

José Rosa de Araújo

**CAMINHOS VELHOS
E PONTES
DE VIANA
E PONTE DE LIMA**

FAC-SIMILE DA 1ª EDIÇÃO (1962)

2006
100º ANIVERSÁRIO DO SEU NASCIMENTO



ROTARY CLUB DE VIANA DO CASTELO

FICHA TÉCNICA

Título	Caminhos Velhos e Pontes de Viana e Ponte de Lima
Autor	José Rosa de Araújo
Prefácio	João Manuel Lomba da Costa
Capa	José Lima
Contracapa	Desenhos de José Rosa de Araújo
Aba	Desenho de Diamantino Campainha
Capa do Fac-simile	Gravura antiga de Ponte de Lima
Edição	Fac-simile da 1ª edição (1962)
Editor	Rotary Club de Viana do Castelo
Local e data de reedição	Viana do Castelo, 30-Novembro-2006
Tiragem	250 Exemplares
Arranjo Gráfico	Zélina / Tecnárte
Composição, impressão e acabamento	Mediadesign 2, Lda

Prefácio

José Rosa Araújo nasceu na rua da Bandeira nº 13, em Viana do Castelo, no dia 30 de Novembro de 1906, faleceu no dia 31 de Janeiro de 1992, no Largo dos Poveiros da cidade do Porto, tendo sido sepultado no cemitério da Ordem Terceira na cidade de Viana do Castelo.

Provém de família Limiana ali radicada há várias gerações, onde houve lavradores, mareantes, mestres tipógrafos e encadernadores.

Cursou a escola primária de Vaz (tal como a restante família), o Liceu Gonçalo Velho e a Escola Industrial e Comercial Nun'Alvares (Comercio e Desenho). Frequentou o curso de Direito na Universidade, não o tendo concluído, em virtude de ter assumido funções na Caixa Geral de Depósitos. Ocupou os seus tempos livres em actividades ligadas à arqueologia, etnografia e história da nossa região; fundou, co-dirigiu, foi membro e colaborou, de igual modo, com as mais variadas instituições da comunidade Vianense e Limiana, ligadas à arte e cultura.

Deixou uma extensa e valiosa obra literária, o que permite que a memória colectiva das gentes da nossa região continue viva e as gerações presente e futura possam no passado encontrar razões que alicercent a construção de um futuro que a todos acolha, promova e ajude à construção de um projecto vida.

No centenário do nascimento de José Rosa Araújo, o Rotary Club de Viana do Castelo decidiu homenagear este ilustre Vianense pelo seu exemplo de vida, obra realizada e serviços prestados à comunidade, em especial na participação activa nas iniciativas e projectos realizados pelo clube. No dia 8 de Março de 1968 o clube homenageou-o numa reunião, que teve lugar no Hotel de Santa Luzia, altura em que lhe foi também atribuída a categoria de Sócio Honorário e que manteve até ao dia do seu falecimento.

No âmbito destas comemorações o Rotary Clube de Viana do Castelo decidiu fazer uma edição fac-similada do livro "Caminhos Velhos e Pontes de Viana e Ponte de Lima" obra cuja 1ª edição data de 1962 e já há muito esgotada.

João Manuel Lomba da Costa
Presidente 2006 / 2007
Rotary Club de Viana do Castelo

**Da homenagem prestada a José Rosa de Araújo,
pelo Rotary Club de Viana do Castelo
em 8 de Março 1968**

Palavras do homenageado:

Meus Senhores

Que posso dizer nesta hora menina em que todos os olhares se fixam em mim e depois de ouvir tão lindas palavras ditadas pela amizade, pela gentileza e grandeza de alma?

Que me sinto comovido até aos penetrais do meu ser?

Que o meu coração pulsa e galopa no ritmo doido das grandes e inolvidáveis ocasiões?

Será supérfluo dizê-lo.

A todos quantos aqui estão eu agradeço a honra que se dignaram tributar-me.

E faço-o com a sinceridade humilde de quem sempre se considerou apenas um trabalhador sincero - e que nunca esperou de ninguém o mais pequeno galardão ou mesmo simpatia.

Exaltar a terra onde nasci – esta “pequena pátria” que há séculos é berço e tumulto das gerações que me precedem – foi e será o meu lema até à hora em que Deus houver por bem cerrar-me os olhos para todo o sempre.

É sina para que nasci - e que tenho cumprido através de vicissitudes sem conto, ante a indiferença, o desprezo, o sarcasmo e a incompreensão de tantos dos meus concidadãos.

Foi – ou tem sido – pequeno o meu esforço?

Ai de mim!

Só eu - nesta hora de contrição sincera - avalio a sua pouquidade e publicamente o confesso.

Mas se maior e mais profunda não tem sido – foi simplesmente porque não encontrei o ambiente necessário, a confiança e aquela mão amiga

desinteressada e leal de quem podia e devia chamar-me a mais alto destino.

Porque não dizê-lo aqui em público e razo?

Talvez eu devesse proclamar aos quatro ventos aquilo que chamo a “minha vocação”.

Talvez eu devesse enveredar por outros ramos bem diferentes daqueles que os ventos do meu temperamento me têm conduzido.

Talvez...

Porém, tenho-me deixado levar por eles e dentro da minha torre de marfim, preferi contemplar os outros – esses fantasmas frenéticos que passam a vida a acotovelar na pressa de alcançarem as benesses ou a vanglória que dá a popularidade que as gazetas gritam ao mundo...

Haverá um pouco de orgulho na minha atitude.

Orgulho e satisfação que só conferem o dever cumprido da verticalidade da coluna vertebral.

Na calma do meu lar, nas longas horas em que folheio os alfarrábios, nas fatigantes jornadas por caminhos, montes e vales em que o vento, a chuva, os nevoeiros e os sóis escaldantes fustigam e acariciam a minha pele, sinto a compreensão da tarefa que a mim mesmo impuz. Na medida das minhas forças vou enfileirando com as obrigações do meu sangue – e creio que não desmereci da longa série dos meus antepassados limianos, cujo pó se misturou com a terra desta nossa querida Viana.

Tudo o que escrevo é ditado pelo coração e com o escrúpulo que merecem as gerações que hão-de vir.

Tenho publicado centenas de páginas.

Mas não sei o destino de milhares de outras sobre as quais diariamente me debruço com enlevo e que constituem o meu labor há mais de 40 anos.

Sonhei dar a público um arquivo arqueológico e etnográfico de todo este Alto Minho – e nunca mais parei de trabalhar com esse fito.

Apontamentos de usos, costumes, lendas, tradições, notícias de velhas casas, ermidas, torres, pontes, cruzeiros, alminhas, castros e mamoas, manuscritos, individualidades marcantes e pitorescas - juntamente com desenhos, registos e fotografias - todo esse mundo

de coisas hoje já impossível de reunir – aguarda apenas as longas horas de paz e tranquilidade que nunca tive devido à grilheta obrigatória que tem constituído o meu calvário.

Espero um dia – e muito breve ele se descortina já à minha frente – em que possa entregar-me a esse afã de vertebrar todo esse trabalho com a boa vontade, saúde e disposição que até hoje me não tem faltado.

Se Deus, na sua infinita sabedoria, me condizer por outras vias – posso garantir-vos desde já que os meus inéditos não terão esse tristíssimo fim que lograram os de João da Rocha (dispersados aos quatro ventos pela fúria da população revoltada) ou os de Figueiredo da Guerra (vendidos ao desbarato e hoje a apodrecer num desvão da biblioteca pública)...

Mas... já fui longe de mais.

Perdoem.

Como todos os homens que vivem mais consigo próprios do que com os outros, deixei-me arrastar por este monologar sobre as próprias coisas.

Mas eu devia dizê-las a alguém - pela primeira e pela última vez: – e aproveito esta reunião de amigos à minha volta.

Bons, generosos e pródigos amigos estes.

Não só solícitos com mil atenções e gentilezas - como hoje me abrem uma vez mais os braços dando-me a imerecida honra de me aceitar como companheiro.

Eu sei que há neste gesto deles muita gentileza de alma, muita cordialidade para com a obscuríssima criatura que tenho a plena consciência de ser.

Mas, afastando escrúpulos e escurecendo mesmo o natural rebate de consciência - aceitei comovido e extremamente penhorado a alta dignidade que me conferem.

Embora último dos últimos eu enfilearei nesta verdadeira ala de cavaleiros andantes que são os Rotários - cujo ideal de simpatia e humanidade também professo e pratico por temperamento e educação.

E nesta profissão de fé vai também a garantia de que honrarei e guardarei o emblema – e por ele terei o mesmo orgulho que as

medalhas da Torre e Espada e do algarismo 7 que honraram o peito nesse voluntário da Rainha D. Maria II que foi meu bisavô ou a primeira medalha da Cidade de Viana conferida ao fundador da Associação dos Bombeiros Voluntários após 50 anos de serviços ininterruptos que foi meu avô.

Sim, Eu aqui solenemente juro.

E agora... Muito embora um turbilhão de coisas se agite no meu peito e no meu coração... Sinto que não posso dizer mais nada.

Desculpem.

É a primeira manifestação pública de que sou alvo.

Estas coisas enternecem e fazem vibrar. Nem por sombras alguma vez me perpassou pela cabeça que um dia eu me veria enrodilhado em tal confusão de sentimentos.

É a primeira - e obstorei a qualquer outra - que, de resto mais ninguém se lembrar* de prestar...

Termino como comecei a todos endereçando a minha indelével gratidão.

In: Boletim do Rotary Club de Viana do Castelo - Nº 12/1996



Amadeu Costa, José Rosa de Araújo e Aristides Brás Arroiteia

JOSÉ ROSA DE ARAÚJO

CAMINHOS VELHOS
E PONTES

DE
VIANA E PONTE DE LIMA

VIANA DO CASTELO
1962

DO AUTOR :

Ildefonso Rosa, Inovador da dactilografia artística—1933

O Cemitério Bárbaro de Vila Mou —1934

Como viviam as freiras de S. Bento? —1942

Vamos às monografias regionais? —1942

A Confraria dos Sapateiros de Viana —1942

Viana de Algum Dia —1943

Um oratório notável —1946

A Rua da Misericórdia —1950

Dr. Luís de Figueiredo da Guerra —1953

Litania a Nossa Senhora da Ajuda —1954

Dom Luís António de Sousa (Prefácio e Notas) —1954

Uma Associação e um homem de Viana —1955

Dois artistas bracarenses —1961

As Confrarias de S. Telmo —1961

As «pedras» de Vila Mou —1961

O Paço de Anha (genealogia) —1962

FUNDOU E DIRIGIU :

Alto Minho —revista de investigações regionais —1935/8

FUNDOU E CO-DIRIGE (Com Dr. Luciano A. dos Santos, Coronel A. de Sousa Machado e Leandro Quintas Neves):

Arquivo do Alto Minho — Colectânea de investigações regionais (10 volumes já publicados).

EMINENTES :

Rasto de sombras.

Hospitais de Viana em 1498.

Da vida e da Morte de D. Frei Bartolomeu dos Mártires.

A Pesca da Lampreia e do Sável no rio Lima.

ESTAS VELHAS ESTRADAS..

UM dos mais apaixonantes assuntos que se deparam ao investigador das nossas velharias é certamente, o das estradas velhas.

Não apenas porque a elas se prendem recordações mais ou menos românticas (que, só por si, seriam de considerar) mas, sobretudo, em razão de que se lhe ligam todos os factos históricos ocorridos no Alto Minho quase até ao nosso tempo.

Explicam elas, só por si, a razão de determinados acontecimentos e revelam-nos a solução de não poucos problemas.

Se elas vieram, em linha recta, das veredas pré-históricas e chegaram à vida dos nossos mais próximos avós!

Desde bem cedo tivemos nós oportunidade de entrar em contacto com essas antiquíssimas vias no interior dos concelhos de Ponte de Lima e Paredes de Coura.

Jamais nos esquecerá a profunda impressão que nos causou a leitura desse extraordinário livro do padre Martins Capela ⁽¹⁾, a imediata e reverente visita que logo fizemos aos marcos miliários existentes no adro da igreja paroquial de Rubiães e a sincera comoção que se apossou de nós quando passamos a trilhar certos lanços empedrados que reputávamos trabalho indiscutivelmente romano!

Onde isso já vai!...

Depois, pela vida fora, no aproveitamento das horas feriadadas, para satisfazer apenas a curiosidade, demo-nos à tarefa de reconstituir

(1) — *Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal. Porto, 1895.*

pequenos e grandes troços dessas veneráveis sendas de que falavam os mais velhos da nossa família.

Assim, de uma vez em que nos fascinou a biografia desse santo varão que foi Dom Frei Bartolomeu dos Mártires fizemos, como em devoção, o caminho de Viana a Braga — estrada que o venerável arcebispo tantas vezes trilhou, cavalgando talvez a *Águia* de rápido e airoso andar ora nas suas diligentes afadigosas visitas pastorais, ora para vistoriar o andamento das obras do conventinho dominicano da foz do Lima, onde, por fim, se veio acolher, logo que lhe aceitaram a renúncia à mitra bracaraense, e se lhe dobaram os últimos e mais serenos anos da vida.

Doutra ocasião, afim de seguirmos o rasto dos movimentos das hordas populares durante a 2.^a invasão francesa e das quadrilhas dos malfeitores que infestaram a região na derradeira metade do século passado, pervagamos por uma e outra margem do baixo Lima, irradiando pelo vale do Neiva.

Evocando as eras mortas, demo-nos à fantasia de entrar em Ponte de Lima tal como o fizeram os últimos liteireiros, os almocreves de mulas guisalhantes, os soldados do Rei e os carreiros com os pesados carroções de tecto de couro, puxados a duas e três parelhas de bois — quer partindo de Viana e entrando triunfalmente pela ponte romana, quer indo dos lados de Braga e atravessando o Trovela pela Ponte Nova — já assim conhecida no século XVI — e ingressando na fidalga vila pela pitoresca e rumorosa Rua do Pinheiro.

Depois, seguindo a antiquíssima via ainda chamada «da Jeira» subimos custosamente (e por mais de uma vez) até às Portelas da Labruja e entranhamo-nos pelas montanhas de Coura indo passar em Romarigães, Agualonga e Rubiães, até quase bater às portas de Valença — rememorando o trajecto histórico das legiões nesta parte da Galécia, de longada de Brácara para Astúrica Augusta.

Será preciso dizer que, nessas andanças, não raras vezes nos perdemos no meio de bouças, campos cultivados ou terrenos maninhos, seguindo carreiros que se nos afiguravam antigos leitões da «estrada real»?

Esses e outros percalços os tomamos nós estoicamente à conta de «ossos do ofício».

Desde o princípio adoptamos a regra de que trabalhos desta enver-

gadura são sempre demorados e penosos, porque seguimos o conselho de Luís Vaz, expresso nos seus LUSÍADAS:

Não se aprende, Senhor, na fantasia
Sonhando, imaginando ou estudando
Senão vendo, tratando e pelejando.

É ocioso miudar as horas e as bagadas que este trabalho — aparentemente simples e desenfastioso — nos custou.

Requereu demoradas visitas às áreas em exploração, paciência e ânimo bastante para arrostar com todas as contingências de um empreendimento que é feito, em campo, pela primeira vez, a menor das quais, como se disse foi verificar que, levados por informações levianas, «congeminações» mais ou menos fantasiosas tomadas no gabinete, nos conduziram a becos sem saída e tivemos de refazer o caminho de várias horas.

Mas damo-nos por satisfeitos com o resultado das centenas de quilómetros andados e bastará afirmar aqui que temos a melhor das esperanças de prosseguir o trabalho até traçarmos o roteiro completo dos antigos caminhos no distrito de Viana.

Haverá neste desígnio uma aragem de egoísmo?

Talvez. De certo nos conforta a vida ao ar livre, apesar da rudeza da tarefa de ter de calcurrear, sózinhos, caminhos há muito abandonados e, por isso mesmo, já envoltos na tristeza, solidão, e com esse ar de poesia que sobrevem ao rosto dos moribundos ao fim duma vida inteira dedicada ao bom serviço.

Mas a tarefa impôs-se-nos por necessidade.

O assunto mal aflorara ainda, tocado apenas e ao de leve por um ou outro memorialista local.

É que, com o passar dos últimos tempos, a memória dos homens não deixa rasto. Na tremenda passagem dos derradeiros anos, a região tem evoluído transformando-se repentinamente aspectos imutáveis há séculos e séculos.

Melhor do que ninguém nós demos conta do passar apressado a ansioso do dia de hoje — que, sófregamente, olhando só ao futuro esmaga, desdenhoso, as pegadas das gerações passadas.

Mais dez, vinte anos, com o fechar dos olhos dos últimos velhos

que ainda comem pão, o manancial onde ainda pudemos beber, diluir-se-á para todo o sempre.

Nós mesmo, apesar de aproveitarmos dessa extraordinária oportunidade, deparamos com inúmeras dificuldades para elaborar estas memórias.

É possível que outro qualquer, com todos esses elementos e mais dotado do que nós, houvesse apresentado melhor e mais bem documentado trabalho.

Embora. Já não podemos aguardar mais tempo. Há apenas que arrepiar caminho.

Limitamo-nos a dar aquilo que o nosso esforço e a nossa própria observação nos fizeram deparar.

ESTRADAS ROMANAS

PLUTARCO, no intuito de dar ensanchas a um dos seus varões, atribui a Lúcio Emílio Paulo a conquista de duzentas e cinquenta cidades, no noroeste da Hispânia, número que não existe hoje em toda a Península Ibérica.

O escritor queria dizer naturalmente castros, cidades, ou lugares toscamente fortificados no alto dos montes, nestas comarcas do norte da Ibéria.

De feito, os nossos cimos estão pejados de ruínas de cidades mortas: de habitações, de ruas lajeadas, tudo rodeado por muralhas defensivas lançadas com arte e perícia. Aí formigava uma população altiva, rebelde ao romano, e possuidora de uma civilização já adiantada de que, pouco a pouco, vamos ainda no dia hoje alargando o conhecimento.

O povo que o romano veio encontrar vivia em contacto pelo mar e por terra com outros povos.

Muito embora vivendo em *clans* nos seus ninhos de aves de rapina, no meio de um matagal cerrado, que tal seria o facies do Alto Minho desse tempo, uma rede de veredas punha uns castros em contacto com

os outros, trazia os homens aos vaus, aos locais de melhor pasto, aos locais mais acostáveis da praia, onde, em certas épocas, chegavam os mercadores fenícios com os seus vidros e os seus panos.

Apossando-se da terra, o romano estudou o terreno com bases na estratégia, estabeleceu pontos de apoio, guarneceu os lugares nevrálgicos e lançou estradas. Que lhe convinha? Em primeiro lugar acudir em dois tempos nos locais de possível rebelião. Depois fazer a prospecção do território e arrebanhar homens, tanto para os corpos de exército como para o trabalho escravo, principalmente nas minas.

Não desdenhou a maioria das sendas já traçadas. Mas teve de lançar outras, de carácter eminentemente prático, que permitissem a rapidez de comunicações e o trânsito dos seus pesados carros de carga, os rhedae puxados a várias juntas de bois.

Como lançariam os conquistadores as suas estradas, ou como dariam novo desafogo às já existentes?

Muito se tem já escrito sôbre o assunto. O que podemos asseverar é que, nesta parte do Alto Minho (pelo menos) não se encontra hoje o mais leve vestígio dessa solidez, desse primor e construções de que nos falam os escritores do Lácio.

Só as vias de primeira, de primeiríssima ordem, e essas mesmo à roda da Cidade Eterna, é que se poderiam orgulhar de tantos cuidados e de tantos primores.

Diz o Padre Martins Capela que apresentavam a forma convexa, abaúlada, das nossas estradas de macadame, mas eram construções incomparavelmente mais dispendiosas e consequentemente duradouras.

A caixa, ou plataforma inferior, convenientemente rasgada e recalçada, firmada mesmo em estacaria nos terrenos alagadiços, recebia a primeira camada de material, *stratumen*, de lousas ou pedras achatadas, dispostas por arte a prenderem as contíguas e ligadas por cimento duríssimo. Seguia depois uma chapada de argamassa com cascalho, fragmentos de tijolo e outros detritos rijamente recalçados com maços de pau ferrados. Era o *rudus*.

Por cima deste o *nucleus*, feito de areia grossa argamassada e disposta em camadas regulares. Finalmente a *suma crusta* era um lajeado de pequenas lousas de pedra dura, conchavadas e sólidamente embebidas na argamassa inferior.

Constituia uma couraça rija, para longa duração.

A única via desse tipo seria a de Roma a Cápua pela Via Ápia, cujo lajeado resistiria cerca de 900 anos ao trilho incessante de carros e cavalos como se fora uma só peça, na fase de Procópio, citada por aquele abnegado estudioso, que escreveu o seu livro precioso na sua residência do Carmo, aqui em Viana, tendo diante dos olhos a serenidade da paisagem limiana. (1)

Se, na verdade, os engenheiros romanos ou romanizados lançaram por aqui qualquer estrada com essa solidez, desapareceu totalmente. Nem mesmo essa estrada que de Braga leva a Valença através de Ponte de Lima (que é a única que iniludivelmente se lhes pode atribuir) tem vestígios dessa construção.

Podéria, é certo, desaparecer com o andar dos séculos e o passar sucessivo de gerações e gerações. Nós, pelo menos, nada encontramos que, de longe sequer, se pudesse atribuir-lhes em pavimentação.

Práticos, os romanos, de começo, limitar-se-iam a traçar as novas estradas «adoptando o trajecto mais curto», suprimindo sinuosidades das velhas veredas castrejas. Se as estradas eram novas, predominavam a linha recta embora com rampas violentas.

Ao princípio, os cursos de água vencer-se-iam por jangadas, barcos ou pontes de madeira que, pouco a pouco, seriam substituídas, nos locais de passagem mais aturada, por pontões ou pontes de alvenaria.

Só com o correr dos anos se rectificariam os traçados e se lançariam as soberbas pontes — uma das quais (pelo menos) na sua linda estrutura, com seus arcos de volta redonda, aduelas rusticadas e as covinhas do forfex se ostenta, ainda hoje, para orgulho de todos os limianos, atravessando o rio em Ponte de Lima.

As estradas romanas obedeceram a regras de delineamento previamente estabelecidas. Chegar com a maior prontidão aos pontos críticos, quer nas lutas externas quer nas revoltas partidárias foi sempre a norma de Roma.

As legiões ou seus destacamentos tinham de marchar rapidamente e com toda a sua pesada impedimenta.

A rede de estradas ligava as povoações notáveis desse tempo, embora muito afastadas, e o interesse local estava em plano de inferioridade. O

(1) — *Uma carta de Martins Capela in ALMANAQUE DE PONTE DE LIMA, 1953, págs. 258.*

que predominava era o problema da boa ocupação militar da região e da sua exploração económica.

Só muito depois, com a continuidade da ocupação e a crescente densidade populacional, as vias se foram estendendo e melhorando.

As estradas (*viae publicae* ou *viae ordinariae*) davam passagem a dois carros.

O *actus*, mais estreito, era para um carro só, servindo o *iter* a piões, cavaleiros e liteiras.

As cangostas denominavam-se *semitae* e os carreiros, nas montanhas, *calles*.

Os cruzamentos, nós vitais desta rede, chamavam-se *divortia* e era ali geralmente que havia as pousadas e as ferrarias: — *mansiones*.

Nas províncias afastadas do império, a mão de obra estava entregue aos legionários, que logo tratariam de industrializar o íncola mais ou menos voluntariamente.

Isto traria dois benefícios: o endurecimento e ocupação permanente do soldado, mesmo durante os meses de inverno e a barateza, quase gratuita da construção.

De mais disso — diz ainda o Padre Martins Capela — as obras de arte que melhor impressionavam o espírito público, como pontes, aquedutos etc., cercavam-se de prestígio religioso que não só as defendia de malfetorias senão que até, com o andar dos tempos, lhes acarretava veneração e simpatia.

As conservações e reparações estavam à conta de *curatores viarum* corriam por conta do imposto sobre a propriedade, direitos de portagem etc.

OS MILIÁRIOS

TAL como acontece nas nossas estradas actuais, as vias romanas eram assinaladas de milha em milha por padrões — os miliários — colunas de pedra, monolíticas, grossas e da altura, fora da terra, mais ou menos de um homem.

Há-os mais ou menos perfeitos, isto é, de boa ou má pedra e com as legendas melhor ou pior gravadas. No Alto Minho só aparecem, que saibamos, ao longo da estrada Braga a Valença, por Ponte de Lima.

Um está em Bertianos; outro na Quinta de Antepaço; três na Quinta de Faldejães, outro na Labruja, outro ainda em posse da Câmara Municipal, destinado ao seu futuro Museu, encontrado em Fornelos e estudado por nós em primeira mão. Na região de Ponte de Lima ainda existe outro de que temos apenas notícia mas ainda não vimos: no adro da ermida de S. João da Grova, no interior da Serra da Labruja e servindo de pia de água benta.

Os miliários do concelho de Paredes de Coura, encontram-se em Rubiães.

Vila Nova de Cerveira possui dois que estão em Sapardos e o concelho de Valença um único, existente no largo de Santo Estêvão, ao pé dum cruzeiro.

Devia haver muitos mais.

Mas estas colunas de pedra, durante o domínio dos povos bárbaros, sofreram, como as estradas, as pontes, os edificios e as estátuas romanas os mais propositados estragos.

Na retirada, o exército invasor arrasa e destrói tudo. Com o empobrecimento e aniquilação de muitas povoações e o aparecimento de novos centros de população, grandes troços das antigas vias caíram em desuso e arruinaram-se, o mesmo acontecendo às pontes e a tudo aquilo que lembrasse os pagãos.

Perdida a noção utilitária dos miliários, foram estes derrubados e utilizados, para os mais diversos fins: esteios (como o da Labruja), pelourinhos (como o de Bertianos), ornamentação de jardins (como os de Quinta de Antepaço, Faldejães e Valença), suportes de alpendres (como os da capela de S. Bartolomeu de Antas, em Rubiães) tumbas como os do adro da igreja paroquial de Rubiães), ou pias de água benta (como o de S. João da Grova).

Um dos de Sapardos servia de apoio à trave dum lagar e outro de tranqueiro numa porta.

Outros teriam sido destruidos por estupidez e por cobiça mesmo. Um dos de Sapardos estava, há poucos meses, em risco de ser partido a

fogo, dado que o seu proprietário se convencera que, dentro dele, havia dinheiro dos mouros e as letras que ninguém lia eram o sinal cabalístico da riqueza que encerrava!

VARIAÇÕES SOBRE PONTES

NA ânsia de alçapremar a «pátria pequena» não há monografista local que não classifique de «romana» qualquer ponte antiga do aro do seu terrunho.

A dar como verdadeira tal asserção, o nosso país poderia orgulhar-se de ter atraído a atenção de todos os engenheiros do grande império.

A abundância de monumentos de tal antiguidade, autenticada até por publicações que deveriam merecer o melhor crédito, levou o arqueólogo Dr. Félix Alves Pereira a investigar a sério a região natal que era a terra dos Arcos de Valdevez.

Ele mesmo diz: «Tinha eu por muito duvidoso e extraordinário que, em uma região caracterizadamente montanhosa, sulcada por numerosos cursos de água, todas as velhas pontes, sem relação alguma viária entre si e portanto sem pertencerem a um sistema definido de viação romana, proviessem simultâneamente da época lusitano-romana, dado o aspecto idêntico da sua architectura».

