1188). Porém, terá perdido importância estratégica e, como tal, poderá ter sido reduzida ao tráfego local.

Um dos critérios mais fiáveis para aferir a importância das vias de longo curso na Idade Média é, como se sabe, para além da presença de pontes, a existência de infraestruturas que garantissem “assistência em viagem”, que é como quem diz, sítios onde comer, onde descansar, onde tratar dos animais de carga. Por isso se multiplicam, ao longo dos principais caminhos, as albergarias e “hospitais”, mas também outras estruturas mais simples de assistência ao viajante, como as “vendias” e as “pousadas”. O que nos leva ao segundo e último ponto deste breve texto.

As estruturas de assistência em viagem

As albergarias localizam-se, como seria de esperar, junto das vias principais – não há longa estrada que dispense uma albergaria, nem albergaria que se situe em estrada que não seja longa – e, em especial, nas encruzilhadas, nas portelas e na proximidade das pontes e travessias fluviais. Infelizmente, quase nada se conhece da sua arquitetura medieval (cfr. Silva 2017).

Sobre as passagens do Douro ou nas suas proximidades, surgem menções, nos séculos XII e XIII, a albergarias em Moledo e Vila Marim (Mesão Frio), Aregos (Resende) e foz do Corgo (Peso da Régua). Sobre as passagens do Tâmega, surgem as albergarias de Canaveses e Amarante (Figura 4).

Porém, nesta região, a mais antiga referência documental a uma albergaria não diz respeito a uma estrutura associada à travessia de um grande rio, mas sim à travessia de uma imponente serra: comprovando a consolidação da importância da travessia do Marão, como itinerário de longo curso, surgem referências a uma albergaria “da Campeã”, “do Marão” ou “de Arrancada” que julgamos serem uma só.

Carece de fundamento a divulgada e suposta existência, na Idade Média, de um “Hospital” em terras de Baião, mesmo que no sentido medieval desse termo, que aponta mais para um local de acolhimento e abrigo (ou seja, como manifestação de “hospitalidade”) e não tanto para a prestação de cuidados médicos, como nos dias de hoje se entende, sendo por isso mais aparentados às albergarias. No caso do topónimo “Hospital”, na freguesia da Teixeira, ele resulta da posse dessas terras por parte da Ordem do Hospital, que entrou em território português no século XII. À mesma origem se deve também o vizinho topónimo “Ordem”. Nada tem a ver, pois, com um local de assistência ao peregrino.

Por outro lado, desde que o Padre Avelino de Jesus da Costa editou o famoso “Liber Fidei” da Sé de Braga que vários autores replicaram a sua interpretação do documento que aí tem o nº 205, datado de agosto de 1119, como sendo prova da

existência, em tão remota data, de um “hospital” (ou seja, de uma “albergaria”, aí referida como *hospitalitis domo*) em Baião. Atendendo à referência a Viariz no texto desse documento, o próprio editor do “Liber Fidei” situa esse “hospital” na freguesia baianense homónima de São Fraústo (LF 205), no que é seguido por todos os autores posteriores (cfr. Lima 2024: 53).

Na verdade, esse documento refere-se à albergaria do Marão, coutada por D. Afonso Henriques à Sé de Braga em 1134 (LF 440 = DR I 139), a qual se situava precisamente junto ao lugar de Viariz (hoje, Viariz da Santa e Viariz da Poça), na freguesia de Campeã, concelho de Vila Real. Temos hoje possibilidade de saber a exata localização desta vetusta albergaria, graças ao trabalho de Carlos Balsa (2023: 236 e ss.), a quem aqui prestamos a nossa homenagem e agradecimento.

Para além da albergaria do Marão, também por vezes referida como “albergaria da Campeã” na documentação medieval (LF 730, de 1132; LF 818, de 1145; LF 828, de 1188; *Inquirições Régias no Entre Lima e Douro*, datadas de 1220, seg. *Regnum Regis*, doc. 1, fls. 115v.; PMH, Inq. 41, de [1220-1229]), a rede viária desta região, mereceu, na Idade Média, a construção de várias outras estruturas do género: ainda no século XII, regista-se a existência de uma albergaria nas Caldas de Aregos (Resende) em 1183 (DR I 349), uma outra em Amarante em 1192 (Silva, 2017, 60), e uma em Canaveses, junto à ponte sobre o Tâmega, em 1200 (Viterbo, 1865, 45, s.v. “Albergaria”). Em 1258, no reinado de D. Afonso III, há referências a outras três: Vila Marim (Mesão Frio) (PMH, Inq. 1167), Moledo (*Chancelaria de D. Afonso III*, Livro 2, nº 168) e Foz do Corgo (Peso da Régua) (PMH, Inq., 1228).

Mas a análise conjunta de travessias fluviais, pontes e albergarias, acrescida dos trajetos testemunhados pelos geógrafos e cronistas árabes revelam-nos um outro itinerário de longo curso a atravessar o Entre Douro e Tâmega, que não corresponde à já referida estrada romana.

Uma via que alguns, a nível local e regional, teimam em conhecer como a “*dos Almocreves*”, o que realça, desde logo, a sua importância como rota comercial. Ligava o Norte, interior e litoral, ao Douro, alargando os horizontes desta região ao centro de Portugal e ao vizinho reino de Castela (Figura 5).

Unia o Tâmega, em Canaveses, ao Douro, em Barqueiros. Pouco depois da ponte de Canaveses, permitia o acesso ao Freixo e à sua feira, à qual não hesitamos em reconhecer origens que deverão remontar a tempos pré-romanos. Depois, seguia o seu rumo por Tabuado, Venda da Giesta, Fonte do Mel, Charrasqueira, Padrões (de onde era possível a ligação a Amarante), Teixeira e Mesão Frio, em direção a Lamego.

A importância desta via era tal que mereceu, nos primórdios da nacionalidade portuguesa, investimentos sem par: a ponte de Canaveses foi refeita, e, nas suas imediações, foi erguida uma albergaria, agraciada com generosos donativos por Dona Mafalda, esposa do nosso primeiro rei. Este último, como vimos, ousou dotá-la de algo que só no século XIX tentaram imitar: a construção de uma ponte sobre o Douro.

Será a esta via que se referem os testemunhos dos geógrafos árabes medievais e será nela que se estabelecem várias albergarias, leprosas e “*hospitais*” e se reconstróem pontes ainda no séc. XII; será este o caminho que nos inícios do século XVIII é apontado como a principal ligação das Beiras ao Porto; será este o caminho percorrido em 1737 por D. Diego de Torres y Villaroel (1738), que está na origem do agora apelidado “*caminho de Torres*”, transformado num dos caminhos “institucionais” de peregrinação a Santiago de Compostela; será ainda o mesmo itinerário que é descrito com minúcia – com as suas vendas e estalagens – nas “Memórias Paroquiais” de 1758, onde é chamada de “*estrada (...) do Porto para as duas províncias de Trás os Montes e Veira Alta, em primeiro e em todo o fim da serra*” (Capela *et alii* 2009: 376); um dos que as tropas napoleónicas, com o seu pesadíssimo exército, tentaram trilhar em 1809 (Azeredo 1984). É esta a via que, em 1829, faz parte de um restrito lote de itinerários transnacionais, tida como a principal ligação terrestre entre Madrid e o Porto.

Desengane-se, porém, quem pense que esta importante estrada pode ter sido uma criação medieval, destinada a substituir a antiga estrada romana. Ela já se desenha com a distribuição dos monumentos megalíticos da serra da Aboboreira; tem todas as características do que possa ter sido uma antiga rota de transumância; e não faltam, nas suas imediações, testemunhos de época pré-romana, romana e altomedieval a atestar um povoamento só possível se proporcionado por ela.

Falamos, porém, apenas dos caminhos de longo curso, ou seja, aqueles que comprovadamente serviam os que, fazendo jus ao significado original da palavra *peregrino*, viajavam para longe.

BIBLIOGRAFIA CITADA

Almeida 1968 = Almeida, Carlos Alberto Ferreira de – *Vias Medievais de Entre-Douro-e-Minho*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1968.

Azeredo 1984 = Azeredo, Carlos de – *As populações a Norte do Douro e os Franceses em 1808 e 1809*, Porto, Museu Militar, 1984.

Balsa 2023 = Balsa, Carlos – Albergaria da Campeã, in Balsa, Carlos; Nogueira, Vítor (ed.) – *Povoamento e Vias de Comunicação ao longo da História*, vol. 2, Vila Real, Biblioteca Municipal, 2023, pp. 221-250.

Balsa e Nogueira 2021 = Balsa, Carlos; Nogueira, Vítor (ed.) – *Povoamento e Vias de Comunicação ao longo da História*, vol. 1, Vila Real, Biblioteca Municipal, 2021.

Balsa e Nogueira 2023 = Balsa, Carlos; Nogueira, Vítor (ed.) – *Povoamento e Vias de Comunicação ao longo da História*, vol. 2, Vila Real, Biblioteca Municipal, 2023.

Capela et alii 2009 = Capela, José Viriato; Matos, Henrique; Borralheiro, Rogério – *As freguesias do distrito do Porto nas Memórias Paroquiais de 1758. Memórias, História e Património*, Braga, s.e., 2009.

Chancelaria de D. Afonso III = Ventura, Leontina; Oliveira, António Resende de – *Chancelaria de D. Afonso III, Livros II e III*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2011.

Conceição 2020 = Conceição, Rúben Filipe Teixeira da – *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, 2020.

David, Pierre – *Études Historiques sur la Galice et le Portugal du VIe au XIIe siècle*, Lisboa / Paris, Institut Français au Portugal, 1947.

Dias 1997 = Dias, Lino Tavares – *Tongobriga*, Lisboa, IPPAR, 1997.

DP III = Azevedo, Rui de – *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Particulares: A.D. 1105 – 1115*, vol. III, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1940.

DR = Azevedo, Rui de – *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Régios: Documentos dos Condes Portugaleses e de D. Afonso Henriques, A.D. 1095 – 1185*, vol. I (I), Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1958.

Fernandes 2012 = Fernandes, Rui – *Descrição ao redor de Lamego duas léguas [1531-1532]* (ed. de Amândio Jorge Morais Barros), Casal de Cambra, Caleidoscópico / DRCN, 2012.

García Ramón e García Blanco 1991 = García Ramón, J.L.; García Blanco, J. (ed.) – *Estrabón. Geografía. Libros I-II*, Madrid, Ed. Gredos, 1991.

LF = Costa, Avelino de Jesus da – *Liber Fidei Sanctae Bracaraensis Ecclesiae*, 3 vol., Braga, Junta Distrital, 1965-78-90.

Lima 1993 = Lima, António Manuel de Carvalho – *Castelos Medievais do Curso Terminal do Douro (Séculos IX-XII)*, 2 vol., Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1993.

Lima 2020-21 = Lima, António Manuel de Carvalho – “Castelos e fortificações sobre o Douro navegável no contexto da expansão do reino asturiano”, *Cuadernos de Arquitectura y Fortificación*, 7, Madrid, 2020-21, pp. 57-106.

Lima 2024 = Lima, António Manuel – *Baião. Em Torno do Ano Mil*, Baião, Município de Baião / Caleidoscópio, 2024.

Mantas 2019 = Mantas, Vasco Gil – “Da capital da Lusitânia a Bracara Augusta pela Serra da Estrela”, *Conimbriga*, LVIII, Coimbra, 2019, p. 255-300.

Maurício 1997 = Maurício, Maria Fernanda – *Entre Douro e Tâmega e as Inquirições Afonsinas e Dionisinas*, Lisboa, Edições Colibri, 1997.

Monteiro, António – “As pontes de Canaveses”, *Douro Litoral*, 3ª série, I, Porto, 1948, p. 50–64 e II, Porto, 1948, p. 26-39.

Pereira e Barros 2001 = Pereira, Gaspar Martins; Barros, Amândio Morais – *Memória do Rio. Para uma História da Navegação do Douro*, Porto, Edições Afrontamento, 2001.

PMH, DC = Herculano, Alexandre (dir.) – *Portugaliae Monumenta Historica a Saeculo Octavo Post Christum Usque ad Quintumdecimum. Diplomata et Chartae*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1868-1961.

PMH, Inq. = Herculano, Alexandre (dir.) – *Portugaliae Monumenta Historica a Saeculo Octavo Post Christum Usque ad Quintumdecimum. Inquisitiones*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1888-1977.

Regnum Regis = Andrade, A.A.; Silva, G.M.C.M.D. e Fontes, J.L.I. (2014) – *Base de dados online - Regnum Regis – As inquirições do reinado de Afonso II (1211-1223)*, Instituto Estudos Medievais. Disponível em linha em <https://iem.fcsh.unl.pt/section.aspx?kind=outros&id=258> (consultado em julho de 2023).

Rei 2012 = Rei, António – *O Gharb al-Andalus al-Aqsâ na Geografia Árabe (Séculos III h. / IX d.C. – XI h. / XVII d.C.)*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais, 2012.

Silva 2017 = Silva, Leonardo Manuel Cabral da – *Arquitetura das estruturas de assistência no Norte de Portugal (séculos XII a XVI)*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2017.

Socero 1993 = Socero, Teresa – *O progresso também chegou a Penafiel. Resistência e mudança na cultura material 1741-1910*, 2 vol., Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1993.

Torres y Villaroel 1738 = Torres y Villaroel, Diego de – *Peregrinacion al glorioso Apostol Santiago de Galicia*, 2ª ed., Salamanca, Imprenta de la Santa Cruz, 1738.

Viterbo, 1865 = Viterbo, Frei Joaquim de Santa Rosa de – *Elucidario das Palavras, Termos e Frases que em Portugal Antigamente se Usaram e que Hoje Regularmente se Ignoram*, 2ª ed, Lisboa, Ed. A. J. Fernandes Lopes, 1865.

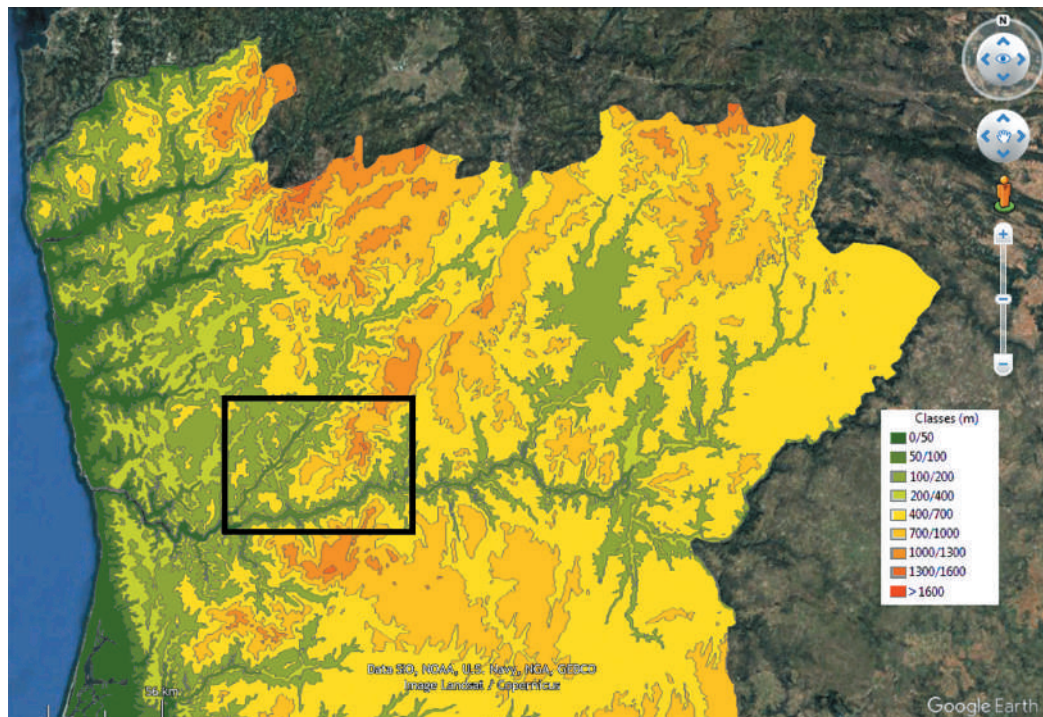
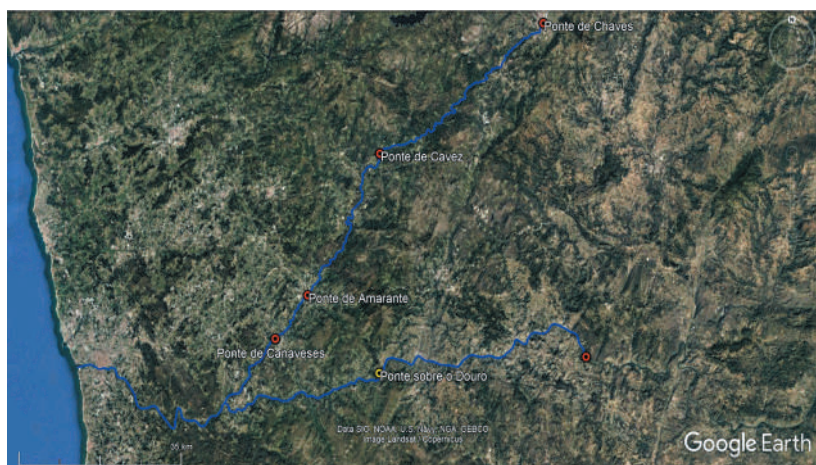


Figura 1 – Entre Douro, Tâmega, Aboboreira e Marão. Enquadramento no Norte de Portugal (Base: Google Earth™ e Mapa Hipsométrico de Portugal Continental © Luís Correia Antunes)

Figura 2 – Pontes medievais sobre o Douro e o Tâmega. A ponte de Cavez só se documenta a partir do século XIV, pelo que não é referida no texto (Base: Google Earth™)



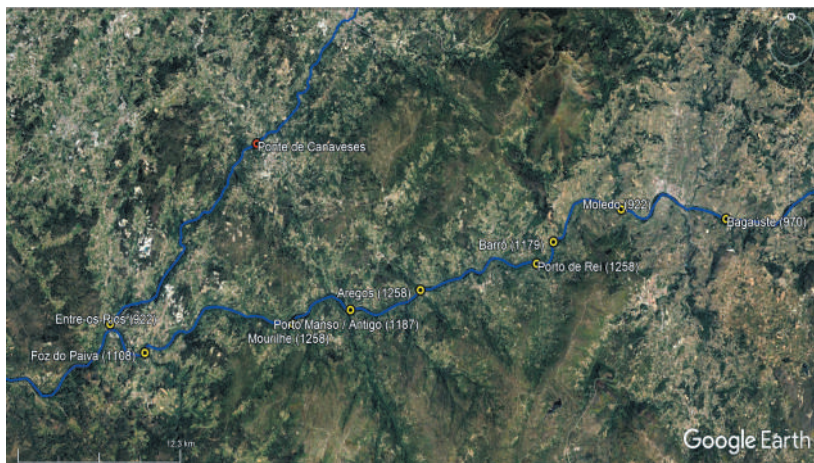


Figura 3 – Douro navegável (séc. IX – XIII). Barcas de passagem e locais de travessia e/ou de acesso ao tráfego fluvial documentadas até 1258 (Base: Google Earth™)

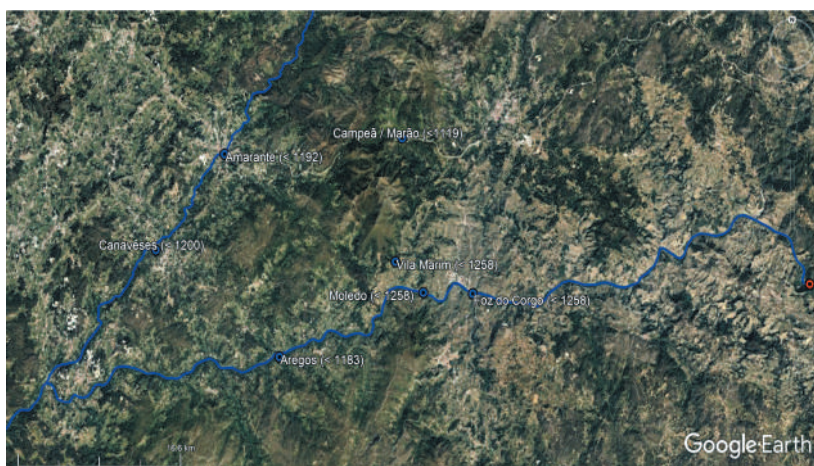


Figura 4 – Albergarias / “Hospitais” no Entre Douro e Tâmega documentadas até 1258 (Base: Google Earth™)

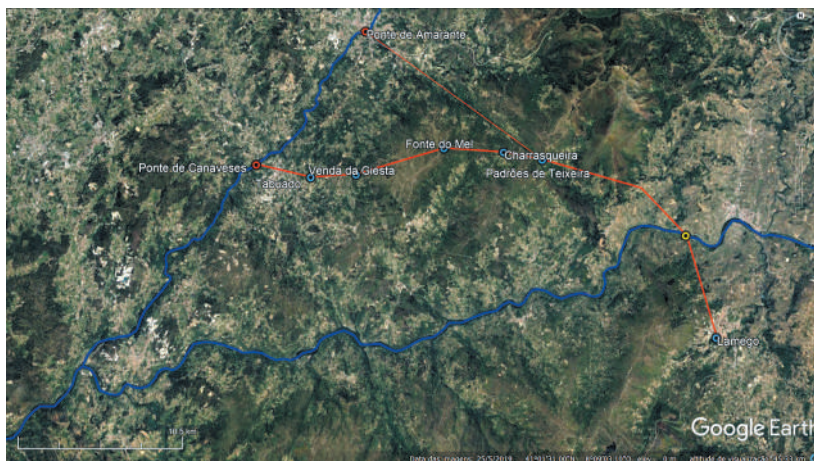


Figura 5 – Estrada dita “dos Almocreves” (ligação da ponte de Canaveses à travessia do Douro, em direção a Lamego) (Base: Google Earth™)

A PONTE E A TORRE DE UCANHA: APONTAMENTOS ESTRATIGRÁFICOS E OUTRAS LEITURAS

César Guedes

Arqueólogo; CITCEM

1. Introdução

Quando no início do século XX, mais precisamente a 23 de junho de 1910, foi publicada a primeira lista dos Monumentos Nacionais de Portugal (DG, 1ª série, n.º 136), a ponte e torre de Ucanha constavam do rol de bens protegidos.

Este monumento singular, alçado sobre as águas do rio Varosa, que do alto da sua imponente torre controlava a entrada no couto de Salzedas, constitui, entre nós, um dos poucos exemplos de ponte fortificada que subsistiu até aos nossos dias¹.

Situada na via que ligava Lamego à zona de Mondim da Beira e Trancoso, num ponto de passagem estratégico, a via e a ponte contribuíram decisivamente para o desenvolvimento urbanístico da povoação de Ucanha.

Na sua longa trajetória até aos nossos dias, o monumento foi sofrendo sucessivas obras de manutenção e restauro. No entanto, a intervenção mais transformadora decorreu na segunda metade do século XV, consistindo numa profunda reformulação da sua torre.

Por essa altura, rasgaram-se as janelas maineladas e instalaram-se os bancos afrontados, dotando a torre de melhor iluminação e, por conseguinte, maior conforto e habitabilidade. Ao nível inferior, construiu-se a magnífica abóbada na qual se apoia a torre e que permite passar sob ela. A dimensão e a importância destes trabalhos de adaptação da velha torre a “mansão senhorial”, como refere a Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira (GEPB), motivou a execução de uma epígrafe, memorando o nome do responsável pela empreitada, o abade D. Fernando.

Para além destas obras na torre, que marcaram indelevelmente o monumento que hoje conhecemos, a ponte e torre de Ucanha foi ainda objeto de várias outras “pequenas” intervenções, menos visíveis, mas que uma análise atenta dos seus alçados permite entrever, como procuraremos referir um pouco mais adiante.

1 A ponte de Sequeiros, lançada sobre o rio Côa e localizada na freguesia de Badamalos (c. de Sabugal, Guarda) constitui outro exemplo deste tipo de travessias fluviais fortificadas.

Começemos por apresentar o monumento e um pouco da sua história.

2. A ponte e a torre de Ucanha

A ponte de Ucanha foi lançada sobre o rio Varosa, unindo as atuais freguesias de Gouviães e Ucanha, pertencentes ao concelho de Tarouca, distrito de Viseu.

A ocupação humana nesta região duriense é ancestral e os vestígios arqueológicos são abundantes. A rede de povoamento romano e medieval revela uma “forte concentração de estações na zona do vale do Varosa, situada entre Tarouca e Salzedas” (TEIXEIRA, 1998: 17). Entre os vários locais inventariados por Ricardo Teixeira, destacam-se os vestígios arqueológicos identificados no lugar de Leirós/Portela (Ucanha), constituídos por *tegulae*, abundante cerâmica comum, cerâmica de armazenamento, silhares, mós e fustes de colunas, bem como de uma sepultura escavada na rocha, hoje bastante destruída (TEIXEIRA, 1998: 25-26; GUEDES, 2015: 82 e vol. II: 32, 115).

Esta densa rede de povoamento no vale do Varosa não é alheia à via romana que passava por aqui e ligava Lamego à zona de Mondim da Beira, Marialva e Trancoso, bem como alguns itinerários secundários que se ligariam a esta via principal, como nos referem Ana Sampaio e Castro e Jorge de Alarcão (CASTRO, 2013: 110; CASTRO, 2014: 48; ALARCÃO, 2004: 333).

A transposição do rio Varosa neste local afigurava-se, assim, de extrema importância. Não será por isso de estranhar que no século XIII a povoação da Ucanha fosse conhecida e registada documentalmente como Vila da Ponte (GEPB, vol. XXXIII: 294, 296 e CASTRO, 2014: 48).

É neste rico e fértil vale que se localizam as ruínas da Abadia Velha, a apenas escassas centenas de metros da povoação de Ucanha. Os vestígios arqueológicos visíveis correspondem ao mosteiro de Argeriz, cenóbio antecessor do atual mosteiro de Santa Maria de Salzedas. Este primitivo mosteiro terá sido fundado por D. Teresa Afonso, esposa de Egas Moniz, em torno do ano de 1150 (GEPB, vol. XXXIII: 293), muito provavelmente sobre um eremitério de cronologia anterior, talvez do século IX (FERNANDES, 1984: 20). No entanto, foi também por esta altura, na segunda metade do século XII, mais precisamente em 1168, que se iniciou a construção do mosteiro atual (Salzedas), tendo os dois cenóbios coexistido e funcionado simultaneamente durante algum tempo (FERNANDES, 1984: 25)². As razões para o

2 Sobre a fundação e as problemáticas relacionadas com a Abadia Velha e o Mosteiro de Salzedas veja-se o trabalho de A. de Almeida Fernandes “Os primeiros documentos de Santa Maria da Salzedas

abandono da Abadia Velha e a construção do mosteiro de Salzedas não estão ainda totalmente esclarecidas. Questões relacionadas com o acesso a água poderão estar entre as razões mais imediatas para esta realocização, como parecem indiciar outros casos de abadias cistercienses que mudaram de local e que Ana Sampaio e Castro teve já oportunidade de enunciar (CASTRO, 2014: 15).

Em todo o caso, e independentemente da localização dos mosteiros, a passagem do rio Varosa e a entrada nos domínios do cenóbio, para quem vinha de Lamego, far-se-ia necessariamente através da ponte em Ucanha. Esta estrutura e a sua imponente torre controlava a entrada de pessoas e bens no couto, sendo aí que se procedia à cobrança do imposto de portagem, bem como ao armazenamento e proteção dos produtos resultantes desta tributação.

A importância da via de comunicação e da travessia do rio Varosa é de tal forma significativa que a fixação de população e todo o urbanismo do lugar se articula com ela, acompanhando-a longitudinalmente num percurso de aproximadamente 680 metros. Atualmente, é ainda possível observar a existência de uma janela viária, com o seu característico parapeito saliente à maneira de balcão, numa ruína existente no limite oeste do aglomerado populacional, marcando o início da povoação. No limite oposto, uma pequena capela, assinala a saída da localidade (Figura 1).

No século XIV, a povoação de “Cucanha” detinha já alguma importância, pois D. Dinis, em 1324, e para evitar o progressivo despovoamento de Britiande, ordena que quem fosse de Lamego para a Cucanha ou da Cucanha para Lamego deveria passar obrigatoriamente por Britiande (GEPB, vol. XXXIII: 297).

Para além das estruturas viárias, documenta-se também a existência de um hospital, provavelmente localizado no casario do lado nordeste da torre, onde se conserva ainda uma porta que poderá ter pertencido a este hospital ou à albergaria referida por António Carvalho da Costa na sua *Corografia Portuguesa* (COSTA, 1708, t. II: 251).

2.1. A ponte

A ponte de Ucanha foi lançada sobre as águas do rio Varosa. O seu tabuleiro em cavalete, ou de dupla pendente, mede 72m de comprimento até à torre e 3,55m de largura máxima.

É construída em cantaria de granito, de silharia bem cuidada e disposta em aparelho pseudo-isódomo que se eleva em fiadas tendencialmente regulares.

(até à morte da fundadora): comentários e defesa”, (FERNANDES, 1984).

Alguns silhares apresentam os cantos recortados de modo a encaixar nas fiadas imediatamente inferiores ou superiores, criando, desta forma, um sistema de travamento. Apresenta quatro arcos quebrados, de dimensões distintas. O primeiro e mais pequeno localiza-se na margem direita, no lado leste, e serve atualmente de passagem a um canal de água construído em cimento. Mede 1,60m de altura e 1,87m de largura máxima, sendo constituído por 12 aduelas de configuração irregular. O segundo arco localiza-se também na margem direita e é de maior dimensão, medindo 4,90m de altura e cerca de 6,40m de largura máxima. Não apresenta orifícios para a fixação do travejamento dos cimbres e é composto por 36 aduelas bem trabalhadas, de configuração retangular, exceto as 3 do fecho que têm secção triangular.

O arco central, de maior dimensão, tem também configuração levemente apontada, mas a sua curvatura é quase de volta-perfeita. Apoia-se sobre afloramentos graníticos e vence a totalidade do curso de água. Mede 14,80m de largura e aproximadamente 10m de altura. É constituído por 70 aduelas bem trabalhadas e apresenta no intradorso três orifícios quadrangulares de cada lado, para travamento do cembre, ainda com vestígios das últimas madeiras utilizadas.

O quarto arco, implantado na margem esquerda, é de configuração idêntica ao arco n.º 2, medindo 6,40m de largura e 4,20m de altura. É constituído por 28 aduelas de configuração retangular e tamanho diferente, correspondendo aproximadamente cada aduela ao arranque de uma fiada de silhares do alçado da ponte. No lado sul, o arco encontra-se parcialmente ocultado por uma azenha que aproveitou o alçado da ponte para encostar a sua parede norte. O acesso a esta azenha faz-se a partir de um caminho empedrado paralelo à ponte, onde é possível observar um ligeiro desvio no alinhamento desta estrutura ao nível do alicerce. No lado norte existe também um caminho empedrado que conduz ao rio e permite o acesso ao arco n.º 4 e a outras azenhas ali existentes.

A ponte possui dois potentes talhamares, de configuração triangular, voltados a montante. Estas estruturas protegem os arranques do arco central e não são travadas na estrutura da ponte, nem mesmo ao nível do embasamento, como viram Amélia Albuquerque e João Inês Vaz (ALBUQUERQUE e VAZ, 2008: 292).

Como referimos anteriormente, o tabuleiro de ponte é em cavalete ou de dupla pendente. O pavimento atual foi repostado nos anos 90 do século XX e é constituído por lajes graníticas de tamanho e forma irregular. O eixo de circulação é definido por uma guia central, composta por lajes graníticas retangulares que se articulam com outras dispostas perpendicularmente, de forma tendencialmente equidistante,

formando retângulos de 1,4x2m, preenchidos por pedra granítica de menor dimensão, alguma disposta em cunha.

A via corresponde a uma bitola de 3,10m, medida entre as guardas. Atualmente não apresenta as características marcas de rodados, vestígios do desgaste provocado pela circulação, mas algumas pessoas da aldeia ainda se lembram dos “regos” provocados pela passagem sucessiva da carriagem.

Ao centro do tabuleiro, na parte mais elevada, implantou-se um letreiro, atualmente muito desgastado, mas onde ainda é possível ler-se “AS PONTES DE / FORNOS E TABOAS/ UCANHA E SANCROU/ [...] / NOS PREPAROU/ [...]”.

No lado oposto a esta inscrição, gravada no marco central da guarda norte, observa-se uma cruz com uma data de difícil leitura inscrita na base. Amélia Albuquerque e João Inês Vaz leram aqui o ano de 1865 e relacionam esta data com as obras realizadas nas pontes referidas no letreiro (ALBUQUERQUE e VAZ, 2008: 292).

A data ou período em que a ponte de Ucanha foi construída não é clara. Alguns autores avançam com a possibilidade da existência neste local de uma passagem mais antiga, de época romana, “ainda que não restem qualquer tipo de vestígios materiais, indicando, contudo, uma construção em materiais perecíveis” (CASTRO, 2015b: 54). Apesar de não observarmos qualquer vestígio de época romana na ponte de Ucanha, esta possibilidade não será de descartar, pois no século XII a povoação era denominada de Vila do Souto ou Vila da Ponte. Só a partir do século XIV passou a chamar-se Ucanha, topónimo derivado de Cucanha (casabre), forma de expressão que foi utilizada até ao século XVII (GEPB, vol. XXXIII: 293).

Como nos referia Carlos Alberto Ferreira de Almeida em 1968, os arcos “agudos” e o tabuleiro em cavalete são um indício forte de estarmos perante uma ponte medieval de cronologia gótica (ALMEIDA, 1968: 125). Contribuem também para corroborar esta cronologia, as abundantes siglas que se observam nos intradorsos dos arcos 1, 2 e 4 e também nos alçados, embora aqui sejam menos frequentes. A torre, situada no limite leste, ao que tudo indica, é de construção posterior à ponte. No entanto, guardaremos também algumas considerações sobre este facto para a parte final do ponto seguinte.

2.2. A torre

A imponente torre que se implanta na margem direita do rio Varosa, na parte final da ponte de Ucanha, permitia controlar a entrada nas terras do mosteiro, cobrando a portagem e guardando em segurança os produtos resultantes desta tributação.

A construção, de cariz defensivo, em tudo semelhante a uma *domus fortis*³, tem planta quadrada, com 9,6 x 10,65m. Mede aproximadamente 17m de altura e o seu interior é atualmente constituído por 3 pisos. Foi integralmente construída em granito, elevando-se em fiadas regulares de silharia bem cuidada, dispostas em aparelho pseudo-isódomo.

A parte inferior da torre adossa-se e sobrepõe-se ao tabuleiro da ponte, obrigando a circulação a fazer-se através dela, por um espaço abobadado.

O acesso ao interior da torre é feito por uma porta localizada no alçado sul, ao nível do primeiro piso, enquadrada por um arco de volta-perfeita que é sustentado por ombreiras chanfradas. No interior, duas estreitas frestas rasgadas nos alçados leste e oeste ajudam à iluminação e arejamento do espaço. O local onde atualmente se esconde o quadro e as tubagens elétricas, encaixado na espessura da parede norte e emoldurado por um arco de volta-perfeita, funcionou outrora como latrina, sendo ainda visível a laje granítica com o orifício circular que permitia o escoamento dos detritos.

No piso de cima, a iluminação é garantida por duas cuidadas janelas de duas luzes e mainel central, emolduradas por arcos ogivais, timidamente conopiais. Defronte destas aberturas instalaram-se bancos afrontados que ocupam a espessura das paredes leste e oeste. Ainda no segundo piso, no ângulo formado pelos alçados norte e oeste, dois silhares salientes, de tipo mísula, deixam entrever aqui ter existido uma estrutura de forma e função atualmente desconhecida, mas que certamente se apoiaria nestes silhares.

O último piso é dotado de quatro balcões com matacões, localizados ao centro dos quatro alçados, reforçando o cariz militar desta estrutura turriforme. Segundo Mário Barroca, os “balcões com matacões surgem seguramente entre nós a partir de D. Afonso III, tendo sido a mais usual solução de tiro vertical adoptada pelos nossos castelos góticos” (BARROCA, 1998: 62). O cariz militar da construção seria ainda acentuado pelas ameias que coroavam a torre, “quatro em cada aresta e uma a meio de cada face, sendo largas e altas, apontando para uma solução característica do século XV” conforme nos refere Ana Sampaio e Castro (CASTRO, 2015b: 54). A cobertura da torre e os ripados de madeira que se observam no piso superior datam de finais dos anos 30 e são obra da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN).

3 Mário Barroca aponta o aparecimento da *Domus Fortis* entre nós para a passagem do terceiro para o último quartel do século XII, considerando, no entanto, que a sua difusão é um fenómeno do século XIII (BARROCA 1998:83-84).

A imagem que temos da torre de Ucanha é hoje muito condicionada pela intervenção da Direcção-Geral que acabamos de referir, mas também pelas importantes obras de que foi objeto nos finais do século XV e que a inscrição existente no alçado leste da torre memorou. Esta epígrafe regista as obras que o abade D. Fernando mandou fazer na torre entre os anos 1453 e 1474, data do seu abaciado (CASTRO, 2015b: 54). É emoldurada por um friso em alto relevo que na parte superior remata num belo arco conopial. O texto desenvolve-se em seis regras divididas verticalmente por um báculo esculpido também em alto relevo (Figura 2). O letreiro encontra-se bastante desgastado e não permite a sua leitura integral. A leitura possível diz-nos⁴:

ESTA OBRA M
ANDOU FAZER
DÕ FEDO ABBE
DA SALZEDA [...] E DM M
III ° LXV

As importantes obras que a inscrição regista correspondem à adaptação do edifício a funções de cariz residencial, melhorando a iluminação e o arejamento do espaço pela abertura das janelas do segundo piso e as condições de habitabilidade com instalação dos bancos afrontados. Apesar de não ter subsistido vestígios evidentes da existência de lareiras, os silhares de tipo mísula que observamos também no segundo piso poderão eventualmente corresponder ao apoio do arranque de uma chaminé. Este piso poderia, assim, corresponder à *câmara*, que como refere Mário Barroca, normalmente se situa no último piso das torres e é assinalado pela presença de “janelas nobres” (BARROCA, 1998: 71). Este autor avança com cronologias em torno da primeira metade do século XIV para estas estruturas, dizendo que “desde relativamente cedo assistimos à tendência para estas janelas adoptarem o perfil geminado, de duas luzes, com arcos trilobados e mainel central, rasgadas em vãos munidos de bancos afrontados” (BARROCA, 1998: 72). No caso concreto da torre de Ucanha, pensamos que a adaptação do espaço terá sido um pouco mais tardia, coincidindo também com a construção da passagem abobadada sob a torre e com a construção de um nicho que alberga uma escultura de Nossa Senhora com o Menino, a que a população apelida de Senhora do Castelo. Por esta altura, século XV, Pedro

4 Seguimos a leitura apresentada por A. de Almeida Fernandes na Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira (GEPB, vol. XXXIII: 298).

Dias regista uma grande alteração na política de habitação régia e senhorial, tendo sido profundamente remodelados vários paços trecentistas e ducentistas (DIAS, 1994: 186).

Creemos que as obras na torre de Ucanha se poderão enquadrar dentro deste movimento gótico de remodelação de residências de cronologia anterior, ducentista ou trecentista. A torre terá sido construída no século XII ou XIII, como parecem indiciar algumas das siglas, claramente distinguíveis das correspondentes às obras do século XV e que aparecem também representadas na parede norte da igreja do mosteiro de Salzedas, e que Ana Sampaio e Castro atribui ao século XII (CASTRO, 2014: 26).

Mas comecemos por apresentar as obras realizados no século XX para que as leituras estratigráficas que apresentaremos mais adiante possam ser devidamente enquadradas e, assim, procurar evitar leituras distorcidas ou severamente condicionadas.

3. Os restauros da DGEMN e as intervenções posteriores: apontamentos documentais e leituras arqueológicas e estratigráficas

A imagem que hoje temos da torre e ponte de Ucanha resulta seguramente das importantes obras realizadas no século XV. Todavia, a intervenção da DGEMN foi também bastante significativa. A ela se deve a configuração do telhado em quatro águas e os ripados de madeira que se observam nos quatro alçados do piso superior.

Procuremos então analisar a intervenção da Direção-Geral na ponte e torre da Ucanha⁵.

Como já referimos, a torre de Ucanha é Monumento Nacional desde 23 de junho de 1910, tendo-lhe sido definida uma zona de proteção. Nos inícios dos anos 30 a DGEMN recebeu uma denúncia e comunicou ao Administrador do Concelho de Tarouca que se estavam a fazer construções junto da torre, “em contravença do disposto no Decreto n.º 11.445, de 13 de Fevereiro de 1926”, solicitando que se providencie o embargo dos trabalhos. Tratava-se da obra de um edifício localizado no limite nordeste da torre, que Gaspar dos Santos Pinto Albuquerque estava a reconstruir, encostando ao alçado norte do monumento. O posterior pedido de licenciamento de obra foi indeferido a 8 de outubro de 1931 e em janeiro de 1932 os

5 As informações relativas ao processo de restauro da ponte e torre de Ucanha (IPA.00003805) foram retiradas de SIPA – Sistema de Informação para o Património Arquitetónico, disponível em www.monumentos.gov.pt

trabalhos de demolição iniciaram. No entanto, o desmonte não terá sido totalmente concretizado, pois ainda em 1932, José Leite de Vasconcelos, ilustre cidadão de Ucanha, escreve a Manuel Ferreira do Carmo Laranjo, Professor em Ucanha, questionando sobre o custo da expropriação do “casebre que está ao lado direito da Torre” e referindo que “Deitando-se abaixo o casebre, ficava a torre desafogada e muito mais linda” (ALBUQUERQUE e VAZ, 2008: 285). Esta última ideia, de “desafogar a torre” demolindo-se o casebre, constituirá uma importante componente da ação da DGEMN ao longo dos tempos. A ideia de *unidade de estilo* levou a que muitos dos restauros realizados nos monumentos portugueses procurassem, através da demolição de elementos arquitetónicos posteriores, devolver o edifício ao seu *estilo primitivo* (NETO, 2001: 104). Para além disso, entroncava perfeitamente no ideário implementado pelo Estado Novo. Os monumentos assumem um estatuto especial e indissociável da “intenção nacionalista de reconduzir Portugal na tradição do seu passado épico” (NETO, 2001: 104).

José Leite de Vasconcelos insiste com a DGEMN sobre a necessidade de realização de obras de reparação na torre e solicita que a mesma seja desafrontada do referido casebre.

A expropriação do casebre foi avante e, em maio de 1936, a DGEMN informa o proprietário, Gaspar dos Santos Pinto Albuquerque, de que poderá iniciar a demolição, “cuja indemnização será liquidada dentro em breve”. Porém, em setembro desse ano a demolição ainda não estaria concretizada, pois José Leite de Vasconcelos escreve novamente à Direcção-Geral informando que o casebre não foi demolido e que as obras estavam paradas, alertando para o facto de esta situação poder “trazer graves inconvenientes na próxima invernia”.

A demolição do casebre realizou-se em simultâneo com as obras de consolidação e restauro que decorreram entre os anos de 1936 e 1939. Durante este período o encarregado das obras foi Domingos Ferreira da Silva, que supervisionou o refechamento das juntas da cantaria, a limpeza da vegetação, a armação completa da torre, a reconstrução e assentamento dos pavimentos e colocação de portas exteriores, a construção das escadas interiores e os trabalhos de demolição de uma casa e de muros de quintal no lado sul da torre.

Em 1937, as obras de consolidação e restauro, incidiram sobre a conclusão dos cunhais, demolição de pardieiros, construção de portas exteriores, pavimentos superiores, escadas de comunicação e cobertura com telha nacional, assentamento de escada em ferro. No ano seguinte, os trabalhos cingiram-se sobretudo à armação

do telhado e cobertura, revestimento dos pavimentos em lajedo de cantaria, recalçamento e consolidação de cunhal. Em 1939 continuaram os trabalhos de reconstrução da armação do telhado com forro em castanho, travejamento grosso de madeira, refechamento de juntas da cantaria, cobertura de telha.