Isto nos últimos anos do século passado. E logo, vagarosamente, empreendeu no estudo das pontes e só em 1929 deu publicação ao seu magistral estudo «*Pontes Medievais nos Arcos-de-Valdevez*» que saiu na revista portuense PORTVCALE.

Aí, descrevendo as pontes da sua vila natal, de Vilela, de Ázere, e de Cabreiro, tirou os corolários que ficaram a marcar, sem sombra de dúvida, as linhas mestras para a classificação rigorosa daqueles monumentos.

«Obtidos os elementos para definir a antiguidade deles, fácil será

desenganar os corógrafos de que a maior parte das velhas pontes de granito do norte e centro de Portugal, tantas vezes classificadas de romanas, não tem tão nobre linhagem, sem que, por isso, deixem de ser dignas do nosso maior respeito, porque são obras de mãos portuguesas de bem distanciadas épocas, de «muy gram tempo».

Índice insofismável, seguro, da antiguidade de uma ponte é o aparelho que, na arquitectura romana se caracterizava pelas faces dos silhares ou das aduelas de pontes, faces que tinham uma saliência de aspecto bruto, de simples desbaste, a que chamam almofada ou rústico».

«A ponte romana era uma obra monumental, correcta, construída com verdadeiro aspecto de grandiosidade sólida, acentuada por espessas molduras, principalmente na base dos pegões como se pode ver nas de Chaves, Alter-do-Chão, Ponte de Lima. Isto permite distinguir das outras aduelas o fecho, e contar estas, que eram de número certo, por serem iguais os arcos».

«O arco romano, composto de aduelas de grandeza uniforme, era extradorsado com toda a regularidade, enquanto o medieval, embora por vezes seja semi-circular, apresenta uma linha quebrada, irregular, no seu extradorso.

«O silhar medieval podia ser colocado na construção em qualquer posição; não assim a cantaria romana, em que a face rusticada era insubstituivelmente a que devia constituir o parmento de construção.

As pontes medievais, como quase todos os monumentos da época, são sigladas e alguns até marcadas com inscrições (ponte de Cabreiro ponte do Arco, em Perre). A silharia destas construções é lisa e destituída de almofadas rústicas, o que só por esse facto mal admitiria a gravura de qualquer sigla; as aduelas dos arcos, além de não terem relevo algum são estreitas, altas e desiguais entre si.

Quanto à horizontalidade do pavimento das pontes romanas, que alguns autores afirmam ser uma das características desses monumentos, diremos que, no Alto Minho, a única ponte com autênticas origens de tão alta antiguidade — parte da de Ponte de Lima — tem-no em dupla rampa.

O pavimento em corcova ou com as extremidades rampeadas, *«permitia a resistência à impetuosidade das águas torrenciais, por menor*

superfície de exposição, formando dois descarregadores para o caso das cheias de grande amplitude». (1) É uma das características das pontes medievais.

Os seus arcos são, na maioria dos casos, desiguais entre si nas dimensões, sendo o central ou centrais de maior amplitude. *«Isto dá origem aos perfis de cavalete ou trapesoidais pois se nas pontes grandes não houvesse o troço médio horizontal, também o vértice determinado pelo prolongamento das duas rampas na direcção do centro da ponte seria excessivamente elevado».*

As pontes medievais não valem só pela circunstância de serem antigas... *«na própria Idade Média a sua construção era precedida de actos de tão grande solenidade, que como as deixavam consagradas. Muitas pontes eram construídas e conservadas à custa de esmolas recolhidas por associações religiosas e confrarias. Na Espanha havia desde 1170, debaixo do patrocínio de Santiago de Compostela, uma Ordem construtora de pontes. Era esta a orientação daqueles tempos e, mais do que isso, a própria necessidade material. Em épocas de lutas frequentes e de contínuo sobressalto, a ponte permanente e sólida era meio indispensável à comunicação rápida das povoações e à defesa das suas terras e colheitas» (...).*

«A construção das pontes não era só um trabalho de utilidade material mas também uma obra piedosa. Concediam-se indulgências aos seus construtores e benfeitores e até dispensas de abstinência...

No médio evo o pensamento sobrenatural pairava sobre a própria construção de edifícios de mera arquitectura civil».

Às entradas das pontes é raro faltarem ermidas, alminhas ou simples cruzeiros.

A elas andam ligadas supstições e lendas que seriam rico manancial para um estudo só a isso dedicado.

Com o decurso do tempo, acontecimentos históricos e desleixo dos homens, estradas e pontes de tão remota antiguidade sofreram sério dano.

(2) — Vias Romanas das Regiões de Chaves e Bragança, por Lerenó A. Barradas.

As cheias seriam o seu maior inimigo. Durante as guerras muitas seriam propositadamente destruídas.

Destruídas, ou danificadas, reconstruídas, renovadas e adaptadas ao trânsito moderno — todas as pontes antigas nos merecem respeito.

A simples aplicação das regras de Félix Alves Pereira faz baixar a ancianidade delas? Nem por isso sofrem vilipêndio — diz o ilustre monografista — *«pois que o provirem já da idade média não é vulgar linhagem, atendendo a que a resistência a invernos de tantos séculos não é façanha que deixe de importar respeitável glória e o serem dos pródromos da nossa nacionalidade sempre é uma ascendência bem nobilitante»*.

Os caminhos velhos, as pontes, certos trechos de paisagens dos seus arredores deviam merecer de todos nós o maior carinho. Não sabemos se aos municípios incumbe — ou pode incumbir — tal tarefa, que é mais própria de poetas do que de homens de orçamentos.

Basta olhar para esses recantos cheios de bucolismo, em que milhares de olhos dos nossos antepassados se redouçaram, para que uma paz infinita nos encha o coração.

Lá fora — além fronteiras — há sociedades particulares com grandes capitais e muito bom gosto que adquirem estas propriedades e as cuidam amorosamente. Nós estamos, infelizmente, arredados desses requintes de sensibilidade.

Mas tudo aquilo que levasse à conservação desses monumentos de que, em geral, se ignora o valor, votados ao abandono pois as vias de comunicação que serviam foram substituídas, limpando-os das plantas parasitárias que são a causa da sua ruína *«devia estar na nossa própria dignidade e patriotismo»*.

OS MILIÁRIOS CONHECIDOS

QUASE nada se sabe sobre a localização primitiva dos miliários ainda existentes no concelho de Ponte de Lima.

Todos foram deslocados do local próprio em data mais ou menos remota.

É, porém, de presumir que não proviessem de muito longe do sítio onde se encontram e pode afirmar-se que todos pertenceram à estrada de Braga a Valença.

Juntando as notícias que temos, conseguimos apurar o seguinte que é, na verdade, muito pouco:

Miliário de Bertíandos.

É o dr. Luís de Figueiredo da Guerra quem nos dá mais precisas informações sobre este monumento. (LIMIANA, pgs. 84).

Diz que este padrão estava enterrado no campo Santo Amaro e no ano de 1641 foi mandado trazer para Bertíandos por Frei António Pereira Lima, irmão do morgado Francisco Pereira da Silva.

«Como o monolito tivesse de passar para a margem oposta do rio Lima, a Câmara de Ponte (do Lima) obrigou o fidalgo a lavar uma escritura de responsabilidade pelos prejuizos que pudesse causar na ponte. Em 1795, constituindo-se o Couto de Bertíandos que era constituído por esta freguesia e as de Estorãos e Santa Comba, «colocaram o marco junto da cadeia e próximo do rio, destinando-o para pelourinho do concelho».

Este Couto extinguiu-se em 1835 e o mesmo investigador informa: «em 1886 (por conseguinte 51 anos depois) o Conde Gonçalo Pereira, como apreciador de antiguidades, delineando o parque defronte da casa, pôs em resguardo dentro da sebe, mas em sítio bem visível ao público o curioso monumento».

Deve ser o sítio onde ainda hoje se encontra e onde nós sempre o conhecemos.

Onde era aquele campo de Santo Amaro, que Figueiredo da Guerra situa apenas como «perto daquela vila»?

Conseguimos localizá-lo. É na freguesia da Feitosa. Aí existe uma capelinha muito antiga da invocação daquele taumaturgo, que ficava precisamente na rota da «estrada velha».

Cremos não errar muito se assentarmos em que o marco era

dali mesmo. Por qualquer circunstância foi derrubado e para ali jazeu alguns séculos até que um senhor da casa de Bertlandos se lembrou de levar para casa aquela «pedra com letras» que todos conheciam mas a que ninguém ligava importância de maior. Idêntico caso, apuramos nós, se deu com um dos padrões existentes na freguesia de Sapardos.



Aspecto parcial do solar de Bertlandos, vendo-se à esquerda o miliário que serviu de pelourinho

Uma vez em Bertlandos o marco foi «alindado». Acrescentaram-lhe um remate que encimaram ainda por uma cruz de ferro. E juntaram linhas ao texto romano:

«Sobre a legenda latina há outra do meado do século XVII memorando que Antônio Pereira Pinto d'Eça, senhor do vínculo e casa de Bertlandos mandara dourar as letras deste padrão (F. da G. loc. cit).

O latinista Reis Lemos, escrevendo em 1887 a declaração que precede o seu livro ANAIS MUNICIPAIS DE PONTE DE LIMA (1) — portanto a obra deve ser anterior, — leu assim o letreiro:

1) — *Publicado em 1929 a expensas da Câmara Municipal de Ponte de Lima.*

IMP. CAES. G. IVL. VERVS
MAXIMINVS. P. F. AVG. GERM
MAX. DAC. MAX. SARMATIC. MAX
PONT. MAX. TRIB. POT. V
IMP. VII. P. P. COS. PROCOS. ET
C. IVL. VERVS. MAXIMINVS. NO
BILISSIMVS. CAES. GERM. MAX
DAC. MAX. SPM. MAX
PRINC. IVENTVTIS. FILIVS
IMP. D. N. G. IVL. VERI. MAXI
MINI. P. F. AVG. VIAS. ET
PONTES. TEMPORES
VETVSTATE. COLLA
SOS. RESTITVERVN
CVRANTE. Q. D.
LEG. AVG. PR. PR.
A BRAC. M. P. XVIII (2)

Miliários da QUINTA DO ANTEPAÇO

À data em que Reis Lemos tomava apontamentos para o seu livro existiam na Quinta do Antepaço, freguesia de Santa Marinha de Arcoselo e logo à saída da ponte romana, quatro marcos miliários.

Não se sabe donde provieram. Perdeu-se a memória de quem os arrepanhou e juntou ali.

Mas o feito deve ser contemporâneo do de Bertianos.

Por qualquer razão um fidalgo lembrou-se de trazer para a sua quinta uma pedra curiosa; o outro imitou-o e, para alarde, em vez de uma, conseguiu logo quatro. Poderia, efectivamente, ser assim.

De certo, não vieram de muito longe... A estrada romana passava muito perto da quinta do Antepaço e a casa possuía muitas propriedades, caseiros e amigos por ali.

1.º miliário:

Diz Reis Lemos: «Está à entrada do portal da Quinta do Antepaço com uma gramalheira de ferro enchumbada, — e assim *ornada* por um

2) — É o n.º 47 da Série Capela

dos antigos possuidores de tal propriedade com o pueril fim de inculcar que seus maiores tiveram privilégio de *marco de salvação*.

A inscrição tinha quatro linhas, que estão completamente apagadas segundo parece, pelo roçar da gramalheira, senão pela indústria de quem mandou chumbar esta».

Apenas se conhecem cinco letras, pela seguinte disposição:

D
IR
I
P

Os outros três estavam «postados, como três sentinelas, dentro do terreiro da mesma Quinta, em frente do portal».

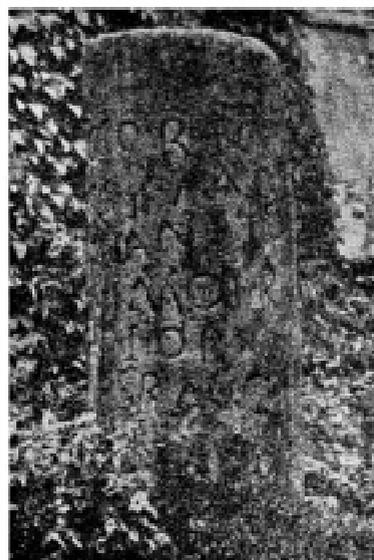
Ali estiveram, de facto, muitos anos.

Hoje, e já há uns bons 50 anos a esta parte, encontram-se, exactamente da mesma forma, mas a Quinta de Faldejães, não muito longe da Quinta do Antepaço e na mesma freguesia de Arcozêlo.

Tiveram, pois, nova colocação.

Dizem eles:

2.º miliário:



VICTORIO
IISSIMO
IMP. CONSTANCIO
MAXIMO . TRI
VMPHATORI
SEMPER . AVG

Este letreiro foi corrigido, pois um renovador afundou barbaramente o texto primitivo.

É o n.º 104 da Série Capela.

Miliário existente na Quinta de Faldejães
(Fot. Dr. Correia da Silva)

3.º miliário: (1)

IMP . CAES . DIVI . SEVERI . PII . FIL
DIVI . MARCI . ANTONINI . NEP
DIVI . ANTONINI . PII . PRONEP
DIVI . HADRIANA ABNEP
DIVI TRAIANI . PART . ET
DIVI . NERVAE ADNEP
M. AVRELIO ANTONINO PIO FEL AUG
PART . MAX
BRIT . MAX
GERMANICO MAX
PONTIFICI . MAX
TRIBVNI . POT . XVII
IMP. III . COS . III P. PROCOS
A BRACARA. AVG. M. P. XX

4.º miliário:

IMP CAES TRAIANO.
HADRIANO AVG.
PONTIF MAX.
TRIB. POTEST. XVIII.
COS . III P P A BRACAR.
AVG. M. P. XX

Temos, por conseguinte, que destes cinco marcos, apenas três marcam o número das milhas e se está certa a leitura e se as letras se encontram tal como saíram da mão do lapicida, o terceiro e o quarto provieram do mesmo local primitivo, um ao lado do outro e o de Bertandos de duas milhas para o sul.

Não repugne a ninguém o facto de dois miliários, indicando a mesma distância, ombrearem um com o outro.

É que com o decorrer do tempo, o verdadeiro significado desses padrões, que era simplesmente indicar ao viandante a miliaragem, por

(1) — É o n.º 31 da Série Capela, cuja versão é ligeiramente diferente no fim da 3.ª 5.ª e 7.ª linha.

de S. João da Grova, existe a coluna dum miliário cuja parte superior foi escavada para servir de pia de água benta.

A estrada que levava às Portelas corria muito perto.

Desta ermida diz Carvalho da Costa (COROGRAFIA PORTUGUESA) ...«Nesta mesma freguesia (Labruja) está huma Capella de São João Bautista, aonde chamão a Gróva, entre duas altas serras, em cujo sítio, dizem, houve outro Mosteiro de Freyras. Dentro da Capella está huma grande pia que trouxerão os fregueses à Igreja velha, primeiro que tivessem a moderna, & bautizando nella algumas crianças, todas cegarão, do que pasmados os pays a tornarão a levar ao lugar em que estava e alli se conserva; e que bautizando em outra pia os que forão nascendo, não só estes não cegarão mas cobrarão vista os que erão cegos».

Não haverá aqui qualquer credice e relutância com a utilização forçada de uma «pedra pagã»? A tal pia em que as crianças cegavam, seria primitivamente um miliário?

8.º miliário:

À data em que o vimos pela primeira vez, Julho de 1961 estava debaixo de uma vinha, no antigo passal da freguesia de Fornelos.

O miliário fora cortado e adaptado para peso de lagar.

Lá estavam os cortes longitudinais e, no alto, a cavidade para assentar a ponta do parafuso. Um dos sulcos cortara desapiadamente as letras. As que restavam, porém, mesmo além de outras e bem severas raspagens que a pedras sofrera, indicavam a finalidade para que primitivamente se destinara o monolito:

C. IV	ER. MA	. . .	AV
S IA	SCAES	. . .	R
D A	C. MAX. SAR	
P R	CEPS. IVE	

O cipo mede hoje 0,70^m de alto por 0,50^m de diâmetro. Daremos, juntamente com outros companheiros, relato minucioso do achado. Para já, bastara dizer que o proprietário deste padrão, Sr. Alexandre Cardoso de Amorim, da casa do Paço, de Beiral do Lima, gentilmente o cedeu para

o futuro museu lapidar de Ponte de Lima, encontrando-se, actualmente, devidamente resguardado. (1)

Proveniência dele? Perdeu-se totalmente a memória do evento.

Mas a «estrada velha», se bem que não passasse ali no antigo passal, não corria por longe. Fica nos horisontes das janelas da antiga casa...

AS ESTRADAS EM 1808

É sabido que Napoleão preparava minuciosamente as suas campanhas, nada deixando ao acaso.

Assim, quando as circunstâncias o obrigaram à invasão da península, uma chusma de espiões invadiu tanto a Espanha como Portugal, informando-se miudamente das nossas condições de resistência, estado dos portos e, sobretudo, das linhas de penetração e comunicações.

Com a simples e magnífica ingenuidade que nos caracterizam é natural que nada escondessemos aos perguntadores mais ou menos capciosos e gentis.

Ora é pelo menos sintomático e intringante o facto de em 1808 ter sido distribuida pelas altas patentes do nosso Exército uma Carta Militar das Principais Estradas de Portugal, com texto em português e..... francês.

(Será para notar que Junot em 17 de Novembro do ano anterior estava na fronteira portuguesa em Alcântara, donde ditava a sua *Proclamação* ao país, declarando que vinha em auxílio dos portugueses contra os «tiranos do mar», na manhã de 24 entrava em Abrantes e em 30 triunfalmente Lisboa abria-lhe as portas).

Dessa carta temos à vista um exemplar magnificamente conservado pertencente a uma das mais selectas livrarias da Ribeira Lima: a do Dr. Filinto Elísio de Moraes. Pertenceu ao General Caula, pois tem manuscrito em letras garrafais, este apelido logo na primeira lauda.

Mede 1,39 de comprimento por 0,77 de largura, e a sua projecção,

é, como as pinturas chinezas, em horizontal, talvez para melhor consulta a cavalo, como nos informou um ilustre oficial do Exército, mais dizendo que era vasada nos mesmos moldes das cartas francesas da época.

Ao canto inferior direito a indicação:

N. B. — As distâncias de um a outro lugar são notadas de algarismos postos à direita e esquerda das Estradas.

Os algarismos seguidos da Letra L indicarão o número de legoas vulgarmente anunciados no País.

Os algarismos seguidos da letra H indicarão o número de horas que um Homem gasta a pé em andar aquela distância.

E logo abaixo o nome do gravador:

Romão Eloy de Almeida, Grav. Lisboa 1808.

No canto inferior esquerdo a tradução daquelas linhas em francês seguidas pelas iniciais do tradutor: *Por L. H.*

O mais ligeiro exame aos topónimos nela marcados denuncia a mão de estrangeiro: *Lanses*, em vez de *Lanheses*, *Pica de Regaladas* por *Pico de Regalados*, etc., clamam bem alto quem a desenhou.

Mas é minuciosa, precisa e altamente elucidativa para o nosso ponto de vista.

Das estradas do norte do país, fizemos nós o gráfico que vai junto. E vamos dar um apanhado de dados que ela nos fornece. São, supomos, do mais alto interesse e, ao que julgamos, nada banais.

Tal como no passado, Braga mantinha-se tradicionalmente como cabeça irradiante; continuava a ser a mais importante divórcia do norte do País.

Para o Alto Minho, apenas saía da cidade metropolita um canal que vinha ter a Prado. Apenas uma légua de cumprimento.

Transporta, porém, a ponte de Prado partiam três estradas:

1.º — Para Valença, passando (citamos as terras marcadas na carta) por Moure (*Moire*) Aguaes, Santo Estevão, Ponte Nova (onde havia encontro com a estrada que vinha de Barcelos) Ponte de Lima e Romarigães.

Distâncias e tempos: De Ponte do Prado a Santo Estevão, 3 léguas, gastando-se 6 horas e meia; de Ponte Nova a Ponte de Lima, 1 légua; de Ponte de Lima a Valença, 5 léguas com seis horas e meia.

2.º — Para Monção, passando por Pico de Regalados, Portela, Ponte da Barca (Barca) Arcos de Valdevez (onde havia cruzamento com a

3.º — De Ponte de Prado a Castro Laboreiro passando por Senhora do Bom Despacho, Barcelos, Barca do Lago, Redemoinhos, Belinho, Viana, Caminha, Lanhelas, Gondarém, Vila Nova de Cerveira, Campos, Vilameã, Valença, Lapela (La Pella), Cortes, Monção, Barbeita (Barbeita), Valinha, Salto, Melgaço e Castro Laboreiro.

Distâncias e tempos: De Ponte de Prado à Senhora do Bom Despacho, 1 légua; de Barcelos à Barca do Lago, 2 léguas (sem mais indicações) da Barca do Lago a Viana, 3 horas e meia.

De Viana a Caminha, 3 léguas, 5 horas; de Viana a Cerveira, 2 léguas, 2 horas e meia; de Cerveira a Valença, outras 2 léguas e um tempo de 2 horas e meia; de Valença a Monção igual tempo; de Monção a Melgaço, 3 léguas, 4 horas.

Esta estrada tem muito que se lhe diga, a respeito de transversais.

Assim uma estrada liga a Senhora do Bom Despacho com Viana, passando por Ponte de Anhel (1 légua) Boticas, Senhora das Neves e margem direita do Lima. (Darque) — 4 léguas, 6 horas e meia.

Da Barca do Lago partia um ramal que ia terminar em Espo-sende.

De Salto ia uma estrada por Valadares, Portela de Alvito até Choças.

Da Valinha, ia uma estradinha finalizar em Valadares.

De Melgaço ia também um lanço de estrada acabar na fronteira depois de passar em Chaviães.

Dos Arcos de Valdevez partia uma estrada que ia passar em Trazozos, Paredela, indo morrer à fronteira, perto e a leste de Castro Laboreiro.

Sabe-se que a tentativa de Soult para estabelecer uma cabeça de ponte no rio Minho por Caminha e Vila Nova de Cerveira, tinha em mira alcançar a estrada do interior que ia a Ponte de Lima, e que rapidamente o conduziria a Braga e dali ao Porto.

A resistência encarniçada que encontrou tanto pelas disposições de Freire de Andrade como da grossura das águas do rio, obrigaram-no a tentar por outro ponto a penetração em Portugal.

Botelho desguarnece Chaves e o general francês aproveita hábil-mente a oportunidade.

Esta estrada, a de penetração dos invasores, está linda e minu-ciosamente estabelecida no mapa gravado por Romão Eloy de Almeida.

Vamos marcá-la dado que se nos não afigura vulgar o encontro com o documento, que supomos de subida raridade.

Para leste e para o sul, de Braga partiam directamente da cidade três estradas:

1.º — Para Miranda.

Passava por Carvalho de Este, Pinheiro, Pardieiros, Penedo, Salamonde, Ruivães, Campos, Venda Nova, Venda da Serra, Alturas, Carvalhelhos, Boticas, Casa Nova, Chaves, Faiões, Monforte, Lebução, Vilartão, Val de Armeiro, Valpaços, Sobreiro, Vinhais, Vila Verde, Castrelos, Grandais, Bragança, Outeiro, Vimioso, Casarelhos, Vilarisco, Genísio, Ceres e Miranda.

Percursos: De Braga ao Carvalho de Este, 1 légua, 1,30 horas; do Carvalho de Este ao Pinheiro, 1 légua, 1 hora; do Pinheiro a Pardieiros, 1 légua, 1 hora; de Pardieiros a Penedo, 1 légua com 1 hora da marcha; do Penedo a Salamonde, 1 légua com 1 e meia de marcha; de Salamonde a Ruivães, 1 légua e hora e meia de marcha.

Os percursos entre Ruivães e Chaves (Campos, Venda Nova, Venda da Serra, Alturas, Carvalhelhos, Boticas e Casa Nova), mediavam todos 1 légua entre si e o percurso total encontra-se somado: 20 horas.

De Chaves a Faiões, 1 légua com 2 horas e meia de marcha; de Faiões a Monforte, 1 légua (não marca a *étape*).

De Monforte a Vilartão, 3 horas e meia, não indicando a distância; de Vilartão a Val de Armeiro, 1 hora também não marcando a distância; de Val de Armeiro a Valpassos 1 légua com 1 hora e um quarto; de Valpassos a Sobreiro 1 légua com 2 horas e um quarto; de Sobreiro a Vinhais 1 légua nada mais indicando.

De Vinhais a Vila Verde, 1 légua e uma hora; de Vila Verde a Castrelos, 1 légua com 1 hora e um quarto; de Castrelos a Grandais, 1 légua com 1 hora e um quarto; de Grandais a Bragança, 1 légua com uma hora de marcha.

De Bragança a Outeiro, 3 léguas com 4 horas e meia de marcha; de Outeiro a Vimioso, 2 léguas com 3 horas; de Vimioso a Miranda, 3 léguas com 4 horas e meia.

De Salamonde a Chaves, havia uma estrada que passava pela Ponte de Mizarela, V.^a Nova, Paradela, Vilaca, Pereda, Montalegre, Sepeda, Ardãos, Seara Velha, Soutelo, Chaves.

Distâncias e *étapes*: De Salamonde à Ponte de Mizarela, 2 horas;

da Ponte de Mizarela a Paradela, 1 hora e três quartos; de Paradela a Vilaca 1 hora, de Vilaca a Montalegre 2 horas.

De Montalegre a Sepeda, 2 horas, de Sepeda a Ardãos, 1 hora e um quarto; de Ardãos à Seara Velha 1 hora, da Seara Velha a Soutelo 1 hora e de Soutelo a Chaves uma hora e um quarto.

Ruivães estava ligada a Pereda por um caminho (não estrada) e o percurso entre as duas povoações fazia-se em 4 horas e meia.

Montalegre estava também ligada por um caminho com Padernilha, na raia e entre as duas povoações havia uma distância que se franqueava em 2 horas. Padernilha estava ligada com o povoado espanhol de Baltar.

Chaves, também por um caminho, comunicava com Outeiro e Monterrey, sem mais indicações.

Vinhais estava ligada a Val de Armeiro por outro caminho, que passava por Espinhosa; e um caminho saía de Vinhais, passava por Tiozelo e ia até ao *pueblo* de Navallo.

Caminhos irradiavam de Bragança e iam para Hermitende, em Espanha; para Rio do Onor e para Riomanzana (Espanha) passando por Grimendi.

Outros caminhos que de Bragança irradiavam: para Quintela, passando por Rebordãos e Boloida. Para Miranda, tocando Paradinha, (há duas povoações com este nome que o caminho atravessa, uma seguindo logo à outra) Quintana, Joanico, Malhadas e Miranda. Para Torre de Moncorvo, passando por Freixedelo, Grixo, Parada, Chacina, Castro, Vicente, Vilarchão, (onde atravessava o rio) Sampaio e Torre de Moncorvo.

Esta povoação de C. Vicente era nó de caminhos: vinham ali ter um que partia de Casarelhos, vinha por Vilarchão, Veca, S. Martinho e Ramondes e depois de alcançar C. Vicente descia por Cebolim, Firael até atingir Mirandela.