Após esta fase de obras de grande dimensão foi necessário esperar até ao final dos anos 80 e inícios dos anos 90 para voltar a haver um forte investimento no monumento. Esta intervenção, cuja empreitada se intitulou “Trabalhos de consolidação e conservação da Ponte da Ucanha”, foi realizada entre 1988/1989 e 1990, tendo sido adjudicada inicialmente pelo valor de 7 132 264\$00 e, em 1990 pela empreitada “Continuação das obras de consolidação da ponte”, pelo valor de 3 996 270\$00.

O caderno de encargos incluía a realização do desmonte do talhamar na margem esquerda e sua reconstituição total; o recalçamento e reconstituição da fundação da margem esquerda do arco central; a desmontagem das guardas da ponte e do lajeado do pavimento, com prévia marcação para posterior remontagem; a remoção do enchimento dos muros de tímpano no zona do arco central e o reaprumo das cantarias; a injeção de argamassa e tapamento das juntas das faces vistas das cantarias; o aterro e compactação por camadas de 20cm do enchimento das abóbadas e muros de tímpano previamente removidos; a aplicação de camada de argamassa de 10cm de espessura sob o lajeado, em toda a extensão da ponte; a remoção de toda a vegetação nas juntas e tratamento com herbicida e, por fim, a reposição do lajeado e montagem das guardas da ponte.

Como podemos observar pela descrição do caderno de encargos, a intervenção realizada na ponte, sobretudo na zona arco central, foi profunda, tendo sido realizado o desmonte quase integral dos alçados nesta zona. Foram removidos os enchimentos dos muros de tímpano e reaprumadas as cantarias. Foi desmontado o pavimento da ponte e as guardas, tendo, no entanto, havido a preocupação de marcar previamente as pedras para depois se proceder à sua remontagem.

As obras realizadas nos finais dos anos 30 e os trabalhos realizados na ponte nos inícios dos anos 90 encontram-se bem documentadas. No entanto, ao longo do tempo, o monumento foi objeto de outras intervenções de que não há registo documental tão pormenorizado. Procuraremos, assim, com a ajuda da arqueologia da arquitetura, olhar as pedras, procurar respostas e levantar questões.

4. As marcas de canteiros⁶

A importância das análises gliptográficas na arqueologia da arquitetura acarreta tantas vantagens quanto dificuldades. Por um lado, o trabalho de análise prévio do monumento, procurando identificar e registar as alterações operadas e enquadrá-las cronologicamente é uma tarefa árdua e não isenta de lacunas. Por outro, na maioria das vezes, o esforço compensa e as leituras que se podem obter são significativas, constituindo um apoio importante na análise do monumento.

No caso concreto da ponte de Ucanha, a análise dos paramentos da ponte e da torre permitiu identificar um conjunto constituído por 47 diferentes marcas de canteiro. O número total de siglas identificadas ascende a 938, registando-se 210 na ponte e as restantes 728 na torre. Os alçados leste e oeste da torre são os mais siglados, sobretudo nos alçados exteriores (Tabelas 1, 2 e 3).

Entre as diferentes marcas identificadas, a sigla n.º 34 é a mais numerosa, com 97 exemplares localizados exclusivamente na torre. As marcas n.ºs 1 e 2 são comuns à ponte e à torre e constituem o segundo grupo mais numeroso, verificando-se a existência de 57 e 58 exemplares, respetivamente.

A distribuição das siglas pela estrutura da ponte permite, desde logo, tecer algumas considerações. A siglas do arco 1 e dos alçados da ponte imediatamente contíguos a este arco são mais rudimentares [siglas n.ºs 7, 22, 23,24, 25, 26, 27 e 30]. O intradorso do arco 1, no lado oeste, apresenta um conjunto de marcas apenas existentes neste local (siglas n.ºs 23, 24, 25 e 27).

As siglas dos arcos 2 e 4 são similares e indiciam a mesma fase construtiva [siglas n.ºs 1, 2, 3, 7, 9, 10, 21, 22, 13,14, 15, 16 e 17].

O arco n.º 3, de maior dimensão, não apresenta siglas. Este facto deixa antever a possibilidade de o arco ter sido integralmente reconstruído. Será que os talhamares, que não estão travados no arranque do arco, resultam desta reconstrução, ou serão obra da DGEMN?

Já na torre, as siglas associadas às obras do século XV, existentes na abóbada e nos alçados são diferentes das restantes, mais elaboradas e de melhor traço [siglas n.ºs 31, 32, 33, 36, 40, 41, 42 e 44]. Entre estas, destacam-se, pelo cuidado no talhe, as siglas presentes nas aduelas da abóbada, nomeadamente as siglas n.ºs 7, 9, 25, 31, 32, 33 e 41. O pedreiro detentor da marca n.º 32, evidencia-se claramente pelo

6 A análise gliptográfica que se apresenta está ainda numa fase inicial de estudo, constituindo as primeiras e incipientes observações. Contamos, no futuro, aprofundar o estudo das siglas do monumento.

elevado número de aduelas produzidas (1 aduela do arco que enquadra a entrada na torre; 1 do arco da abóbada sob a torre no alçado oeste e 4 aduelas do arco da passagem leste). No intradorso da abóbada este pedreiro produziu também 5 outras aduelas, não sendo esta, no entanto, a marca mais representada. Nesta passagem terão trabalhado cerca de 13 pedreiros. Os construtores que usaram as siglas n.ºs 31, 33, 40, 44 e 45 para marcar o seu trabalho foram os que produziram mais silhares, totalizando 44 siglas de um total das 64 visíveis. No lado norte da passagem, imediatamente acima do banco corrido, observam-se alguns grafitos cruciformes e a data de 1596 gravados no lado norte (Figura 3).

Entre os pedreiros que realizaram um trabalho mais especializado, realçamos o detentor da sigla n.º 14, por ter trabalhado a janela do 2.º piso do alçado voltado a oeste, e ainda o mestre pedreiro que utilizou a sigla n.º 4, por ter talhado 2 dos cachorros que sustentam a plataforma criada na porta do 1.º piso do alçado sul.

Para terminar esta análise muito sumária da gliptografia da torre e ponte de Ucanha, realçamos o facto de algumas siglas existentes no monumento (siglas n.ºs 2, 13, 17, 22, 34 e 39) serem comuns às existentes no mosteiro de Salzedas (datado do século XII/XIII), no mosteiro de São João de Tarouca (da 2.ª metade do século XII) e na igreja da Ermida do Paiva, como já evidenciaram Ana Sampaio e Castro e Luís Sebastian, em 2010 (CASTRO e SEBASTIAN, 2010: 83). A estes monumentos devemos ainda acrescentar o castelo e a muralha de Lamego, bem como alguns dos alçados da Sé, nos quais tivemos oportunidade recentemente de observar a existência de algumas das siglas utilizadas em Ucanha. Um levantamento mais pormenorizado permitirá identificar quantos pedreiros terão circulado entre os estaleiros destas obras e ajudar a afinar as cronologias atribuídas a estes monumentos.

5. Algumas leituras preliminares baseadas na arqueologia da arquitetura

Descritas as principais características da ponte e da torre de Ucanha, centremonos agora na análise de alguns pormenores construtivos que poderão contribuir para a discussão sobre a cronologia do monumento. Mas antes, porém, gostaríamos de sublinhar que a análise que apresentamos de seguida se encontra ainda numa fase muito embrionária de investigação, carecendo de ser aprofundada e complementada pelos dados que a análise sistemática das fontes documentais nos possa vir a revelar.

Feitas as ressalvas quanto ao estado incipiente da investigação em curso, devemos também referir que os trabalhos de restauro realizados pela DGEMN, pela dimensão dos desmontes e das reconstruções realizadas, condicionam severamente

as leituras parietais dos alçados norte e sul, na zona do arco central. Por este motivo não olharemos esta zona com muita atenção e privilegiaremos a leitura dos arcos n.º 1, 2 e 4 e dos alçados nos limites leste e oeste da ponte.

Uma primeira e ainda muito superficial leitura dos paramentos do monumento permitiu-nos identificar 5 diferentes fases de obras, que procuraremos enunciar muito resumidamente.

A primeira fase corresponde à construção da ponte e da torre. Enquadramos a edificação da atual ponte no século XII/XIII. Esta cronologia é sugerida pelas características tipológicas do monumento, nomeadamente a configuração dos seus arcos e o tabuleiro em cavalete, que são um indício forte de estarmos perante uma ponte medieva, de cronologia gótica (ALMEIDA, 1968: 125). As marcas de pedreiros que se observam nos alçados da torre e da ponte e no intradorso dos arcos 1, 2 e 4 apontam para esta cronologia. Salientamos, porém, que no intradorso do arco 1 existem siglas que não se repetem no monumento, levantando a possibilidade de o arco 1 poder ter sido reaproveitado, reformulado/reconstruído. Contudo, esta hipotética intervenção não é evidente nos alçados.

Algumas das siglas presentes na ponte e torre de Ucanha encontram-se também representadas no mosteiro de Salzedas, no mosteiro de São João de Tarouca e ainda na igreja de Ermida do Paiva (CASTRO e SEBASTIAN, 2010: 83). No caso do mosteiro de Salzedas, as siglas datam do século XII (CASTRO, 2014: 26). Em São João de Tarouca aponta-se a segunda metade do século XII para a utilização destas marcas (CASTRO e SEBASTIAN, 2005: 404). Como podemos verificar, o registo sistemático de siglas permite inferir quadros de movimentações de pedreiros possibilitando definir dados cronológicos mais precisos para os monumentos, mas também entrever a circulação de técnicas e modelos construtivos e influências decorativas (GUEDES, 2019: 86).

No lado sul da ponte, no limite oeste, junto ao solo, observa-se uma pequena fiada de silhares saliente em relação ao alçado da ponte. Não é possível aferir sem recorrer a trabalhos arqueológicos de escavação se este pequeno alinhamento corresponde a vestígios de uma estrutura anterior ou a uma fiada do alicerce apenas um pouco mais saliente ou escalonada.

Os pontos de contacto entre os alçados da ponte e da torre revelam a inexistência de travamentos entre estas duas estruturas, denunciando que a torre atualmente existente foi construída em época posterior, tendo encostado à ponte. Também aqui, apenas a realização de trabalhos arqueológicos de escavação junto aos

pontos de contacto entre os alicerces da torre e a ponte poderão ajudar a esclarecer se a configuração atual da torre corresponderá à planta original ou a uma adaptação ou ampliação realizada no século XV (segunda fase de obras) aquando da construção da passagem abobadada.

A segunda fase de obras corresponde, essencialmente, à intervenção realizada na torre, e que se enquadra cronologicamente no século XV. Esta fase, assinalada a amarelo nas figuras n.ºs 4 a 7, identifica-se facilmente pela utilização de silhares graníticos de coloração amarelada, de grão fino e de talhe mais fácil. Como já tivemos oportunidade de mencionar, quando nos referimos à torre, estas obras correspondem sobretudo à construção da grande abóbada sob a torre; à abertura das janelas do segundo piso e da construção do nicho para albergar a escultura da “Senhora do Castelo”, ao nível do primeiro piso do alçado nascente e que terá motivado a deslocação da fresta que aí existia mais para sul no alçado, ficando claramente descentrada em relação à fresta existente no alçado poente. As marcas de canteiro que se observam associadas a esta fase de obras, como já referimos, são de configuração mais elaborada do que as que atribuímos a fases construtivas anteriores.

A fase 3 corresponde ao um momento de obras possivelmente enquadrável no século XIX e que terá afetado sobretudo o arco de maior dimensão, que vence a linha de água (arco n.º 3). Este arco foi totalmente reconstruído não apresentando siglas no seu intradorso. No centro do tabuleiro da ponte, na guarda sul, existe uma inscrição onde se refere intervenções em várias pontes: “AS PONTES DE / FORNOS E TABOAS/ UCANHA E SANCROU/[...]/ NOS PREPAROU/[...]. No lado oposto, gravada no marco central da guarda norte, Amélia Albuquerque e João Inês Vaz leram a data de 1865 e associaram esta data às obras nas pontes referidas no letreiro (ALBUQUERQUE e VAZ, 2008: 292).

A fase quatro corresponde às obras da DGEMN realizadas entre 1936 e 1939, que versaram sobretudo a torre e a consolidação dos seus alicerces (assinalada a verde nas figuras n.ºs 4 a 7).

A fase cinco compreende os trabalhos realizados entre 1988 e 1990, que incidiram particularmente sobre a zona da ponte e do arco n.º 3, implicando o desmonte desta área e de todo o pavimento e das guardas do tabuleiro (assinalada a vermelho nas figuras n.ºs 4 a 7). Os trabalhos de consolidação e restauro foram referidos detalhadamente no ponto 3, precisamente porque estas obras modificaram substancialmente os paramentos da ponte, impossibilitando-nos de registar com segurança outras fases de obras, de menor dimensão e que apenas poderiam ser

observadas pelas alterações no aparelho construtivo. A título de exemplo referiremos apenas que os talhamares que protegem os arranques do arco central na zona voltada a montante não são travados na estrutura da ponte, nem mesmo ao nível do embasamento. No entanto, como sabemos, estas estruturas foram integralmente desmontadas e reconstruídas durante os trabalhos realizados entre os anos de 1988-1990. Fica a dúvida se a construção original da ponte contemplaria já estas estruturas de proteção, ou se estas lhe foram acrescentadas em época posterior.

Identificamos ainda outras pequenas descontinuidades ou diferenças no aparelho construtivo. No entanto, decidimos não as individualizar pois podem resultar destas obras maiores de restauro e não de trabalhos mais antigos.

6. Em jeito de conclusão

Iniciamos este trabalho com uma breve apresentação da ponte e torre da Ucanha, porque consideramos ser necessário compreender as suas características e singularidades, o seu percurso e as transformações e adaptações a que foi sendo sujeita. Procuramos, a partir de uma análise pormenorizada do monumento, contribuir para afinar cronologias e obter leituras sobre a sua construção e as diferentes funções que foi desempenhando ao longo do tempo. O recurso a leituras arqueológicas direcionadas para a arquitetura do monumento e para a análise das siglas contribuiu para responder a alguns destes propósitos e levantar outras questões, constituindo um ponto de partida para um estudo mais abrangente, que se pretende continuar.

A ponte de Ucanha terá sido construída entre os séculos XII/XIII. A pré-existência neste local de uma passagem sobre o rio Varosa não é possível de aferir sem o recurso a escavações arqueológicas. Sabemos, porém, que no século XIII a povoação da Ucanha era registada documentalmente como Vila da Ponte (GEPB, vol. XXXIII: 294, 296 e CASTRO, 2014: 48). Terá a povoação recebido este nome porque fora recentemente dotada de uma ponte de grande envergadura? Ou seria identificada assim por existir uma passagem mais antiga neste local? Corresponderão as siglas n.ºs 23, 24, 25 e 27, identificadas apenas no intradorso do arco 1, a vestígios de obra anterior? Ou serão fruto de uma intervenção posterior, que não deixou marcas evidentes na silharia que compõe o alçado?

A construção da torre também datará dos séculos XII/XIII. Os pontos de contacto entre os alçados da ponte e da torre revelam a inexistência de travamentos entre estas duas estruturas, denunciando que a torre atualmente existente foi construída em época posterior. No entanto, as siglas presentes nos seus alçados (siglas n.ºs 2,

13, 17, 22, 34 e 39) apontam para uma cronologia idêntica à da construção da ponte. Estas marcas foram também identificadas no mosteiro de Salzedas, no mosteiro de São João de Tarouca e na igreja da Ermida do Paiva, monumentos que se enquadram cronologicamente nos séculos XII/XIII (CASTRO e SEBASTIAN, 2010: 83). Terão as obras do século XV e o restauro da DGEMN alterado profundamente a relação entre os pontos de contacto da torre com a ponte? Apenas a realização de trabalhos arqueológicos poderá ajudar a esclarecer se a configuração atual da torre corresponderá à planta original ou a uma adaptação ou ampliação realizada no século XV, aquando da construção da passagem abobadada.

A intervenção mais significativa na torre prende-se com as grandes obras realizadas durante o abaciado de D. Fernando, entre os anos de 1453 e 1474, tendo ficado registadas epigraficamente (CASTRO, 2015b: 54). Nesta altura, o edifício foi dotado de melhores condições de habitabilidade, abrindo-se cuidadas janelas de duas luzes e mainel central, emolduradas por arcos ogivais, rasgadas em vãos unidos de bancos afrontados. Mário Barroca constatou estas melhorias nos espaços habitacionais medievais, enquadrando-as em torno da primeira metade do século XIV (BARROCA, 1998: 72). Pedro Dias, por seu turno, evidenciou uma grande alteração na política de habitação régia e senhorial, tendo sido profundamente remodelados vários paços trecentistas e ducentistas no século XV (DIAS, 1994: 186). O espaço abobadado existente sob a torre datará também deste período. Reforçando esta atribuição cronológica, salientamos a presença de um grafito com a data de 1596 inscrita num silhar do intradorso norte.

Para além destas significativas obras, a ponte foi ainda objeto de uma reparação no século XIX. A data de 1865, que Amélia Albuquerque e João Inês Vaz leram na guarda norte da ponte poderá, possivelmente, corresponder a uma reparação ou reconstrução integral do arco 3, de maior dimensão e que vence o curso de água. Estará a ausência de marcas de canteiro neste arco relacionada com esta fase de obras?

Já no século XX, intervenção realizada pela DGEMN, como tivemos oportunidade de referir detalhadamente, teve um impacto muito significativo sobre o monumento. Entre os anos de 1936 e 1939, a Direcção-Geral executou profundas obras na torre e nas áreas envolventes, procedendo a restauros, demolições e desaterros. A última grande fase de obras identificada corresponde à intervenção realizada entre 1988 e 1990, que incidiu sobre a zona do arco central, que foi integralmente desmontado.

A via e a ponte, apesar das sucessivas transformações registadas, cumprem e mantêm ainda a sua função original: facilitar a circulação e transpor em segurança o rio Varosa. Todavia, a torre foi adaptando as suas funções ao longo do tempo. Se numa primeira fase, com as suas características de índole militar cumpria uma missão de controlo, gestão e proteção da entrada no território monástico, sendo ao mesmo tempo garante de defesa e símbolo do poder económico do mosteiro Salzedas, terá passado, no século XV, a assumir mais abertamente uma outra dimensão: a de espaço de residência. O edifício é o mesmo, mas as suas funções foram refletindo o que as pessoas foram necessitando ou exigindo dele, até que a sua importância foi reconhecida por todos e lhe foi atribuído o estatuto de Monumento Nacional no século XX. Desde então, passou a cumprir uma nova função, menos prática e mais simbólica: a de garante da memória. Nos últimos anos, com a integração em rotas e projetos patrimoniais, passou a assumir uma outra função, a de *ex-libris* histórico, fossilizado, que serve de âncora, em articulação com outros monumentos, à indústria do turismo. Nos dias de hoje já não é habitada permanentemente, mas alberga um pequeno núcleo expositivo e recebe, por vezes, atividades culturais como concertos.

Procuramos com este pequeno estudo contribuir para o aprofundamento da história deste singular e importante monumento, deixando em aberto caminho para outras e mais pormenorizadas investigações.

BIBLIOGRAFIA

ALARCÃO, Jorge de (2008) – *Coimbra: a montagem do cenário urbano*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.

ALBUQUERQUE, Amélia (2006) – “Mosteiro de Santa Maria de Salzedas. *Sic transit gloria monasterii*”, in RESENDE, Nuno (Coord.) – *O compasso da Terra. A arte enquanto caminho para Deus*, vol. II. Lamego: Diocese de Lamego, pp. 49-62.

ALBUQUERQUE, Amélia; VAZ, João L. Inês (2008) – “A ponte e a torre da Ucanha em Leite de Vasconcelos e na actualidade”. *O Arqueólogo Português*, Série IV, 26, 2008, pp. 281-298.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1968) – *Vias Medievais entre Douro e Minho*. Porto: Faculdade de Letras. Dissertação de Licenciatura.

BARROCA, Mário Jorge (1998) – “Torres, casas-torres ou casas-fortes: a concepção do espaço de habitação da pequena e média nobreza na Baixa Idade Média (sécs. XII-XV)”. *Revista de História das Ideias*, vol. 19. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, pp. 39-103.

CASTRO, Ana Sampaio (2013) – “Vias medievais nos coutos monásticos de S. João de Tarouca e Sta Maria de Salzedas”. *Actas das 1.as Conferências do Museu de Lamego/CITCEM*. Lamego: Museu de Lamego/CITCEM, 2013, pp. 105-123.

CASTRO, Ana Sampaio (2014) – *O Mosteiro de Santa Maria de Salzedas: da Fundação à Extinção*. Vale do Varosa - Direção Regional de Cultura do Norte.

CASTRO, Ana Sampaio (2015a) – “O couto de Santa Maria de Salzedas: O marco territorial de Cimbres”. In SEBASTIAN, Luís; RESENDE, Nuno, (coord.). *Cister no Douro*. Lamego: DRCN/Museu de Lamego e Vale do Varosa, pp. 40-45.

CASTRO, Ana Sampaio (2015b) – “A ponte fortificada de Ucanha”. In SEBASTIAN, Luís; RESENDE, Nuno, (coord.). *Cister no Douro*. Lamego: DRCN/Museu de Lamego e Vale do Varosa, pp. 52-55.

CASTRO, Ana Sampaio e SEBASTIAN, Luís (2005) – Les marques lapidaires du monastère Cistercien de São João de Tarouca”. *Actes du XIV^e Colloque International de Glyptographie de Chambord*. Centre International de Recherches Glyptographiques, pp. 399-422.

CASTRO, Ana Sampaio e SEBASTIAN, Luís (2010) – “Estudo glifotográfico do Mosteiro de S. João de Tarouca”. In *As Idades Medieval e Moderna na Península Ibérica*. Actas do IV congresso de arqueologia medieval (Faro, 2004). *Promontória monográfica*. Vol. 13. Faro: DHAP da Universidade do Algarve, pp. 79-90.

CHOAY, Françoise (1999) – *A alegoria do património*. Lisboa: Edições 70. Coleção Arte e Comunicação.