De Miranda, um caminho subia até Quintela; outro descia até Moncorvo, passando por Vilarchão, Graciosa, Picote, Jundino, Orra, Bemposta, Lagoza, Orico, Poço Belo, Massou, Freixo de Espada à Cinta, Castelo de Alva e Moncorvo. Daquela povoação de Lagoa vinha outro caminho para Torre de Moncorvo, passando por Micoero e Mós.

Outro e último caminho que saía de Torre de Moncorvo: para

Celeiros, onde ligava à estrada de Vila Real; passa por Anciães, Osseixes, atravessava o rio passando por S. Mamede e alcançava por fim, Celeiros.

Torre de Moncorvo estava também ligada pelo Pocinho, a Freixo de Nomão, na outra margem do Douro. Igualmente Anciães estava em em comunicação com S. João da Pesqueira, por estrada.

Braga estava ligada a Vila Real por estrada que tocava em Quatro Irmãos, Estalagem do Rei, Guimarães, Venda da Serra, Pombeiro, Devesa da Escova, Caramos e Lixa. Percursos desta estrada: De Braga a Guimarães, 4 horas e meia; de Guimarães a Venda da Serra, 2 léguas, com 2 horas e meia, de Venda da Serra a Amarante 4 léguas com 4 horas e meia. De Amarante a Vila Real à Velhinha, (5 horas) Campeã, Arrabais; de Campeã a Vila Real, 3 horas e meia num percurso apenas de 2 léguas.

De Amarante partia também outra estrada que subia o Marão: ia por Ovelha, Carneiro e desembocava na Teixeira. Distâncias: Amarante — Ovelha, 1 légua; de Ovelha a Carneiro, 2 léguas: percurso total, 4 horas e meia

Da Velhinha ainda se bifurcava a estrada: uma ia para Mezão Frio, passando pela Teixeira e outra para Lamego também passando por Mezão Frio. Teixeira estava ligada a Canaveses (do outro lado do Tâmega, por estrada que passava em Carrasqueira, Fonte do Mel e Venda da Giesta. Percurso: 4 horas e meia.

Desta vez última estrada o mapa que temos entre mãos marca só os percursos depois de atravessar o Douro: até Tiaguinho, 1 légua, uma hora e um quarto; de Tiaguinho a Lamego, outra légua e outra hora e um quarto.

Vila Real estava ligada com Chaves por estrada que tocava nas seguintes povoações: Escariz, Mezio, Vila Pouca, Sabroso, Vila Verde, Chaves.

Distâncias e percursos: Vila Real a Escariz, 1 légua, uma hora e meia; Escariz ao Mezio, 1 légua com uma hora e meia; do Mezio a Vila Pouca, 2 léguas com duas horas e três quartos; de Vila Pouca a Saboroso 2 léguas com 2 horas; de Saboroso e Vila Verde, 1 légua com uma hora e de Vila Verde a Chaves 2 léguas com 2 horas e três quartos.

Outra estrada partia de Vila Real e ia para Bragança por Avintes, Justes, Perafita, Cadaval, Murça, Palheiros, Franco, Lamas, Mirandela, Mascarenhas, Gouvinha, Melhe, Aria, Souto, Sortes e Bragança.

Distâncias e percursos: De Vila Real a Justes, 2 léguas com 3

horas; de Justes a Murça, 3 léguas com 4 horas; de Murça a Palheiros, 1 légua com 1 hora e um quarto; de Palheiros a Franco, 1 légua com 1 hora; de Franco a Lama; idem; de Lama a Mirandela, 2 léguas com 3 horas; de Mirandela a Sortes, 10 horas (não indica a distância) e de Sortes a Bragança 2 léguas com 3 horas de marcha.

De Murça, saia uma estrada para Torre de Moncorvo, passando por Monte Febres, Abreiro, Vilas Beas (sic) Vila Flor, Junqueira, Poriela e Torre de Moncorvo. Distâncias e marchas: de Murça a Montes Febres, uma légua e meia; de Montes Febres a Abreiro, duas léguas e meia; de Abreiro a Vila Flor, 2 léguas, sem indicações de marchas.

A esta estrada vinha ligar, em Vila Flor, uma que partia de Mirandela e passava por Frechas (1 hora e meia de marcha) Meireles (1 légua com uma hora e meia) e outra em Junqueira; outra que saindo de Souto (estrada de Vila Real a Bragança) corria por Fernande (uma hora e meia) Quintela (1 légua, uma hora e um quarto), Val de Prado, Grijó, Valbem feito, Bornes, Trindades, Santa Comba, Junqueira. Todos estes percursos, de uma povoações para as outras, são de uma légua com 1 hora e meia à excepção do último (Santa Comba-Junqueira que era de 2 léguas com 3 horas de percurso).

De Vila Real saiam ainda mais duas estradas: Uma para Galafeita, já na margem esquerda do Douro, passando por Celeiros. De Vila Real a Galafeita, a distância era de 3 léguas, gastando-se da marcha 4 horas e meia.

A outra, de Vila Real para Peso da Régua, passando por Cumieira a Santa Marta, total: 3 léguas 3 horas de marcha.

Entre Peso da Régua e Canelas, havia uma estrada que ia ligar à estrada de Vila Real a Galafeita, de que falamos acima .

Esta região de Vila Real aparece também sulcada de caminhos apenas indicados por uma linha única sem indicações de distâncias nem de horas de marchas.

Assim um ia de Vila Real para Mirandela, tocando no Concelho de Jales. Outra ia de Escariz (estrada de Amarante — Chaves) também para Mirandela passando por Paredes, Alf (sic), Alfareda e Eixo.

Mondim, na margem esquerda do Tua, ligava com Mirandela por dois caminhos: um ia por Arosa, Avãis, Friume, Santo António de R.º de Preza, Vila Verde, Valpaços, Val de Telhas, Mascarenhas, Mirandela;

o outro por Carvalhinhos, Vila Pouca, indo ligar por cima de Alf, no caminho de Escariz a Mirandela.

Terminando a relação das estradas transmontanas, voltemos à metrópole bracarense.

Braga estava ligada com o Porto por uma única estrada que passava por Tebosa, S. Tiago da Cruz, Vila Nova de Famalicão, Barca da Trofa, Carriça, Castelejo, Ponte de L (sic) e Padrões. A distância entre estas terras era de uma légua com uma hora para se ir de uma a outra.

Do Porto, vinha uma estrada para Barcelos por Padrões, Lameirão, Nove Irmãos, Casal de Pedro, Carvalho, Barcelos; no Casal de Pedro havia um ramal que passava por Rates, Terra Negra e vinha à Barca do Lago (freguesia de Gemeses)

Ainda do Porto saia outra estrada que passava por Fonte Velha, e ia a Azurara, (4 léguas).

Vila do Conde estava ligada com a estrada para a Barca do Lago por um ramal que ia ter um pouco a sul da Terra Negra.

ESTRADAS E CAMINHANTES

QUANDO os nossos governantes meteram mãos decididas à reforma das estradas, fizeram-no — não levados pelo afan de dotarem o País com as melhorias do progresso — mas sim pela mais absoluta necessidade.

De todos os lados se levantava um iroso clamor.

Praticamente, a rede viária portuguesa deixara de existir: transformara-se em algares, barrocais, trilhos de cabras, vielas tortuosas e aspérrimos desfiladeiros.

Já no século XVIII as nossas estradas fizeram praguejar os viajantes estrangeiros que se deram ao capricho de andar por elas.

Mas depois, com a longa estadia da Corte no Brasil, com as invasões francesas, com o período do miguelismo e da guerra civil que logo se lhe seguiu, ninguém se importou com esse problema.

Houve que encará-lo de frente, tarde e a más horas desgraçadamente, chamando-se, como sempre à lufa-lufa, técnicos estrangeiros para nos ensinarem, a peso de oiro, aquilo que na terra deles era já ciência velha e relha, ultrapassada mesmo.

Temos os saborosos relatos dos viajantes eivados talvez de pessimismo mas, mesmo assim, com fundos de verdades.

Uma ou outra passagem de documentos avulsos que nos tem chegado às mãos são sobremaneira elucidativos.

Juntemos as memórias que ainda podemos colher da boca desdentada de quem ainda conheceu as «estradas reais» em pleno uso e assistiu aos trabalhos das «estradas novas» com os engenheiros franceses e a chusma de jornaleiros que acorriam de todos os lados, vindos das milícias, vindos do Exército, contando coisas pavorosas acontecidas por essas terras durante os anos tristes da guerra entre irmãos...

O conjunto vale uma pintura.

Autêntica, porém. Para prova, aí se mostram ainda, milagrosamente conservados, inúmeros pedaços das «estradas reais» dos últimos tempos em toda a sua miséria.

Era por alí que caminhavam os nossos avós, perguntamos com um aperto de coração? Sim.

O caminho, o único caminho era aquele...

Não sabemos porquê, mas Bekford é muito citado como viajante. (1)

Mas além de Bekford, outros viajantes ingleses percorreram o nosso país e escreveram as suas impressões sobre as cidades, o povo, as estradas e as estalagens.

Assim William Dalrymple em 1774, (2) o gentil homem Ricardo Twist em 1776 (3) e o brigadeiro Ferrier (4) que escreveu sob o pseudónimo de Arthur William Costigan em 1778.

(1) — *Italy With sketches of Spain and Portugal*. Paris, 1879

(2) — *Voyage en Espagne et en Portugal dans l'année de 1774 par le major William Dalrymple traduit de l'anglais par un officier français*. Paris, 1783

(3) — *Voyage en Portugal et en Espagne faite en 1772 et 1773 par Rich. Twist*, gentilhomme anglais, membre de la Societé Royale. Berne, 1776.

(4) — *Sketches of Society and maners in Portugal in seris of letters...* Londres. Há uma versão portuguesa que se conserva inédita na Biblioteca Nacional de Lisboa.

Dalrymple e Diogo Ferrier ou seja Arthur William Costigan estiveram na guarnição militar de Valença e conheceram admiravelmente a região de Viana. (Aquilino Ribeiro — Anastácio da Cunha, o Lente Penitenciado).

Os seus relatos servem admiravelmente para nos pintar o panorama pitoresco da vida portuguesa.

As estradas? Pouco iam além de carreiros abertos pelas rodas dos carros, só empedrados nos declives e nas rampas das pontes.



A Cadeirinha

Aquarela de Manuel de Macedo do «Album de Costumes Portuguezes».

As estalagens? Uns tугúrios onde faltavam as comodidades e só abundavam os ratos, as pulgas e os percevejos.

A vermina punha os cabelos em pé, espavoria verdadeiramente aos nossos visitantes britânicos. Um século depois, Camilo ainda foi encontrar numa estalagem de Amarante espécies desconhecidas de percevejos — raças estranhas munidas de pérfidas manhas estratégicas e possuidoras de um par de asas de certo tetranetos dos que assaltavam os duros guerreiros medievais que por ali já pousavam e que, depois dos combates e da farta comida, dormiam sonos de pedra.

O povo? Os homens andavam vestidos de saragoça pelos burgos e pelos campos, embrulhados em grandes capotes, com chapéus de abalroar tombados sobre os olhos torvos.

«O meio mais vulgar de transporte em Portugal é uma espécie de cadeirinha a que chamam «liteira» que anda com um macho adiante e outro atrás e que é a mais deselegante coisa que se tem visto...»

Se assim eram os caminhos nesse tempo, com o descabro económico e abandono sobrevindos com as agruras sofridas pela nação, tudo foi indo de mal a pior.

Dos princípios do século passado, e que pouco ultrapassam a passagem da primeira cinquentena, temos alguns testemunhos. Conversámos longamente com homens e mulheres das últimas gerações que ainda conheceram e trilharam as «estradas velhas».

O tio João do Zé Pequeno, lavrador de Santa Marta de Portuzelo, morador no lugar da Fonte Grossa, que morreu com perto de 90 anos e que, nos últimos quartéis da vida deu em negociante de gado, percorrendo todas as feiras do distrito, contava:

— Sou do tempo em que se ia aqui da minha casa para a Igreja por uns caminhos... Lembro-me de se fazer a estrada nova. A pedra para o cascalho saiu da pedreira do Patilau... A estrada velha passava junto do muro onde hoje está o meu poço, vinha pelo caminho acima ao portal da casa do Parandango e seguia ao Souto da Silva... Era mais larga do que se vê hoje... Arranjos!...

A tia Cacoila, da freguesia de Darque, vendedeira de bacalhau, que percorria feiras e mercados, montando tenda aqui e ali, balança a um lado, mercadoria a outro, dizia:

— No inverno, as estradas velhas eram lamaçais onde a gente se

enterrava até aos joelhos. Era preciso dar grandes voltas pelos campos, para se não afogar nas poças...

A tia Gertrudes, dos lados do Couto de Capareiros, talvez a última recoveira conforme os antigos tempos, até ao fim da vida seguiu para Braga, a pé, pela estrada velha, porque *nunca se habituou às coisas novas e dava-lhe mais jeito seguir pelos caminhos velhos, que conhecia aos palmos, a qualquer hora do dia ou da noite.*

E quantos mais, velhinhos amáveis que discreteavam dos tempos antigos com os olhos a marear de saudade...

Todos são unânimes a afirmar a imensa ruína das estradas.

Se começarmos pela largura delas, veremos que a maioria não ia além de uma média de uns três metros e meio — o que não dava para a passagem de um carro por outro.

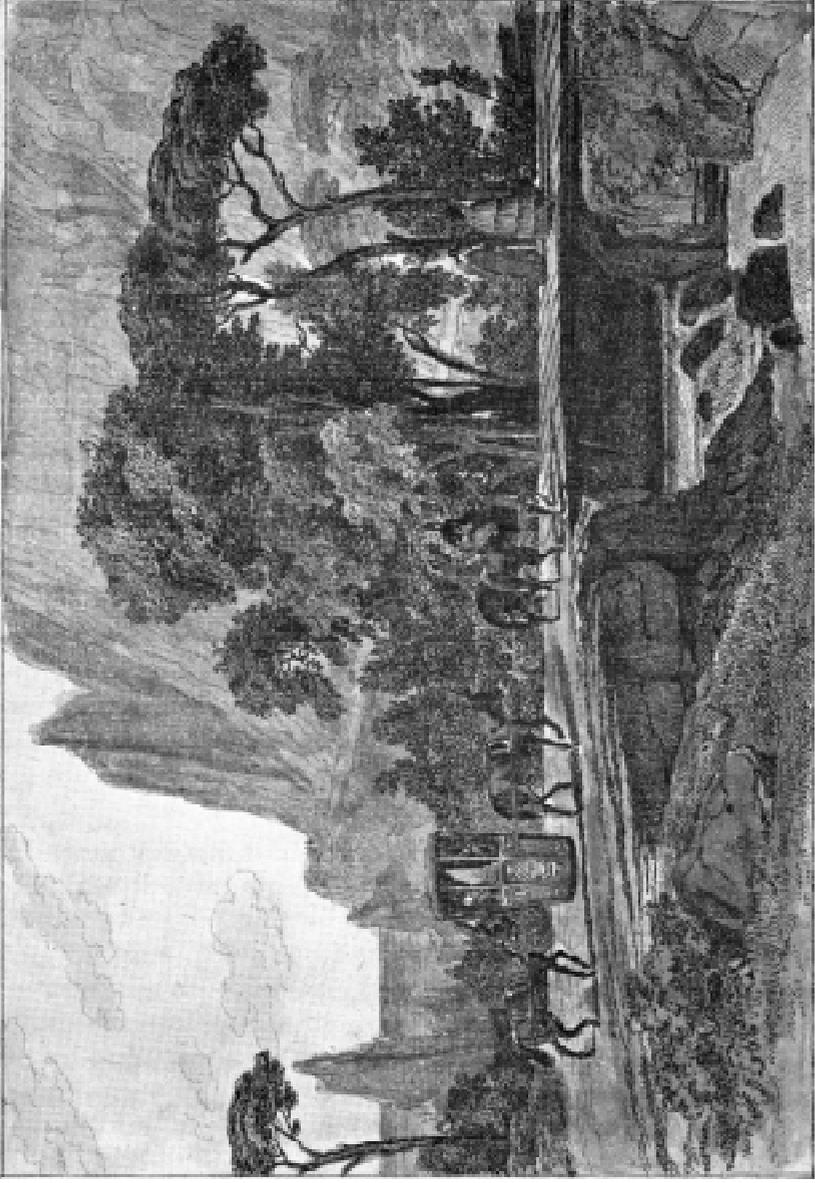
O piso era uma lástima. Em geral era constituído pelo próprio solo: terra ou rocha nativa. Resultava que as rodas dos carros abriam com o passar dos séculos fundas, fundíssimas rilheiras nos rochedos ou cavava fundo por terrenos moles — *as quenhas, algumas de cinco metros de fundura* — temerosas de passar mesmo de dia, pois dada a escuridão, era o sítio preferido para embuscadas e assaltos.

Na ocasião das chuvas os caminhos alagavam-se. Prevendo esta circunstância, havia a um dos lados um passeio mais alto, *as passadouras*, constituído por pedras mais ou menos seguidas umas às outras por onde os caminhantes seguiam deitando aqui um pé, acolá outro, fugindo assim ao atoleiro.

Estes toscos passeios eram geralmente construídos pelos lavradores proprietários dos campos vizinhos e faziam-no não por espírito caritativo mas para não verem as suas propriedades devassadas.

Os viandantes, carreteiros e as cavalgadas dos almocreves quando não podiam passar pelas estradas, arrombavam as vedações das bermas — quer fossem simples camareiros de silvas, quer toscos muros de pedra; quebravam cancelas e passavam por dentro da propriedade alheia sem o mínimo respeito pelas culturas.

Os consêrtos nas estradas, quer mandados fazer pelas autoridades quer executados pelos próprios lavradores não passavam de coisas apressadas, de verdadeiro cotiliquê, para darem apenas um triste remedeio na emergência: uma pouca de lenha, algumas silvas, um monte de



A Aiteira — (France Militaire — Portugal — Route près d'Oponte)

pedregulhos, com terra, conseguia apressadamente e apenas na ocasião tapar o buraco.

Lavradores havia que, para lhe não invadirem as propriedades, cavavam do lado de dentro das cancelas ou dos muros nos sítios prováveis de intrusão, largas fossas.

Aqui e ali, porém, havia na estrada atoleiros medonhos, locais que ficaram célebres por essa circunstância, tal a persistência do acidente que em alguns pontos ficou como toponimo que ainda hoje dura: São os *olhos marinhos* ou *olhos bodes* de triste memória como cruces de morte de homem.

Nesses sítios a estrada desviava irresistivelmente para dentro das bouças ou campos — quer o dono quizesse ou se queixasse ou defendesse a tiro — e o caminho era sinuoso, caprichante como uma estrada chinesa descrita pelo Conde de Arnoso. (1)

Em alguns pontos, entre duas vertentes, as estradas não passavam de um carreiro onde no inverno corria a água das enxurradas, só se podia passar a cavalo e os carros seguiam com dificuldades insuperáveis.

Era por tais estradas que passavam as liteiras que tanto impressionaram Beckford, os pesados carrões puxados a duas e três juntas de bois em que se deslocavam famílias inteiras que iam de visita a casas de parentes e amigos, os carros de lavoura puxados a bois de que já existem gravuras pré-históricas e os almocreves com as suas récuas de cavalgaduras, presas umas às outras, em grande número, com fiadas de guisos ao pescoço, umas maiores do que outras e por isso com diferente som.

Os patrões seguiam a cavalo, com grandes botas caneleiras de atanado, faixa vermelha ou azul com pistolas nos coldres e ainda um bacamarte carregado e à mão tente a cada lado do pescoço da cavalgadura para o caso de se defenderem do ataque dos ladrões que infestavam as estradas principalmente depois da vinda de Dom Miguel em 1828.

Os criados marchavam a pé, com os seus grandes sapatões brochados, gritando aos animais para não caírem nos atoleiros e quando

(1) — *Jornadas pelo Mundo, Porto, 1916. Págs. 349.*

passavam algum ribeiro davam sinal as cavalgaduras para pararem e urinarem, imitando com a boca o ruído de urina a cair na água. (1)



Almocreve — Desenho de Gouveia Portuense

Levavam o vinho, o azeite o vinagre, grandes fardos de fazendas e quando transportavam tabacos (por conta do Governo)) uma das cavalgaduras (a do meio) levava em cima do fardo uma bandeira de metal com as armas reais e as iniciais F. N. e R. (Fazenda Nacional e Real).

Passavam também os correios, com os distintivos do cargo e a cavalgadura que levava os sacos com cartas ou valores, tinham guizeiras onde se viam relevadas as armas reais.

Ficaram célebres no Alto Minho os almocreves e estafetas

(1) — *Memórias ms. do Padre Joaquim Antunes de Amorim. Vd. o Tripeiro, n.º de Out. de 1961, estudo de Elísero Pinto; intitulado: Como se vinha ao Porto há 100 anos.*

Sebastião da Silva Neves, (1) que chegou a ser um potentado, senhor dos transportes entre Viana e o Porto com base em Viana, João da Costa Branco que tinha casa na Rua do Poço, em Viana e o Vigo, mais conhecido pela alcunha de *Rompe o Marão*, de lugar do Outrelo, nas Neves, onde tinha residência, que comandava o tráfego do bacalhau para as terras de Trá-os-Montes donde por sua vez trazia o azeite, o queijo e o vinho fino.

Sardinhas salgadas, que vinham a Viana nas lindas rascas algarvias principalmente no tempo de quaresma uma vez postas no cais, eram transportadas nas canastras para o interior do concelho a dorso de burro, seguindo, ao lado, o vendedor anunciando-se por uma corneta que tocava aqui e ali.

Quem não conhece ainda a frase pitoresca que relembra esse longínquo tempo e as andanças da mercadoria esturricando ao sol: «*a melhor sardinha é aquela que já vem assada no lombo do burro*»?

Nos cruzamentos de caminhos ou junto das pontes erguia-se uma estalagem ou uma venda, com uma forja ao pé.

Casas toscas de pedra seca, rebocadas a barro por dentro, com cobertura de colmo ou telha. As hospedarias não passavam de um vasto salão ao rés do chão com mesas e bancos toscos e, ao fundo, a cozinha com grande chaminé. Ao longo das paredes, toneis maiores ou menores, com riscos de giz nos tampos. Em cima havia quartos, com catres de pau e colchões de palha ou folhelho destinados aos hóspedes de maior categoria, pois todos os outros do séquito (criados e eguariços) ou ficavam pelos bancos da cozinha, embrulhados nos ferragoulos ou se estiravam pelos palheiros, no género dos carteis das romarias.

Ao lado das hospedarias, uns telheiros para acomodação das caval-

(1) — *O desastre da Ponte* por José Rosa Araújo.

Os carroções do Neves ficaram memoráveis nas crónicas turbulentas de Viana.

E célebres, além do mais, por terem transportado Camilo e José Caldas que a elas se referem, um na sua correspondência com os irmãos Barbosas (1) e o outro na sua linguagem áspera e trovejante: «Em uma praia do Minho, próximo a Viana, passavam a deligência do Sebastião das Neves, que conduzia os passageiros dos confins da Galiza para o Porto (2) os imundos carroções do Neves»

1 — *Cem Cartas de Camilo*, por L. Xavier Barbosa.

2 — *Os Humildes*, por José Caldas.

gaduras e das cargas, em tudo idênticas às fondas de que fala Cervantes no seu Dom Quichote.

As ferrarias não passavam igualmente de telheiras, onde, com simplicidade e rudeza verdadeiramente prehistórica, se concertavam eixos quebrados, se ferravam os animais ou se dava um jeito a qualquer outro acidente nos meios de transporte.

Era aí. — nos albergues ou nas forjas — que habitualmente se alugavam cavalgaduras para fazerem carretos ou para transportarem passageiros a cavalo ou em liteiras.

Fazendo-se uso de animais para tracção não admira a extraordinária abundância deles nesse tempo e que ao longo dos caminhos eles fossem caindo, por mau tratamento ou por velhice — ao cabo de longos anos de bom e prestante serviço, pois iam até ao último alento.

Assim *os adros dos burros* sucediam-se, indicativos de lugares consagrados aos enterramentos dos prestantes solípedes.

Quem estas linhas escreve, ao percorrer, durante anos, as antigas estradas, como derivante de certos estudos que empreendeu, pôde apreciar ainda ruínas das antigas construções que foram as hospedarias e as forjas que deram guarida, durante séculos a soldados, a almocreves, a fidalgos e a ladrões.

Em muitas encontrou ainda, chumbadas nas paredes, as argolas para prender as arriatas, bancos de pedra onde os viandantes se sentavam a gozar a fresca, debaixo das latadas, depois de horas de travessia ao sol aberto.

Parou vezes sem conta para sentir a estranha beleza das sendas ainda com a sua bárbara beleza dos troços lageados, das pontes velhinhas recobertas de hera, dos imponentes portais armoriados das casas nobres que, durante séculos, se foram edificando ao longo dessas vias, dos cruzeiros quantas vezes indicativos de morte de homem, das «alminhas» quase sempre levantadas no cruzamento de caminhos, (esconjuro e lembrança), de ermídnhas aos santos patrocinadores dos caminhantes, de árvores seculares, das paisagens idílicas e da imponência dos cursos de água...

As ruínas de um passado remoto, verdadeira poeirada dos séculos mortos à espera de um cronista de génio.

A TRANSIÇÃO

MAL as «estradas novas» deram um arzinho de piso, quem tinha de viajar julgou-se no sétimo céu.

Folheando a «*Aurora do Lima*» jornal vianense fundado em 15 de Dezembro de 1855 e que ainda hoje se publica, deparam-se-nos estas notícias sensacionais para a época e tão saborosas hoje.

Em 16 de Dezembro de 1856 era estabelecida uma carreira de deligências entre Viana, Barcelos, Famalicão e Porto. Saía de Viana, Rua Grande, n.º 28 aos Domingos, Terças e Quintas-feiras, às 5 horas da manhã. Os bilhetes vendiam-se em casa de Sebastião José da Silva, à Rua do Hospital Velho. Preços: de Viana ao Porto, 3\$000, de Barcelos ao Porto 2\$000 reis e de Viana a Barcelos 1.200 reis.

A primeira carruagem — omnibus da nova carreira entre Viana e Braga chegou a Viana em 8 de Janeiro de 1857. A deligência chegava a Viana todas as Quartas-feiras de manhã, partindo às Quintas, também de manhã. Na primavera seguinte as carreiras eram já diárias. Os bilhetes vendiam-se no Hotel Vianense, à Rua Grande.

Em 3 de Abril de 1857 João da Costa, estafeta de Viana, estabelecia carreiras de Viana para o Porto às Quintas-feiras. As deligências saíam de Valença às Segundas-feiras, chegavam a Viana às Quartas. O escritório era na Rua do Poço n.º 12.

Os trabalhos da Comissão de Expropriação para se fazer a estrada para Caminha começaram em 30 de Abril de 1857 e a partir do Campo da Agonia. As obras começaram logo a 19 de Maio, iniciando-as mais de 200 trabalhadores, sob a direcção de Plácido António da Cunha e Abreu.

«Ontem (16 de Abril de 1858), os habitantes de Caminha foram surpreendidos pelo rodar de uma carruagem que se antecipou a levar-lhes

a boa nova da viação acelerada. Eram seis estrangeiros franceses e espanhóis, empregados na Companhia do Gaz, de Braga. Tendo-se proposto fazer uma excursão a Vigo, tomaram em Braga um caleche ou «americana» do Franqueira e, puxados a três cavalos, chegaram no dia 15 a Viana. Aqui disseram adeus à comodidade de andarem de veículo e tomaram bestas de aluguer. Em Afife não lhes faltaram dificuldades e houve mesmo sítios onde tiveram de passar para a estrada velha, mas sempre conseguiram entrar de caleche em Caminha», (de «O Vianense» jornal fundado em 17 de Março de 1858).

Em 1880 o alquilador Sebastião da Silva Neves estabelecia os seguintes preços para corrida dos seus trens de aluguer, tendo Viana como ponto de partida: para Areosa ou Meadela, 500 reis; para Santa Marta ou Carreço, 700 reis; para Afife ou Cardielos, 800 reis; para Âncora ou Lanheses, 1.500 reis e para Caminha ou Ponte de Lima, 2.500 reis.

No Porto, o local de paragem das malas postas que iam de Viana era na Feira das Caixas ou seja na actual Praça de Carlos Alberto. Ali paravam também os estafetas (distribuidores rurais, género de recoveiros) para Viana, Caminha, Valença e Tuy os quais chegavam às Segundas, Quartas e Sábados e partiam no mesmo dia. Estes estafetas, segundo nos informa Francisco Ferreira Barbosa in «Elucidário do Viajante no Porto» págs. 116, pousavam nos prédios n.ºs 85,87 e 97 (numeração de época).

As «estradas novas» ofereciam incomparavelmente melhores comodidades, além de encurtarem o trajecto para qualquer parte que se fôsse.

É certo que a população das aldeias, movida pelos influentes políticos, levantou aos engenheiros as mais sérias objecções. Os traçados, com a mira de encurtar ou de favorecerem um ou outro senhor mais poderoso, cortavam pelas terras mais fáceis, botavam pelo mais planinho, sem dó nem piedade.

Os aldeões viam nelas apenas o caminho mais curto para passarem os fiscais e, com eles, as coimas e as multas. Depois, com um saber todo amassado nas agruras do passado, agarravam-se ao terrífico ditado: — «vau que deixa passar Caetano, deixa passar o castelhano...»

Quanto mais longe dos cardenhos passasse a estrada, melhor.

Mas, pouco a pouco, desmentido o terror, todos concordaram nas facilidades que lhes abriam as novas sendas.

E as «estradas velhas» foram abandonadas.

Deixaram de ter o mais pequeno reparo. Abandonadas a si mesmo, na sua maior parte, ficaram apenas simples caminhos de aldeia.

Se, de facto, já chegaram em mísero estado ao limiar do nosso tempo, eram ainda, apesar disso, «as estradas reais» onde ninguém se atrevia a bulir para se locupletar.

O seu aspecto geral: caminho largo, desimpedido, cortando montes e vales, lajeado ou de solo a nu, com as suas fontes e pias, suas esta-lagens e ferrarias, seus cruzeiros e «alminhas», seus soutos onde era tão grato passar uma horas de repouso à sombra, veio como elas até ao fim.

Hoje, as «estradas velhas» ou como teimosa e castiçamente «estradas reais» lhes chama ainda um ou outro povo, apresentam-se de bem diferente aspecto.

Se atravessavam aldeias densamente povoadas, prósperas e progressivas, ou estão próximas de povoados importantes, transformaram-se em estradinhas municipais, depois de rectificadas as bermas e aperfeiçoado o piso. Aqui e ali simplificaram-lhe o trajecto sinuoso à custa de uma ou outra leira, mas efectivamente lucrando o povoado com a inutilidade dos meandros incompatíveis com os engenhos motorizados.

Estes pedaços isolados aqui e além ficaram na sua última forma, isto é, como estariam à data da construção das estradas nacionais a macadame no tempo do reinado de D. Luis I e passaram a servir apenas para o trânsito dos carros de bois e dos lavradores que fazem a lavoura dos campos confinantes.

Se a estrada passa ao largo apresenta-se-nos na maioria dos casos como carreiros de aldeia: o piso, se é ladeira, está melhor ou pior calçado porque isso é de necessidade para quem o usa ou, durante a época inver-nosa, se veria atascado num verdadeiro tremedal.

Se não se trata de ladeiras, o piso comum é a terra calcada ou a rocha natural, a que chamam «salão», cortado pelas rilheiras dos séculos.

Quais sempre, a um ou outro lado, segue um passadiço mais alto, de pedras colocadas umas ao pé das outras, com mais ou menos arte, nos locais sujeitos ao encharcamento.

Foram estes troços das velhas estradas ou que mais sofreram.

Alguns desapareceram completamente. É certo que a Fazenda Nacional vendeu em hasta pública uns ou outros, cedendo a instâncias de Juntas de Freguesia, manobradas por caciques ou proprietários dos terrenos confinantes.

Mas noutros locais observou-se a posse manhosa, lenta e persistente de certos rúbulas que pouco a pouco foram encurtando a distância entre dois muros paralelos, metendo o arado ou semeando penisco no antigo leito público, fazendo o que se chama posse pacífica e consuetudinária. É o que ainda se vê...

Uns anos mais e quem é que lhes foi ou vai à mão?

A largura primitiva do caminho é que se tornou irrisória em quasi todos os percursos. Passou a dar apenas passagem a um carro de bois...

Admirará, por isso, a grande dificuldade que tivemos para esclarecer muitos e muitos quilómetros?

A ROTA DE NUN'ALVARES

ABRIMOS, uma vez mais, a CRÓNICA DE D. JOÃO I, de Fernão Lopes e lemos pausadamente a rota de Nun'Alvares, nesse glorioso mês de Maio de 1385, para tomar as terras do Alto Minho que tinham levantado voz pelo rei de Castela:

.....«Depois que o Comde per estas breves palavras nnotificou aos seus toda sua entomçom, partio huu dia deposes de comer por ir dormir a huu loguar que chamão Leça, que hee huua gramde leguo do Porto, levamdo comssygo çento e ciuquenta escudeiros emcavalgados e maes não; e ali se juntarão todos los seus a elle que hião de pee armados».....

O Condestável saiu, por conseguinte, do Porto, veio por Leça e o cronista aponta-nos agora Castelo do Neiva e Darque:

...«E imdo assy seu caminho, chegaram huu dia a oras de vespora a par de hum loguar que chamão Neyva, que são sete leguoas do Porto, castelo muy forte e bem defendente, que tinha voz por Castela»...

O Castelo do Neiva foi tomado após renhida luta e logo o Condestável veio a Darque...» *quando chegou a quem de Darque, que são adlij* (do Porto) *oyto leguoas*... donde passou a Viana que teve também de cercar e tomar, seguindo para o norte, para Caminha, Cerveira e outras vilas.

Levados pelo afan de reviver esse período de entusiasmo, de fé e de heroicidade juvenil que levantou o «Rei Natural», nós reconstituimos o caminho do Grande Capitão. Subimos ao alto do morro do Castelo do Neiva, e, na tarde de Domingo, 26 de Março de 1961, no próprio local onde assentou a fortaleza e perante os restos mortais do Herói, lemos, comovidamente, as páginas imortais do cronista excelso. (1)

O Zé Rei, genro do João da Barca, (gente da Guilheta), repetindo falares antigos, dizia que a «estrada velha» passava por *ali*, — próximo da Foz do Neiva. Ouvira-o aos pais e os pais aos que os geraram...

Efectivamente, vem junto aos fieiros um caminho que sai da estrada de Belinho, lugar de Sanfins e vai à Barca, na foz do Neiva, atravessando pelas pedras para continuar, na outra margem, pelo lugar do Rêgo da Fossa mas emaranha-se no lugar de Sendim de Baixo (Castelo do Neiva), vem depois por Anha através do areal, junto do mar, e sai em Darque, à extremidade do muro sul da Quinta de S. Lourenço.

Desse velho caminho existem pedaços hoje abandonados, cobertos de silveiredos, na freguesia de Anha. Mas era, efectivamente, o caminho «mais direito» seguido pelas gentes de Marinhas, Belinho e Castelo do Neiva para virem à feira da «Vila» de Viana. Isto há muitos anos.

Prova é que a família do lavrador da Apúlia, João Saraiva, assassinado no Faro de Anha pela quadrilha do Lorangeira, comemorou o facto mandando erguer cruzeiro num fieiro da praia, na linha do Faro, pois era habitualmente por ali que passavam os amigos e conhecidos do morto. (2). Esse cruzeiro ainda existe, mas raramente se vê, pois está quasi sempre coberto pelas dunas.

Mas não podia ser por aí que o grande Nun'Alvares lançaria a sua hoste impaciente.

Existe um outro caminho mais praticável e mais rápido.

(1) — *Crónica de D. João I, por Ferrão Lopes. Liv. Civilização, Porto. Vol. I, págs. 15 e ss.*

(2) — *Zé do Telhado no Minho, por Manuel de Boaventura. Barcelos, 1960.*

Na margem esquerda do Neiva, junto do rio mal se lhe apercebe já o trilho, coberto pela vegetação das bouças. Mas quem quiser seguir o rasto ainda encontra vestígios iniludíveis: as rilheiras dos carros marcadas fundamentalmente no salão.

Há as ruínas duma serraria. Um pouco a juzante delas numa e noutra margem do rio, notam-se os fartos vestígios do arranque duma ponte, que seria de um só arco, que deveria ser obra notável de engenharia, e nada inferior à ponte de Abadim, em Ancora (Caminha).

Na margem esquerda, esculpidas no alto dum penedo, vê-se ainda o nicho dumas alminhas, a que falta o painel. Essa ponte, consta que foi construída pelo diabo de uma noite para o dia e uma cheia a derruiu há tempos imemoriais, também num abrir e fechar de olhos.

Na outra margem, a estrada seguia junto duma fábrica de produtos resinosos, atravessava a estrada actual que vai para o Castelo do Neiva e, por terrenos vedados por um muro recente, segue pelo Formil, passando junto de umas pedreiras em exploração.

Até à Gandra, a via desenrola-se através de pinheirais.

Na Gandra passa num larguinho com esteios e latadas junto de uma antiga casa marcada com umas alminhas na parede. O prédio já há muitos anos que passou a moradia particular mas corre ainda na aldeia que foi afamada taberna, onde se juntavam os ladrões das maltas do Laranjeira e quejandos chefões para refrescar as guelas.

Segue pelo lugar da Pontelha. A origem do topónimo (ponte pequena) desapareceu há muito. Vai passar junto da casa ainda chamada Botica Velha, correndo que o último boticário era tio do afamado Frei João da Neiva, falecido em cheiro de santidade, e que era ali, na sua casa, que os bandos faziam armazém da ferramenta para os assaltos.



Castelo do Neiva

Amigo, porém, dos fidalgos da Casa das Torres, no Castelo do Neiva, mal os meliantes lhe entravam a porta, saía um mandalete pelas traseiras a prevenir os Cunhas Lobos que logo se punham a bom recato com jóias e haveres transportáveis e os bandidos nunca os apanharam a jeito de lhes verem as peças e os dobrões...

Continua o caminho pela base do Monte e vai ter à Ascença (de *ascendere?*) que é efectivamente a subir e lajeada à antiga maneira portuguesa. Antes, porém, de empreender a trepada, atravessa um pinheiral, havendo aí, há relativamente poucos anos, junto de um veio de água, umas pias de pedra para o gado dos viandantes beber.

Este pedaço de terreno (diga-se de passagem) tem andado ultimamente em litígio, pois um proprietário vizinho pretende assenhorear-se do antigo terreno público com a oposição da Junta de Freguesia.

A carta militar de que nos servimos, desenhada em 1948, marca ainda perfeitamente o trajecto deste caminho.

Mas em princípios de 1962 — data da nossa última passagem por ali — reparamos que a vegetação silvestre: mato, giesta e o infalível silveiredo invadiram o velho piso. Nota-se que grandes troços deste caminho, o qual passa quasi todo em terreno arredado da povoação, tem sido abandonado praticamente, apenas servindo para os serviços montanheiros. Um pouco mais para norte passa à raiz do monte do Crasto, coroado pela capelinha de Nossa Senhora.

É ainda corrente a lenda de grandes tesouros ali enterrados pelos mouros fugitivos. De dois irmãos, nascidos na freguesia de S. Romão do Neiva, sabemos nós que passaram a vida a escavar munidos do livro de S. Cipriano e com uma fé inabalável no ouro que nunca encontraram...

Adossada ao muro da Quinta do Crasto, há um cruzeiro de pedra em cuja base inscreveram o letreiro:

LEMBRABOS DA AL
MA DE FRANCISCO
MANUEL ALZ Q.
FALECEU REPENTI
NAMENTE NESTE
SITIO, EM 1860

No outro lado do caminho passa um cano de pedra, que leva água ao convento de S. Romão, não muito longe dali.

O sítio, ainda há 50 anos, era público. Junto do cano havia umas pias de pedra, sempre cheias de água para os animais que conduziam os viandantes. Um muro de pedra solta veda hoje o antigo largo público.

Estamos já na freguesia de Anha, vendo à direita as casas do Monte do Sul.

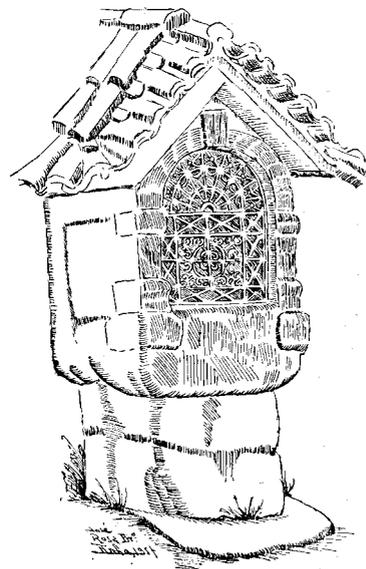
Um pouco mais adiante passamos junto das cruzes do Calvário de S. Sebastião: REFORMADAS EM 1900 diz a base duma delas; seguimos ao lado da capela do santo curandeiro das epidemias e vamos passar no sítio ainda denominado «estrada velha». A estrada nova, municipal, apossou-se uns decâmetros do antigo leito e rectificou uma grande curva do vetusto trajecto das deligências e da mala posta. Mas ele vem sair ao largo do Noval, de velhas oliveiras e com dois nichos de alminhas escavados na parede de duas casas.

Vai passar à ponte do Noval — hoje sem vestígios da construção românica que deveria ter sido — vai ao Barrôco até chegar ao largo da Igreja paroquial da freguesia.

Atravessado ele, pelo cruzeiro, enfia ao monte do Faro, pela Calçada, larga e lindamente empedrada. Lá está o Paço de Anha que pertenceu aos Cabeças, amigos do Prior do Crato que o recolheram sob telhas e esconderam numa arca (que ainda existe) nuns momentos de aflicção em que constou andarem por ali as tropas de Sandoval.

No alto do Faro está a memória do assassino do lavrador João Saraiva: um cruzeiro, junto da pedra de umas «alminhas», tudo restaurado por capricho da Junta de Freguesia que não quiz deixar cair no esquecimento esse vestígio dos pavores sofridos pelos avós no tempo calamitoso das feras à solta...

Depois, o caminho desce pelo areal, encontra as «alminhas» do Faro, levantadas, no lugar das antigas, por lindo projecto de Francisco Passos e painel de Carolino Ramos e, por um quilómetro de



Alminhas da Calçada de Anha

antigo cruzamento; seguindo-se em frente, seria, no século passado a ponte de madeira; para a direita, a «estrada velha» do Porto e de Braga.

A PONTE DE MADEIRA SOBRE O LIMA

A PESAR de todo o movimento comercial, de Viana, sua riqueza e valor dos seus homens, as comunicações com a margem esquerda do rio fizeram-se, até muito tarde, de uma maneira assás primitiva: de barco.

Só nos inícios do século XVIII, por sugestão do engenheiro que superentendeu nas obras do encanamento, se pensou a sério na construção de uma ponte de madeira, que seria remédio transitório.

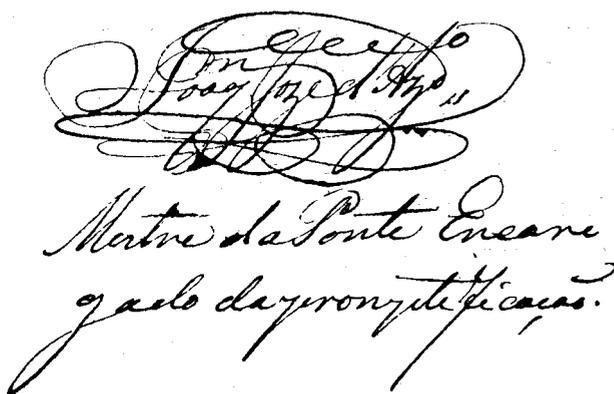
Assim, por Aviso de 4 de Fevereiro de 1807, foi mandada construir a ponte de madeira, logo se determinando que das sobras do rendimento de portagem se construísse, oportunamente uma ponte de pedra.

A ponte só teve princípio em 28 de Maio de 1818.

A respectiva planta foi levantada por um vianense: Joaquim José de Azevedo, mestre architecto «instruído em Geometria Teórica Algebra, Architectura Civil Naval» (ALTO MINHO, Vol. 1, págs. 179):

«Era a maior ponte de madeira do reino e talvez da Europa», assim a denomina o Governador Civil para o Ministério do Reino em 28 de Dezembro de 1849.

Segundo os apontamentos de Francisco Pereira Feijó, «a ponte de madeira



Mestre da Ponte Encane
e a do da ironizificação.

Fac simile da assinatura do construtor da ponte de madeira, num documento datado de 9 de Abril de 1834.

desta cidade e que está a dar passagem aos que querem atravessar o rio Lima, tem, desde o cais da margem direita até ao cunhal da primeira casa sita no Cais Novo, à margem esquerda do mesmo rio, 1.111 metros divididos da seguinte forma: 464, 6 é a extensão da ponte de pedra e o restante comprimento pertence à de madeira, cuja extensão mede 464, 4 sendo a largura da dita ponte de 5,6 que, com um metro pertencente a cada passeio, faz a largura total de 7,6. Esta medição foi executada por mim e Cesário da Trindade, na terça-feira, 16 de Outubro de 1877.

Também medimos a extensão até ao marco quilométrico que fica na ponte de pedra, a qual foi tomada desde a casa do recebedor da mesma ponte e deu como resultado 892 metros».

Esta ponte nascia em Viana no Cais de S. Bento, onde outrora se construíram naus e corria em linha perpendicular à corrente do rio até atingir o areal da outra margem. Ali obliquava para S. E. indo passar pela frente da capelinha de S. Lourenço, obliquava outra vez paralelamente ao primeiro troço e ia encabar no cais de pedra de que ainda se vêem as ruínas.

Guardas, ou amparos de madeira tinha esta ponte em toda a sua extensão que se prolongavam mesmo até ao fim do cais de pedra».

A marcar o início, havia duas colunas de pedra «colunas triunfais com que a gratidão dos vianenses entendeu dever assinalar a inauguração...»; diz José Caldas (HISTÓRIA DE UM FOGO MORTO, págs. 228, nota) cada uma com a sua inscrição. A do lado oriental dizia:

IOANNES. VI.
AUG. P. F. P. P.
UT. FLUMINIS. NAVIGATIONIS
PERICULA. VITARENTUR. ET .FACILIOR.
COMMEANTIBUS. PETERET. VIA.
PONTEM. LIGNEUM.
CONSTRUI. IUSSIT.
A. D.
M. D. CCCXIX

E a do lado ocidental;

AUSPICE.

ANTONIO. FERDINANDO. ARAUIO.

AZEVEDIO. OPERIBUS PUBLICIS.

IN. PROVINCIA. INTERAMNEM. PERFECTO.

ET. CURATE. CAETANO. IOSEPHO.

SEQUEIRA. TEDIM. IUDIGE. OPPIDI.

FORANEO.

Efectivamente, o Príncipe Regente, por Carta Régia de 24 de Março de 1805 incumbiu o abade das Igrejas de S. João e S. Miguel de Lobrigos, António Fernando Pereira Pinto de Araújo e Azevedo (irmão do Conde da Barca) da Inspecção das Obras do Encanamento do rio Lima, da construção de estradas novas, de canais de rega ou transporte da sementeira de arboredos nos areas da costa e nos montes maninhos.

Os Juizes de fora de Viana foram nomeados Superidententes da arrecadação dos impostos da ponte e das despesas pelo que recebiam 1.200 reis diários e um Escrivão 600 reis.

Com a vitória do liberalismo, em 30 de Junho de 1834 passou a administração à Câmara Municipal e depois aos administradores do Concelho.

A conservação da ponte, de ano para ano, constituia encargo mais pesado. Consumia anualmente milhares de troncos (1.200 a 1.300 pinheiros).

Começou-se por derrubar os mais próximos pinheirais; depois foi-se varrendo os outros. A madeira foi rareando e consequentemente encarecendo com o transporte e em 1843 o Chefe do Distrito queixava-se para Lisboa de que, dentro em pouco, o rendimento não chegava para cobrir as despesas. (1)

As cheias e o chorume que as águas traziam, constituíam sérios desastres. A cheia de Novembro de 1836 originou prejuizos que importaram em 700.000 reis.

A ideia da construção da ponte de pedra, para a qual em 28 de

(1) — A malograda ponte de pedra, pelo Dr. F. Cyrne de Castro in «Notícias de Viana», de 7/6/1962.

Março de 1838 o Administrador Geral do Distrito indicava a pedra da «incompleta Igreja dos Crúzios e da extinta Igreja paroquial de Monserrate» e se vendesse o Convento e horta de Santo António bem como o Convento e horta dos Carmelitas descalços», foi abandonada com o plano de Fontes Pereira de Melo para o desenvolvimento dos caminhos de ferro.

A velha ponte foi caindo em ruína até que uma cheia — a de Fevereiro de 1880 a leva de vez — já estava pronta a de ferro e a aguardar a inauguração real, que não chegou a fazer-se.

Contava-nos o dr. Luis de Figueiredo da Guerra, que, uma manhã, depois de certa noite particularmente tempestuosa, vendo a «ponte de pau» absolutamente intransitável, a gente do outro lado do rio que tinha afazeres na cidade, arrombou os tapamentos que obstruíam o tabuleiro superior da ponte nova, que ficou assim imediatamente a servir o público.

A antiga ponte de madeira foi teatro de uma tragédia (dentre muitas outras de menores proporções) que ficou memorável nos anais da terra.

Referimo-nos ao célebre desastre da madrugada de 11 de Março de 1861 em que a deligência de Sebastião da Silva Neves se precipitou no rio, causando a morte do ourives Francisco Luis da Silva Couto, de Bernardo José da Silva Moura, de uma mulher de Gontinhães e de um jovem negociante de Barcelos que, segundo diziam, vinha a Viana para efectuar o pagamento duma letra... ⁽¹⁾ caso que, durante muitos anos, (chegou, mesmo, até nós)... constituiu motivo de apaixonado falatório.

DE VIANA AO EMBARCADOURO DO PINHEIRO

O mais antigo caminho que servia Viana é tão antigo que, ao evocá-lo, não podemos deixar de cogitar no encharcamento das actuais veigas de Carreço e Areosa, vinha do norte à raiz dos montes.

Devia passar o rio Âncora pela ponte de Abadim (românica), de um só e imponente arco, vir pela Lage, seguir pelo sopé do Monte da Subidade,

(1) — Desastre da Ponte, por José Rosa Araújo, in *VIANA DE ALGUM DIA*. Viana, 1943.

passar pela Bandeira, Telheiro e passar à capelinha da Senhora da Rocha e Senhora de Nazaré (freguesia de Afife), dali a Carreço, sempre encostado ao monte, a fugir à Veiga.

Na Areosa, seguimos-lhe bem o trajecto, especialmente depois da Quinta da Boa viagem e da sua linda capelinha de Nossa Senhora da Boa Viagem: ponte do rio do Pégo, casa do Lobo (com alminhas), casa do Lero com uma cavidade no muro cuja sombra marcava outrora a hora da distribuição da água de rega pelos consortes, alto da Tomásia, quenha da Rata, (entre as quintas do Fontes e dos Carvalhos), portal da Quinta Guilhermina, Entre Quintas do Inácio (pedaço ainda lageado), caminho da casa da Patela, casa da Barrosa, largo da Giesteira, porta do Lanzudo, caminho da casa do Pinotes, caminho do Lebre (com «alminhas») Pedreira (assim chamado este local por dali sair a pedra para o castelo de Viana, na sua última ampliação por alturas da Guerra da Restauração), e caminho de Cima que vinha desembocar junto do convento das Ursulinas, já em Viana.

Dali continuava pela Arquinha, com a sua grande descida lageada que foi destruída com as novas estradas do norte da Cidade e seguia encostando os altos muros do convento das freiras de Santa Ana.

No fim da descida da Arquinha, havia um desvio: o Passamano, que descia pela Rua de Sant'Ana até ao Campo do Forno.

O caminho, porém, continuava da Arquinha pela Quelha dos Cornos (que mereceu epigramas a José Caldas...) enfiava por terrenos hoje pertencentes ao Cemitério da Ordem Terceira de S. Francisco (donde, ainda não há muitos anos, foi desfeita a respectiva calçada), corria por diante da capelinha do Senhor da Cruz das Barras onde havia bifurcação que levava, pela Abelheira, ao convento de S. Francisco do Monte, edificação românica, ao que se vê ainda nuns restos da parede da Igreja, hoje em ruínas.

Da ermida do Senhor da Cruz das Barras (leito da actual estrada municipal) ia à capela da Senhora das Necessidades e, um pouco mais acima, cortaria e atravessaria a ribeira de Seitas por um poldrado de que ainda temos ligeira recordação.

D'aí subiria, por Fornelos, (havia um ramal que trazia a S. Vicente, na estrada para Ponte de Lima) iria ao Calvário (freguesia da Meadela) e passaria em frente do portal da antiquíssima Quinta do Paço de Paredes, de que Figueiredo da Guerra transcreve a escritura

de doação do Couto, datada de 1136 (ARCHIVO VIANENSE, págs. 52), daí, hoje por entre terreno de lavradio, iria, pelas pontes do Arco e das Abelhoas, ter ao largo do Souto, na freguesia de Santa Marta de Portuzelo e dali ao embarcadouro do Pinheiro.

Destas pontes românicas do Arco e das Abelhoas demos nós as primeiras notícias insertas in ALTO MINHO (1935), descrevendo a primeira com os seus três arcos desiguais, de albardão, de parapeito seguro por grampos de ferro, aparelho de grandes silhares lisos, colocado em fiadas horizontais, com mostras de reconstrução. No cume do arco, um nicho de alminhas. Comprimento da ponte: 43,00 m.; Largura na confluência das rampas, incluindo as guardas, 2,85 m.

Abertura do arco grande: 5,10 m; do médio 3,40 m; do pequeno 1,60 m.

Esta ponte apresenta uma singularidade: uma inscrição numa aduela do arco médio: CRESCO/NIO FR.

Aludirá a um Frei Crescónio, construtor?

A ponte das Abelhoas, é de um só arco, de 1,60 m de abertura, pavimento horizontal, sem guardas e com 2,85 m de largo.

É curioso notar (como na ponte do Arco, de Faldejães) que esta ponte forma a parte central de um S com o caminho que nela entra e sai.