COSTA, António Carvalho da (1708) – *Corografia portugueza e descripçam topografica do famoso reyno de Portugal [...]*. Vol. II. Lisboa: Na Officina de Valentim da Costa Deslandes, pp. 251-252.

DIAS, Pedro (1994) – *A Arquitectura Gótica Portuguesa*. Lisboa: Editorial Estampa.

FERNANDES, A. de Almeida (1984) – “Os primeiros documentos de Santa Maria da Salzedas. (até à morte da fundadora): comentários e defesa”. Separata da *Revista de Guimarães*. Guimarães: Sociedade Martins Sarmento.

Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira (GEPB), s.v. *Ucanha*. Vol. XXXIII. Lisboa-Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia, 1935-1960, pp. 293-299.

GUEDES, César (2015) – *A sul do Douro: percurso pelas sepulturas escavadas na rocha entre os rios Távora e Cabrum*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de Mestrado.

GUEDES, César (2019) – “A siglas da Igreja de Boelhe”. *Portygalia*, nova série, vol. XL, pp. 85-117.

GUILLAUME, Marc (2003) – *A política do património*. Coleção Campo das Ciências – 11. Porto: Campo das Letras.

MORAIS, Rui (2018) – “Douro, um rio aquém do esquecimento”. In DIAS, Lino Tavares e ALARCÃO, Pedro (coord.) - *Construir, Navegar, (Re)Usar o Douro da Antiguidade*. Porto: CITCEM, pp. 21-43.

NETO, Maria João Baptista (2001) – *Memória. Propaganda e Poder; o restauro dos Monumentos Nacionais (1929-1995)*. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. Tese Doutoramento.

NOGUEIRA, Vítor (2023) – “As janelas viárias de Benagouro, no concelho de Vila Real”. In *Povoamento e vias de comunicação ao longo da História*. Vol. 2. Vila Real: Biblioteca Municipal de Vila Real, pp. 135-155.

RODRIGUES, Jorge (1999) – “A Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e o restauro dos monumentos medievais durante o Estado Novo”. In *Caminhos do Património*. DGEMN, pp. 69-82.

ROSAS, Lúcia Maria Cardoso (1995) – *Monumentos Pátrios. A arquitectura religiosa medieval - património e restauro (1835-1928)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Tese Doutoramento.

SEBASTIAN, Luís (2013) – “Vale do Varosa, território Histórico um projecto”. *Conservar Património*. Vol. 1, pp. 87-91.

TEIXEIRA, Ricardo (1998) – “Elementos para o estudo da ocupação romana no Alto Douro: bacia hidrográfica dos rios Varosa e Balsemão”. *Douro-Estudos & Documentos*. Ano 3, n.º 5. Porto: GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, pp. 11-28.

TOMÉ, Miguel Jorge Biscaia Ferreira (1998) – *Património e Restauro em Portugal (1920-1995)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de Mestrado.

ANEXOS — Tabelas

Tabela 1 - Tipologia e contabilização das siglas existentes no monumento.

N.º	Sigla	Ponte	Torre	Total
1	⋮	26	31	57
2	⋮	35	23	58
3	⋮	7	-	7
4	⋮	-	17	17
5	⋮	1	-	1
6	⋮	2	-	2
7	0	22	15	37
8	⋮	4	22	26
9	+	13	33	46
10	∇	19	-	19
11	∨	3	2	5
12	∩	5	-	5
13	⊙	10	26	36
14	⊕	2	40	42
15	⊖	12	6	18
16	⊗	7	8	15
17	⋮	1	13	14
18	⋮	2	2	4
19	⋮	1	17	18
20	⋮	-	7	7
21	⋮	17	12	29
22	⋮	4	-	4
23	⋮	2	-	2
24	⋮	2	-	2

N.º	Sigla	Ponte	Torre	Total
25	⋮	1	-	1
26	⋮	6	-	6
27	⋮	1	-	1
28	⋮	3	25	28
29	⋮	1	-	1
30	⋮	1	-	1
31	⋮	-	26	26
32	⋮	-	37	37
33	⋮	-	13	13
34	⋮	-	97	97
35	⋮	-	10	10
36	⋮	-	2	2
37	⋮	-	55	55
38	⋮	-	4	4
39	⋮	-	27	27
40	⋮	-	32	32
41	⋮	-	30	30
42	⋮	-	12	12
43	⋮	-	5	5
44	⋮	-	8	8
45	⋮	-	19	19
46	⋮	-	11	11
47	⋮	-	41	41

	Ponte	Torre	Total
N.º de siglas	210	728	938

N.º	Sigla	Arco 1	Arco 2	Arco 3	Arco 4	Alçado Norte	Alçado Sul	Total
1	┌	1	8	-	8	7	2	26
2	└	-	12	-	10	11	2	35
3	┌	-	4	-	2	1	-	7
5	└	-	1	-	-	-	-	1
6	┌	-	-	-	1	1	-	2
7	0	10	4	-	3	3	2	22
8	S	-	1	-	-	1	2	4
9	+	2	6	-	5	-	-	13
10	∇	-	6	-	9	3	1	19
11	+	-	-	-	1	2	-	3
12	o	-	1	-	2	1	1	5
13	o	-	2	-	7	1	-	10
14	H	-	-	-	2	-	-	2
15	S	2	6	-	3	1	-	12
16	6	1	2	-	3	-	1	7
17	┌	-	1	-	-	-	-	1
18	J	-	1	-	-	-	1	2
19	v	-	1	-	-	-	-	1
21	└	-	10	-	6	-	1	17
22	0	1	1	-	1	-	1	4
23	┌	2	-	-	-	-	-	2
24	X	2	-	-	-	-	-	2
25	J	1	-	-	-	-	-	1
26		1	-	-	-	1	4	6
27	Y	1	-	-	-	-	-	1
28	o	-	-	-	2	1	-	3
29	└	-	-	-	1	-	-	1
30	E	1	-	-	-	-	-	1
Total		25	67	0	66	34	18	210

Tabela 2 - Tipologia e contabilização das siglas existentes na ponte.

N.º	Sigla	Exterior da torre				Interior da torre				Total	
		Abóbada	AN	AE	AS	AW	AIN	AIE	AIS		AIW
1	┌	-	6	4	5	4	3	5	2	2	31
2	└	-	1	7	2	-	3	3	5	2	23
4	┌	1	1	4	4	7	-	-	-	-	17
7	0	-	1	1	1	8	1	1	1	1	15
8	S	-	4	6	-	12	-	-	-	-	22
9	+	2	5	9	-	11	-	2	2	2	33
11	J	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
13	o	-	1	7	5	7	-	3	1	2	26
14	H	4	3	5	3	8	4	2	8	3	40
15	S	-	-	-	-	6	-	-	-	-	6
16	6	-	1	-	-	1	-	1	1	4	8
17	┌	-	2	-	-	5	1	1	1	3	13
18	J	-	1	-	-	1	-	-	-	-	2
19	v	-	-	3	4	8	1	-	-	1	17
20	H	-	3	2	2	-	-	-	-	-	7
21	└	-	-	2	1	5	2	-	1	1	12
28	o	1	3	9	2	7	-	1	1	1	25
31	l	12	1	2	4	6	-	-	-	1	26
32	Ab	5	2	7	3	6	4	4	4	2	37
33	∞	7	-	1	1	4	-	-	-	-	13
34	e	-	7	26	-	17	13	10	9	15	97
35	┌	-	2	-	1	-	5	-	1	1	10
36	⊕	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
37	⊕	-	1	9	2	4	7	9	12	11	55
38	Y	-	-	1	-	3	-	-	-	-	4
39	X	-	1	7	1	10	2	1	-	5	27
40	⊕	11	1	7	1	10	1	-	-	1	32
41	⊕	-	2	7	1	13	2	4	1	-	30
42	⊕	4	-	-	1	4	-	1	1	1	12
43	G	1	2	1	-	-	-	-	1	-	5
44	ψ	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8
45	V	6	4	3	1	5	-	-	-	-	19
46	↑	-	-	-	1	1	5	1	1	2	11
47	⊕	-	8	12	-	9	6	2	3	1	41
Total		64	65	142	46	182	60	51	56	62	728

Tabela 3 - Tipologia e contabilização das siglas existentes na torre.

ANEXOS — Figuras



Fig. 1 – Traçado da via. Assinala-se a localização da janela viária, do eventual hospital ou albergaria e da capela à saída da povoação.

Fig. 2 – Epígrafe do século XV. Alçado leste da torre.





Fig. 3 – Intradorso da abóbada sob a torre com as siglas, os grafitos e a data de 1596 realçadas.



Fig. 4 – Alçado sul da ponte e da torre. A amarelo assinala-se a fase de obras do século XV; a verde regista-se a área intervencionada pela DGEM em 1936-1939 e a vermelho as obras realizadas entre 1988 e 1990.



Fig. 5 – Alçado norte da ponte e da torre. A amarelo assinala-se a fase de obras do século XV; a verde regista-se a área intervencionada pela DGEM em 1936-1939 e a vermelho as obras realizadas entre 1988 e 1990.

Fig. 6 – Alçado leste da torre. A amarelo assinala-se a fase de obras do século XV; a verde regista-se a área intervencionada pela DGEM entre 1936 e 1939.



Fig. 7 – Alçado oeste da torre e tabuleiro. A amarelo assinala-se a fase de obras do século XV; a verde regista-se a área intervencionada pela DGEM em 1936-1939 e a vermelho as obras realizadas entre 1988 e 1990.



A DINÂMICA DO CENTRO OLEIRO DE LORDELO, NOS SÉCULOS XVIII E XIX

António Pereira Dinis

Arqueólogo

Introdução

A recente divulgação de várias provas escritas testemunhando a deslocação, durante o séc. XVIII, de oleiros oriundos da região de Prado para a freguesia de Lordelo, nas proximidades de Vila Real¹, impulsionou a revisitação das fontes de arquivo e o acréscimo do investimento no estudo dos documentos, com o objetivo de aprofundar o fenómeno da migração de artífices do barro, nos períodos Moderno e Contemporâneo.

Embora a investigação documental se afigure como uma importante via para a compreensão do universo oleiro, a grande imprevisibilidade que caracteriza o tipo de fontes existentes tem funcionado como obstáculo na sua aplicação, pois o esforço que é necessário despende na sua análise nem sempre garante os resultados equivalentes. Por tal razão, não será descabido assacar a esta imponderabilidade a secundarização do recurso àquela abordagem, o que se tem traduzido, conseqüentemente, numa notória estagnação do conhecimento da maior parte dos nossos centros oleiros. Na tentativa de contrariar tal paradigma, temos vindo, há mais de duas décadas, a privilegiar o estudo dos documentos, principalmente dos registos escritos de proximidade, tarefa que se tem revelado, de forma geral, bastante proveitosa.

Nascido do convite feito pela organização do III Colóquio Viário do Marão, que decorreu na Campeã nos dias 29 e 30 de abril de 2023, o texto que aqui apresentámos procura, a partir de um conjunto relevante de dados recolhidos nas fontes paroquiais, problematizar o papel que a diáspora oleira de setecentos e oitocentos teve na dinâmica das olarias de Lordelo, um dos centros produtores de louça com extraordinária relevância em Trás-os-Montes e cujo rasto o tempo praticamente apagou da memória dos vila-realenses.

1 DINIS 2023: 157-188.

1. A olaria em Lordelo, resenha histórica

A produção de louça em Lordelo, cuja origem poderá remontar ao período medieval, está sinalizada como uma das mais prósperas atividades económicas existentes naquele concelho, na transição do séc. XV para o XVI. No foral atribuído à localidade, por el-rei D. Manuel I, em 1519, foi imposta a obrigação dos oleiros pagarem, em cada ano, quatro reais e meio de foro, encargo de que estavam isentos os diferentes ofícios representados no concelho, com exceção dos artífices do barro. Este pormenor terá que ser entendido como expressão da dinâmica que a olaria já atingira no primeiro quartel de quinhentos, realidade que pode ser confirmada pelo quantitativo de artífices presente na documentação paroquial, com um total de quatro dezenas de oleiros em atividade, no período que medeia entre 1544 e 1578².

Do mesmo modo que o poder real se aproveitou do rendimento da atividade olárica, impondo aos produtores de louça obrigações fiscais que outros profissionais não tinham, é provável que o município tenha regulamentado e fiscalizado esta corporação, ainda no séc. XVI. A existência na vila de juízes do ofício de oleiros, eleitos pela câmara de vereadores, está comprovada documentalmente, assistindo-lhe o dever, entre outros, de examinar os profissionais *aprovar os que achasse sofesientes e reprovando aquelles que nam estivessem sofesientes e paçando lhe certidão asquelles que lhes parecer estarem sofeçientes*³.

No séc. XVII, com a falta de informação significativa nos documentos estudados, o retrato social e económico do universo oleiro de Lordelo apresenta-se opaco, não sendo possível acrescentar conhecimento a tal capítulo. O problema reside na omissão, quase total, das profissões dos indivíduos registados nos assentos paroquiais, pormenor que se assume como elemento necessário para a compreensão de continuidades ou ruturas que eventualmente tenham ocorrido. Por isso, socorrendo-nos de dois informes afastados no tempo quase um século - o primeiro, de 1706, da autoria do Pe. Carvalho da Costa, afirmando que à época se fazia em Lordelo ... *muita louça de que se provê toda esta Comarca*.⁴ e o segundo, de 1796, produzido por Columbano de Castro, que regista ... *a existência de 8 louceiros em Lordelo*...⁵ – ousamos reconhecer que a atividade ainda se terá mantido estável durante o séc. XVII invertendo-se a tendência na centúria seguinte.

2 *Idem*: 186-187.

3 ADVRL, CM de Lordelo, *Acórdãos*, 1784-1788, fl. 44, transcrito por DINIS 2023: 185.

4 COSTA 1868: 461.

5 MENDES 1995: 99-100.

Por casualidade, ou não, a curva descendente que se indicia *é acompanhada pela* aparição no concelho de indivíduos externos *à comunidade*, os primeiros deslocados da zona de Prado seguindo-se os procedentes do termo de Chaves.

O trajeto final da olaria em Lordelo, situado na viragem do séc. XIX para o XX, integra no seu universo novo ciclo migratório, protagonizado por artífices oriundos do concelho de Tondela. Serão estes artífices que acompanharão e participarão no fim da produção cerâmica naquela localidade, uma arte com vários séculos de existência que marcou a economia e a sociedade desta vila e concelho do noroeste transmontano.

2. A migração de oleiros para Lordelo, nos séculos XVIII e XIX

Durante os sécs. XVIII e XIX, identificámos um número significativo de oleiros, provenientes de três geografias do país, que se instalaram na freguesia de Lordelo e participaram com o seu labor na dinâmica produtiva daquele centro oleiro. A migração destes artífices, em certa medida relacionada com o excesso de oferta nas regiões de origem e a carência de artífices no local de destino, além de outras motivações mais difíceis de perceber, manifestou-se de formas diversas e teve desfechos distintos, situações que iremos abordar nos capítulos seguintes, individualizando os fluxos migratórios pelas regiões de origem (Fig. 1).

2.1. Migrantes do termo de Prado

Cabanelas, Cervães e Oleiros, freguesias do termo da antiga vila de Prado e hoje pertencentes ao concelho de Vila Verde, são terras ligadas ao fabrico de artigos de barro, tanto telha como louça, desde o período medieval. A abundância de importantes jazidas de argila nos depósitos marginais do rio Cávado e a proximidade à urbe dos Arcebispos, onde estaria garantida a aquisição de grande parte da produção, seriam fatores essenciais para que se desenvolvesse na região uma próspera indústria cerâmica, de tal forma impressionante, no séc. XVII, que não escapou ao olhar do memorialista espanhol Rodrigo Méndez Silva. Na obra *Poblacion General de España*, publicada em 1645⁶, fl. 197v, o autor afirma que (...) *Dos leguas de Braga, comarca de Viana, en espacioso llano està la villa de Prado, junto a los rios Home, y Cabado (...) donde se labra gran cantidad de basijas negras finas, com que se prouee entre Duero, y Miño*. Tal citação,

6 Embora publicada em 1645, em Madrid, por Diego Diaz de la Carrera, a obra terá sido escrita antes de 1640, quando Portugal ainda estava sob domínio espanhol.

elucidativa do papel que as olarias de Prado tiveram na produção e distribuição de artigos de barro, no noroeste de Portugal, sugere, também, que a atividade olárica incorporaria parte significativa da população, que sabemos, em algum tempo, estar dividida entre os que se ocupavam na extração da matéria-prima, que a documentação denomina “barreiros”⁷ e os que se dedicavam ao fabrico da louça, designados genericamente por “oleiros”⁸ e que um número considerável destes trabalhava o barro em associação com as práticas agrícolas. Numa *Inquirição de Genere Vitae et Moribus* realizada em 1728, a favor de Manuel da Silva, da freguesia de Oleiros, Maria Gonçalves, de Friande, chamada a testemunhar, disse que os avós paternos do justificante *erão lavradores e também faziam louça* e o oleiro Matias Domingues, viúvo, com 60 anos de idade, do lugar da Veiga, corroborou que os avós do lugar da Ajuda, Domingos Francisco e sua mulher Filipa Vaz, que ele conheceu muito bem, *eram lavradores e oleiros*⁹. Numa outra inquirição, datada de 1820, o abade de Cabanelas, fazendo a síntese dos depoimentos das testemunhas auscultadas, concluiu que os pais do justificando, António José Domingues e Águeda Maria, assim como os avós, tanto os paternos, José Domingues e Quitéria Francisca, como os maternos, João Afonso e Marinha Ferreira, todos de Oleiros (...) *se ocuparam e viveram da lavoura e olaria bem como todos os seus vizinhos...*¹⁰.

Ao enfatizar o envolvimento de toda a comunidade na produção oleira e a complementaridade desta com a agricultura, seguramente por a primeira ser insuficiente para prover às necessidades das famílias, o abade de Cabanelas acaba por apontar uma das principais justificações para a migração de alguns dos artífices

7 Na freguesia de Cabanelas aparecem muitos indivíduos “barreiros”, por ex. António Pereira da Silva, das Poças (1860); Manuel Lopes, do Casal e Manuel Domingues, da Estrada (1861); Francisco Silva Lucas, da Estrada e António Machado Ronfe, do Monte (1862); Bento Francisco Parada e Baltazar Ferreira, ambos do Monte (1863); Baltazar da Silva sênior e Baltazar da Silva júnior, de Gaião (1864), etc. (ADB, RP de Cabanelas).

8 Na documentação aparecem, genericamente, as designações “oleiro” e “oficial de oleiro”, mas em Oleiros aparecem também alguns indivíduos designados como “artista oleiro”, por exemplo Miguel Fernandes, da Rilheira (1860); António Francisco, do Barral e João António Ferreira, do Paúlo (1861), etc. (ADB, RP de Oleiros). Atendendo à cronologia tardia em que aparece esta designação, talvez estejamos perante indivíduos que se dedicam ao figurado de barro.

9 ADB, IG, Proc.º 8280.

10 *Idem*, Proc.º 14491. Outras IG têm como testemunhas, na mesma freguesia, indivíduos considerados “oleiros e lavradores”, por exemplo João Gonçalves, de 63 anos, de Friande e Manuel Francisco, de 45 anos, da Ajuda (Proc.º 21536, de 1725); António Domingues, de 60 anos, de Lamelas (Proc.º 13715, de 1762); João da Silva, de 27 anos, da Igreja (Proc.º 14491, de 1820).

desta região, ou seja, a rutura da relação entre o quantitativo de artífices do barro e as necessidades expressas pelo mercado que controlavam. Por isso, uma terra distante, situada para lá do Marão, parece ter sido uma escolha acertada para migrar, ainda mais por se presumir, como indicia a documentação, a gradual diminuição de profissionais ligados à atividade em Lordelo.

Não sabemos, e provavelmente nunca saberemos, o número total de oleiros de Prado que trabalharam em Lordelo, pois admitimos que alguns deles não se tenham fixado, mas apenas transitado, temporariamente, pelo concelho, não ficando rasto da sua passagem. A memória mais antiga da existência de oleiros de Prado em Lordelo, que resulta de um facto único registado pelo pároco, no respetivo livro de óbitos, leva-nos a admitir que se tal acontecimento trágico não tivesse ocorrido naquela localidade, talvez o nome do oleiro e a sua ação na freguesia tivessem ficado ocultados para sempre.

*Aos quinze dias do mês de Abril da era de mil e setesentos e oito annos fallasseu joão francisco de prado e morador no mesmo lugar de prado e assistente nesta minha freguezia exercitando o officio de oleiro não resebeu os sacramentos nem fes testamento pello acharem morto junto a ponte da barra (...)*¹¹

Um segundo exemplo, demonstrativo da fragilidade da matéria que procuramos abordar, diz respeito a Bento Martins Dias, um indivíduo solteiro, da freguesia de Cabanelas, que ficou registado num *Acto de Camara*, de 1798, quando tinha 25 anos de idade.

*(...) Bento Martins Dias solteiro da freguesia de Cabanelas, do termo da vila de Prado e por elle foi recebido o juramento dos Santos Evangelios sob o cargo que lhe haviam imposto de Meirinho deste juízo (...)*¹².

Desconhecemos a profissão de Bento Dias, quando foi escolhido para as funções de meirinho e também nada sabemos do seu percurso, após aquela indignação. A documentação permanece muda e, por essa razão, contabilizar este indivíduo como oleiro, tendo em conta a sua origem, é mera suposição. Ainda assim, independentemente da ocupação que tenha exercido e da ténue pegada que deixou,

11 ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de óbitos*, 1697-1728, fl. 42.

12 ADVRL, *Livro dos acórdãos e posturas da camara desta vila de Lordelo*, 1795-1798, fl. 45. Bento nasceu em 24/7/1773, filho de Manuel Martins e Mariana Dias, do lugar de Portuzelo, freg. de Cabanelas, neto paterno de João Martins e Maria Gonçalves, do lugar do Foral, freg. de Oleiros e materno de Manuel Lopes e Maria Dias, da freg. de Cabanelas (ADB, RP de Cabanelas, *Lv. de Batismos*, fl. 107).

fica o registo da presença de mais um indivíduo de Prado em Lordelo, no séc. XVIII e o sinal de que o rasto de outros indivíduos da mesma origem e destino possa subsistir impercetível mascarando, conseqüentemente, a real dimensão da diáspora.

Ao contrário dos sujeitos atrás abordados, elencámos meia dúzia de indivíduos nascidos no termo de Prado que deixaram a sua terra natal e se fixaram em Lordelo, tendo aí vivido e constituído família. As referências documentais a todos eles são muito abundantes, quer no batizado e casamento dos filhos, quer quando servem de padrinhos e testemunhas em diversos atos, mas, infelizmente, o abade local, do mesmo modo que a generalidade dos párocos, muito raramente anota a sua profissão, objetivo só ultrapassável com o cruzamento de várias fontes e através de exercícios de lógica, embora, neste último caso, restem sempre incertezas.

DATA	NOIVO			NOIVA		
	Nome	Filiação	Natural.	Nome	Filiação	Natural.
1746	Manuel Francisco oleiro	Ant.º Francisco e Águeda Dias	Lug. do Agro Cervães	Maria da Costa	João Costa e M.ª Botelho	Lug. da Igreja Lordelo
1748	João Gonçalves oleiro ?	João Gonç.º e Mariana Dom.º	Lug. do Foral Oleiros	Teodósia da Costa	Pedro Costa e M.ª Fran.º Álv.º	Lug. da Cal Lordelo
1749	João Gonçalves oleiro ?	Manuel Dom.º e M.ª Dom.º	Lug. da Ajuda Oleiros	Luísa Álvares	M.º Álv.º oleiro e Isabel Costa	Lug. do Coto Lordelo
1773	Sebastião Francisco oleiro	Pedro Fran.º e Ana da Costa	Lug. de Cervelhos Cervães	Madalena Costa	Fran.º Pires e M.ª da Costa	R. do Meio Lordelo
1773	Manuel da Silva oleiro	Manuel Gonç.º e M.ª da Silva	Lug. da Pedreira Cervães	Florência Maria	M.º Fran.º e M.ª da Costa oleiros	Lug. da Igreja Lordelo
1773	Martinho Gonçalves oleiro ?	Isabel Gonç.º, solteira	Lug. de Cervelhos Cervães	Maria Álvares	M.º Álv.º novo oleiro e Isabel Álv.º	R. de Brancos Lordelo

Quadro 1 – Indivíduos oriundos do termo da vila de Prado que casaram com mulheres da vila de Lordelo

Dos seis indivíduos naturais de Prado que casaram com mulheres de Lordelo, cujos pormenores constam do quadro 1, destacamos Manuel Francisco e Sebastião Francisco, de Cervães, os únicos anotados pelo pároco como oleiros, qualificação utilizada, para o primeiro, num assento de casamento, realizado em 1747, onde figura como testemunha e, para o segundo, num testamento redigido em 1784, em que a mulher aparece como beneficiária¹³.

Manuel Francisco faleceu, com 43 anos de idade, no termo de Vila Real, tendo

13 (...) que sua erdeira de des mil reis a Magdalena da Costa mulher de Sebastiam Francisco **oleiro** da rua do meio, e que lhe deixa os ditos des mil reis por descargo de sua conciencia, e ser sua

o padre António dos Santos escrito que *nam recebeo os sacramentos por morrer de repente de huma desgraça e de noute trouxeram o cadáver do dito defunto para esta freguezia de Lordelo*¹⁴. Do casamento com Maria da Costa nasceram Florência, em 1747, que viria a casar com o oleiro Manuel da Silva, também originário de Cervães, e Maria, batizada em 1753.

Quanto a Sebastião Francisco, nascido por volta de 1750, presumimos que já assista em Lordelo, em 1771, quando aparece a referência a (...) *José António solteiro aprendiz de Sebastião oleiro* (...) ¹⁵. Tendo casado em 1773, passa a residir na rua do Meio onde nasceram os filhos Francisco José (1781), Maria (1783) e Antónia (1786). Em 1776 é nomeado testamenteiro da cunhada Maria, que faleceu solteira e deixou a irmã herdeira de todos os seus bens¹⁶ e em 1785, assina como testemunha numa adenda feita ao testamento de Ana Ferreira, do Paço, tia da mulher, a quem deixava 10.000 reis¹⁷. Depois de 1786, quando batiza a filha Antónia, não aparecem mais referências a este oleiro, nem à família próxima, situação difícil de entender, a não ser que tenha deixado Lordelo e se tenha instalado noutra localidade ou retornado à terra natal.

Manuel da Silva, também de Cervães, é o indivíduo de Prado mais vezes anotado nos registos da paróquia de Lordelo, tendo servido de testemunha em inúmeros atos. No entanto, o pároco local nunca o citou como oleiro, profissão comprovada com a sua eleição para *juis do ofício de oleiro de louça preta*, ocorrida em *Acto de Camara*, de 1787¹⁸. Este indivíduo, que casou em 1773 com a filha mais velha do oleiro Manuel Francisco, também oriundo de Prado, e que morreu com a propecta idade de 74 anos, deixou considerável descendência, alguma dela ligada à produção de louça, nomeadamente um neto, Manuel da Silva Botelho¹⁹ e um bisneto, José da Silva Botelho, este referenciado como um dos últimos oleiros de Lordelo²⁰.

sobrinha. (ADVR, RP de Lordelo, *Lv. de testamentos*, 1773-1807, fl. 51).

14 Faleceu em 27 de janeiro de 1754 (*Idem*, *Lv. de óbitos*, 1728-1789, fl. 75).

15 *Idem*, *Lv. de testamentos*, 1739-1773, fl. 149.

16 Pelo trabalho que iria ter, a testadora deixava ao cunhado 5.000 reis (*Idem*, *ibidem*, fls. 39-40).

17 *Idem*, *Lv. de testamentos*, 1773-1807, fls. 50-51.

18 Vd. DINIS 2023: 174-175, 184-185.

19 No casamento de Maria Joaquina da Silva, em 1861, o pároco anota que é filha de Manuel da Silva Botelho “oleiro em outro tempo” e de Maria Martins Meiras (ADVRL, RP Lordelo, *Lv. de casamentos*, 1861. A família da mãe também estava ligada à louça como se comprova pelo falecimento, em 1866, da tia Rosa de Carvalho que fora casada com José Martins Meiras, “que se ocupava no officio de vender louça” (*Idem*, *Lv. de óbitos*, 1866, fl. 17).

20 Nascido em 1830 e falecido com mais de 81 anos, em 1912, corresponde ao oleiro “Zé Reconco”

Em relação aos três últimos indivíduos, João Gonçalves, do lugar do Foral, João Gonçalves do lugar da Ajuda, ambos da freguesia de Oleiros, e Martinho Gonçalves, do lugar de Cervelhos, da freguesia de Cervães, embora não apareçam referências sobre a sua atividade enquanto oleiros, estamos seguros que tenha sido essa a sua ocupação. Além da origem e de aparecerem em Lordelo, conjuntamente com os oleiros atrás citados, com os quais mantêm relações de proximidade, ressalta o casamento no seio de famílias oleiras²¹ e a continuidade na arte pelos seus descendentes, facto a valorizar por os filhos tenderem a seguir as pisadas dos pais e a consorciar-se no seio da sua comunidade²².

2.2. Migrantes do termo de Chaves

No segundo terço de setecentos, a par da vinda de alguns dos oleiros de além-Cávado, também chegaram a Lordelo dois indivíduos provenientes da freguesia de Samaiões, do termo da vila de Chaves, registados pelo pároco, nos livros da sua igreja, a propósito do respetivo matrimónio com duas irmãs, suas paroquianas²³. O primeiro a chegar, em 1737, foi João Batista da Fonseca, filho de Feliciano da Fonseca e de Maria Gonçalves, à data com 19 anos de idade. No mês de abril contraiu matrimónio, com Maria Ferreira, filha natural de Catarina Francisca²⁴, fixando-se no bairro da Cale e, mais tarde, no lugar do Campo, locais onde nasceram os seus filhos.

Dez anos passaram e, em 1747, chegou a Lordelo o segundo indivíduo de

do lugar de Trás-das-Casas, citado numa entrevista feita, em 1995, a Orsino Botelho, de 93 anos (FERNANDES 2012: 510.). O oleiro foi casado 3 vezes, teve 11 filhos e foi sacristão em Lordelo, condição anotada em muitos registos da paróquia.

- 21 Martinho Gonçalves casou na freg. de Cervães com uma filha do oleiro Manuel Álvares, novo, de Lordelo. Este oleiro assina como testemunha em 1746 “Manoel Alvres, homem viuvo, ofical de oleiro, natural e morador nesta vila de Lordelo (...) de idade que disse ser de quarenta e sinco anos pouco mais ou menos” (ADB, IG, Proc.º 21671). Quanto a João Gonçalves, do lugar da Ajuda, casou com uma filha do oleiro Manuel Álvares, do lugar do Coto. Este oleiro assina como testemunha em 1739 “Manoel Alvres homem cazado ofical de oleiro natural e morador nesta villa [de Lordelo] (...) de sincoenta anos pouco mais ou menos ...”. (*Idem, ibidem*, Proc.º 2755). Através das assinaturas, comprova-se que este indivíduo volta a testemunhar, noutro processo, de 1773, não anotando o inquiridor a sua profissão “Manoel Alvres viúvo desta freguesia de Santa Maria Madale-na de Lordelo (...) de setenta e sinco anos pouco mais ou menos”. (*Idem, ibidem*, Proc.º 31645).
- 22 A filha de João Gonçalves, do lugar de Foral, Maria da Costa Gonçalves, casou em 1775 com o oleiro João Pereira Cardoso, do lugar do Outeiro.
- 23 ADVRL, RP Lordelo, *Lv. de casamentos*, 1713-1766, fls. 47-47v; 60-60v.
- 24 Maria Ferreira nasceu em 1712, estando a mãe viúva (ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de batismos*, 1686-1716, fl. 74). Foi criada pelo padrasto, João Ferreira, oleiro, com quem a mãe casou, ainda nesse ano, ou no ano seguinte.

Samaiões, Francisco Teixeira, filho de Francisco Teixeira e Domingas Gonçalves, com vinte e poucos anos de idade. No mês de Junho consorciou-se com Luísa Ferreira, filha de João Ferreira, oleiro do bairro das Cales²⁵ e de Catarina Francisca, instalando-se junto dos sogros e do cunhado, Jerónimo Ferreira, ainda solteiro, também oleiro.

Embora não sendo explicitamente mencionados como oleiros²⁶, entendemos ser lógico tratar como tal João Batista da Fonseca e Francisco Teixeira, tomando em linha de conta, sobretudo, o contexto da sua integração em Lordelo, objetivamente o seu casamento no seio de uma família de oleiros, além do universo sócio-económico de onde são originários, um importante centro de fabrico de louça preta do termo de Chaves, que englobava Samaiões, onde encontramos oleiros desde o séc. XVII, e muitos outros lugares das freguesias de S. Pedro de Agostém e Vilar de Nantes, sendo este núcleo o último reduto a manter viva a tradição oleira da região.

Os argumentos atrás aduzidos servem, igualmente, para enquadrar outros dois homens, João António de Azevedo e seu irmão António José de Azevedo, vindos para Lordelo, no último terço de setecentos, a partir da mesma origem. Estes indivíduos, parentes dos anteriores, irão reforçar o vínculo familiar, através do matrimónio com Luísa Clara da Fonseca e Maria José de Carvalho, respetivamente, filha e neta de João Baptista da Fonseca (Fig. 2).

Depois de enviuar do primeiro marido, falecido *em as Indias do Reino de Castela*²⁷, Luísa da Fonseca casou de novo, em 1783, com um primo direito, João António de Azevedo, 12 anos mais novo, filho da sua tia paterna Escolástica da Fonseca. O casal, que parece não ter tido filhos, trocou Lordelo por Samaiões, localidade onde já reside, em 1792, quando apadrinha um sobrinho, Serafim José, filho de Francisca Rosa da Fonseca e de seu segundo marido Luís Álvares

25 Mencionado como “oficial de oleiro” em 1746, quando tinha 66 anos de idade (ADB, IG, Proc.º 21671). João Ferreira, filho de Domingos Dias e Catarina Ferreira, foi batizado em Lordelo, em 1 de dezembro de 1680. Casou, cerca de 1713, com Catarina Francisca, viúva de António Ferreira, do bairro das Cales, em Lordelo. Deste casamento nasceram os filhos Luísa, em 1716 e Jerónimo, em 1719 (ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de batismos*).

26 Como já atrás afirmámos, nos sécs. XVII, XVIII e primeira metade do XIX são muito raros os assentos paroquiais com as profissões dos indivíduos registados nos diferentes atos, sendo esta verdade válida tanto para Lordelo, como para as outras freguesias tratadas neste texto. Só após 1859, de acordo com os modelos e instruções superiores, os párocos passam a registar, regularmente, as ocupações dos intervenientes nos diferentes assentos.

27 Faleceu em 12 de outubro de 1782 (ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de óbitos*, 1728-1789, fl. 137).

da Nóbrega²⁸. Faleceram ambos, em Samaiões, sem terem feito testamento, João António de Azevedo, em fevereiro de 1817 e Luísa da Fonseca, em julho de 1823²⁹.

O último indivíduo desta família a mudar-se de Samaiões para Lordelo foi António José de Azevedo, irmão do anterior, que casou em 1792 com Maria José de Carvalho, sua segunda prima, filha de Francisca Rosa da Fonseca e neta materna de João Baptista da Fonseca. Após o casamento fixaram-se no bairro do Telhado, onde nasceu o único filho do casal, Francisco, em abril de 1795, filho que António José não conheceu, por ter falecido três meses antes do seu nascimento.

A leitura dos livros de registo de casamentos da paróquia de Lordelo revelou mais um matrimónio envolvendo um homem da mesma região dos anteriores. Trata-se de Manuel da Cunha Fajardo, natural de Vilar de Nantes, que casou, em 1773, com Maria Teresa Carvalho Mourão, do lugar do Outeiro. Não obstante a origem geográfica deste indivíduo e a existência em Vilar de Nantes, pelo menos no séc. XIX, de oleiros com apelido Cunha Fajardo, não contabilizámos este sujeito no universo dos artífices do barro, não só pela substância do assento de casamento cruzado com outros detalhes da família próxima³⁰, mas, principalmente, pelo meio familiar particular em que se inseriu em Lordelo³¹.

28 ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de batismos*, 1758-1796, fl. 190.

29 ADVRL, RP de Samaiões, *Lv. de óbitos*, 1725-1865, fls. 110, 119.

30 O casamento, ocorrido em 5 de dezembro de 1773, realizou-se por procuração, sendo o contraente representado pelo Pe. Manuel Borges Mourão. As testemunhas são pessoas notáveis de Lordelo, o Pe. Manuel Borges Mourão, o Pe. Fernando Pires Mourão, o Dr. João Monteiro de Vasconcelos (Fidalgo da Casa de Sua Magestade) e João Correia de Mesquita (ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de casamentos*, fl. 14). O avô de Manuel da Cunha Fajardo, com o mesmo nome, testemunha numa *IG*, em 1749, sendo referido como “homem que vive dos rendimentos de suas fazendas”, tinha então 64 anos de idade (ADB, *IG*, Proc.º 4039). Um dos filhos, Salvador da Cunha Fajardo, de 37 anos, residente em Samaiões e falecido em Lordelo, em 1823, foi registado no assento de óbito como sendo “Capitão do Regimento de Milícias de Chaves” (ADVRL, RP de Samaiões, *Lv. de óbitos*, fl. 117).

31 A família da noiva é das principais da vila. Numa *IG*, de 1786, é dito que o pai, Manuel Mourão Campelo, é “homem que vive a ley da nobreza” (ADB, *IG*, Proc.º 10844).

DATA	NOIVO			NOIVA		
	Nome	Filiação	Natural.	Nome	Filiação	Natural.
1737	João Bap ^t da Fonseca oleiro ?	Feliciano da Fonseca e M ^a Gonçalves	Samaiões	Maria Ferreira	Cat ^a Francisca, viúva	Lug. de Cales Lordelo
1747	Fran. ^{co} Teixeira oleiro ?	Fran. ^{co} Teixeira e Dom. ^{as} Gonç. ^{es}	Samaiões	Luísa Ferreira	João Ferreira oleiro e Cat ^a Fran. ^{ca}	Lug. de Cales Lordelo
1773	M. ^{cl} da Cunha Fajardo	M. ^{cl} da Cunha Fajardo e M ^a Vieira	Vilar de Nantes	M ^a Teresa Carvalho Mourão	M. ^{cl} Mourão Campelo e M ^a Dinis de Carv ^o	Lug. do Outeiro Lordelo
1783	João Ant ^o Azevedo oleiro ?	José Azevedo e Escolástica M ^a da Fonseca	Samaiões	Luísa M ^a Clara da Fonseca	João Bap ^t da Fonseca oleiro? e M ^a Ferreira	Lug. do Campo Lordelo
1793	Ant ^o José Azevedo oleiro ?	José Azevedo e Escolástica M ^a da Fonseca	Samaiões	M ^a José de Carvalho	Ant ^o Carv ^o e Fran. ^{ca} Rosa Fonseca	Lug. do Telhado Lordelo

Quadro 2 – Indivíduos oriundos do termo de Chaves que casaram com mulheres da vila de Lordelo

Analisada a informação relativa aos quatro sujeitos, naturais de Samaiões, que casaram em Lordelo e aí, supostamente, exerceram a atividade oleira haverá que distinguir João Batista da Fonseca, pela vasta pegada registada naquela localidade, não apenas fruto de uma vida longa e alargada descendência, mas também pela inserção plena na comunidade, expressa em algumas intervenções de natureza social, nomeadamente na redação de “mandas e testamentos” de alguns vizinhos, servindo-se da capacidade de ler, escrever e assinar³². Tais qualidades, que são pouco comuns entre os homens ligados à olaria, os quais regra geral nem o nome sabem assinar, ter-lhe-ão sido úteis na demanda que intentou pela posse da herança deixada pelo irmão mais velho, falecido no Brasil, em cujo testamento estava expresso ... *instituo por meus universais herdeiros a meu irmão João Batista da Fonseca e a meus sobrinhos filhos de minha irmã Escolástica Maria da Fonseca já defunta*³³.

O processo de habilitação à herança, reconhecidamente muito valiosa, mas deixada num continente tão longínquo, obrigou João Baptista da Fonseca a batalhar contra uma gigantesca teia burocrática, levando-o a rumar ao Brasil, depois de várias

32 Redigiu, entre outros, os testamentos de João Ferreira, oleiro, em 1764, e do Pe. André Mourão, em 1770 (ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de testamentos*, 1739-1773, fls. 119, 146).

33 Francisco Gonçalves Chaves, nascido em Samaiões, em 1711, fez fortuna no Brasil e afirmou-se socialmente, tendo exercido cargos como os de Juiz dos órfãos e Provedor da Irmandade do Santíssimo. Em 1773, faleceu solteiro e sem filhos, no Arraial de Santa Luzia, da comarca de Vila Boa de Goiás, deixando um grande património composto por casas, uma fazenda com cabeças de gado e, principalmente, muito dinheiro em créditos. (ANTT, *Autos de habilitação de João Baptista da Fonseca...*, 1774).

diligências tomadas pelos procuradores que nomeou em Lisboa e no Rio de Janeiro. A partida para o Brasil, anterior a 1785 como prova o testamento feito pela mulher³⁴, pôs um ponto final na sua atividade enquanto oleiro, não existindo quaisquer indícios do seu regresso a Lordelo.

2.3. Migrantes da freguesia de Molelos

No dia 21 de março de 1921, na Repartição do Registo Civil de Vila Real, foi lavrado o assento de óbito de José Marques, de 69 anos de idade, morador no lugar de Minhouro, da freguesia de Lordelo, filho legítimo de António Marques e Paula Marques, já falecidos³⁵. Este, aparentemente comum e sem interesse, revestiu-se de uma importância capital para a história da olaria de Lordelo, por registar o desaparecimento do último de quatro oleiros, naturais do lugar de Molelos, no concelho de Tondela, os quais abandonaram a sua terra natal para se fixarem em Lordelo, localidade onde exerceram o seu ofício, durante os últimos cinquenta anos de atividade daquele centro produtor de louça.

A exemplo de Prado e Samaiões, Molelos foi, no passado recente, um dos mais importantes centros de produção cerâmica de Portugal, ocupando-se a maior parte da sua população no fabrico de louça preta. Examinando os assentos de batismo da paróquia, efetuados entre 1862 e 1870, num total de 444 registos, verificámos que em 190 anotações (43%), os pais dos batizados são oleiros e em 159 casos (36%), os padrinhos têm a mesma ocupação. Este exercício, que confirma plenamente a citação de Fortunato Temudo, escrita em 1905³⁶, de “que nesta freguesia aliás muito populosa, excetuando as casas de alguns proprietários, cada habitação é uma oficina, cujo mestre é o chefe de família, tendo como únicos operários a mulher e os filhos”, também configura um dos principais argumentos que explicam o movimento migratório que se verificou, no séc. XIX, de Molelos para várias geografias, entre as quais Lordelo (Fig. 3).

O primeiro oleiro a partir foi José da Costa Aredes, proveniente de

34 No testamento redigido em 29 de setembro de 1785, Maria Ferreira *declarou... que o dito seu marido João Baptista se achava nos Estados do Brasil, cazo lhe venha ou pertença algum dinheiro que de lá lhe venha e pertença a ela testadora este o deixava às ditas suas duas filhas [Luísa Maria e Francisca Rosa] que partirão irmamente (...)*. (ADVRL, RP de Lordelo, *Lv de testamentos*, 1773-1807, fls. 52-54).

35 ADVRL, *Extracto* nº 162 do livro de registo de óbitos da Repartição do Registo Civil de Vila Real, fl. 47.

36 TEMUDO 1905: 155.

uma família com várias gerações de artífices. Tinha cerca de 50 anos e fez-se acompanhar da mulher, Maria Marques e de quatro filhos ainda pequenos. A data da sua fixação no bairro da Igreja, na nova freguesia, situa-se entre 1857, o último batizado de um filho, ainda feito em Molelos e 1864, ano do nascimento do quinto filho, Emília, ocorrido já em Lordelo³⁷. O oleiro faleceu em 1871, com 58 anos de idade, deixando uma filha, Ana Marques Aredes, que dará continuidade à sua arte³⁸.