Da capelinha de S. Vicente, à entrada de Viana, partia um ramal que ia encontrar a estrada que vinha de Seitas no sítio onde está a Quinta do Passadiço (Meadela) notável tanto pelo chafariz, pedra de armas (Antas-Pugas) como pela inscrição que sobrepuja a fonte:

EM FAVOR DOS PASSAGEIROS
SAHE AQUI POR CARIDADE
POIS QUE HE DA MINHA VONTADE
E QUIZERAM MEUS HERDEIROS
NÃO SE DÁ PARA LAMEIROS
OU PARA ALGUEM SE VIR LAVAR
POR AQUI CORRER TEM LUGAR
DO POVO NELA POSSE TER
SÓ A PODERÃO VIR BEBER
ENQUANTO LHA QUIZERMOS DAR
ANNO 1799

A QUELHA DO CELEIRO

DO trajecto hoje parcialmente ocupado pelo Cemitério da Ordem Terceira de S. Francisco, partia para a montanha de Santa Luzia, a Quelha do Cebeiro, que passava pelo pitoresco lugar de S. João de Arga.

Camilo Castelo Branco, quando esteve em Viana (Páscoa de 1857) a redigir a AURORA DO LIMA por incumbência do José Barbosa da Silva, passava habitualmente por esta quelha, pois era o único caminho para atingir a casa onde morou e onde escreveu, pelo menos, um livro: CARLOTA ANGELA.

A estadia do grande escritor foi curta: chegou aqui na tarde de terça-feira 8 de Abril e abalou intempestivamente, na madrugada de sexta-feira, 29 de Maio, sem se despedir de ninguém, deixando apenas uma carta ao seu devotado amigo!...

DE VIANA AO ANCORA

A estrada nova (actual) entre Viana e Caminha, foi começada em 19 de Maio de 1857, começando os trabalhos no Campo da Agonia.

Em 22 de Março de 1858 — dizem as gazetas — veio a Viana o Director das Obras Públicas e, depois de examinar as obras da barra e a ponte de madeira seguiu, no dia seguinte, pela 1 hora da tarde para Caminha, onde foi ver o andamento da estrada e a ponte sobre o Âncora.

A ponte de Afife ficou concluída em 17 de Abril, sábado e os operários solenizaram o remate da obra com música, foguetes e bandeiras.

A 15 de Outubro o Delegado do Tesouro João Pedro Coelho assinou a «Tabela dos direitos exigíveis na ponte de Afife» que os jornais de Viana publicaram.

Ao nosso tempo chegou ainda um dos cocheiros da «estrada velha», o Vila Verde, já de adiantados dias, muito pobre que vivia pelo cais, ao Deus dará, estendendo a mão, envergonhadamente, à caridade de quem passava.

Ele nos contou os meandros do caminho, as aventuras e precalços sofridos numa vida inteira de trabalhos.

A estrada velha partia, do Campo da Agonia, junto da capelinha de S. Roque e seguia pelo local onde construíram o chalet Quartim e outras moradias. Ia rentar a casa onde, durante tantos anos, morou e onde faleceu o grande investigador vianês, Dr. Luís Figueiredo da Guerra e seguia depois pelo Matadouro, por caminho ainda visível.

Ora por um, ora por outro lado da estrada actual, apenas cortado aqui e ali, a venerável senda ainda se nota, indo correr junto da capelinha de S. Sebastião. No muro do passal da Areosa, há ainda uma janela que defrontava a «estrada real».

O antigo leito público desapareceu, num longo trajecto, mas a disposição dos muros indica-o como se ele estivesse outra vez livre e franco.

Em Carreço, passava junto da capelinha do Senhor do Bonfim e metia depois à Veiga, como claramente segue a ver-se. Continua, aqui e ali empedrado e vai passar junto da casa que foi desse poeta ainda e sempre falado na gesta popular: Francisco Pires Zinão.

No alto do Montedor assinalava-a o «padrão da légua» e umas «alminhas» que desapareceram.

Na Afiffe passava em frente da capelinha de S. Roque. Depois passava para o outro lado da estrada actual e seguia por junto das ermidas da Senhora da Nazaré, e Senhora da Rocha, cortando por dentro do povoado, indo à Bandeira e aos Pretos e, deixando as casas, metia outra vez aos campos e às bouças e ia ter ao lindo cruzeiro das Labradas, que já fica no concelho de Caminha.

Este caminho, que ainda há um século se encontrava em pleno funcionamento, sumiu-se praticamente.

E o que dele resta diluir-se-á ainda mais depressa na memória dos homens, dado o incremento turístico da região com o cortejo de modificações que traz à paisagem e o vassourame destas velharias que parecem envergonhar(!) os senhores que os destinos colocaram à frente dos serviços de urbanização.

DE Viana para o sul a viagem fazia-se atravessando o rio em barco (até 1819) e depois dessa data, até 1880 (em que se tornou pública a ponte actual), através da ponte de madeira.

Passada ela, havia logo à esquerda a estrada do Porto; rumava em frente a estrada de Esposende e nesta, metros acima, logo após a propriedade da Quinta de S. Lourenço, rompia, areal dentro, o caminho do Castelo do Neiva.

Se quizéssemos seguir para o Porto, logo defrontaríamos a fachada da fábrica de louça, ao pé do rio, aonde vinham as barcaças com barro de Lisboa — barracão ainda hoje visível, de onde saíram essas peças de encanto para os olhos, enlevo dos coleccionadores, fundada em 1774 e que veio fechar as portas em 1855. (1)

Seguia a estrada por chão de areia até ao cruzeiro do cemitério de Darque e dali cortava para S. E. cortando a actual estrada pública. Ia passar em frente do portal da Quinta da Estrela e obliquava para o rio, devendo sobre o seu leito estar construída a estação dos Caminhos de Ferro de Darque. Dali para a frente, no meio de bouças, ainda se distingue o largo caminho, vedado num e noutro pontos.

É fácil, porém, segui-lo até a uma fábrica de moagens já na freguesia de Mazarefes e dali em diante, até à Ponte Seca, na freguesia de Vila Fria deparava-se-nos uma bifuscação: o caminho que virava para o sul ia para o Porto e o outro, que rompia através de pinheirais, ia para Braga.

O primeiro, atravessava toda a freguesia, passando pelo sítio da Maroca, ia às Alminhas do Paço já em Alvarães, Viso, Paúso, Costeira, Enfias, ligando com Forjães, já no concelho de Esposende pela chamada Ponte Velha.

O outro, que levava a Braga, seguia através de bouças, pelo muro fundeiro da quinta de Sabariz, pela Altosa fora, indo sair a frente da Quinta da Portela, ou das Três Vilas, assim chamada por aí se junta-

(1) — *A poucos metros, segue uma estradinha paralela a esta, talvez utilizada nos dias de grande cheia, dado que corre em nível um pouco superior. Juntam-se porém no lugar da Areia, não merecendo mais referência.*

rem as freguesias de Vila Franca, Vila de Punhe e Vila Fria. Há pedaços de calçada em magnífico estado de conservação neste trajecto.

Depois continuava a subir a calçada e ia passar ao portal armoriado da Quinta do Monte.

Até aí, o caminho é ainda o que sempre seria; mas logo adiante da Quinta do Monte, quase se some e está reduzido ao indispensável para uma pessoa poder passar!

Virava ao portal armoriado da quinta do Bonfim e descia a calçada onde se venera ainda o Senhor daquela invocação. Daí até ao largo das Barretas, nas Neves, não há que errar.

No largo das Barretas juntavam-se outrora os almocreves.

Havia aí uma taberna e, no largo, frondosas carvalheiras.

Primeira paragem de quem ia de Viana, ali se discutia, nos últimos tempos da segunda metade do século passado a ladroeira desafortada que ia então por essas estradas.

Era o local predilecto do pousio do almocreve Vigo, de boa memória, pois foi ele que, logo após a sangueira do assalto à casa dos Gemeses, (2-9-1848) em Forjães, e do assassinio do padre Manuel Alves de Sá, de combinação com o administrador de Viana Manuel José Gavinho, acabou com o resto da quadrilha do Laranjeira. (1)

Seguia pelas imediações da capelinha de Nossa Senhora das Neves (onde se representava tradicionalmente, no dia da festa, o auto da Floripes) e seguia pelo leito da estrada que, por ter meandros, foi recentemente rectificada por outro local.



Parte superior do cruzeiro do Calvário (Alvarães), antigo cruzeiro paroquial. A cruz e o fuste são de «pedra do mar». A estera, a base e os degraus de granito.

Dintel duma antiga casa fronteira ao Cruzeiro do Calvário.

(1) — RASTO DE SOMBRAS, por José Rosa de Araújo.

Passava o regato dos Reis Magos por uma ponte antiga, destruída e substituída pela que hoje se vê onde, dantes, havia um alagadouro próximo, um marco da Casa de Bragança e uma nora. (1)

Subia — como ainda hoje sobe a estrada — indo passar pela frente da capelinha de Nossa Senhora da Guia (umas alminhas na frontaria de uma velha casa, já quase rentes ao chão), e ia pelo leito da actual estrada até um larguinho onde ainda hoje existem umas ferrarias. (km. 5)

Abandonava então a actual estrada, passava junto da Estação dos caminhos de ferro de Barroselas e ia passar no lugar do Sião, ladeando e contornando o monte da Forca, de Capareiros, de torva recordação, se bem que não haja memória de alguém ter sido ali justificado.

No lugar de Sião ainda se aponta o lugar onde existiu a casa dos Barretos, antiga ferraria, onde nasceu o célebre Antoninho, que foi enforcado em Viana por matador do lavrador apuliano João Saraiva, no alto do Monte do Faro, freguesia de Anha.

Ia passar ao lugar dos Fornos, onde encontrava a estrada que vinha das Alvas.

Seguia pela extremidade ocidental do lugar da Feira de Capareiros (a tradicional Feira do Couto, como é ainda chamada) e metia ao lugar das Boticas, passando junto da capelinha do Espírito Santo.

Dali, por um caminho ainda calçado à velha e tradicional maneira, portuguesa ia passar à Ponte dos Frades.

Esta ponte, que uma cheia danificou, derrubando parte da sua estrutura superior, é um belo exemplar romântico, lembrando gravura inglesa antiga.

Passa por ela o regato da Fraga que, poucos metros depois, desagua no Neiva. É de um só arco, de 13 aduelas, de abertura 3,50 m e de altura 2,00 m.

O pavimento, em albardão, tem na margem direita, encravado junto ao muro e quase a sumir-se na vegetação, um marco onde se lê, não sem dificuldade, a indicação: DE BRA/GA AN/NO D/ 1666.

(1) — *Informações do Sr. Leandro Quintas Neves, memorialista local, e nosso velho amigo.*

Na outra margem, ao lume da água, outro marco com o letreiro: DO COUTO/DE/CARV.º/1666.

Dividia o regato o antiquíssimo Couto de Carvoeiro e lá estão ainda os marcos indicativos.

A estrada subia, empedrada, passando por um casarão ainda chamado Lagar dos Frades, destinado, desde tempos imemoriais, à produção de azeite. Há muito, porém, que está abandonado, e servindo, cremos, de arrecadação e moradia de família humilde.

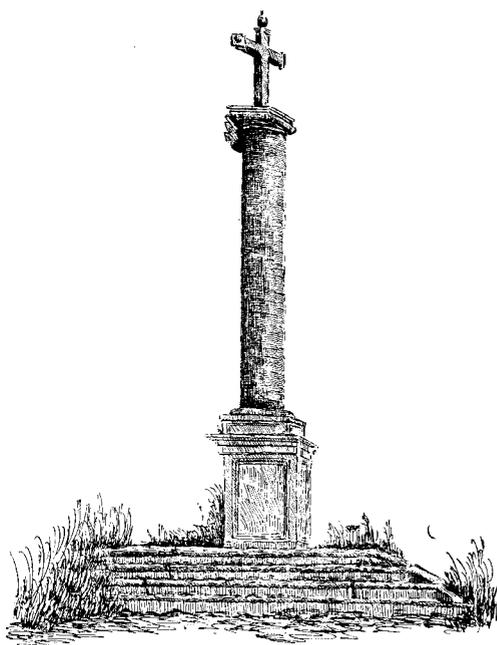
Dali até encontrar a estrada actual, precisamente onde nasce a estrada que leva a Durrães, a «estrada velha» atravessa pinheirais desertos, caminho bem lóbrego ainda hoje, apenas animado pelo marulhar das águas da ribeira da Neiva, que, aqui e ali, se vê lucilar por entre a ramaria.

Novamente a estrada actual se sobrepõe ao leito da antiga quase até ao Cruzeiro de Algares, muito célebre noutros tempos, pois que era aí um dos pontos onde os ladrões assaltavam os viandantes.

No cruzeiro de Algares havia bifurcação: o caminho que cortava à direita, levava à ponte das Tábuas, já assim chamada no século XVI segundo se vê no Tombo da freguesia de Balugães, e era a estrada de Barcelos.

O que seguia em frente (impraticável na sua maior parte) ia sair a S. Bento, freguesia de Balugães, junto da ermida, onde ainda não há muitos anos, existia um grande telheiro antigo, junto de uma taberna, tudo de cunho arcaico.

Local pitoresco, com «almi-nhas», cruzeiro e ponto obrigatório de reunião de almocreves



Cruzeiro de Algares, freguesia de Carvoeiro

e viajantes. Ainda nos recordamos dele no seu aspecto vetusto antes das modificações e alindamentos que sofreu nestes últimos vinte anos.

A estrada antiga, decâmetros abaixo, rompe para a nossa direita e vai passar pela ponte da Caridade, sobre o regato do Naboíno, de um só e pequeno arco, de albardão, românica pura. Continua a largura de três metros. Arco de volta inteira, perdido no meio de densa vegetação.

O velho caminho segue até à capelinha minúscula da Senhora da Cadabosa, vai o Regadouro, passa em Frijão (freguesia de Ardegão), seguindo pelo Poço Negro, já em Panque, seguindo à célebre ponte de Anhel para onde endireitava à Ponte do Prado.

Esta estrada, principalmente de Capareiros em diante, deixou rastro nas memórias das gentes. Era a linha dorsal que servia o bando do Larangeira e seus apaniguados e pode dizer-se que não há no seu eixo, casa abastada que não tivesse sido vítima de um assalto.

De S. Bento, em Balugães, partia um caminho que, decorrendo pela capelinha de S. Roque, freguesia de Poiães, ia passar à casa dos Cartas (vítima de um assalto memorável) desembocando em S. Julião de Freixo.

Este caminho, agora a transformar-se em estradinha municipal, é um dos «caminhos da feira» e muito concorrido ainda, sobretudo pela gente do vale do Neiva que acorre ao mercado quinzenal de Freixo.

Falamos atrás da quinta das Três Vilas, ou da Portela.

A estrada ali, tinha um *travesso* ou ramal, que servia o Paço de Vila Fria, que pertenceu aos Alpuins. Passava pelo sítio da Bouça da Mitra, topónimo hoje desaparecido e transformado em Gaivoto. Há ainda os restos dum cruzeiro, indicativos do assassinio de Pedro da Cunha Sottomaior, da casa de Belinho e do seu companheiro Sarmento Pimentel, pelas milicias de Darque, nos dias tumultuosos da 2.^a invasão francesa.

DE VIANA A LANHESES

O mais célebre cruzamento de caminhos do Alto Minho, dos fins do século XV em diante foi, sem dúvida, o Campo do Forno, a espaldas dos muros de Viana.

Aí convergiam as estradas que vinham do norte e daí partia a única estrada directa para Ponte de Lima, pela margem direita do rio.

Tanto por essa circunstância como pelo facto de para ali dar a grande porta de S. Tiago que abria a mais cursável rua da Vila e ainda pela razão de, no seu topo oriental, se edificar, nos princípios de quinhentos, o edificio dos paços do concelho, o Campo do Forno ficou o ponto principal da Vila, onde passaram a desenrolar-se as principais cerimónias cívicas no decorrer dos tempos.

A estrada para Ponte de Lima iniciava-se na Rua da Misericórdia seguindo pela Rua da Bandeira, que ainda hoje conserva um grande ar de vira rural: «a aristocrática rua da Bandeira, brasões pendurados a todas as fachadas» como descreve o Conde d'Aurora (*Roteiro da Ribeira Lima*). E continua este delicioso evocador: — «Ah! fosse como dantes, a tua passagem (viajante) anunciada pelo estrétipo de cento e dose cravos chispando fogo da calçada e verias a todas as sacadas, heraldicas sacadas»...

Seguia o mesmo rumo da rua até à capelinha de S. Vicente, que ainda no fim do século passado apresentava bem diferente aspecto do de hoje, com o seu alpendre, seu adro onde jaziam os lázaros e ,ao lado, o velhíssimo hospital dos leprosos que já em 1498 se ignorava quem fosse o fundador. (1)

Aí, à esquerda, partia um ramal de que logo falaremos.

A via para Ponte de Lima seguia por terra ocupada hoje pela Quinta do Ameal — e que nitidamente se adivinha pela disposição dos muros antigos — vem passar pela frente da ermida de Nossa Senhora da Penha e segue encontrando à frente o leito da estrada actual. De

(1) — Livro do Tombo da Misericórdia e Gafaria de Viana por Abel Viana e José Rosa de Araújo.

S. Vicente até aqui era em rampa (tal como a estrada actual) — a rampa de S. Vicente — a que se refere Camilo que bem a conheceu. O último troço descrito era, ainda há poucos anos, calçado a grandes lages. Os últimos arranjos turisticos que deram ao alto, modificaram sensivelmente esta antiga parte do caminho, mas os vestígios dele não os conseguiram apagar de todo.

Chegada ao Cruzeiro da freguesia da Meadela, (com capelinha de Santo Amaro) desandava à direita, afundava-se num actual caminho ensombrado de latadas e por locais ocupados por estradinha municipal, mas ainda claramente visíveis, ir sair à estrada da Meadela ao sítio conhecido pela designação de Carregais, ainda há poucos anos completamente ermo e onde se dizia que saiam os ladrões aos viandantes.

A estrada actual traça hoje uma linda recta entre o Cruzeiro da Meadela e os Carregais, ponto este que, dantes, só se conseguia depois de dar uma grande volta. Mas para isso foi preciso destruir a fogo o fragão existente entre a igreja paroquial e a capelinha de Santo Amaro — fragão que seria pitoresco, com seus pinheiros mansos de grande copa, de que nos falam as *Memórias Intimas* do pintor Julião Martins.

A estradinha velha, ao colear o comoro de Santo Amaro, num leito de calhaus rolados (donde desde 1929 temos levantado grande quantidade de material paleolítico) passaria junto da antiga paroquial da freguesia da Meadela, templo românico ao que suponho, «todo de pedra» ao que dizem as Memórias de 1758 lavradas pelo abade Dr. João de Barros Lima que ameaçava ruína e por isso foi abandonada e construída outra, em sítio mais convinhável pelo abade Costa Alemão.

A estrada real corta, em perpendicular a estrada actual, e para evitar uns charcos permanentes originados por extravasamento de um fiosinho de água que vem do Paço de Paredes, contorna-o, torna a sair à estrada de piso de paralelepípedos, seguindo pela direita, como claramente ainda se pode verificar — pois lá está o velho piso entre muros ensilveirados aqui e ali com as classicas e infalíveis passadouras para os dias de grandes chuvas.

Grande parte do caminho para dar esta volta desapareceu completamente. Pouco mais ficou dele do que os terminais. Mas a tradição conserva-se se bem que já muito diluída e a disposição de uns velhos muros, dentro das propriedades actuais, mostram bem a direcção que ele seguiria.

Metendo agora por ele, passamos um cruzeiro anónimo e sem datas e, por piso lajeado, vamos sair à ponte de Portuzelo.

Esta ponte é nova, e segundo diz um escrito lançado no velho tombo paroquial por um abade curioso, foi edificada por um mestre de obras do sítio conhecido pelo nome de Caçola e a quando do lançamento da actual estrada.

Efectivamente a passagem do ribeiro de Portuzelo fazia-se dantes por umas passadouras, uns metros mais para montante.

Desapareceram há muito as tais passadouras ou alpondras. Mas o que os homens não puderam foi apagar de todo o largosinho donde elas partiam na margem direita, nem do lado esquerdo o local da chegada e um pequenino troço do caminho, se bem que reduzindo-o ao mínimo de largura, apertado por altos muros das propriedades confinantes.

A actual estrada, correndo em vários hectómetros quasi paralela ao velho caminho, originou o desaparecimento dele.

Aproveitando o novo alinhamento, aqui e acolá construíram-se novas moradias, rectificaram-se, legal ou ilegalmente, campos e latadas.

Mas quem fôr dotado de paciência e quizer ver, os antigos vestígios estão patentes pois há sinais iniludíveis, porque a velha estrada vinha sair junto dum portal duma casa chamada dos Parandangos, lugar da Fonte Grossa, freguesia de Santa Marta de Portuzelo.

Dalí seguia até ao Souto da Silva, se bem que recentemente apertada, diminuída na sua largura inicial.

Da casa dos Parandangos para a frente, a velha estrada é ainda caminho de todos e por isso é fácil segui-la.

Antes de entrar no Souto da Silva passa junto de um portal de sóbrio estilo dos fins do séc. XVI, de esquinas boleadas, que tem dentro uma casa em romântica ruína...

No Souto passa junto da capela e portal da Quinta de Nossa Senhora da Silva Escura e enfia direita ao portal da quinta que pertenceu a uma família de apelido Torreanos, desaparecida há muito. Casa e quinta, alienada, e modificada na sua estrutura, o portal, há poucos anos, foi despojado da pedra de armas, que foi reduzida a brita.

O caminho segue, largo e aberto, lageado nas ladeiras e vai passar junto da ermida de Nossa Senhora do Pilar, que pertenceu à Quinta da Preguiça (de Antas e Pugas) e hoje está nas mãos de estranhos.

Segue continuando a marginar o rio até à velha quinta da Carvalheira, marcada pelas grandes árvores que lhe ensombram o portal e, um pouco mais à frente, abandona o rio e mete ao monte, mas dali para cima o seu trajecto acha-se cortado, ora tornado apertado e difícil pois que o terreno era de bom humus e os lavradores apossaram-se da maioria do seu trajecto.

Vem outra vez à estrada nacional e vê-se claramente o princípio do arranque dele, seguindo-se desfogadamente pelos sítios do Moreno, etc. indo passar ao lado da igreja paroquial de Cardielos, à raiz do monte de S. Silvestre.

Há um ramal que corta para o Barco do Porto e outro, junto da igreja de Cardielos que leva lá cima, ao santuário do padroeiro do gado, implantado no meio das ruínas de um castro romanizado, com fama em todo o baixo Lima.

S. Silvestre, que tinha uma capelinha românica (de que hoje existem apenas escassos vestígios) compartilha o tecto com S. Tiago e nos dias de um e outro orago, é do ritual que subam lá acima os gados da região que vão lá dar, pelo menos, três voltas à capela.

Os santos, com especialidade veterinária, além dos males internos, livram também o gado dos ataques das moscas.

È costume imemorial, as mulheres de Anha irem lá vender grandes rosários de alhos, enfiados com linha vermelha, tendo como apêndiculos alhos porros (a que ligam intenções brejeiras) e raminhos de ervas cheirosas.

A estradinha segue por sítios abundantes em ruínas pré-históricas, sendo constante o aparecimento de fragmentos de *tegulae*. Passa no Padrão (que seria este padrão?), ladeando umas sepulturas rupestres e ia passar, nos fins do século passado, por umas vendas, ou seja, por uma hospedaria assinalada nas poesias de Francisco Pires Zinão, poeta popular, com versos causticos.

Atravessava o regato de Cardielos por umas alpondras uns metros abaixo das actuais e modernas pontes de cantaria, cortando outra vez a estrada nacional, depois voltava a cortá-la pelo sítio primitivo do cruzeiro setecentista que ainda hoje se vê ali próximo, seguia mais ou menos paralelo à estrada nacional e ia ter a umas vendas, hoje em memória das antigas ainda existentes mais ou menos no mesmo sítio, de onde parte um ramal de leva ao barco da Passagem do Esteiro.

Esse largo das Vendas, de S. Salvador da Torre era muito falado em todo o século passado.

Ponto de estacionamento obrigatório dos passageiros que seguiam para Ponte de Lima, abundavam por ali os espias das maltas, que infestavam as estradas. Olhos perspicazes sondavam viandantes, cargas e haveres de cada um.

Senhas secretas transmitiam-se num abrir e fechar de olhos, e logo acima por de trás de cada tronco, estava apontado o cano dum trabuco.

Os almocreves juntavam-se ali e empreendiam o resto da jornada às ranchadas, pois em caso de ataque pelos quadrilheiros, sempre a defesa do grupo seria mais eficaz do que partindo de homem isolado.

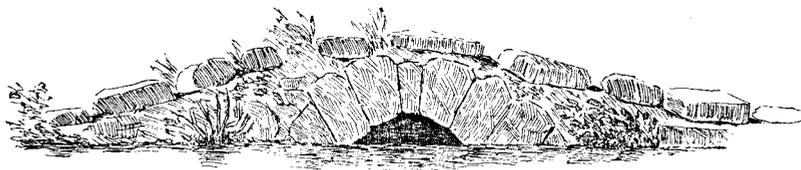
Dali em diante, o caminho dá uma grande volta, contornando um outeiro; mas atravessa outra vez a estrada nacional uns metros adiante, ao quilómetro n.º 12, e segue agora pela direita da estrada nacional, pelos terrenos quási sempre encharcados da veiga de São Salvador.

Num sítio a que ainda chamam Portas, há os restos dum cruzeiro: a base e parte do fuste, de secção rectangular, tudo entre as ervas.

Depois a via mete decidida à veiga e logo encontra um regato que é passado pela Ponte do Seixo — uma dessas pequeninas pontes românicas de leve albardão, sem guardas e toda revestida de vegetação tão luxuriante que não permitiu que lhe fizéssemos um desenho.

Os mesmos 3,50^m de largura. A abertura do arco não deve exceder 3,50^m tendo apenas ao lume da água 0,90. A areia proveniente da lavagem dos minérios atuiram esta e outras pontes desta corda limiana.

Um pouco mais à frente depara-se-nos outra pontesinha idêntica: é a ponte da Peliqueira. Tem 3,00 de largura, e um capeado de 12,00 da margem direita, até ao cume do albardão seguindo-se 11,00.



Ponte da Peliqueira, que divide as freguesias de S. Salvador da Torre e Vila Mou

Uma pedra do revestimento da ponte, da margem esquerda, tem gravada a palavra VILLA, talvez para indicar que já pertence a Vila Mou.

Corre na aldeia que junto desta ponte havia, no tempo da estrada, um grande souto e era por isso, local obrigatório de paragem e de descanso do gado. Esse arvoredado desapareceu completamente.

A parte de Vila Mou corre sempre pela veiga e pode ver-se aqui e acolá o seu seguimento.

Em Lanheses, o seu trajecto vai pela Forcada, Granja, portal do Paço (onde se vê ainda um tronco respeitável de um carvalho) e vai ao largo da Feira, onde outrora estava o pelourinho, casa da Câmara e Cadeia, sacrificadas ao progresso.



Pelourinho de Lanheses

Segue pelo Romão, indo passar na frente das actuais ruínas da Capelinha do Badeira e do portal dos restos da Quinta dos Cyrnes, sendo bem visível a sua passagem, junto dos muros.

Atravessa a estrada nacional e passa hoje num sítio deserto mas ainda conhecido pela designação de Vendas de S. Frutuoso, em memória dos estabelecimentos de vinhos aí existentes.