É provável que se situe, também neste intervalo de tempo, a vinda para Lordelo de uma prima de José Aredes, Maria Aredes, casada em segundas núpcias com o oleiro José Escaleira, artífice que não deixou rasto em Lordelo. Este casamento serôdio já não daria descendentes e o pouco que sabemos deste oleiro resulta do registo de óbito da sua mulher, ocorrido em 1893, onde o pároco anotou a profissão e origem, a freguesia de Molelos.

Os dois últimos oleiros que se estabeleceram em Lordelo, já na década de 1870, foram dois irmãos, com vinte e poucos anos de idade, também originários de um clã com várias gerações de artífices. O mais velho, José Marques Frade, a cujo óbito aludimos no início deste capítulo, casou com uma mulher de Lordelo e instalou-se no lugar do Minhouro, onde veio a falecer, em 1921, podendo ter sido o último oleiro em atividade na freguesia.

O mais novo, António Marques Frade, casou com uma das filhas de José da Costa Aredes, oleiro já atrás referido (Fig. 3) e instalou-se no mesmo lugar do Minhouro, onde faleceu em 1912, deixando quatro filhos menores, que já não seguiram a atividade dos pais.

3. Problemáticas da migração de oleiros para Lordelo, nos séculos XVIII e XIX

O fenómeno migratório que temos vindo a analisar, além das implicações de natureza económica e social geradas, também se teria confrontado com questões de índole cultural, considerando-se o conceito num sentido etnográfico restrito, expresso

37 *Aos vinte e nove dias do mês de Setembro do anno de mil e oitocentos e sesenta e quatro nesta Parochial Igreja de Santa Maria Magdalena de Lordello (...) baptizei e pus os santos olleos solememente em uma criança do sexo feminino a quem dei o nome de Emilia (...) filha legitima de Jozé da Costa Aredes e Maria Marques naturais de São Pedro de Mulellos concelho de Tondella bispado de Vizeo hogue rezidentes nesta freguezia de Lordello (...) forão padrinhos Jozé da Silva Botelho, pannelheiro cazado e Anna Joaquina de Carvalho contratadeira de pannos de linho (...)* (ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de batismos*, 1843-1876, fl. 91).

38 ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de óbitos*, 1862-1896, fl. 34.

no conjunto de conhecimentos, capacidades e hábitos assimilados na comunidade onde os sujeitos cresceram. A chegada de oleiros de Prado, Samaiões e Molelos, já em idade adulta, portadores de um “saber fazer” talvez diferente daquele que vão encontrar em Lordelo, deverá ter acarretado, num momento inicial, constrangimentos ou criado tensões com os artífices locais, seguindo-se, como sugere a Antropologia, um processo de adaptação e/ou assimilação, promotor de novas configurações que, neste caso, haveriam de passar pela incorporação de elementos formais e tecnológicos. Embora a abordagem deste problema se manifeste extremamente complexa, por não ser fácil precisar, para cada um dos tempos e em cada um dos lugares envolvidos, a louça produzida, os tipos de acabamento aplicados, os mecanismos de modelação e as estruturas usadas para a sua cozedura, procuraremos, mesmo assim, tecer algumas considerações sobre o assunto, apoiando-nos nos dados que os documentos e a bibliografia nos facultam e alargando um pouco mais a cronologia, relativamente àquela em que se processou o fluxo migratório, critérios que ajudarão na construção de um quadro sucinto, que permita comparar a matriz técnico-formal de Lordelo com a das geografias de origem dos migrantes incluídos neste estudo.

Olarias	Século XVIII		Século XIX	
	Prado	Lordelo	Molelos	Lordelo
Matriz técnico-formal				
Louça produzida	Preta, vermelha fosca e vidrada	Preta, não exclusiva	Preta e vermelha (vasos)	Preta e vermelha (vasos)
Particularidades	Decoração com moscovite	?	Louça brunida e alguma decorada	Louça brunida
Modelação	Torno ?	?	Torno	Roda baixa ?
Estrutura de cozedura	Forno	Soenga	Soenga	Soenga

Quadro 3 – Caracterização morfo-tecnológica dos centros oleiros de Lordelo, Prado e Molelos

Dos três locais emissores de migrantes para Lordelo, não incluímos Samaiões no quadro síntese, devido ao que se conhece da sua produção cerâmica ser cronologicamente muito afastado da época que interessa analisar e, mesmo esse conhecimento, resultar da analogia estabelecida com Vilar de Nantes, razões que inviabilizam o objetivo pretendido. Sobre os outros dois centros, há que referir o saber desproporcionado que existe entre eles, Molelos com informações substanciais, por terem sido escritas já no séc. XX, mas num momento ainda próximo da ida dos

seus oleiros para Lordelo³⁹, enquanto Prado, com dados muito reduzidos, devido ao período que importa ao estudo ser bem mais recuado e, conseqüentemente, com menos fontes escritas⁴⁰.

Em relação a Lordelo, há que evidenciar, também, o conhecimento díspar que existe para os dois séculos em análise, o XVIII, muito limitado, pela razão de ser fundamentado no conteúdo dos poucos documentos estudados, e o XIX, mais amplo e detalhado, porque beneficia de bibliografia de época, embora compreendendo o período final de laboração do centro⁴¹.

Cotejados os dados do Quadro 3, concluímos que em Lordelo, como em Prado, no séc. XVIII, a louça preta não foi exclusiva, mas na primeira localidade é impossível afirmar ter sido produzida cerâmica vidrada⁴² ao contrário do que foi confirmado em Prado. Já no séc. XIX, tal como sucede em Molelos, fabrica-se em Lordelo quase exclusivamente louça preta, sendo a vermelha residual, situação que poderá advir da ação que os oleiros migrantes exerceram na produção lordelense.

Sobre o mecanismo de modelação usado em Lordelo, no século XVIII, nada se sabe. Mas, por influência dos oleiros de Prado, cujo protagonismo assumido na localidade onde se fixaram parece evidente⁴³, talvez se possa admitir ter sido adotado o torno. Quanto ao séc. XIX, e face ao domínio que os artífices de Molelos exerceram sobre as produções de Lordelo, consideramos discutível a afirmação da exclusividade do uso da roda baixa neste centro oleiro⁴⁴. Na verdade, é muito difícil

39 Entre a chegada do primeiro oleiro a Lordelo e a escrita do artigo de Fortunato Temudo (1905: 156-161), que detalha o mundo oleiro de Molelos, medeiam menos de 50 anos. Em relação à segunda vaga migratória, que ocorre na década de 1870, o período reduz-se para cerca de 25 anos.

40 O conhecimento restringe-se ao tipo de louça produzida e a algumas das suas particularidades decorativas. Quanto aos outros *itens* presentes no quadro, cujo reconhecimento é validado para o séc. XIX (PEIXOTO 1966) a utilização na centúria anterior, embora lógica, não deixa de ser apenas hipotética.

41 Nessa altura, em Lordelo fabricava-se muita louça preta, polida e sem ornamentos, assim como alguma louça vermelha, não vidrada, concretamente vasos para flores e testos para panelas de ferro. Quanto às formas produzidas, que o autor não especifica, mas que afirma serem “imitadas pelas de Tondela”, diz-nos que tinham acabamento polido, obtido por fricção com um seixo, depois da peça estar seca. Sobre o mecanismo de modelação usado nada esclarece, ao contrário do processo de cozedura das peças que refere ser feito em covas. (LEPIERRE 1899: 27, 44).

42 A existência em Lordelo do cargo de “Juiz do ofício de oleiro de louça preta”, remete para a ocorrência de outros tipos de produção, nomeadamente de louça vermelha ainda fabricada no séc. XIX (DINIS 2023: 184-185).

43 Vd. o oleiro Manuel da Silva, oriundo de Cervães, eleito “Juiz do ofício de oleiro de louça preta”, em 1787 (*Idem, ibidem*).

44 A afirmação baseia-se no relato oral de um habitante de Lordelo, quase centenário, em recordação

aceitar que artífices que aprenderam e trabalharam num torno, tenham chegado a Lordelo, já em idade adulta, e passado a usar uma roda baixa, quando aquele mecanismo deveria ser mais vantajoso, em termos do esforço físico despendido.

Em relação aos processos de cozedura utilizados, sabemos que em Lordelo, no séc. XVIII, havia soengas⁴⁵ e talvez houvesse fornos, ou antigos, ligados ao fabrico da telha, ou novos, construídos pelos migrantes de Prado, cuja técnica faria parte da sua formação profissional. A afirmação da existência de estruturas de cocção mais complexas do que a singular soenga é uma hipótese que ainda não podemos caucionar, mas, também, não deveremos rejeitar⁴⁶. A referência à existência de fornos em Lordelo, descoberta em dois testamentos setecentistas⁴⁷, embora desprovidos de qualquer qualificativo, deixa em aberto a questão, tanto mais que em um dos casos, a probabilidade de estarmos perante um forno de cozer louça é bastante significativa, considerando a profissão do testador, o oleiro João Gonçalves, do lugar da Cal, artífice oriundo do termo de Prado, onde o uso de fornos seria a prática, nos meados do séc. XVIII. No séc. XIX, com a presença de oleiros de Molelos e produção quase exclusiva de louça preta, a cozedura em soenga tornar-se-ia mais comum.

Considerações finais

Ao longo de mais de 150 anos, entre a primeira metade de setecentos e o último quartel de oitocentos, migraram para Lordelo quase duas dezenas de oleiros, provenientes dos concelhos de Prado, Chaves e Tondela. A integração destes indivíduos na nova comunidade, onde a produção de louça já era secular, terá provocado alterações económicas e sociais relevantes além de contribuir para o seu desenvolvimento cultural, através da introdução de novas formas cerâmicas, de novos instrumentos e de novos processo de fabrico.

Embora seja difícil avaliar os resultados que tiveram em Lordelo as duas

de algo que havia visto na sua infância (FERNANDES 2012: 510, nota 492).

45 A existência de soengas está documentada no séc. XVIII. Num testamento de 1744 é mencionada a “soenga”, nos limites de uma propriedade (ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de testamentos*, 1739-1773, fls. 35-36).

46 A este propósito, talvez seja de valorizar o que escreveu Russel Cortez (1942: 175), de que em Lordelo, meio século atrás (isto é, nos finais do séc. XIX), cozia-se a louça num forno (estrutura que o autor descreve com algum detalhe).

47 Em 1727, Maria da Nóbrega deixa às filhas “o seu lameiro com sua casa, **forno** e ramada” (ADVRL, RP de Lordelo, *Lv. de testamentos*, 1719-1728, fl. 32). Em 1793, o oleiro João Gonçalves, do lugar da Cal, refere que “tinha vendido a seu filho João Bernardo a sua orta do **forno** cita no dito lugar da Cal...” (*Idem*, 1773-1807, fl. 90v).

primeiras vagas migratórias, ocorridas no século XVIII, porque não existem relatos etnográficos e escasseiam as fontes documentais, sabemos que a terceira vaga migratória, protagonizada por oleiros de Molelos, teve grande impacto nas produções oitocentistas de Lordelo, não só pela diversificação das formas produzidas, mas também pela introdução do acabamento brunido da superfície das suas peças. A notável correspondência técnica e formal das produções das duas localidades, bem sinalizada por C. Lepierre, deixa de causar qualquer espanto, agora que sabemos procederem os oleiros de ambos os centros de um tronco cultural comum, pelo que a afirmação do autor de que “Tondela imitava Lordelo” deverá ser corrigida e passar a ser “Lordelo imitava Tondela”.

A migração de oleiros que tratámos neste texto, vem por em causa, novamente, a visão que tem sido difundida de que Lordelo e Bisalhães foram dois locais de fabrico cerâmico, pertencentes a um único centro produtor, caracterizados pela homogeneidade técnico-formal das suas produções de louça preta e com uma história comum que remonta ao séc. XVI. Ora, tal discurso, que não é consistente com o que a documentação nos vem revelando, precisa ser corrigido, dissociando-se, de vez, as olarias de Lordelo e Bisalhães, cuja origem e história nunca se entrecruzaram⁴⁸.

BIBLIOGRAFIA

CORTEZ, Russel (1942). A olaria negra em Trás-os-Montes, Livro do 2.º Congresso Transmontano, Casa de Trás-os-Montes e Alto Douro, Lisboa, pp. 163-179.

COSTA, A. Carvalho da (1868). Corografia Portuguesa e Descrição Topográfica do Famoso Reyno de Portugal, vol. I, 2.ª ed., Braga.

DINIS, António P. (2023). De Gondar a Bisalhães: mobilidade de oleiros no Marão, nos séculos XVII e XVIII, in Povoamento e vias de Comunicação ao longo da História, vol. 2, Biblioteca Municipal de Vila Real, pp.157-188.

FERNANDES, Isabel M.G. (2012). A loiça preta em Portugal: Estudo histórico, modos de fazer e de usar, Tese de doutoramento, 2 vols., Universidade do Minho, Braga.

48 De 1519 a 1853, Lordelo integrou um concelho autónomo, tem oleiros documentados desde o século XVI, enquadrados numa organização corporativa, recebeu artífices migrantes de Prado, Samaiões e Molelos e, ao longo dos séculos, em termos sociais, viveu alheado da comunidade de Mondrões e Bisalhães. Por sua vez, Mondrões integrou o concelho de Vila Real, não esteve sujeito às imposições do foral de Lordelo, tem oleiros documentados somente nos finais do séc. XVII-inícios do XVIII, recebeu oleiros de S. Martinho de Mouros e de Gondar e as suas populações não fomentaram relações sociais com Lordelo.

LEPIERRE, Charles (1899). Estudo Chimico e Technologico sobre a Cerâmica Portugueza Moderna, Lisboa.

MENDES, José M. A. (1995). Trás-os-Montes nos fins do século XVIII segundo um Manuscrito de 1796, 2.^a ed., Fundação Calouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica, Lisboa.

PEIXOTO, Rocha (1966). As olarias de Prado, Museu Regional de Cerâmica, Barcelos, 2.^a ed.

TEMUDO, Fortunato (1905). Estudo sobre o estado actual da indústria cerâmica na 2.^a circunscrição dos serviços técnicos da indústria, Imprensa Nacional, Lisboa.

APÊNDICE DOCUMENTAL

1. Assento de óbito de António Marques [Frade], feito pelo conservador do Registo Civil de Vila Real

Às doze horas e trinta minutos do dia 31 de janeiro de 1912 nesta repartição de registo civil, perante mim Eduardo de Miranda Vasconcelos, conservador do mesmo registo, compareceu: Gualdino Alves, casado, *jornaleiro, residente em Minhouro, freguesia de Lordelo deste concelho, e declarou: que às 5 horas do dia de hoje, faleceu na casa onde residia, em Lordelo, faleceu António Marques de 50 [57] anos de idade, Oleiro, natural da freguesia de Molelos, concelho de Tondela, cujo óbito foi verificado pelo regedor da freguesia, filho legítimo de António Marques [Frade] e Maria Paula [Paula Maria Dias], naturais de Molelos, já falecidos; Casado com Ana [Marques] Arêdes, de 45 anos, Oleira, natural de Molelos e residente em Lordelo, deixando do seu casamento os seguintes filhos José, de 22 anos, Abilio, de 20 anos, Maria, de 18 anos e Dinis, de 16 anos, todos solteiros e residentes com sua mãe. Vai ser sepultado no cemitério parochial de Lordelo. Depois de lido e conferido este registo perante o declarante e das testemunhas, António Maria, major de reserva, João Baptista Lopes industrial, casados e residentes nesta Vila Real, vai ser por estes e por mim assignado não o fazendo o declarante por não saber escrever. Importância dos emolumentos e de trezentos reis e nam colados no duplicado os selos devidos no valor de cincoenta reis.*

Assinaturas: António Maria; João Baptista Lopes; Eduardo de Miranda Vasconcelos

(Registo Civil de Vila Real, Livro de extractos de assentos de óbito de 1912, fl. 27, registo n.º 44)

FIGURAS

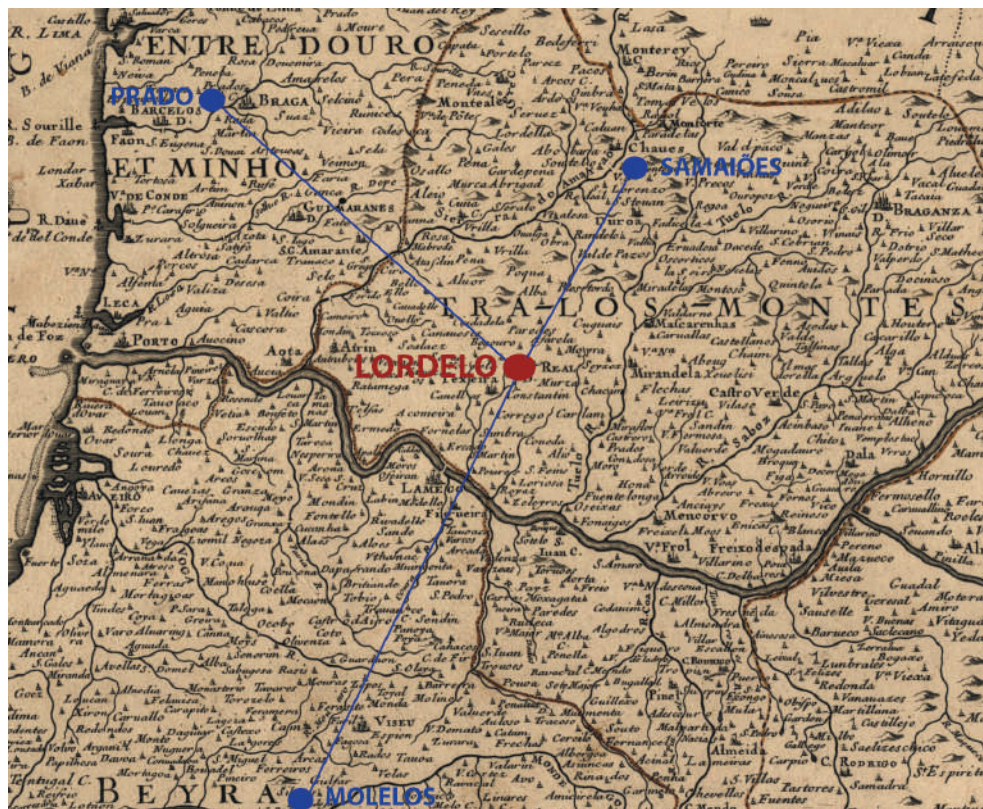


Fig. 1 – Origem geográfica dos oleiros que migraram para Lordelo

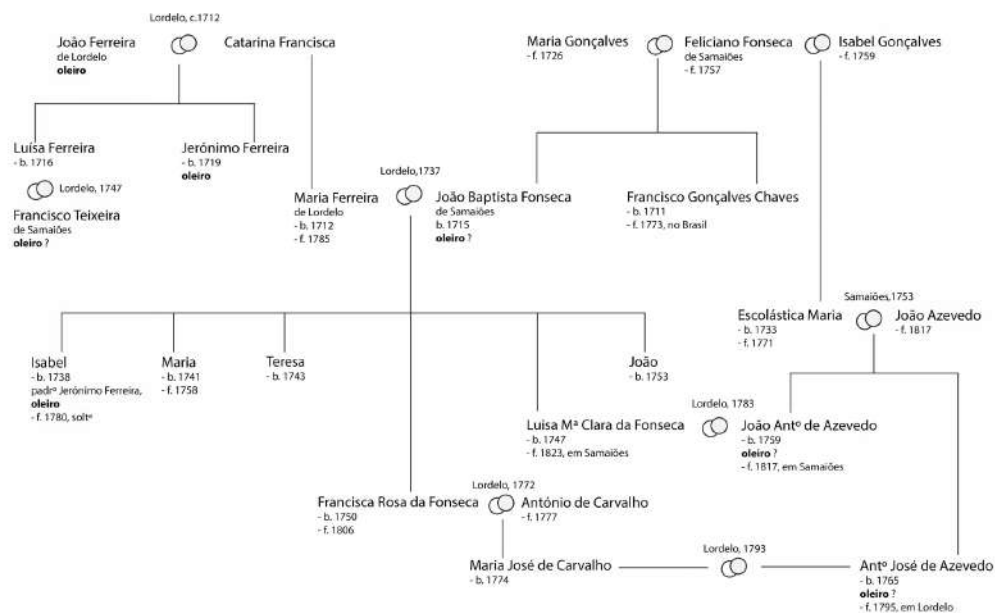


Fig. 2 – Esquema familiar dos oleiros? de Samaiões instalados em Lordelo

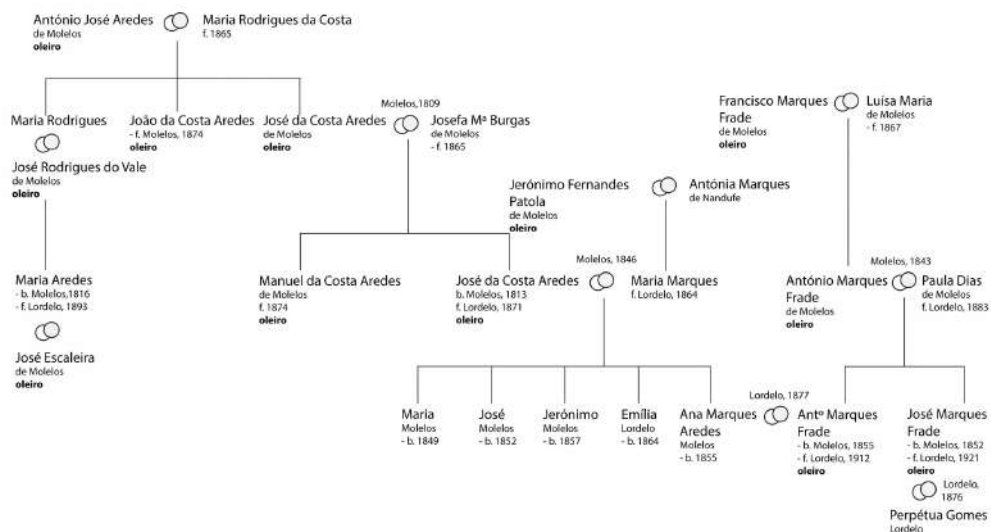


Fig. 3 – Esquema familiar dos oleiros de Molelos instalados em Lordelo

DOURO: UM «CORREDOR» DE POVOS E CULTURAS E A VOCAÇÃO VINHATEIRA

Gaspar Martins Pereira

Professor catedrático aposentado
do Departamento de História e de Estudos Políticos e Internacionais
da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Introdução

Esta breve reflexão procura conjugar a história do Douro como território de cruzamento de povos e culturas com a vocação vinhateira deste território. Certamente, numa conferência breve, uma perspectiva de longa duração, percorrendo cerca de dois milénios de história, coloca alguns riscos, nomeadamente o de obrigar a uma abordagem tópica e sem o aprofundamento desejável. Apesar desses riscos, creio que o tema dos contactos e cruzamentos de diversos povos no vale do Douro, ao longo dos tempos, gerando um espaço de miscigenação, influências e sincretismo cultural, onde se instalou e desenvolveu a produção vitivinícola, merece atenção por parte dos estudiosos.

Pode, de resto, parecer paradoxal que um território encravado entre montanhas, pouco povoado, com difíceis acessibilidades e outros factores repulsivos, tenha sido, simultaneamente, um espaço de confluências e trocas culturais intensas. Neste caso, apesar das dificuldades de navegação, o rio Douro ajudou a criar eixos de relações, quer entre as margens quer entre a região e a cidade do Porto. Por outro lado, as condições oferecidas pelas encostas do alto vale do Douro para a produção de vinhos de qualidade estimularam não só a vocação vinhateira deste território como, sobretudo a partir de finais da Idade Média, a valorização mercantil e o transporte dos vinhos durienses para mercados distantes.

Considerando a articulação entre os contactos de povos e culturas no vale do Douro e o desenvolvimento da vitivinicultura, justifica-se que o ponto de partida seja a época romana, deixando de lado o longo período pré e proto-histórico, entre o Paleolítico Inferior e a Idade do Ferro¹, em que não se pode falar de actividade vinhateira evidente. A própria classificação da paisagem cultural do Alto Douro pela Unesco, em 2001, assumiu essa cronologia nos critérios de distinção que justificaram a concessão do estatuto de Património Mundial: «A região do Alto Douro produz

1 Cf., entre outros, diversos estudos publicados em ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de (coord.) — *História do Douro. I—A Antiguidade*. Porto: GEHVID/Edições Afrontamento, 2006.

vinho há cerca de dois mil anos e a sua paisagem foi modelada pelas actividades humanas»².

Se o período posterior, entre o fim do Império romano e a Reconquista cristã, marcado por sucessivas invasões de povos de origem germânica e, depois, muçulmanos, fez retrair quer a população quer as actividades económicas neste território, e alterar o fundo étnico-cultural e os quadros de vida, houve também permanências e continuidades face ao legado romano pré-existente. Por outro lado, desde finais da Idade Média, a recuperação da vida económica e das relações comerciais à distância fez-se já, em grande parte, em torno do vinho, que ganharia crescente importância e vocação exportadora. A valorização dos vinhos generosos da região, comercializados para a Grã-Bretanha e outros países do Norte da Europa, a partir dos finais do século XVII, determinaria outros contactos e influências, que marcaram a história do Douro até aos nossos dias.

1. A ocupação romana e a introdução da vitivinicultura

Desde o início da nossa Era, como já foi salientado por muitos autores, os invasores romanos fundiram-se com as populações locais, embora faltem estudos aprofundados sobre as relações que os colonos estabeleceram com os povos indígenas, antes e depois da ocupação, como refere Maria de Jesus Sanches, relativamente à fase final do castro de Palheiros, em Murça: «[...] este período de contactos de culturas diferentes — a dos grupos étnicos regionais com a civilização romana — é mal conhecido em Trás-os-Montes [...]. Supõe-se uma organização política mais centralizada que no período anterior (Calcolítico) cujos líderes seriam capazes de gerir quer a exploração metalúrgica, a transformação das matérias-primas, quer o intercâmbio com outras comunidades ligadas aos circuitos comerciais do Mediterrâneo, do Atlântico e da Meseta, mesmo no período que precede a colonização romana»³.

Durante os quatro séculos em que o vale do Douro esteve sob o domínio do Império Romano, o processo de romanização do território foi complexo, envolvendo quer a imposição de novas estruturas político-administrativas quer a adaptação dos colonos e dos povos locais a uma nova realidade cultural e económica. Os romanos

2 UNESCO. *Alto Douro Wine Region*. [Consult. 16 jul. 2021]. Disponível em <<http://whc.unesco.org/en/list/1046>>.

3 SANCHES, Maria de Jesus — *Craсто de Palheiros*. In ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de (coord.) — *História do Douro. I-A Antiguidade*. Porto: GEHVID/Edições Afrontamento, 2006, p. 153.

impulsionaram nas suas *villae* as actividades agrícolas, em especial a vitivinicultura. Desenvolveram, simultaneamente, o comércio à distância. Utilizaram a via fluvial do Douro (segundo o geógrafo Estrabão, «navegável por grandes embarcações até 800 estádios de distância»⁴, entre o Porto e o cachão da Valeira). E adaptaram caminhos anteriores, construindo uma verdadeira rede viária, que, em diversos pontos, atravessava o rio, em articulação com barcas de passagem.

Se a videira não era desconhecida no vale do Douro até à chegada dos romanos, pode dizer-se que foram eles a dar os primeiros passos na vitivinicultura, deixando abundantes vestígios dessa actividade (lagares, adegas, fragmentos de *dolia* ou talhas de armazenamento, etc.), espalhados um pouco por toda a região.

2. Suevos, visigodos e muçulmanos: instabilidade e permanências

Com a queda do Império Romano, no século V, o vale do Douro conheceu novas vagas de invasores, de povos de origem germânica, os suevos e, depois, os visigodos. A tempos de guerras contrapuseram-se períodos de acalmia e de reorganização administrativa, religiosa e militar. Tanto os suevos como os visigodos, sobretudo após a conversão ao cristianismo, acabaram por se miscigenar com as populações locais, gerando um fundo étnico e cultural complexo.

No início do século VIII, como a maior parte da Península Ibérica, o vale do Douro sofreu a impetuosa invasão muçulmana, que dominou este território, com avanços e recuos, até ao século XI⁵.

Nesse período, segundo os defensores da «tese do ermamento», em que se destacou Claudio Sánchez Albornoz⁶, o vale do Douro teria sido sujeito ao despovoamento forçado, só voltando a ser repovoado após a Reconquista. Apesar da popularidade desta tese, em grande parte devido ao prestígio académico desse historiador, só foi aceite com reservas por alguns historiadores portugueses, como Torquato de Sousa Sares⁷, e contestada por muitos outros. Como escreveu

4 ESTRABÃO. Cit. por PEREIRA, Pedro Abrunhosa — *Estrangeiros no Vale do Douro - os romanos na transduriana provincia*. In *Estrangeiros no Douro. Atas das 4as Conferências do Museu de Lamego /CITCEM – 2016*. Lamego: Museu de Lamego, 2016, p. 29.

5 BARROCA, Mário Jorge — *Muçulmanos e Cristãos no Douro Português (séc. VIII-XI)*. In *Estrangeiros no Douro. Atas das 4as Conferências do Museu de Lamego /CITCEM – 2016*. Lamego: Museu de Lamego, 2016, p. 33-48.

6 SÁNCHEZ ALBORNOZ, Cláudio — *Despoblación y repoblación del valle del Duero*. Buenos Aires: Instituto de Historia de España, 1966.

7 SOARES, Torquato de Sousa — «Ermamento». In SERRÃO, Joel (coord.) — *Dicionário de His-*

José Mattoso: «A reocupação do território não se terá dado apenas a partir do repovoamento que se seguiu à Reconquista. Apesar de as correrias militares dos séculos VIII a XI terem tornado o vale do Douro uma zona de violência e de insegurança, não impediram a permanência de vários lugares-fortes nem mesmo a fundação de alguns novos»⁸. Nesta perspectiva, se é verdade que, no longo período da Baixa Idade Média, entre a queda do Império Romano e a reconquista definitiva pelo Reino asturiano-leonês, as populações do vale do Douro viveram tempos de grande instabilidade e de retracção demográfica e económica, houve, também, continuidade de ocupação em diversos lugares.

3. Final da Idade Média: outros contactos

Desde o século XI, coincidindo com a formação do Condado Portucalense e sua autonomização como Reino de Portugal, alteraram-se as condições de povoamento, a vida económica e as relações sociais.

Por essa altura, o reanimar da vida urbana e o incremento das trocas comerciais à distância terão valorizado os vinhos durienses. Houve quem chegasse a afirmar que «o antepassado do vinho do Porto era borgonhês», considerando que Henrique de Borgonha, ao tornar-se conde portucalense pelo casamento com D. Teresa, filha bastarda de Afonso VI, rei de Castela e Leão, trouxera para cá vides de «pinot noir» da sua terra natal⁹. Se a afirmação é pouco credível e sem fundamentação, é indubitável, à luz da documentação da época, a expansão da viticultura na região do Douro, a partir dos inícios da nacionalidade portuguesa, motivada por diversos factores, a começar pela acção dos mosteiros cistercienses (em especial, Santa Maria de Salzedas, S. João de Tarouca e S. Pedro das Águias), de facto com a intervenção de monges franceses de Claraval¹⁰. Mas não podem desprezar-se outros factores, como os interesses de povoamento, um novo dinamismo demográfico, novas relações sociais e de poder, a difusão de novas técnicas e a reanimação das redes de trocas comerciais. As cartas de foral, as Inquirições e outros documentos régios ou

tória de Portugal. Vol. II. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1965, p. 71-73.

8 MATTOSO, José — «Portugal no Reino Asturiano-Leonês». In MATTOSO, José (dir.) — *História de Portugal*. Vol. I. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, p. 451. A questão do armamento é abordada nesse volume por José Mattoso nas p. 449-463.

9 LECOUTY, Chantal — *Le Porto*. Paris: Robert Laffont, 1989, p. 12.

10 DIAS, Geraldo J. A. Coelho, et al. — *Cister no Vale do Douro*. Porto: GEHVID/Afrontamento, 1999.

particulares desse tempo referem-se frequentemente a vinhas ou a tributos pagos em vinho, bem como ao tráfego fluvial de vinhos durienses para o Porto¹¹. No entanto, se é verdade que tais referências permitem inferir uma intensificação da viticultura e do comércio de vinhos da região, não deve exagerar-se a escala dessas actividades, imersas numa economia de subsistência e de comércio local.

4. O triunfo de Baco: os vinhos generosos do Douro na economia global

Desde finais da Idade Média, os vinhos durienses ganharam crescente vocação mercantil¹². No início do século XVI, a viticultura já dominava a paisagem em torno de Lamego, em especial nas encostas voltadas para o Douro, de que nos dá conta a célebre *Descrição do terreno em redor de Lamego*, escrita por Rui Fernandes, em 1531-1532. Os «maravilhosos vinhos de pé», que representariam então cerca de 90% da produção vitícola dessa zona, eram comercializados directamente e a bons preços, sustentando a opulência de negociantes, casas nobres e mosteiros, de uma elite regional que dominava as prósperas vilas e cidades do Douro. Diz-nos Rui Fernandes: «E a maior parte de todos os vinhos de todo este compasso se carregam pelo Douro em barcas para o Porto, e para Entre Douro e Minho, para Lisboa, para Aveiro, para as Ilhas, e para as armadas d'el-Rei nosso Senhor»¹³. Por essa altura, a par desse tráfego fluvial, mantinha-se um activo comércio almocreve que seguia as vias terrestres: «nesta cidade e termo haverá bem cem almocreves [...], porque nesta terra, como atrás disse, há muito sumagre e muito vinho e muita castanha e muita noz, e muito azeite que os almocreves levam aos portos de Portugal e de Galiza, e trazem retornos, que nunca se acha porto de mar sem almocreve de Lamego»¹⁴. Era, de resto, por via terrestre que seguiam os melhores vinhos, apreciados pelas elites nobiliárquicas dos países ibéricos, nesses tempos de fausto das Descobertas: «os vinhos cheirosos, e de maior quantia vão por terra para muitos Senhores e para a

11 PEREIRA, Gaspar Martins — «Um vinhedo milenar, um vinho universal». In *Enciclopédia dos Vinhos de Portugal. O Vinho do Porto e os Vinhos do Douro*. Lisboa: Ed. Chaves Ferreira, 1998, p. 41-45.

12 Sobre a importância crescente dos vinhos do Douro neste período, veja-se o estudo de SILVA, Francisco Ribeiro da — «Do Douro ao Porto: o protagonismo do vinho na Época Moderna». *Douro — Estudos & Documentos*, n.º 2, 1996, p. 93-118.

13 FERNANDES, Rui — *Descrição do terreno ao redor de Lamego, duas léguas [1531-1532]*. Edição crítica de Amândio Morais Barros. [Lamego]: Beira Douro, 2001, p. 37.

14 Idem, *ibidem*, p. 64.

corte de Castela, e assim alguns para a corte de Portugal»¹⁵.

Documentos coevos destacam outras zonas de Cima Douro, que produziam igualmente vinhos de qualidade, que se embarcavam para o Porto. Em meados do século XVI, na sua *Geografia de Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*, João de Barros refere-se a «muito bons» vinhos de diversas terras da margem norte do Douro: «Há nesta parte de Vila Real muitos bons vinhos, principalmente os que se colhem para a parte do Douro e em Ribas de Pinhão que é um que se mete no Douro, donde se levam para a Cidade do Porto»¹⁶.

Ao longo dos séculos XVI e XVII, o desenvolvimento do comércio marítimo estimulou a crescente procura de várias produções durienses para exportação, como o sumagre, o vinho e o azeite. Numa época em que a perseguição inquisitorial atingiu muitos cristãos-novos acusados de judaísmo, alguns deles mercadores do Porto e de centros urbanos durienses, como Lamego, provocando a sua fuga para cidades da Europa do Norte, houve, em contrapartida, negociantes estrangeiros, sobretudo hamburgueses e flamengos, que se fixaram no burgo portuense¹⁷. Em meados do século XVII, após a Restauração, a necessidade de cativar apoios diplomáticos à causa da nação portuguesa, em guerra contra Castela, e recuperar relações e espaços vitais de comércio conduziu à assinatura de tratados com diversos países (Holanda, França, Suécia, Inglaterra, etc.), concedendo privilégios aos respectivos mercadores, o que fez ampliar as comunidades estrangeiras na praça do Porto. Porém, nesta época, a relação entre os negociantes estrangeiros e o Alto Douro seria quase sempre indirecta, através de intermediários ou comissários. De resto, a sua participação no comércio dos vinhos era ainda excepcional. Em 1626, por exemplo, a crer nos registos da *Imposição do Vinho*, estudados por Francisco Ribeiro da Silva, os estrangeiros não ultrapassariam 4% do total dos exportadores de vinhos¹⁸.

A partir de finais do século XVII, as exportações crescentes de vinhos durienses para Inglaterra provocaram alterações significativas não só nessa cadeia de negócios mas também na produção. Alguns autores britânicos criaram narrativas fantasiosas

15 Idem, *ibidem*, p. 37.

16 BARROS, João de — *Geografia de Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes* [1548]. Porto: Câmara Municipal do Porto, 2019, p. 348.

17 BARROS, Amândio J. M. — «Estrangeiros no Douro nos finais da Idade Média e princípios da Época Moderna (Notas de investigação)». In *Estrangeiros no Douro. Atas das 4as Conferências do Museu de Lamego /CITCEM – 2016*. Lamego: Museu de Lamego, 2016, p. 59.

18 SILVA, Francisco Ribeiro da — *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*. Vol. I. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal do Porto, 1988, p. 149.

sobre esse período e as origens do vinho do Porto, que consideraram como obra dos ingleses. No seu opúsculo *A Treatise on the wines of Portugal*, publicado em 1787, John Croft foi ao ponto de afirmar que teriam sido os exportadores britânicos que ensinaram os Portugueses a cultivar as vinhas do Douro: «Quando a procura por este tipo de vinho se tornou maior do que a sua produção, especialmente numa vindima fraca, alguns exportadores ingleses, que, nesse tempo, residiam aí [Porto] e em Viana, começaram a ensinar os Portugueses a cultivar as vinhas nos altos ou montanhas que bordam o Rio Douro»¹⁹. Na abundante literatura britânica que se tem produzido sobre o vinho do Porto não faltam exemplos de narrativas, mais ou menos fantasiosas, visando atribuir aos ingleses o papel pioneiro quer na difusão das técnicas de vinificação quer no desencadear do fluxo de exportações dos vinhos generosos do Douro para Inglaterra. Por exemplo, George Robertson conta que, por volta de 1670, dois jovens de Liverpool vieram para Viana do Castelo aprender as técnicas de comércio de vinhos. Em busca de vinhos de qualidade pelo Norte do país, foram parar a um convento das proximidades de Lamego, onde um frade lhes deu a servir um vinho sublime. Perguntaram de onde viera aquele vinho. Foi-lhes indicada uma quinta, nas proximidades do Pinhão e foram até lá, comprando grande quantidade de pipas que trouxeram rio-abaixo até ao Porto. Teriam sido esses ingleses que descobriram o segredo usado pelos frades de adicionar aguardente ao mosto durante a fermentação. Em Gaia, adicionaram mais aguardente ao vinho, antes de iniciarem a sua exportação para Inglaterra, em 1678²⁰. Com mais ou menos pormenores, esta história tem sido amplamente difundida por diversos autores britânicos, sem referência a fontes documentais que possam assegurar a sua credibilidade²¹.

Se é evidente a incongruência destas e de outras narrativas sobre as origens do vinho do Porto, não deixam de destacar a inquestionável centralidade que os vinhos generosos assumiram na história do Douro, a partir do momento em que começaram a exportar-se em grandes quantidades para Inglaterra, e os contactos entre os viticultores durienses e os negociantes nacionais e estrangeiros estabelecidos na praça do Porto. Entre os estrangeiros destacavam-se hamburgueses, flamengos e, sobretudo, britânicos, que ganharam o controlo da cadeia de negócios, com

19 CROFT, John — *A Treatise on the wines of Portugal*. York: Crask and Lund, 1787, p. 5.

20 ROBERTSON, George — *Port*. [1978] 4.^a ed. Londres/Boston: Faber and Faber, 1982, p. 12.

21 Por exemplo: BRADFORD, Sarah — *The Englishman's Wine. The Story of Port*. Londres: Mac-Millan, 1969, p. 36; MAYSON, Richard — «Port». In ROBINSON, Jancis (ed.) — *The Oxford Companion to Wine*. Oxford/Nova Iorque: Oxford University Press, 1994, p. 744.

capacidade para impor os preços, as condições de troca e o gosto do produto, segundo a preferência dos mercados, influenciando as práticas de vinificação.

Os contactos entre produtores e exportadores tornaram-se contínuos, por vezes directos, outras vezes intermediados por comissários locais. As negociações, mais ou menos complexas, teriam um impacto inquestionável sobre o cultivo da vinha e o modo de preparar os vinhos. Na crise comercial que antecedeu a criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, as acusações mútuas de adulteração dos vinhos generosos revelavam isso mesmo: a tendência para a substituição de castas brancas por tintas, a valorização de vinhos mais aromáticos, a adição de aguardente ao mosto, para travar a fermentação e obter maior doçura. Como se lê num documento de 1754, de reacção dos comissários às *Novas Instruções da Feitoria Inglesa*: «Conheceram os mercadores ingleses, que o Vinho de Feitoria sobre ser bom tinha passado ao estado de melhor; quiseram que excedesse ainda mais os limites que lhe facultou a natureza, e que sendo bebida, fosse um fogo potável nos espíritos, uma pólvora incendiada no queimar, uma tinta de escrever na cor, um Brasil na doçura, uma Índia no aromático»²².

Por outro lado, o fluxo crescente de exportações de vinhos generosos do Douro, desde o início do século XVIII, estimulou a expansão do vinhedo regional. A escassez de mão-de-obra local levou à atracção de trabalhadores beirões, transmontanos, minhotos e, sobretudo, galegos. A migração galega para o Douro, segundo Fernández Cortizo, ter-se-á iniciado nas primeiras décadas do século XVIII²³, chegando a ultrapassar os 20 mil por ano. Dedicavam-se aos trabalhos mais duros da vinha e só deixaram de afluir ao Douro a partir da segunda década do século XX²⁴. Mas a sua presença nos dois séculos anteriores deixou marcas profundas no ADN, nos hábitos e na cultura da população duriense. Como escreveu João de Araújo Correia: «O meu pátrio Doiro, de vinhas renascidas depois do escaldão chamado filoxera é, em grande parte, obra de galegos. Por aqui ficaram alguns, regando com o seu sangue, através

22 «Resposta dos Comissários Veteranos às novas instruções da Feitoria», Setembro de 1754. In FORRESTER, José James (ed.) — *Novas instruções da Feitoria Inglesa em 1754 a respeito dos vinhos do Douro e Resposta dos Srs. Comissários Veteranos à mesma*. Porto: Tip. Comercial, 1845, p. 5.

23 FERNÁNDEZ CORTIZO, Camilo J. — «La emigración gallega a la provincia portuguesa de Trás-os-Montes y Alto Douro (1700-1850): evolución temporal, tipología y localidades de partida y de destino». *Douro. Estudos & Documentos*, n.º 22. Porto: GEHVID, 2007, p. 79-112.

24 PEREIRA, Gaspar Martins — «Trabalhadores galegos no Douro vinhateiro». In *Estrangeiros no Douro. Atas das 4as Conferências do Museu de Lamego /CITCEM – 2016*. Lamego: Museu de Lamego, 2016, p. 81-91.

de gerações, o meu país vinhateiro»²⁵. Segundo o escritor, raras seriam as famílias da Régua em que não correria sangue galego²⁶. Mesmo entre os maiores proprietários do Douro, podem identificar-se antepassados galegos, como no caso da célebre D. Antónia, neta materna de Pedro Gil Gargamalla, de Tui.