Era aí uma importante junção de caminhos.

Vinha aí ter a estrada da serra de Arga, a que passava na ponte



Pormenor da ponte de Tourim, freguesia de Amonde. Ponte de um só arco, que mede de abertura 10,00 m. e de altura, 5,80 m. Largura total da ponte: 4,00m. Comprimento da parte ladeada: 36 metros.

(Fot. de António Poço)

de Tourim, (freguesia de Amonde), acompanha pelo poente a estrada actual e corre pela frente de Santa Quitéria e Senhora da Luz, pelo sul de São Lourenço da Montaria, Lombo de Porcas (próximo da Silveira), Maruncheiro, Bouça de S. Miguel (onde existia a antiga Igreja

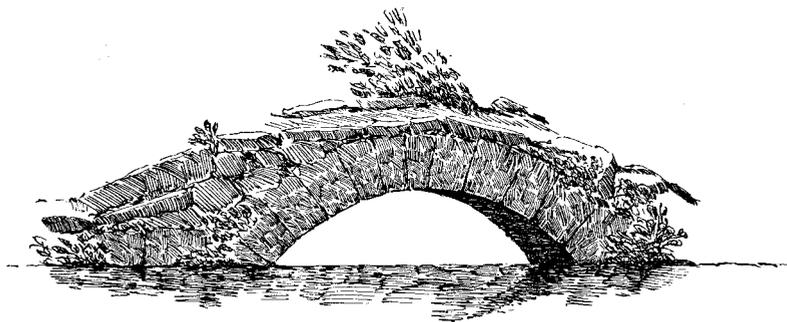
de Vilar de Murteda), Bercovo (já em Meixedo), Balteiro, Corredouras (já em Lanheses) e Vendas de S. Frutuoso.

Havia também uma estrada (caminho ainda hoje com bons pedaços de sólida calçada antiga) que, correndo de norte a sul, atravessava a freguesia de Vilar até ao sítio da Bouça de Água, onde se bifurcava, seguindo o rumo principal para Vila Mou (Via Viana) e o outro ramo para Lanheses.

O seu rumo era: Chã da Pica, Pereiro (Ponte), Outeiro, Cujusta, Rossadelas, Covas, Bouça de Água, onde havia bifurcação, seguindo o ramo de Lanheses por Fonte Vila (Meixedo), Seixô (Lanheses), Devesa, Forcada, onde ligava à estrada de Viana a Ponte de Lima.

Das Vendas de S. Frutuoso, endireita para a freguesia de Fontão.

É aquela estradinha lageada, acima descrita, como possuindo ainda bom pavimento lageado, que passa na Ponte da Pica, que conseguimos fixar num esboço.



«Ponte do Rio», lugar da Pica, que divide as freguesias de S. Salvador da Torre e Vila Mou

Ostenta já à mostra as aduelas do arco, pois perdeu quasi completamente o seu revestimento. Por outro lado, nos últimos vinte anos, o leito do regato sofreu tal entupimento, com sedimentos vindos das vertentes da Serra d'Arga, que no Inverno o sítio é intransitável. Disseram-nos umas vizinhas que dantes iam lavar a roupa para debaixo do arco. Pois hoje, mesmo no verão, ao lume da água, pela altura da abóbada, não passaria uma gamela ...

É voz corrente que, a pedido dos moradores do sítio, este arco

será brevemente derruido, construindo-se em lugar dele, uma ponte moderna de cimento armado.

Fiquem, para já aqui assinaladas as suas medidas: 8,00^m de comprimento lageado, por 3,00^m de largura. Ao raso da água, quando lá passámos, o arco mostrava uma abertura de 4,30^m. Só um desaterro permitirá uma melhor e mais metódica inspecção.

Apesar de condenada, e descarnada de revestimento, deu-nos esta venerável ponte a impressão de ser ainda sólida bastante para poder suportar muitos invernos.

Talvez a engenharia consiga salvá-la.

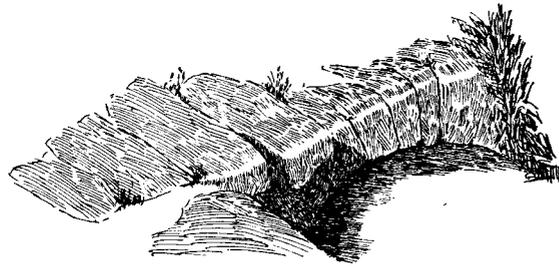
Bem o merece este trabalho de mãos portuguesas da Idade Média, tão veneráveis como as dos artistas canteiros que trabalharam sob as ordens dos engenheiros romanos ou romanizados, que levantaram a parte mais antiga da ponte de Ponte de Lima.

DE LANHSES A PONTE DE LIMA

VINDA de *Lanheses*, e ainda em trajecto francamente reconhecível, a estrada velha entra em *Fontão* (início do concelho de *Ponte de Lima*) a atravessar os terrenos encharcados pelo regato da *Silvareira*.

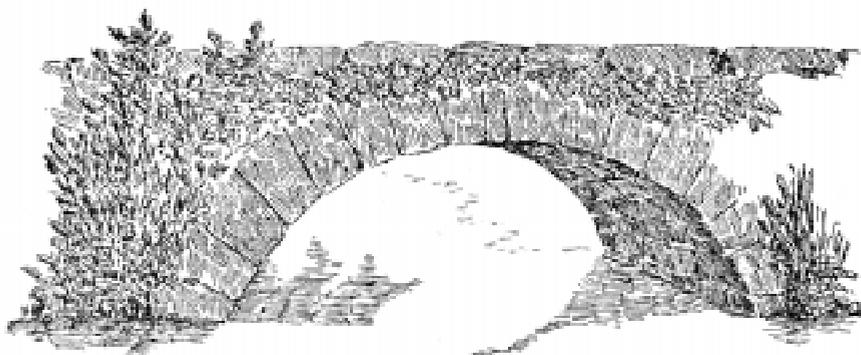
Passa logo sobre um pequeno pontão constituído apenas por um arquinho, de construção românica, ao que pudemos verificar, lançado sobre o caudal permanente do celebrado Rio *Pôdre* que, poucos metros a jusante, desagua no regato principal, chamado Rio de *Fontão*.

Segue-se um lindíssimo troço de cerca de duzentos



Pontão do Arquinho, em Fontão

metros em linha recta, com uma passadouras do lado esquerdo e a todo o comprimento, e imediatamente pega na ponte chamada do *Arquinho*.



Ponte do Arquinho, em Fontão



Trecho da «estrada velha» que, pela margem direita, precede a ponte de Fontão — (Fot. arq.^o Tavares de Castro)

O que logo impressiona são as particularidades de construção deste caminho que se filia na mais pura tradição romana.

Não apresenta, claro, a constituição clássica das vias militares do grande povo, citadas por Martins Capela (que aliás, nunca encontramos no Alto Minho).

Nada de cimento ou argamassas (ao que nos pareceu num rápido exame e numa escavação ligeira) mas a camada de *summa crusta* é bem clara.

As *margines* são formadas por lajes de grandes dimensões. E o *agger* lá está também.



Rampa da margem direita da ponte de Fontão — (Fot. arq.^o Tavares de Castro)

Compreende-se que, tanto esta bordadura protectora como o *agger*, durante as convulsões com a entrada dos bárbaros, toda a Idade Média e o que depois se lhe seguiu até à proximidade dos nossos dias, tenham sido objecto de concertos, restauros e até de várias substituições.

A constante utilização destes caminhos durante séculos e séculos, e sucessivos arranjos fizeram desaparecer tudo ou quasi tudo quando existiria do fabrico primitivo.

E quem nos diria que a indústria romana sempre utilizaria as mesmas normas de construção das vias?

Nas estradas vicinais, menos sujeitas ao trânsito aturado, o romano, hábil e prático neste género de construções, limitar-se-ia à abertura da caixa, os enchimentos desta com uma mistura de calhaus de variado tamanho e terra argilosa e bem batida, seguindo-se a cobertura de lages, as maiores nas margens e o empedrado menor geralmente poligonal no agger. E ficou a tradição destes trabalhos enraizada no nosso povo.

O que conservou este caminho intacto, ou quasi intacto, foi a extraordinária dureza do material empregado, a obrigatoriedade do trajecto e sobretudo o terreno encharcado em que foi lançado que obrigava a obra sumamente sólida e duradoira.

Segue-se-lhe a ponte de extensão nada comum, de pavimento horizontal, com o seu lajeado completo na rampa do lado ocidental, e pavimento médio, faltando apenas algum na rampa da banda do oriente, donde só escapou parte da bordadura.

Total, incluindo as rampas: 50 metros, por 3.50 de largo.

Não tem, nem parece ter tido, em algum tempo, guardas.

Arco central, de volta plena, de 6 metros de abertura por cerca de 1,60 de altura.

Pela junção das rampas com o pavimento, dois olhais, um de cada lado, rectangulares, para escoamento das águas invernais.

O grande volume de água que passava sob o arco não nos permitiu mais circunstanciado exame, mas parece não ter siglas nem qualquer inscrição.

O estado desta ponte afigura-se-me de grande solidês. Apenas a vegetação característica: heras, salgueiros, dedaleiras e comparceria lhe emprestam a garridice romântica, diríamos, habitual nestas vetustas obras de arte em terrenos sempre humedecidos.

O povo di-la romana, como a tantas outras. Talvez por tradição oral, vinda de velhos, de velhíssimos tempos.

Atravessando-se este pequenino trecho de pouco mais de meio quilómetro não podemos deixar de relancear a massa imponente da

Serra de Arga que dossela a paisagem à mão esquerda e, do outro lado, ao longe nesga azul do rio *Lima*, numa aberta dos pinheirais, contra as montanhas das terras de *Geraz*, dominadas pelo pico do *Facho*.

Passada a ponte, há um vasto terreiro e ali se bifurca a estrada: à esquerda sobe o caminho normal da estrada que levaria à ponte de *Esturãos*; à direita segue o caminho mais rápido para Ponte de Lima, mas somente utilizável nos meses de Verão, pois, devido ao baixo nível dos terrenos, da veiga, na estação das chuvas permanece inundado.



Nanpa na margem esquerda da ponte de Fontão vendo-se ao fundo a bifurcação de caminhos: o da direita, seguia pela veiga; o da esquerda rumava ao Cruzeiro de Pentieiros — (Fot. arq.^o Tavares de Castro)

Vamos seguir — para já — por este último.

Há que trepar uma rampa, no cimo da qual estão os restos de

uma aniga casa nobre, senhorio de uma família Leitão, de que tanto ainda por ali se fala. É a quinta da *Vitória*.

A moradia denota muita antiguidade. Tem ainda uma esbelta escadaria com seu corrimão de pedra. O tecto da sala principal, mostra, pintados, os símbolos heráldicos da família aristocrática que a possuiu. Nos muros, aqui e ali, pedras trabalhadas indicativas, de uma opulência arquitectural que desapareceu. De facto, a família de outras eras, em pleno século XVIII, pensou em alindar o antigo prédio e mandou construir paredes exteriores de bom granito, trabalhado por canteiros especializados. Mas o jogo e outras extravagâncias dos morgados (conta-se por ali) arruinaram os fidalgos, e os muros não chegaram a acabar-se.

Há aproximadamente trinta anos, um comerciante de *Lanheses* comprou as pedras, mandou-as desmontar e erguer naquela antiga vila, onde hoje se podem ver fazendo parte de um prédio na esquina que, do Largo da Feira, leva à igreja paroquial.

Fronteira à velha casa dos Leitões, havia a capela. Desapareceu há muito e os muros foram aproveitados para uma habitação de gente humilde.

Descendo-se o outro pendor da elevação do terreno, passa-se junto de um portal rematado por um nicho de pedra, de curiosa arquitectura e a velha estrada, por desuso, aperta-se agora, quase numa cangosta, terminando contra um regatinho que se escoia por baixo do aterro feito para o caminho de ferro do Vale do Lima.

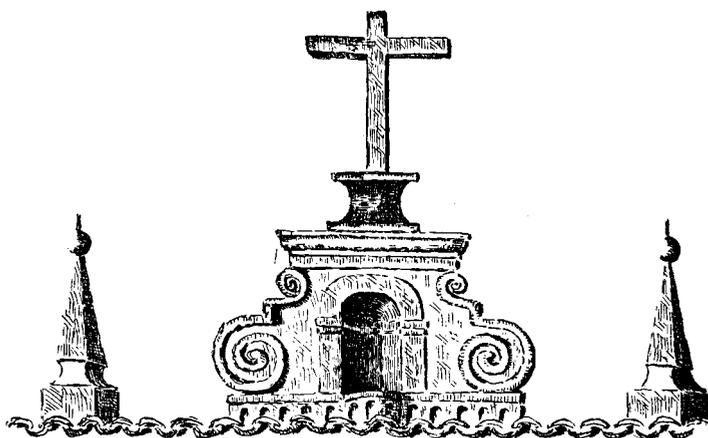
Mas, mesmo seguindo este, não é difícil seguir-lhe o antigo traçado pelos muros velhos da nossa mão esquerda, até encontrar a estrada actual. O espaço, que vai apertando em V, está preenchido por cebolais viçosos nesta altura do ano.

A actual estrada devia ter destruído o antigo pontãozinho que devia ali existido e que deveria ser de construção idêntica àquele que antecede a ponte de Fontão.

A estrada velha inflecte agora para a nossa direita, atravessando a estrada moderna e entra na chamada *Bouça Velha*, segundo vemos na carta topográfica que nos acompanha nestas andanças. (A tal bouça que deu origem ao topónimo desapareceu de tempos imemoriais, pois agora há ali leiras apenas de intenso cultivo).

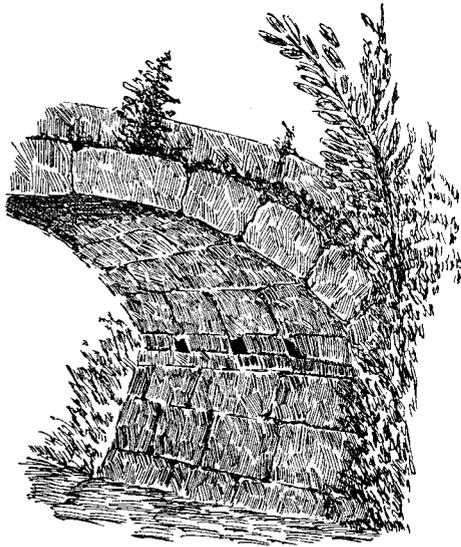
A tradição é uma grande força. Há freguesias mais ou menos gregárias, conforme a índole dos seus habitantes. E quando o solo se distribue com equidade os homens mantêm indefinidamente usos e costumes...

Já em terrenos que pertencem à freguesia de *Vila Mou*, uma calçada, uma grande linha de pujantes ameeiros e salgueirais e o ruído de água a correr em leito pedregoso, indicam-nos a existência de uma ponte.



Cimeira do portal do Ribeiro, em Fontão. A imagem de Santo António, que estava na edícula foi vendida, há anos, a uns estrangeiros...

Ali estava ela com o seu albardão, sem vestígios de guardas e com a pedraria lateral tão vestida de vegetação que mal deixa aperceber-lhe a estrutura.



**Pormenor da ponte sobre o ribeiro da
Vala, Veiga de Fontão**

Sentido: NE-SW. Largura da ponte e da calçada, quatro metros. A abertura do arco não deveria exceder 9 metros e a sua altura total não deveria exceder 6 metros.

Como disse, a vegetação emaranhada, onde não faltavam magníficos tufos de silvas e mesmo as águas que corriam caudalosas impediram-nos de estudar esta construção com os indispensáveis detalhes. o que só se pode fazer no adiantado Outono em condições verdadeiramente satisfatórias.

Galga esta ponte um regatinho sem nome na carta topográfica militar de que nos servimos, mas pudemos averiguar que, em *Fontão*, *Vila Mou* e *S. Pedro de Arcos* é conhecido pela designação de Rio da Vala.

Nasce na Lagoa nesta última freguesia e vem desaguar ao *Lima* após um percurso de cerca de três quilómetros, quási em linha recta, pois a tal vala é recente devido a trabalho patrocinado pela Direcção dos serviços hidráulicos.

Continuando o caminho para oriente, passa-se junto de uma cruz

As últimas cheias do *Lima* deveriam tê-la inteiramente submergido pois se notavam ainda presos nos ramos dos arbustos vizinhos, que vicejavam a um nível superior ao pavimento dela, os inequívocos vestígios da última inundaçào.

Não sem trabalho, e vendo de longe, pareceu-nos que o arco seria um pouco abatido e que os envasamentos se encontram reforçados por obras de alvenaria relativamente recente.

Precede esta ponte uma calçada que nasce a cerca de 46 metros do cume da ponte e prolonga-se depois por 57 metros, acabando súbitamente, como nascera, em terreno apenas calcado.

de pedra monolítica, já coberta de líquens que abruptamente se levanta no meio da ampla veiga.

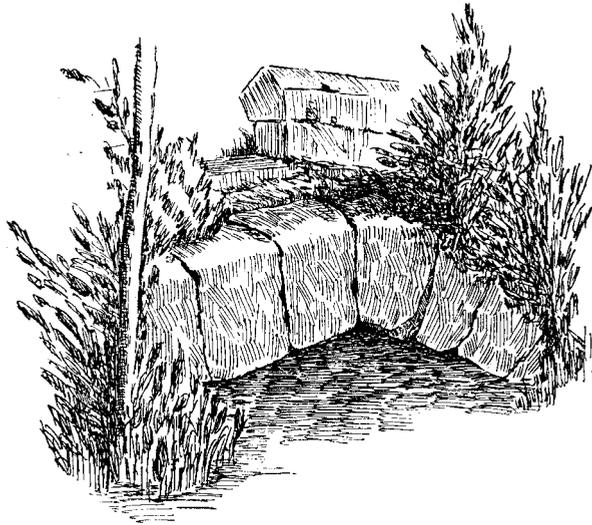
Que tragédia rememorará? Algum viandante morto no caminho por doença ou morte súbita?

E passos andados outra ponte se adivinha, também no meio de densa vegetação.

Esta, porém, é diferente da outra nos pormenores construtivos.

Passa ela sobre o ribeiro *Esturãos*, mas o leito do regato está por tal maneira atuído por aluviões da exploração dos minérios da *Serra de Arga* que a água deixa apenas emergir o bico da ogiva do arco.

Esta ponte, tal como está, é evidentemente gótica a deduzir da parte que ficou fora de água.



Ponte sobre o ribeiro de Estorãos,
na Veiga de Bertandos

Sobe-se ao pavimento da ponte por uma rampa, leve e curta, apenas 8 metros na margem direita, até ao cume do albardão e que se prolonga depois por mais onze — todos lageados.

Largura: 3 metros.

Tem ainda guardas, ou melhor, vestígios de guardas, dado que, dum e doutro lado faltem muitas pedras, principalmente do lado norte

talvez caídas no rio ou talvez aproveitadas por qualquer lavrador de menos escrúpulos, dado que era material muito bem aparelhado e susceptível de imediata aplicação em qualquer obra.

Uma pedra foi, pelo menos, intencionalmente tirada, a que correspondia ao centro do parapeito do lado jusante e que se encontra quasi intacto. Verifica-se isso porque as pedras encaixam umas nas outras por meio de ensablamento como claramente se vê das que se lhe encostavam de um e doutro lado.

É possível que nesse pedra faltosa houvesse qualquer símbolo heráldico, (família ou de domínio) ou mesmo letreiro, dado que era ali o local adequado para essa finalidade.

À entrada da ponte, na margem direita, existe uma pedra tosca, empinada, género dos marcos vulgares, que tem grosseiramente gravadas por tosco lapicida as letras S P. Suponho que sejam indicativas de que vão até ali os limites da freguesia de São Pedro (de Arcos).

Passada a ponte, o caminho segue em terra batida e, depois de atravessar um arvoredado pouco denso, (carvalhos e eucaliptos), entronca na estrada actual que atravessa, junto do magestoso solar de Bertiaundos, seguindo rente aos muros ocidentais desta nobre casa até ao cruzeiro paroquial da freguesia de Bertiaundos, onde vai entroncar na velha estrada real que leva a Ponte de Lima.

O caminho servindo por estas pontes tão dignas de respeito — e vindo desde a bifurcação de Fontão até ao cruzeiro de Bertiaundos — era a célebre *estrada da veiga* — de que tanto nos falaram em Esturãos, utilizada apenas, como se disse — nos meses em que as cheias do rio Lima a deixavam transitável. Encurtava singularmente a distância entre Lanheses e Ponte de Lima, além de ser caminho muito mais ameno e... livre de maus encontros tão frequentes em toda a primeira metade do século XIX.

Voltando atrás à bifurcação da *estrada velha* logo após a tão curiosa ponte de Fontão, vamos agora palmilhar o celebrado e velhíssimo *caminho de cima* que, para já, nos leva à ponte de Esturãos.

Seguia ele a estradinha (agora empedrada à moderna) que passa junto do portal armoriado da Quinta do Retiro, (séc.XIX, princípios), tornaria, por ocidente, o lugar do Outeiro, iria por detrás da actual Igreja paroquial de Fontão e viria ao larginho junto do Senhor das Necessidades, onde se lhe juntava o caminho que vinha da Serra de

Arga e ainda hoje segue quem, lá de cima, vem, a pé, para a feira de Ponte.

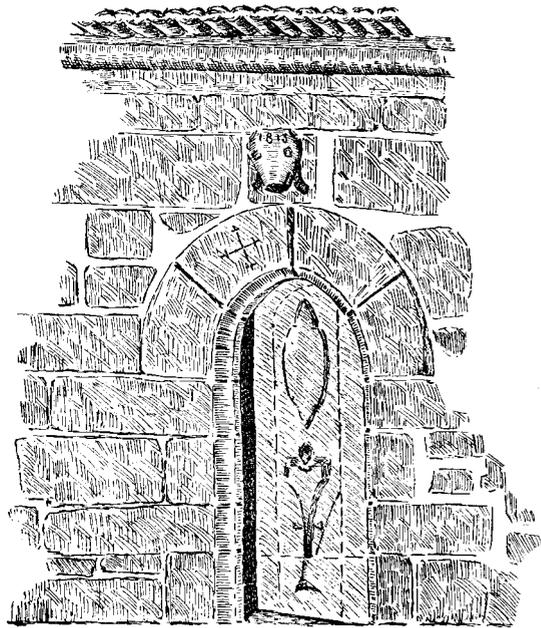
Este Senhor, de bonita capelinha do séc. XVIII, tinha ainda nos princípios do século, grande veneração e festividade, restos de um passado cheio de tradições. Em nichos isolados, venera-se o Senhor dos Passos e Nossa Senhora dos Anjos (?) esta tendo até, na parede, um antigo ex-voto pintado, promessa de alguém dos sítios, que andou nas águas do mar.

Um ou dois pardieiros que por ali se vêem, foram outrora Vendas, isto é, tabernas, hospedarias e forjas para reparação dos carroções encrencados.

Dali, em zig-zagues — alguns troços ainda lageados mas dentro já de propriedades particulares, passaria pelo sul da Quinta da Lage e devia passar junto da igreja paroquial de São Pedro de Arcos depois de correr por umas *alminhas* curiosas que ainda se vêem no meio de um cerrado pinheiral.

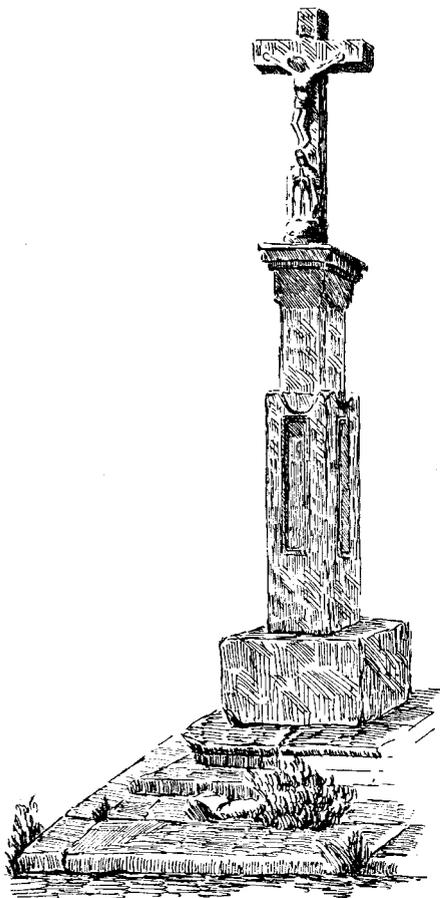


Soleira da porta lateral, (lado Sul), da Igreja paroquial de S. Pedro de Arcos



Porta lateral (Lado Norte) da Igreja paroquial de S. Pedro de Arcos

Seguiria até à *Portela*, trilhando o piso da actual estrada camarária e atravessando-a, para *Paredes* e *Pentieiros*, passando à porta desta interessantíssima Casa.



Cruzeiro de Pentieiros, freguesia de S. Pedro de Arcos.

Um pouco mais à frente junto do cruzeiro de Pentieiros, havia nova bifurcação; uma estrada seguiria até à ponte de Esturãos. Outra de que falaremos mais adiante atravessava a ponte da Freixa e a do Arquinho e entraria no lugar da Cárcua, em Bertandos, junto do cruzeiro paroquial.

Devemos dizer aqui que, parte deste velhíssimo caminho da ponte de Fontão até ao Cruzeiro de Pentieiros nem mesmo pela carta militar se pode seguir, visto não apresentar a natural solução de continuidade.

A tradição local é, também, vária e desencontrada.

Nós apenas conseguimos apurar os insuspeitos (por mais insistidos) pontos de referência e depois em longas e vagarosas caminhadas por lá andamos anotando os mais pequenos pormenores.

Como já dissemos, um ou outro troço foi alienado, aproveitado para a nova estrada camarária ou é hoje propriedade particular com muro à volta.

Outros pedaços no antigo caminho foram aproveitados pelas estradas municipais que se limitaram a rectificar o velho piso e a alargar as bermas.

Mas há vestígios inequívocos da antiquíssima via, e é por eles que nos vamos orientando.

Do Cruzeiro de Pentieiros para o norte, parece que ainda em 1949 (data da feitura da carta militar que nos serve) o caminho seria bem visível.

Hoje foi avassalado por um pinheiral, parece que propositadamente semeado no antigo leito público. Quer isto dizer que uma grande extensão da antiga passagem atingiu a primeira e nítida fase de anexação pacífica e, de hoje para amanhã, será vedada ao público que não poderá invocar o direito consuetudinário, dado que, por incúria ou desleixo não obistou à usurpação.

Mas, para quem quizer ver, o caminho lá está, e depois de galgar a lomba do monte desce e vai por um barranco para onde desviaram umas águas bravas.

Mesmo assim, nós o calcurriámos, (na rocha viva do solo estão marcadas as rilheiras dos carros de bois que, durante séculos, por lá passaram) até que fomos ter à margem do rio de Esturãos, de calma e bucólica e romântica paisagem.

Seguindo-o, vai ter, em ângulo recto, à rampa sul da ponte de Esturãos, precisamente em frente de umas «alminhas» de curiosa arquitectura da qual, na Ribeira Lima, só encontrámos outro exemplar: na freguesia de São João da Ribeira, à margem da estrada actual e em frente ao portal do cemitério daquela freguesia.

A ponte de Esturãos, de nítido cavalete, apresenta-se com três arcos de abertura desigual, (o maior ao centro) e um olhal rectangular na margem direita.

Três corta-mares, de secção prismática, olham para a Serra de Arga.

Mede cerca de 38 metros de comprimento por três de largura.

Tem guardas (silhares gateados, deitados uns sobre os outros) e pavimento de paralelepípedos colocados ainda há poucos anos, em beneficiação de estradinha que leva da freguesia de Moreira do Lima para o lugar de Moreira, da mesma paroquial.

Merece esta ponte especial estudo que não foi possível ainda realizar. O volume de águas, a vegetação que a cobre impediram-nos, até hoje, de analisarmos devidamente esta construção sólida, que reputamos medieval, não passando a nossa opinião de hipótese que só um aturado exame poderá confirmar.

A meio da ponte, do lado montante, eleva-se um cruzeiro. tal como acontece na ponte de Ponte de Lima.

O local é tão deleitável que foi aproveitado para um dos cenários da fita «As pupilas do Senhor Reitor», além de dele haver alguns postais ilustrados e coloridos devidos ao artista António Sousa.

Logo a seguir à ponte, a estrada velha inflecte também em ângulo recto e passa junto de um cruzeiro e das ruínas da capelinha da invocação de Santo Amaro. Dela só resta a frontaria, muito curiosa, do séc. XVII, com inscrição por cima do óculo do coro, que não pude ler.

Já não tem telhado e a parede do lado sul desmoronou-se. Dentro das paredes, só mostra montões de restos de telhas e a característica vegetação das ruínas: entelhas, serudas, mata-fogos, bules-bules, margaridas, violetas bravas, além de heras, uvas de cão, madressilva e funcho.

Só sardaniscas e sardões as povoam.

Dali em diante a velha estrada é conhecida em Esturãos pela designação de *caminho da feira* pois é o que ainda seguem os íncolas dali, quinzenalmente, para irem feirar a Ponte de Lima.

Este caminho da Feira (a feira data de Dona Teresa) na parte que bordeja o rio de Esturãos, apresenta-se pitoresco, bordado de salgueirais e ameeiros — aqui e ali, com passadouras de pedra para os dias invernis em que as águas extravassam do leito habitual.

Vem até à quinta denominada do *Pé da Veiga* (que se lhe assenhoriou de parte), vendo-se porém fora dos muros a antiga *fonte da estrada*; segue ao ainda denominado *Souto* que, como o nome indica seria outrora um largo marginado por grandes árvores, (que desapareceram totalmente), estação de descanso e aprovisionamento de muito maior amplidão do que hoje mostra.

Passa no lugar de *Anho Bom* e vem correr e encontrar o outro caminho no largo da igreja paroquial da Santa Comba.

Dali até à capelinha da Senhora da Luz, já na freguesia de Arcozelo, seria um caminho único.

Ali ramificavam-se em dois: um seguia directamente para a torre da Ponte Velha, que olhava toda a gente que entrava em Ponte de Lima. O outro seguia até ao *Antepaço*, onde encontraria quem saísse de Ponte do Lima e se dirigisse a Valença pela grande e única estrada romana.

Falando constantemente de caminhos velhos, de pontes, de rios, da vegetação das ruínas e dos terrenos abeberrados de água — desenhando, fotografando, medindo — há elementos de paisagem que se nos tornaram familiares.

E venham, por exemplo os salgueiros que, se os deixassem, formariam magníficas muralhas vegetais a todos os cursos de água do Alto Minho. Salgueiros e ameeiros.

Os lindos, prestadios e humildes salgueiros.

Apanham-lhes as folhas para a alimentação dos coelhos; tiram-lhes a casca os pescadores do mar para encascarem as redes; os troncos, fendidos horizontalmente em tiras, são as costas e as correias da nossa cestaria regional; as varinhas são magníficas para arjuar as hortas, isto além de serem, quando secos, muito boa lenha sempre à mão do pobre...

Tiveram eles o seu poeta em António Correia de Oliveira que, em plena mocidade, ainda longe da sua fase mística, lhe inspiraram este extraordinário poema quasi desconhecido:

OS SALGUEIROS

*Salgueiros debruçados sobre as lícidas
E transparentes águas fugidias,
Porque é que estais constantemente, ó Árvores,
Trespessando com vossos verdes olhos
As mansas ondas de água palpitante?*

*Ou seja à luz do sol ou luz da lua
— O que enxergais na larga profundez
Dos remansos e pegos, das correntes
Que fogem como o tempo e como a vida?*

*Às vezes, murmurais à branda aragem
Palavras de mistério, incompreensíveis;
E estendeis vossos braços com o gesto
De quem pensa abraçar com os seus braços
Formas de corpos ou fugitivo Espírito...*

*Salgueiros debruçados sobre as doces
E transparentes ondas — lá no fundo,
O que avistais que vos namora tanto
E contemplais em amorosos extasis?*

E os Salgueiros dos rios responderam:

*«A imagem que nas águas avistámos
Ê, simplesmente, a nossa própria imagem.*

*Enquanto as ondas passam, e não voltam,
Na inconstância fatal do seu destino,
— Nosso destino e nossa lei é vermo-nos
Ficar constantemente onde, em raízes,
A natureza nos prendeu em sua
Sabedoria eterna e misteriosa.*

*O sermos verdes — eis nossa alegria:
Prendermo-nos à Terra que nos prende,
— Eis a virtude e o bem que à luz do mundo
Nos enche de louvor e nos exalta!»...*

*Ó homens! aprendei nesta resposta
Dos humildes Salgueiros debruçados
Sobre as lícidas águas inconstantes:*

*A vida seja, para vós, um rio
De águas que fogem, e não voltam nunca:
— E nele as vossas almas, reflectindo-se,
A si próprias se vejam e contemplem.*

*O destino de uma árvore é ser verde;
O destino das Almas, serem boas:*

*Como os Salgueiros, vendo-se nos rios
Reflecti-vos na vida — e olhai, ó almas!
Se verdejais em graças de virtude
E sois dignas de Deus e de vós mesmas.*

Vamos agora percorrer a transversal entre o cruzeiro de Pentieiros e o lugar da Cárcua, que pertence já à freguesia de Bertandos.

Afigura-se-nos uma derivante da estrada primitiva para ser apenas utilizada nas estações de pluviosidade média. Por ela, logo que o tempo o permitisse, sempre se poupavam grandes passadas. Em último recurso, não haveria mais remédio que recorrer à sempre enxuta estrada da Ponte de Esturãos.

Mas esta estrada é também plurisecular.

Sai, como dissemos, no Cruzeiro de Pentieiros e desce o lugar da Pregosa, caminho rude, de encosta, quási todo ladeado de pinheirais.

Atravessa a Arroiteia, topónimo que indica claramente a braveza não muito longínqua do sítio. Depois mete às Ralas.

Constitue este lugar uma planície hóstil à vegetação; à nossa direita é o terreno encharcado da antiga Lagoa (onde nasce o rio da Vala), drenada há poucos anos para o rio Lima, dada a insalubridade do sítio e a pedido dos seus mais próximos moradores.

À esquerda o regatinho da Leira Longa, marginado, à farta, pela vegetação selvagem.

Das Ralas, mete o caminho aos tufos bastos de amieiros e, pouco depois estamos da ponte da Faixa, sobre o ribeiro de Esturãos.

Trata-se de uma ponte moderna, com parapeitos de cimento armado.

Na margem esquerda, gravado na argamassa: O. P. = J. A. E. = 1939. (Obras Públicas — Junta Autónoma de Estradas).

Veio substituir uma ponte de madeira que é a mais antiga lembrança das gerações actuais.

Mas a velhíssima ponte deveria ter sido outra, que uma cheia maior danificou irremediavelmente.

Um pouco mais adiante o caminho encontra o ribeiro da Leira Longa sobre uma ponte que se vê claramente ter sido reedificada sem preocupações de maior, aproveitando os operários de acaso o antigo material desmoronado.

E, um pouco mais à frente, nova ponte, a do Esteiro, que nos patenteia nítida construção medieval.

Dois arcos, de volta plena; do pavimento primitivo, mostram

apenas os rampeados. Os arcos mostram a possante ossatura já com fundas rilheiras no dorso, mas ainda muito sólidas, para desafiarem a passagem dos anos e das gerações desleixadas.

Patenteia a singularidade de ali se virem juntar dois regatos, que depois de passarem cada um pelo seu arco, constituem um só curso de água. O da margem direita, chama-se do Esteiro; o da esquerda do Carabel.

Como o leito estava seco, pudemos à vontade examinar e medir a ponte venerável.

Dezasseis metros de extensão, incluindo as rampas, por três metros de largo. A abertura dos arcos é de quatro metros, cada um. A altura é desigual: o de poente 0,95^m o de nascente, 1,10^m.

De notar que o assoreamento é visível e que uma sondagem, mesmo ligeira, daria curiosos pormenores sobre a estrutura dos envasamentos.

Interiormente ambos os arcos se encontram com siglas em todas as pedras: SS, LL, =, II, XX colocadas em todas as posições.

Ligeira comparação com outras siglas de monumentos medievais do arco de Ponte de Lima, mostra a perfeita identidade entre elas.

Que poderemos concluir: seriam os mesmos pedreiros? a mesma escola? A interpretação destes sinais aguarda ainda a definição capaz definitiva.

Com base na recolha feita por nós, especialmente no vale limiano, daremos também, em data oportuna, a nossa hipótese para enfileirar com todas as outras já conhecidas e que se prendem aos obscuros e operosos canteiros e mestres medievos que tantas maravilhas nos legaram.

Depois desta ponte do Esteiro, o caminho é lageado e leva-nos ao Cruzeiro e igreja paroquial de Bretiandos. Contorna pelo nordeste o alto muro da propriedade anexa à senhorial casa dos Pereiras e vai dar ao largo que ladeia a igreja paroquial de Santa Comba.

Dali até ao largo da Senhora da Luz é caminho único. Passadouras nos locais da mais duradoira humidade. Há um bonito portal da quinta de Val de Azares sobrepujado por um letreiro, dentro dum círculo:

MANDOU
FAZER ESTE O
P: INCO: DE:
BAR. ANO
DE 1700

e umas «alminhas» do outro lado, com o seu alpendre e luzinha que denota ser acesa todas as noites.

A ermida da Senhora da Luz é muito concorrida no dia da sua festividade. Tem um grande cruzeiro do mais extravagante estilo barroco.

Aqui o caminho bifurca-se: à esquerda vai ter ao portal da quinta do Ante Paço, célebre por ter recolhido, quatro miliários da antiga estrada romana de Braga a Valença; o da direita segue até ao início da ponte romana. Tem um lindo troço ainda muito bem calçado e, nos seus últimos decâmetros de pois de passar o Largo da Freiria, enfia na rua de Lima Bezerra onde há curiosas arquitecturas. Estamos já na freguesia de Santa Marinha de Arcozelo, no seu lugar de Além da Ponte.

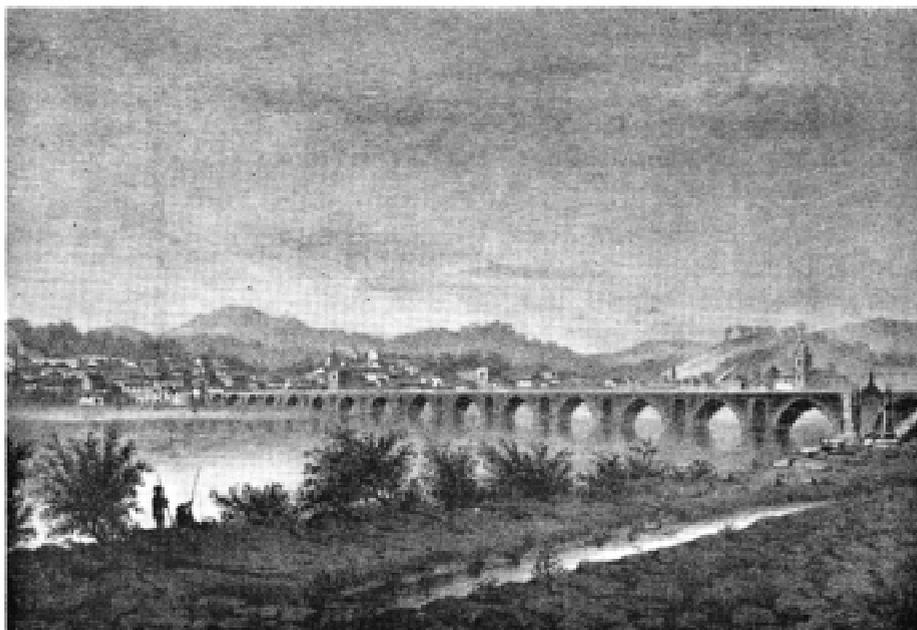
A PONTE DE PONTE DE LIMA

É ainda muito vulgar ouvir rotular de romana a ponte de Ponte de Lima.

Propala-se isso com a maior das insistências oralmente e por escrito. A verdade é que não se trata rigorosamente de disparate. São duas pontes, de desigual comprimento — a mais pequena, efectivamente romana prolongamento uma outra, de épocas diferentes e consequentemente com distintos métodos de construção. Diga-se até que o lanço mais vantajado, mais visível e mais importante é nitidamente medieval, como salta à vista.

È uma das mais belas pontes do mundo, conforme a classifica a

inclusão no livro recente desse mesmo título de um architecto alemão e da parte dos estudiosos, alto minhotos tem merecido a melhor das atenções, não faltando dos poetas e de memorialistas mais ou menos românticos.



A ponte de Ponte de Lima — Gravura de 1864

Miguel Lemos é certamente o mais antigo dos investigadores que sobre ela se devotou.

Mas o primeiro estudo metódico, consciencioso e com rigor científico deve-se ao arqueólogo arcuense Dr. Félix Alves Pereira, que intitulou «*Os Arcos Romanos de Ponte de Lima*» e publicou na revista LIMIANA em Agosto de 1912.

Vem a seguir o Dr. Feliciano Guimarães, pontelimense ilustre,

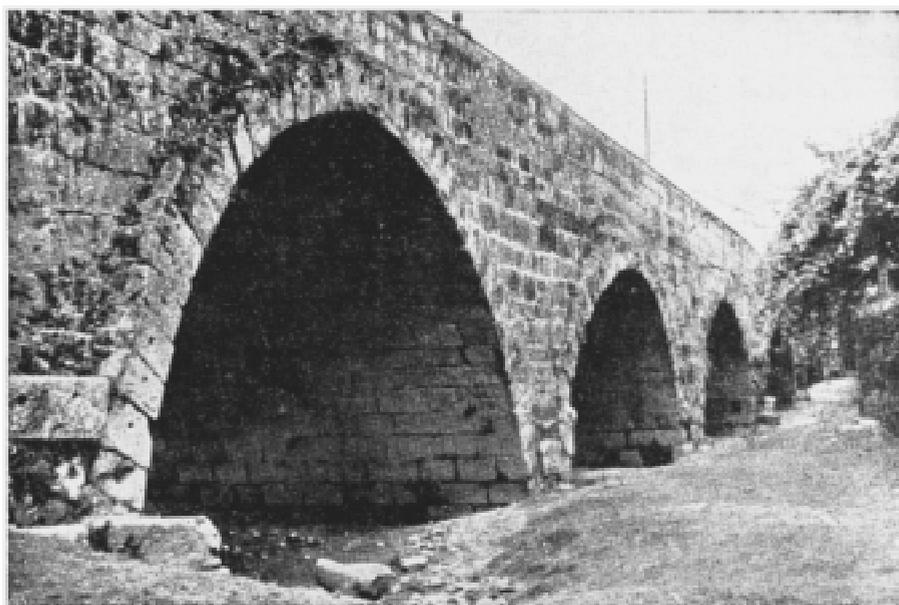
a *ponte de Ponte de Lima*» tornada publicada na revista LUSIADA, n.º 13 de Outubro de 1960.

Porém, indiscutivelmente o mais metódico e profundo trabalho deve-se ao também pontelimense Coronel Alberto de Sousa Machado, intitulado «*A Ponte Romana de Ponte de Lima*», trabalhado lido no I.º Colóquio Portuense de Arqueologia de Junho de 1961 e inserto no volume das suas actas. (*Studium General* — Tomo I).

Resumindo estes trabalhos, (pois nada mais há, por enquanto a acrescentar-lhes), verifica-se que a parte romana começa na margem direita até ao local marcado pela frontaria da igreja de Santo António da Torre Velha.

Este troço encontra-se hoje fora do nível do rio e praticamente em seco. É formado quasi exclusivamente por arcos romanos de volta redonda com as aduelas exteriores de almofadas rústicas e bem visíveis os vincos do forfex.

Segue-se-lhe imediatamente a parte medieval, formada por 15 arcos á vista, em ogiva todos iguais. Entre eles o tímpano é vasado em



Parte romana da ponte de Ponte de Lima — (Fot. do Dr. Correia da Silva, conseguida antes das obras de restauro)

olhais, arcos mais pequenos, de ombreiras verticais, sobre os pilares ou pegões.

A diferença desta com a primeira parte é nítida. O aparelho é mais fino e (marca iniludível), muitas das suas pedras são marcadas com siglas.

Alguns dos arcos, os mais próximos da margem esquerda, foram



Arcos medievais da parte romana da ponte de Ponte de Lima. Aspecto anterior ao recente restauro — (Fot. Fernandes Lima)

obstruídos no século XIX pelas obras de construção do Largo Camões e recentemente ainda, por 1930, para seu alargamento.

Ambas as partes, principalmente a primeira, acusam cavalete no seu piso.

No ponto mais elevado do segundo, levanta-se um cruzeiro, flordelizado e lavrado em «pedra do mar».

A parte medieval foi encaixada na outra, pois nitidamente se vê a distribuição entre os cinco primeiros arcos e os restantes.

Tinha outrora esta parte medieval nas extremidades, torres qua-

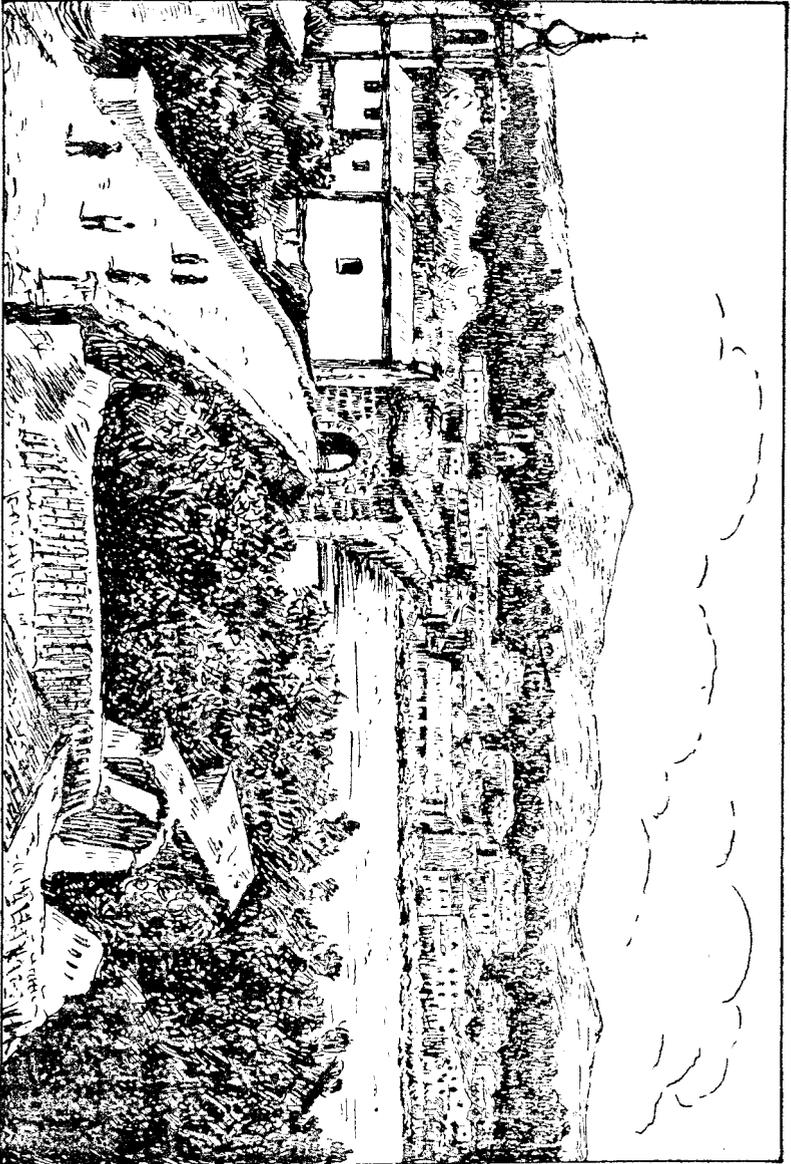


Um dos arcos da gróvura anterior já restaurado — (Fot. Fernandes Lima)

drangulares com túneis de passagem, enquadradas na defesa da vila.

A primeira, na margem direita, chamada Torre Velha de que só restam as bases, elevava-se junto da actual Igreja de Santo António, e outra, denominada Torre dos Grilos, situava-se na rua hoje chamada de Amoroso Lima.

Ambas desapareceram por necessidade do trânsito em 1850 e delas ficou principalmente da primeira, um magnífico desenho colorido de autor inglês datado de 1812, um desenho no livro dos Estatutos da Irmandade de Santo António da Torre Velha, de 1821 e uma fotografia de 1858 que a mostra já decapitada.



Ponte de Lima, segundo uma fotografia de 1858 — Desenho do Dr. Feliciano Guimarães

Em todo o comprimento da ponte, as guardas tinham ameias, de que só ficaram os alvéolos.

Um exame atento à ponte romana revelou que sofreu várias reconstruções e numa delas, muito apressada, que veio até aos nossos dias, não aproveitaram toda a largura dos arcos que ficaram excedendo para cada lado do pavimento uma largura variável entre 0,50^m e 0,70^m.

Esta parte sofreu o ano passado uma reconstrução total e durante os longos meses que ela durou, pôde o Sr. Coronel Alberto de Sousa Machado proceder ao seu exame.

Corroborando a opinião de Félix Alves Pereira, deste lanço da ponte que seria primitivamente de sete arcos, só cinco se conservam com características romanas, sendo quatro de volta plena e o quinto tendendo para curva elíptica. Os outros dois são de reconstrução medieval, tanto pela perfeição do aparelho como por serem já siglados. Isto é: nem toda a extensão deste pedaço de ponte é obra romana; dos seus 90 metros não mais de 55 apresentam características de construção primitiva e apenas nos arcos; os restantes 35 metros são de construção medieval, assim como todos os tímpanos.

Verificou o mesmo investigador que, a princípio, o seu leito seria horizontal e que numa das reconstruções (talvez motivada por corte que teria poupado os arcos e as aduelas) a ponte ficaria com pavimento formado pelo extradorso dos arcos ligados entre si por pedras e entulhos e o seu leito seria ondulado, conforme denotam as rilheiras do seu uso prolongado.

Numa outra reconstrução, por recobrimento dos arcos, o leito ficou regular mas de cavalete por virtude da diferente altura dos arcos.

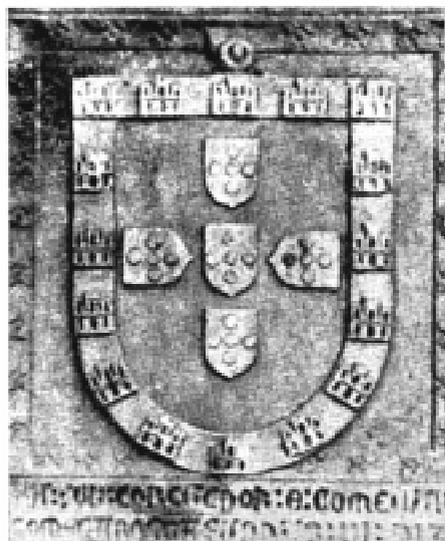
Mais atentou no facto de que a ponte medieval não foi emendada na romana a partir da igreja de Santo António da Torre Velha, para leste, mas antes desta para poente, no macisso que separa os seus cinco arcos romanos dos dois medievos deste troço da ponte.

Quem mandou fazer a ponte medieval? O seu traçado é gótico.

Reinaldo dos Santos diz que em Portugal, em arte, falava-se ainda românico, quando por toda a Europa, durante o séc. XIII e grande parte do século. XIV se construía já em gótico.

Uma pedra com grande letreiro em caracteres góticos e com as armas reais que existia na parte superior da Torre Velha, diz que as torres, o sistema de muralhas e fortificações da vila são obra de D. Pedro

I, concluída em 1370, já no reinado de D. Fernando, segundo o prova um documento do arquivo municipal.



Parte central da lápide que encimava a Torre Velha — (Fot. Dr. Correio da Silva)

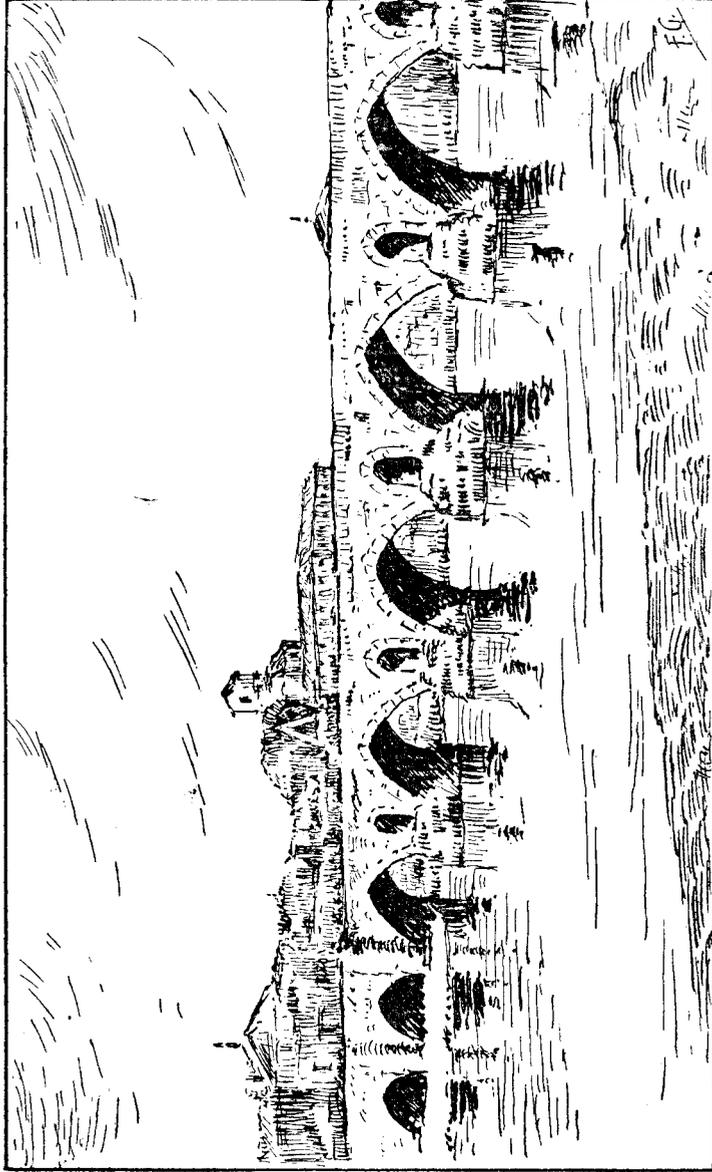
Diz ele: — «Há em Espanha, na pequena cidade de Zamora, sobre a margem direita do rio Douro, não muitas léguas distantes da fronteira portuguesa, uma ponte ogival que Dieulafoy classifica de «Magnífica». Ora esta ponte de Zamora é absolutamente semelhante à de Ponte de Lima: o mesmo alçado, os mesmos arcos em ogiva, os mesmos olhais. Como esta, também tinha torres quadrangulares nas extremidades. E também obra do século XIV. E um idêntico fado dispôs que as suas torres tivessem sofrido tropelias várias...»