Também no universo de negociantes de vinho do Porto não só se mantiveram nomes de antigas firmas estrangeiras como se teceram alianças matrimoniais frequentes entre diversas famílias ainda hoje presentes neste sector (Van Zeller, Atkinson, Symington, etc.) e cada vez mais ligadas ao Douro pela propriedade de quintas vinhateiras.

Notas finais

Em síntese, gostaria de sublinhar aqui essas duas características identitárias que me parecem marcar a história do Douro:

- i) a abertura a um intercâmbio de influências culturais diversas, que se sobrepuseram continuamente, configurando um espaço de sincretismo cultural, quer nas tradições e nos modos vida, quer no imaginário colectivo (expresso, por exemplo, em lendas, associando, por vezes, aspectos do fabuloso celta, cristão e muçulmano), quer em muitos vestígios arqueológicos e históricos;
- ii) a centralidade da cultura vitivinícola com forte enraizamento histórico (remontando à época da romanização), que, nos últimos três séculos, se estabeleceu como elemento integrador dominante de grande parte do vale, nos planos económico, social e simbólico, ao mesmo tempo que se tornou um vinho global, vocacionado para a exportação, obra colectiva de produtores locais, trabalhadores galegos e da região, negociantes nacionais e estrangeiros...

Permitam-me, finalmente, mais duas notas, voltadas não para o passado mas para o futuro, considerando os desafios que o Douro enfrenta hoje quer como destino turístico, que atrai centenas de milhares de forasteiros por ano, quer como região de baixa densidade demográfica, fragmentação institucional, fracos índices de rendimento, profundas desigualdades e uma população envelhecida e em perda, desde 1960, devido à migração dos jovens para as cidades do litoral e para o estrangeiro.

25 CORREIA, João de Araújo — *Horas Mortas*. Régua: Imprensa do Douro, 1968, p. 255-256.

26 Cf., por exemplo, CORREIA, João de Araújo — *Palavras fora da boca*. Régua: Imprensa do Douro, 1972, p. 71-72; *Pó levantado*. Régua: Imprensa do Douro, 1974, p. 239.

Penso que o Douro deve enfrentar, de forma integrada, dois desafios para o seu desenvolvimento:

- i) aproveitar, de forma inclusiva e não erosiva, as potencialidades da região, nos vinhos, no turismo, no património ambiental e histórico-cultural;
- ii) assumir a máxima de Torga — «o universal é o local sem paredes»²⁷ —, reforçando a ligação ao mundo e aos durienses da diáspora. Na era da globalização económica e cultural, em que o mercado mundial e a rapidez das comunicações nos aproximam, o Douro tem esse trunfo de conhecer o mundo, tanto pelo destino do seu produto como pelo destino das suas gentes. É um trunfo colectivo ser gente e produto espalhados pelos quatro cantos do mundo, sem perder a relação com o lugar, a alma da terra...

Campeã, 29 de Abril de 2023

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de (coord.) — *História do Douro. I - A Antiguidade*. Porto: GEHVID/Edições Afrontamento, 2006.
- BARROCA, Mário Jorge — *Muçulmanos e Cristãos no Douro Português (séc. VIII-XI)*. In *Estrangeiros no Douro. Atas das 4as Conferências do Museu de Lamego /CITCEM – 2016*. Lamego: Museu de Lamego, 2016, p. 33-48.
- BARROS, Amândio J. M. — «Estrangeiros no Douro nos finais da Idade Média e princípios da Época Moderna (Notas de investigação)». In *Estrangeiros no Douro. Atas das 4as Conferências do Museu de Lamego /CITCEM – 2016*. Lamego: Museu de Lamego, 2016, p. 51-61.
- BARROS, João de — *Geografia de Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes* [1548]. Porto: Câmara Municipal do Porto, 2019.
- BRADFORD, Sarah — *The Englishman's Wine. The Story of Port*. Londres: MacMillan, 1969.
- CORREIA, João de Araújo — *Horas Mortas*. Régua: Imprensa do Douro, 1968.
- CORREIA, João de Araújo — *Palavras fora da boca*. Régua: Imprensa do Douro, 1972.

²⁷ TORGA, Miguel — *Traço de União. Temas portugueses e brasileiros*. [1955]. In TORGA, Miguel — *Obra Completa. Ensaios e Discursos*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2002, p. 126.

- CORREIA, João de Araújo — *Pó levantado*. Régua: Imprensa do Douro, 1974.
- CROFT, John — *A Treatise on the wines of Portugal*. York: Crask and Lund, 1787.
- DIAS, Geraldo J. A. Coelho, et al. — *Cister no Vale do Douro*. Porto: GEHVID/Afrontamento, 1999.
- FERNANDES, Rui — *Descrição do terreno ao redor de Lamego, duas léguas [1531-1532]*. Edição crítica de Amândio Morais Barros. [Lamego]: Beira Douro, 2001.
- FERNÁNDEZ CORTIZO, Camilo J. — «La emigración gallega a la provincia portuguesa de Trás-os-Montes y Alto Douro (1700-1850): evolución temporal, tipología y localidades de partida y de destino». *Douro. Estudos & Documentos*, n.º 22. Porto: GEHVID, 2007, p. 79-112.
- FORRESTER, José James (ed.) — *Novas instruções da Feitoria Inglesa em 1754 a respeito dos vinhos do Douro e Resposta dos Srs. Comissários Veteranos à mesma*. Porto: Tip. Comercial, 1845.
- LECOUTY, Chantal — *Le Porto*. Paris: Robert Laffont, 1989.
- MAYSON, Richard — «Port». In ROBINSON, Jancis (ed.) — *The Oxford Companion to Wine*. Oxford/Nova Iorque: Oxford University Press, 1994, p. 743-749.
- MATTOSO, José — «Portugal no Reino Asturiano-Leonês». In MATTOSO, José (dir.) — *História de Portugal*. Vol. I. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, p. 439-563.
- PEREIRA, Gaspar Martins — «Trabalhadores galegos no Douro vinhateiro». In *Estrangeiros no Douro. Atas das 4as Conferências do Museu de Lamego /CITCEM – 2016*. Lamego: Museu de Lamego, 2016, p. 81-91.
- PEREIRA, Gaspar Martins — «Um vinhedo milenar, um vinho universal». In *Enciclopédia dos Vinhos de Portugal. O Vinho do Porto e os Vinhos do Douro*. Lisboa: Ed. Chaves Ferreira, 1998, p. 36-77.
- PEREIRA, Pedro Abrunhosa — *Estrangeiros no Vale do Douro - os romanos na transduriana provincia*. In *Estrangeiros no Douro. Atas das 4as Conferências do Museu de Lamego /CITCEM – 2016*. Lamego: Museu de Lamego, 2016, p. 25-32.
- ROBERTSON, George — *Port*. [1978] 4.ª ed. Londres/Boston: Faber and Faber, 1982.
- SANCHES, Maria de Jesus — *Crasto de Palheiros*. In ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de (coord.) — *História do Douro. I - A Antiguidade*. Porto: GEHVID/Edições Afrontamento, 2006, p. 153.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, Cláudio — *Despoblación y repoblación del valle del Duero*. Buenos Aires: Instituto de Historia de España, 1966.
- SILVA, Francisco Ribeiro da — *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*. 2 vol. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal do Porto, 1988.
- SILVA, Francisco Ribeiro da — «Do Douro ao Porto: o protagonismo do vinho na Época Moderna». *Douro — Estudos & Documentos*, n.º 2, 1996, p. 93-118.

- SOARES, Torquato de Sousa — «Ermamento». In SERRÃO, Joel (coord.) — *Dicionário de História de Portugal*. Vol. II. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1965, p. 71-73.
- TORGA, Miguel — *Traço de União. Temas portugueses e brasileiros*. [1955]. In TORGA, Miguel — *Obra Completa. Ensaios e Discursos*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2002.
- UNESCO. *Alto Douro Wine Region*. [Consult. 16 jul. 2022]. Disponível em <<http://whc.unesco.org/en/list/1046>>.

MARÃO: CAMINHAR COMO PROCESSO

Duarte Belo

No dia 20 de março de 1989 partia do Porto em direção a Vila Real. O objetivo era o atravessamento pedestre da serra do Alvão. Houve uma primeira paragem na Torre de Quintela, onde pernoitámos. Na manhã seguinte iniciámos a subida à serra com a passagem por várias aldeias, como Arnal, Muas e, por último, Lamas de Olo. Daqui prosseguimos a caminhada para Varzigueto, em aproximação às Físgas do Ermelo, pela margem esquerda do rio Olo. Seguimos para Ermelo e daí para Mondim de Basto. Passámos a noite na estação ferroviária e, no dia seguinte de manhã, apanhámos o comboio até Livração e, daqui, já na Linha do Douro regressámos a São Bento, no Porto.

No ano seguinte regressaria à cordilheira montanhosa que isola o território transmontano do litoral atlântico. Mais uma vez com o recurso ao comboio, iniciava na estação da Rede a subida à serra do Marão. Seguiu-se o atravessamento longitudinal da serra do Alvão até Vila Pouca de Aguiar. Segui para Chaves e desta cidade para Vinhais, onde retomámos a caminhada para a serra da Coroa até à fronteira com Espanha. Seguimos a linha que separa os dois países ibéricos até à serra de Montesinho. Continuámos até Rio de Onor e, depois, Guadramil. Em Bragança apanhámos um autocarro para Miranda do Douro, onde reiniciámos a caminhada. A partir de Duas Igrejas seguimos o itinerário ferroviário da linha do Sabor, que tinha sido desativada há apenas dois anos. Esta longa viagem de um mês haveria de terminar em Mogadouro, de onde descemos para o Pocinho para regressarmos à Linha do Douro com destino ao Porto. Num mapa, a implantação da linha desta viagem contornava todo o território transmontano.

Em 1993, no âmbito de um projeto fotográfico específico em torno da poesia de Teixeira de Pascoaes, estava de novo na serra do Marão. Na sua obra *Maranus*, o poeta fala da serra com intenso fascínio. O meu objetivo era então a tentativa de tradução fotográfica do carácter telúrico daquelas palavras, na relação que estabelecem com o lugar. Quase uma década depois, em 2002, tive a oportunidade de fotografar a casa de Teixeira de Pascoaes, em Gatão, Amarante, onde, com vista para o Marão, o autor terá escrito *Maranus*, bem como parte significativa da sua obra.

No ano seguinte, em 2003, regressava à Senhora da Serra, no alto do Marão. Desenvolvia o projeto *Portugal Património*, que me levaria a percorrer todo o espaço português num extenso mapeamento fotográfico que daria origem a um conjunto de 10 volumes sobre o património em sítio de Portugal, publicado pelo Círculo de Leitores em 2007 e 2008.

Já sem um enquadramento objetivo, ou apenas com o desejo de regressar à montanha, voltei ao Marão em 2016. A evolução da tecnologia digital associada à fotografia levou-me a fazer algumas atualizações de um arquivo fotográfico que conta, atualmente, com mais de 2 100 000 imagens.

Com o objetivo de preparar a apresentação pública sobre as vias do Marão, voltei a alguns lugares e fui a outros onde nunca tinha estado. O Arco Memorial da Campeã foi um desses locais que estavam em falta no meu arquivo. É interminável o trabalho de registo fotográfico de um território. Há sempre lugares, mais ou menos significativos, que, por vários motivos, escapam a uma qualquer campanha de mapeamento fotográfico. O Arco Memorial da Campeã e a calçada que lhe está associada foi um encontro feliz, um daqueles lugares que irá permanecer na minha memória, um ponto referencial e de identificação de uma paisagem vasta, que nos remete para um tempo antigo, que se perde em séculos de caminhantes que atravessaram aquelas paisagens e que não deixaram rasto que não seja a permanência destas linhas inscritas sobre a terra que desenham a geometria das comunidades humanas, que criam uma rede evolutiva de relações entre povos distantes.

Numa viagem recente, nos dias 24 e 25 de fevereiro de 2023, tento fazer alguns troços da via primitiva, que ligava a Campeã ao Alto de Espinho. Esta portela é hoje quase integralmente ocupada pelo IP4, obrigando a sua implantação a um ligeiro desvio da EN15, que durante décadas funcionou como a principal via de acesso ao território transmontano, de quem se deslocava do litoral para essas terras para lá do Marão. Fotografei também a Campeã. Nestes processos de registo fotográfico documental, não procuro um certo bucolismo associado ao mundo rural, à permanência das casas de pedra, que são hoje em número reduzido. Há uma tentativa de compreensão do que é o espaço contemporâneo através da imagem fotográfica. Fixar fragmentos de realidade, de lugares de grande complexidade onde a funcionalidade requerida pelos afazeres das populações, bem como os materiais de construções disponíveis, colidem, quase sempre, com qualquer gosto mais subtil. É grande, creio, a iliteracia espacial, arquitetónica, da generalidade da população, não apenas em Portugal. Há, no entanto, bem visível na veiga da Campeã, uma paisagem rural que permanece, que nos prende a um tempo longo e à importância da memória da terra para uma reflexão sobre o nosso futuro coletivo, não apenas naquele vale

encaixado entre as serras do Marão e do Alvão, mas de todo o mundo povoado, particularmente nos países desenvolvidos.

Com o apoio dos livros *Povoamento e Vias de Comunicação ao Longo da História* (2.º volume), de vários autores, e *História de Vila Real – Idade Média*, de Vítor Nogueira, percorri outros troços viários. Um deles foi em Mondrões, outro foi a bifurcação das duas vias que seguem as direções do Marão, para poente, e o outro para a serra do Alvão, para noroeste. Segui, mais tarde, esta via que, entre Agarez e Galegos da Serra, guarda um notável troço calcetado. Subi a cotas mais altas, na serra, para fotografar aldeias onde já tinha estado no início da década de 1990.

Esta última viagem termina com o registo da autoestrada A4, em ponte, sobre o vale do Corgo. Os primeiros caminhos foram feitos pelo contínuo pisar de uma linha sobre a terra, sem qualquer intencionalidade que não apenas essa, da deslocação entre dois pontos. O calcetamento de uma estrada já implicou um desenho, pensamento de itinerário, fixação de elementos estruturais. Às estradas de terra batida seguiram-se as vias asfaltadas de traçado cada vez mais rápido, com implicações, por vezes severas, na alteração da paisagem. Esta poderia ser uma muito breve história do povoamento da terra pelas vias de mobilidade, uma progressiva complexidade do seu desenho, densificação, facilidade de movimento, incremento da velocidade de deslocação. Mas, simultaneamente, há vias que são preteridas, que perdem a sua função, há paisagens que vão sendo progressivamente abandonadas, num apagamento mais ou menos lento. Um sistema viário é como uma camada de conhecimento que inscrevemos sobre a terra. Há outras camadas, igualmente primitivas, como a toponímia, talvez a primeira forma de domínio da paisagem, da sua apreensão por comunidades humanas.

Há uma imparável dinâmica na superfície terrestre onde uma enorme quantidade de elementos estabelecem relações entre si, desde a própria geologia e o coberto vegetal que se lhe fixa, os animais povoadores, em que o humano tem uma preponderância cada vez maior, depois os agentes erosivos que tudo transformam, a água, o vento, as tempestades, abalos sísmicos, movimentos tectónicos, o tempo longo que tudo modifica, inevitavelmente.

Não posso deixar de me lembrar de outras vias, um pouco por todo o território português, que inscrevi na memória e em fotografias. No Soajo, na serra da Peneda, pontes em arco, algumas notáveis como a da Assureira, em Castro Laboreiro, Melgaço; Ranhados, Viseu; Ereira, em Talhadas, Sever do Vouga; Portelo, Varais, junto à foz do Varosa no Douro; Vila do Touro, Sabugal; Amieira do Tejo, Nisa; Alpajares, Freixo de Espada à Cinta; Catribana, Sintra. São geografias muito diferentes, por vezes em sítios próximos. Há uma sugestão de geometria dos caminhos antigos que

podemos extrapolar para outras realidades. A tradução de um ofício de conhecimento e reconhecimento da terra, em fotografias, leva a outras formas de representação. Um extenso arquivo de imagens pode transportar-nos para representações abstratas, criativas, desta condição de habitar os lugares em permanente movimento. As estradas são referência e metáfora para desenhos abertos, para uma ideia de arquitetura que não é de betão, ferro, tijolo e vidro, mas um conceito de vida, de um longo processo evolutivo que teve origem há cerca de 4000 milhões de anos.

No dia 29 de abril de 2023, terminados os trabalhos, as apresentações das várias leituras das vias do Marão, dos contextos e interpretações da paisagem, da história de um território que se enquadra no vale do Douro, faz-se uma pausa para jantar. Regressamos ao espaço do salão da antiga Casa do Povo da Campeã para ouvirmos a Tuna de Carvalhais. Um som poderoso liberta-se daqueles instrumentos tocados pelas mãos da terra. Acordes inquietantes e perturbadores, como se fossem uma interpretação sonora de uma luta milenar e interminável pela conquista e pacificação de um lugar, da própria vida. A montanha que fala, que canta, sem os filtros eruditos da pretensa elegância civilizacional, mas com a força maior da impossibilidade do silêncio. Os instrumentos, os corpos dos músicos com a expressão facial da máxima concentração de um ofício de tocar, o som que se liberta, que tem a afinação da vida, em toda a sua imponderabilidade. Tudo é o mesmo. Ali estava, subtil, toda a memória da terra, uma síntese, talvez o significado da humanidade numa altura em que progressivamente nos desprendemos do cheiro que se eleva do solo lavrado e mergulhamos em distantes dimensões em que o nosso corpo é reduzido a uma funcionalidade mínima. Estamos cada vez mais longe dos caminhos desenhados nas montanhas, por viagens impossíveis, duras, agrestes, entre o mais tórrido sol de verão e a neve do mais frio inverno, onde deixamos impressas, breves, as nossas pegadas.

São estas as nossas vias, as nossas vidas. Cada qual segue o seu próprio caminho. Traçamos desenhos reais ou imaginários em mapas de densidade variável, extensos, porventura, em lugares abertos. Volto aos primeiros passos dados há mais de três décadas, por paisagens maronesas. Revejo as fotografias como fragmentos de um habitar intenso, nómada, com o desejo de conhecimento da terra inteira. Procuramos, talvez, um momento de pausa, numa viagem descontínua que une todas as estradas, todo o tempo, a geografia do Universo.



Quintela, Vila Real, 1989



Serra do Marão, Santa Marta de Penaguião, Baião, 1990



Serra do Alvão, Vila Real/Mondim de Basto, 1990



Lixa do Alvão, prox., Vila Pouca de Aguiar, 1990



Sendim, prox., Linha do Sabor; Miranda do Douro, 1990



Ponte da Ferradosa, São João da Pesqueira, 1990



Senhora da Serra, Serra do Marão, Baião, 1993



Casa de Pascoaes, Gatão, Amarante, 2002



Casa de Pascoaes, Gatão, Amarante, 2002



Senhora da Serra, Serra do Marão, Baião, 2003



Fraga da Ermida, Peso da Régua/Baião, 2003



Torre de Quintela, Vila Real, 2016



Igreja de São Paulo, Vila Real, 2016



Senhora da Serra, Serra do Marão, Baião, 2016



Arco Memorial da Campeã, Vila Real, 2022



Calçada do Arco da Campeã, Vila Real, 2022



IP4, Alto de Espinho, Amarante/Vila Real, 2022



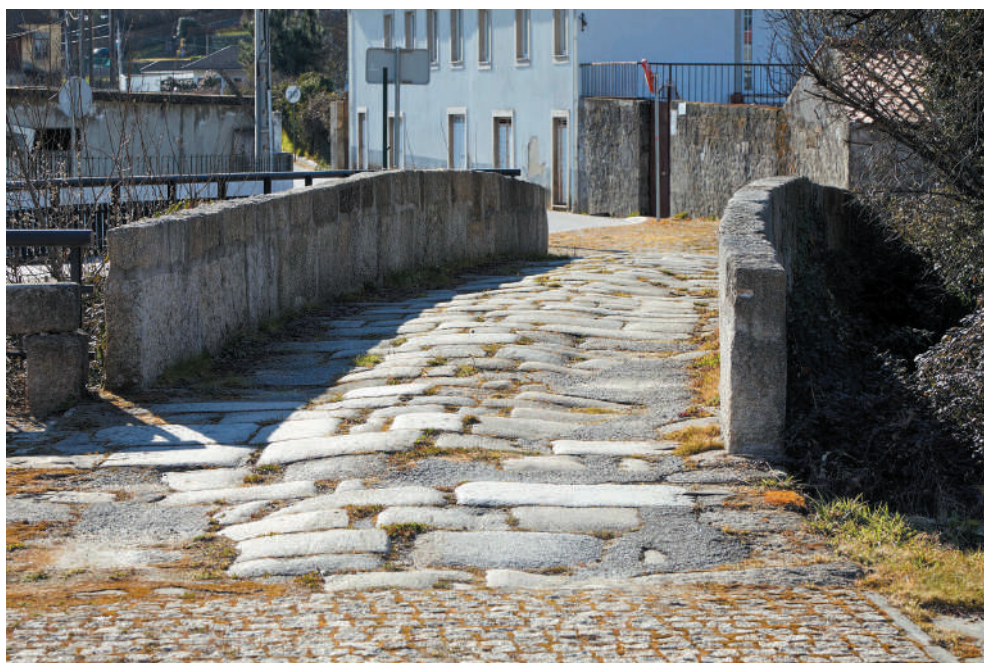
Arco Memorial da Campeã, Vila Real, 2023



Vila Real, 2023



Calçada de Mondrões, Vila Real, 2023



Ponte de Machados, Vila Real, 2023



Muas, prox., Vila Real, 2023



Lamas de Olo, Vila Real, 2023



Calçada Agarez/Galegos da Serra, Vila Real, 2023



EN2 e A4, Parada de Cunhos, Vila Real, 2023



A4 sobre o vale do Corgo, Vila Real, 2023

Povoamento e vias de comunicação ao longo da História,
volume 3,
com arranjo gráfico de Vítor Nogueira
e coordenação editorial de Carlos Balsa e Vítor Nogueira,
foi impresso em Agosto de 2024,
numa tiragem de 250 exemplares.

ISBN: 978-989-8653-72-7
DEPÓSITO LEGAL: 535711/24



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