É natural, é mesmo lógico aproximar as duas construções, a de Ponte de Lima e a de Zamora. Seria uma delas simples cópia da outra? Qual a original? E agora a minha conjectura: não seriam as duas pontes, a portuguesa e a espanhola, feitas sobre os mesmos planos, apenas com as ligeiras modificações que os locais impusessem?»

É muito de presumir que a ponte fosse construída na mesma altura a integrar-se no sistema fortificado da vila e que os dizeres da lápide «renovar esta vila e fazer estas torres» se refira a todo este sistema incluindo, claro, esta à ponte.

No tempo em que Miguel Roque dos Reis Lemos escrevia os seus ANAIS (antes de 1887) «a ponte media 277 metros sobre 4 de largura e tinha, além dos que foram aterrados da parte da vila, 16 arcos grandes e 14 estreitos, estes abertos nos pegões».

O Dr. Feliciano Guimarães é o primeiro estudioso a chamar a atenção para a similitude da ponte de Ponte de Lima com a de Zamora.



A Ponte de Zamora — Desenho do Dr. Feliciano Guimarães

Resposta a esta pergunta virá um dia — mais tarde ou mais cedo, — quando vierem à luz os documentos aferrolhados nas bibliotecas portuguesas e espanholas e que até agora tem servido para pasto dos ratos e dos anóbios; e mais do que isso, quando se fizer o estudo comparativo dos nossos monumentos.

A ESTRADA ROMANA

I

EM 1465 Leão de Rosmital, cunhado de João de Podiebrad, rei da Polónia, saiu da sua pátria, em missão diplomática às principais côrtes da Europa.

Da sua extraordinária viagem — tão fora das normas comuns que a rainha da Boémia, «na carta em que o recomenda aos monarcas espanta-se da temeridade de seu irmão, geme na incerteza da volta e pede a Deus que o proteja» — há duas crónicas, pois acompanhava-o um séquito de quarenta pessoas, cinquenta e dois cavalos e um carrão, não faltando dois escrivães, um boémio e um alemão que compuzeram cada um na sua língua.

A Revista Britânica de 1852 deu uma notícia do roteiro do secretário alemão e dela se aproveitou Camilo para um interessantíssimo capítulo inserto no livro COUSAS LEVES E PESADAS, cuja 1.^a edição data de 1867.

Dela, por nossa vez, nos aproveitamos nós, na parte que nos convém.

Após peripécias várias, acontecidas através de diferentes países, o diplomata polaco entrou em Portugal por Freixo de Espada à Cinta. Passou por Barca de Alva, Vila Pouca de Aguiar, Arco de Baúlhe, Lanhoso, e chegou a Braga.

«De Lanhoso a Braga são duas milhas. É cidade e praça de armas, situada entre montes; dista trinta milhas de São Tiago de Compostela. Nesta cidade reside o Arcebispo de Portugal. Nas circunvizinhanças desta cidade vimos, com em nenhuma outra parte, laranjeiras, limoeiros e romanzeiras e outros géneros bem como ervagens. As muralhas da cidade estão cobertas de hera».

De Braga saltou a Guimarães, «vila espaçosa, está a três milhas de Braga. Montanhosa e difícil passagem separa as duas terras. A salva e o poejo crescem constantemente à beira do caminho».

De Guimarães voltaram a Braga, onde encontraram o rei de Portugal (que seria D. Afonso V), que lhes pagou as despesas da aposentadoria e deu ao diplomata dois cavalos *janetos*.

«De Braga fomos a Ponte de Lima, distante cinco léguas e situada entre montes. Passa-se o rio Cávado que, não longe de Braga, se atravessa sobre uma pequena ponte.

«O rio que banha Ponte de Lima chama-se Lima e aí se passa sobre uma grande ponte de cantaria. Um muro de pedras quadradas cerca esta cidade (*urbs*) e bem assim também de pedra e forma quadrangular se erguem torres ao correr do muro.

«A cinco milhas de Ponte de Lima está Valença. É uma pequena cidade (*urbs*) situada numa colina entre serras e banhada pelo rio Minho».

Ora Leão de Rosmital e a sua comitiva, pelo menos de Braga até Valença, passando o Cávado por Prado (que seria a tal pequena ponte) e por Ponte de Lima, só poderia pisar uma estrada: aquela que da Bracara Augusta levava a Lugo, ou seja *Lucus Augusti*.

Esse caminho ainda hoje existe, e nós por ele andamos também em quase toda a sua extensão, especialmente de Ponte de Lima para o norte.

A estrada romana devia entrar no concelho de Ponte de Lima (freguesia de Anais) pelo sítio da Lagoeira, iria à Gandra, passaria no Talho, Cruzeiro e iria ter ao cruzamento do Pé da Cruz, donde endireitaria pela Empregada à Quinta do Baganheiro, já na freguesia da Queijada (vestígios visíveis) donde passaria na célebre Ponte Nova.

É uma ponte de pavimento plano, sem guardas, que lhas levou a grande cheia proveniente da tromba de água do memorável dia 9 de Junho de 1939. O arco tem a largura 2,80^m. Vão do arco: 6.00^m. O Trovela passa a 9,00^m de fundo do pavimento. A vegetação impediu melhor e mais detido exame. Mas a designação de «nova», que lhe foi dado no séc. XVI, designa trabalho pelo menos românico ou gótico.

D'aí viria ao Cercal (Rebordões), à Silvosa e passaria junto da ermida de S. Brás.

De S. Brás, pela Lage, iria a Santo Amaro, ponto iniludível

porque foi dali retirado o miliário existente hoje em Bertandos. D'aí a Gaia (freguesia de Arca), donde havia uma bifurcação: o mais antigo caminho metia à Graciosa, donde vinha ao Hospital de S. João de Deus ou Quarteis, e pela antiga Calçada do Correio entrava na Porta de Braga, demolida em 1800.

«Era por esta porta que até quase meados do séc. XIX partia a estrada para Braga», conforme nos diz Reis Lemos.

O outro caminho viria ao Senhor do Pinheiro e desceria a rua do Pinheiro, a mais típica, movimentada e rumorosa via do povoado, de outros tempos, onde se localizavam as hospedarias, os ferradores e os alquiladores e almocreves da estrada de Braga.

II

Do largo de *Além da Ponte*, hoje denominado de «Alexandre Herculano», verdadeiro e importante cruzamento de caminhos, — a estrada romana meteria a *Faldejães*, mas ao chegar à ponte do *Arquinho*, cortaria à esquerda e seguiria pelo caminho ainda existente e conhecido pela designação de «*Caminho das Tojeiras*», de galante nomeada nas redondezas.

O princípio dessa via é ainda francamente aberto, larga de três metros e em linha recta quase plana.

Depois (sobretudo após o aterro para a construção do caminho de ferro do vale do *Lima*), é uma vereda que oferece os mais sérios riscos ao viandante.

Abandonado o seu trânsito com o lançamento das estradas modernas, o velho caminho entrou em decrepitude, no mais lamentável dos abandonos.

Praticamente descreve-se assim: a um lado, seguindo rente a muros mais ou menos altos, corre um passadiço contínuo. A restante parte da largura do caminho é ocupado pela água de fundura variável que em sítios alcança meio metro.

Silvedo emaranhado, plantas aquáticas onde a água permanece quase estagnada, rãs e lama.

Isto ocorre nos locais situados em pleno agro. Os proprietários vizinhos desviaram para ali, na época invernosa o excedente da água que lhes abeberra as terras e ninguém protesta, pois a via das legiões nem memória guarda sequer dos seus pergaminhos.

Seria alguma vez este caminho lageado?

Se o foi, não apresenta, hoje, o menor vestígio desse revestimento.

Nós não temos a menor dúvida que era por ali a grande via para *Valença*. Está ainda na memória de certos anciãos a «estrada velha» e é o mais directo percurso para a *Ponte da Jeira* — tanto topónimo indicativo de romanização como ainda de certos aspectos desta vetustíssima construção.

O caminho atravessa a estrada actual que leva para *Refojos do Lima* numa local ornado de velhos eucaliptos e próximo de um local conhecido pela *Ponte Ferreira*; passa junto de um antigo e bem bonito portal encimado por pesada pedra de armas — a *quinta de Sabadão* — e segue até passar à vista da *Azenha da Rebimba*.

Estamos a ver a linda casa de *Pomarchão*, com terrenos murados que vêm até ao caminho que trilhamos.

Novamente atravessamos terreno encharcado. Metido no muro um grande cruzeiro sôbre três degraus.

Encravado como está na terra de *Pomarchão*, só deve pertencer a esta nobre casa.

Dali até às *Cancelinhas*, o caminho é um verdadeiro regato.

Neste trajecto que vimos calcurriando desde que iniciamos as andanças no caminho das *Tojeiras*, nada menos de quatro regatinhos de maior ou menor extensão alimentam nesta margem direita, o rio Labruja.

Só no pino do Verão este caminho deve estar enxuto. Prova é a passadeira constante, ininterrupta que o segue à nossa mão esquerda.

Nas *Cancelinhas* há uma bifurcação, mas o caminho antigo lá está claramente indicado: é o da direita, que segue em direcção à igreja paroquial de *Santa Marinha de Arcozêlo*, e lhe passa em frente da sua porta principal.

Igreja com nítidos vestígios românicos. A cachorrada é iniludível e bem merecia mais detalhado exame do que aquele que lhe dedicou o cônego Aguiar Barreiros ⁽¹⁾ que diz apenas ter sofrido severamente com os restauros mas que «deixa ver, apenas, no cimo dos muros do

(1) — *Egrejas e Capelas Românicas da Ribeira Lima. Porto, 1926.*

corpo principal a secção dos modilhões historiados, os quais suportam um friso pometado; uma fresta, do lado sul, com a sobrevivência milagrosa de um vitral antigo; algumas aduelas da porta meridional; e uma cruz grega vasada em quadro, sobre a abside, a qual, assim como a fachada, passou por uma renovação completa».

O templo está na crista numa elevação de terreno.

O caminho sobe a doce encosta e desce logo até passar à outra margem pela conhecida ponte da Jeira, que encontra em ângulo recto.

Há anos o pavimento desta ponte era em albardão. Hoje é plano, devido a arranjos e conveniências de uma fábrica de serração ali ao pé estabelecida.

De antigo, só deve conservar a estrutura do arco. Mesmo este foi restaurado; mas bem visíveis lá estão as marcas iniludíveis da mão romana: o rústico em duas aduelas quase no arranque da margem direita, lado juzante.

A vegetação e o volume da água impediram o exame rigoroso que convinha fazer, que só poderá ser levado a cabo, como se disse, em pleno verão.

Conseguimos as seguintes medidas, apesar das precárias circunstâncias em que nos vimos: comprimento actual: 60 metros; largura, 3,85 m. Abertura do arco ao lume da água, 9,80 m. Altura do arco: 3 metros.

Por guardas, tem apenas uns varões de ferro e uma rede de arame de um lado e do outro.

O exame do interior do arco deveria ser feito com vagar, método e após uma limpeza conscienciosa deste venerável monumento.

Na outra margem, o caminho segue paralelo ao rio, supondo nós que o motivo da passagem dele para ali fosse motivado pelo afloramento granítico que, quase em falésia, lhe corta o bom e cómodo seguimento. É a última ondulação da Serra de Antela.

Cerca de meio quilómetro mais à frente, é interceptado por um muro de quinta, recente. Mas do outro lado do cercado, lá vai ele, ora estreitado por vedações abusivas, ora cortado outras várias vezes.

Porém, a marcha dele é visível através dos locais denominados *Coutada, Borralho, Cerdeira, Carvalho Mouco, Moinho do Folão*, onde abandona a margem do rio para ir à estrada actual de Cepões, que foi lançada em cima do antigo leito, num pequeno espaço, para o seguir mais



A ponte da Jira, freguesia de Santa Marinha de Arcosêlo — (Fot. de Abel Viana)

além, seguindo-o sobre a *ponte do Arco*, que é também de origem romana.

Lá estão, muito nítidos, os rústicos nas almofadas.

Foi alargada pela nova via. Sobre o arco único lançaram um sistema de cachorros a todo o comprimento e novas guardas de pedra a substituírem as antigas, segundo nos informaram.

O arco tem de abertura 6,00 m. ao lume da água, por uma altura de 3,00^m. A largura dela, ao que pude inferir, na sua parte primitiva, não deve ir além de 2,90 m.

A estrada continua a seguir o caminho das legiões.

Passa já na freguesia de Labruja a *Fonte da estrada*, de mergulho, mas muito abundante de boa linfa, que dantes encharcava a passagem.

Havia ali um nicho de Nossa Senhora da Guia, hoje incluído num muro um pouco mais acima, mas ainda venerada pelos viandantes das bandas de *Paredes de Coura* que, num verdadeiro milagre de contumácia tradicional, seguem como os avós dos avós, o velho trilho para virem à feira de *Ponte de Lima*.

Umhas centenas de metros mais acima, depara-se à esquerda com uma ermíndinha de cantaria, com seu cruzeiro ao pé. É o Senhora das Neves. Há que abandonar o piso cómodo da estrada de macadame e seguir pelo trilho rústico consagrado pelos séculos.

Estas invocações, de Senhora da Guia e Senhora das Neves, Santo Amaro, S. Sebastião, S. Roque, encontram-se no trajecto das antigas sendas alto minhotas, e indício seguro dele.

São padroeiros dos viajeiros.

A Senhora da Guia, com uma estrela caudada na mão; Senhora das Neves memorando, decerto, a legenda de tornar ao antigo oratório deixando rasto de passadas; Santo Amaro, santo padroeiro dos aleijões; S. Roque, o das feridas nos membros locomotores, viajante de acaso e das doenças contagiosas de homens e de animais; S. Sebastião, o intercessor contra a peste cujas ermíndinhas começaram a espalhar-se à entrada das povoações após a peste grande de 1548.

De longe em longe, uma cruz de pedra, na beirada, quase sempre sem um letreiro ou uma data. Alguém caiu ali para sempre, nada mais deixando que perdurasse na memória dos homens.

O caminho *Labruja*, em fora, mete pelo sítio chamado da *Texu-*

gueira. À nossa esquerda ficam os lugares denominados *Revolta*, *Antas* e *Portelinha*, tão indicativos da existência de restos arqueológicos.

Corta fundo, em quenhas sombreadas por copas de velhas árvores.

Passa na casa da *Balada* e serpenteia, subindo cada vez mais.

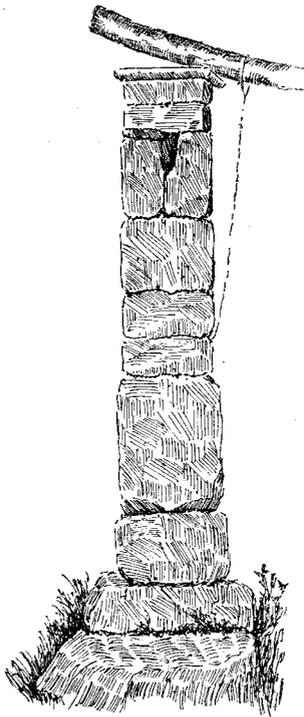
Segue pela *Freita*, com grandes pedaços calçados.

Vai a *Vinhó de Baixo* e passa junto dum singular monumento, plantado a meio do caminho, a que chamam «esteio».

Esteio é que nunca foi, muito embora sirva de apoio de um caimbro de vinha duma propriedade vizinha.

É um padrão constituído por pedras de silharia, tendo seu remate trabalhado, embora rudemente. Melhor diremos: coluna de quatro faces, trabalhada no rude granito do monte vizinho.

Altura: 3,20 m.; Largura por face: 0,55m.



○ «esteio» da Labruja

Ao pé, passa o regato da *Câmbua* e está ali a *Fonte das Três Bicas*.

Trata-se evidentemente da «memória» de qualquer facto, tanto pelo local onde se encontra, como pela singularidade da feitura.

A *Fonte das Três Bicas*, seria local de estacionamento obrigatório de homens e animais. A água jorra efectivamente por tríplice escoadouro depois de passar por um pequeno tanque rudemente escavado numa pedra.

Subindo e continuando o caminho, passa-se em *Casa Branca*, *Eiras* e, numa subida íngreme, *Espinheiros*.

Nesse lugar, dentro dum portal, ergue-se uma casa humilde, com um tosco alpendre no alto das escadas de pedra.

A servir-lhe de apoio, um miliário.

É cilíndrico. Medirá 0,50 de diâmetro por 2,00 de altura.

Viraram-no de cabeça para baixo, dado que, desse topo, possuía maior e melhor base para assentar no chão.

A parte agora superior, originalmente afusada para entrar na terra, foi engrossada com cimento e, para segurar a trave mestra do alpendre embutiram-lhe um ferro.

As letras da sua inscrição de várias linhas, encontram-se rentes ao chão e recobertas com várias camadas de mato, pois é o eido da morada.

A casa pertence hoje a um velho lavrador de nome Victorino e é a sua mulher, de grandes anos, que nos permite a visita ao monumento.

Diz-nos que sempre ali o conheceu e que várias pessoas têm ido, como nós, para reverenciar a «pedra das letras».

No tempo do pai, o Sr. Costa, e dos pais que geraram a esse, a pedra ali estava, não sabendo de onde veio.

No seu livro imortal, o padre Martins Capela, a ela se refere.

E noutra parte:— «Desde Ponte de Lima, pelos outeiros da Labruja (fragmento de um miliário de Constante ou Constâncio II da milha XXVI) ganhava o planalto de Coura... (págs. 55).

Temos a impressão (não podemos de maneira nenhuma garantir) que o infatigável investigador curou apenas por informação e por qualquer razão deixou de arrostar com a rude caminhada por estes locais.

Porque o miliário se vê completo e não é um fragmento o sábio nada diz quanto à sua posição; supomos que ao padre Capela não foi dado o prazer de ver com os próprios olhos esta coluna.

Muito embora não pudéssemos verificar, por isso, a leitura que o caso requeria, não deixamos de assinalar aqui a profunda impressão que nos causou a vista deste padrão, bem digno de figurar em lugar de honra no futuro museu de Ponte de Lima, restituído dignamente à sua posição inicial, protegida a parte epigrafada dos atropelos ocasionais os propositados, a que o seu uso actual o sujeita.

Um pouco acima, há uma bifurcação; mas o caminho velho será o da esquerda que trepa a rude encosta, pois foi intencionalmente cortado o talude da montanha?

O padre Narciso Alves da Cunha (NO ALTO MINHO — PAREDES DE COURA) assinala assim a sua *descoberta* em 20 de Outubro de 1905, do monte do Carvalhal:

— «Mais para o poente da Portela Grande fica a Portela pequena,

onde começam a encontrar-se vestígios e restos da via militar romana de Braga para Astorga, na Galiza.

«Quem seguir deste ponto para o sul, verá uns cortes, a meia encosta da vertente leste da serra do Formigoso, contornando os acidentes da montanha, sempre com regular e estudada inclinação até se perderem de vista numa grande curva, correspondente a uma ondulação de terreno, na proximidade da igreja da Labruja.

«O traço desta via, procurando flanquear suavemente a encosta, desenvolve-se, desde o fundo, até dominar a passagem desta Portela. O leito esboroadado e, em partes, cortado por caminhos que se dirigem ao monte e noutras coberto pela camada de terra que a acção das chuvas tem arrastado e depositado nele, ainda apresenta pequenos trechos de empedrado.

«Próximo do lugarejo da Câmbua, pertencente aquela freguesia, caminho da Portela, há uma curva bastante apertada que foi aberta na rocha a picão. Na distância de todo o logarejo desaparece a via, naturalmente por ter sido cultivado o seu leito.

«A Câmbua, pequena e pobríssima povoação serrana, jaz escondida na funda ravina da mencionada encosta do Formigoso. Vêm-se lá ruínas de muitos edifícios — pequenas e acanhadas casas — muito juntas, de configuração rectangular (...)»

O padre Narciso Alves da Cunha via assim desenvolver-se a gloriosa via do alto de um monte.

Nós, porém, calcurreámos o caminho da encosta do Formigoso em algumas tardes de grande sol, atentos às suas minudências.

Efectivamente aqui e ali, nota-se o empedrado — mas é daquele que não apresentam nenhuma característica que os afiance dignos de investigação como arqueológicos. Reparados e cem vezes voltados a reparar alguns denunciam obra bem recente.

Grandes séculos passaram por eles com os seus invernos mais ou menos severos. Milhares e milhares de pés calçados e descalços as franquearam. Quantas vezes seria concertado e reconcertado em todo ou em parte?

Só o traçado é antigo.

Na sua pitoresca e delirante etimologia, o padre António Carvalho da Costa COROGRAFIA PORTUGUESA — Vol. I) fala assim da rudeza destes lacetes:

«S. Cristóvão de Labruja, ou Lauruja, vigairaria, tem 190 vizinhos. Entre Coura e Ponte de Lima, na estrada real, que vai desta Vila para a de Valença, está uma serra, que chamam da Lauruja, nome que se corrempou de Laboriosa, palavra latina, que quer dizer trabalhosa, como na verdade o é em sua subida».

Este é o caminho da Portela pequena.

Mas há outro, aquele que um pouco acima do lugar dos Espineiros bifurca para a direita, atravessa o pequeno curso de água do regato da Câmbua e vai pelos sítios do Carvalho, Vinho de Cima, Bandeira e Boa Vista e ladeando pelo sul a Portela Grande, vai entrar em Romarigães pelo sítio denominado Agro do Monte. Esta é que é a «estrada real» ainda na memória dos mais velhos daquelas aldeias.

Estes caminhos das Portelas eram célebres na estratégia do Alto Minho.

Nos tempos mais chegados a nós, temos notícia de para ali terem sido destacadas forças militares de Ponte de Lima para impedirem a entrada dos soldados napoleónicos da 2.^a Invasão.

Por ali seguiu Napier com a sua tropa fandanga, depois de submeter Ponte de Lima em 28 de Março de 1834. Transpôs a serra da Labruja dois dias depois, acampou em 31 na freguesia de Agualonga e inexplicavelmente, montado no seu burro de comédia, submetia a 3 de Abril a praça de Valença apesar do seu poderio militar e das suas muralhas e das suas bocas de fogo.

Acompanhava o caudilho um homem dos sítios: o capitão de Milícias de Viana, Dr. António d'Antas Bacelar e Barbosa, da Casa do Outeiro, de Agualonga, portanto mais do que conhecedor de todos os sendeiros desses sítios por onde o judeu errante nunca rompeu sandálias...

A PONTE DE FALDEJÆS

LOGO ao princípio da estrada para as Portelas, falamos da ponte do Arquinho, de Faldejães.

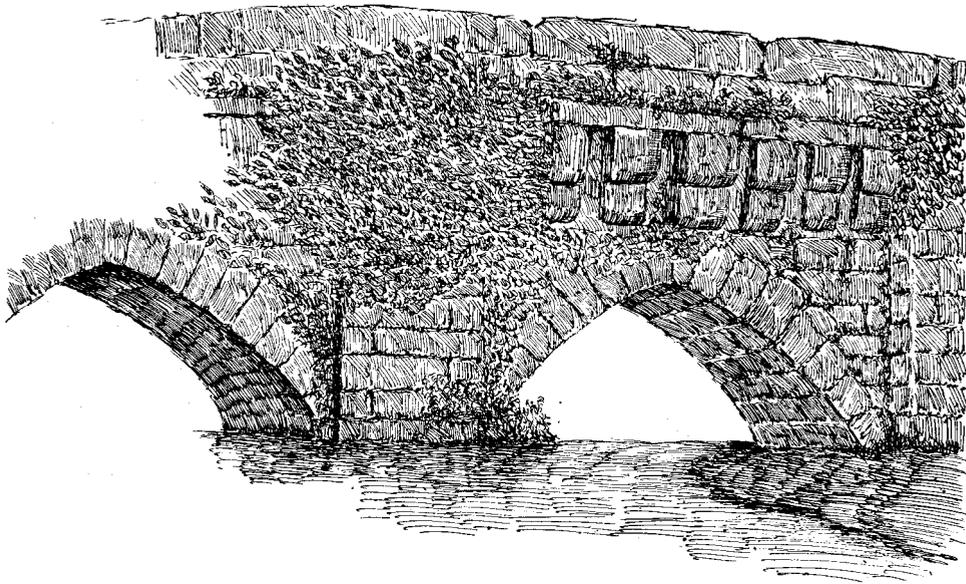
Está logo adiante do início do caminho das Tojeiras.

Os construtores romanos, gente prática, evitaram a passagem do regato, fazendo correr a sua estrada quanto possível pela margem direita.

Esta ponte do Arquinho é nitidamente gótica. Em tempos já antigos foi o seu pavimento alargado, correndo, sobre parte da cachorrada, uma caleira de pedra destinada a levar água de rega dos campos situados em nível superior ao leito do rio, de uma para outra margem.

Tem dois arcos ogivais. Cavalete e guardas de pedra, seguras pelo próprio peso e aparentemente sem qualquer cimento ou gatos metálicos.

A montante, apresenta entre os arcos, um suporte de projecção rectangular. O interior dos arcos são siglados.



Pormenor da Ponte do Arquinho, em Santa Marinha de Arcozêlo, Ponte de Lima

Tal como a ponte das Abelhoas, em Santa Marta de Portuzelo, o seu pavimento forma a parte central de S com o caminho que nele entra e sai.

Outra particularidade desta ponte: na sua margem esquerda

mostra um corpo mais saliente, a modos que envasamento de torre prismático-quadrangular. Seria esta ponte fortificada? A hipótese parece absurda, mas não vejo outra razão para aquele reforço que não existe em mais nenhum destes monumentos.

Comprimento da ponte: 24,30m.; Largura, 4,90 m.; Abertura dos arcos, 6,00 m. altura 1.60 m.

Esta ponte leva ao lugar de Faldejães, donde abriria para os Arcos de Valdevez e para Paredes de Coura.

A PONTE DO ARQUINHO

Iniludivelmente, a *estrada velha*, a *estrada romana* virava, na Labruja à capelinha de Nossa Senhora das Neves e seguia o trajecto por nós indicado.

Mas, seguindo a estrada camarária, à frente da capela da Senhora das Neves umas dezenas de metros mais adiante, encontra-se a ponte do Arquinho sobre um afluente da margem direita do rio Mestre. A estrada camarária segue o leito do antigo caminho, isto é, havia ali uma ramificação mas este, por ir à igreja do Socorro foi o preferido pelo município.

A romaria é antiga mas dela ainda não fala Carvalho na sua COROGRAFIA PORTUGUESA.

Esta ponte do Arquinho, de volta inteira, aparentemente sem siglas, parece-nos românica.

Abertura do arco: 2,50 m.; largura: 4 metros.

SANTUÁRIOS DA SERRA

No lugar da Bandeira (freguesia de Labruja), da estrada romana saiam dois caminhos: um leva à ermida de Sant'Ana o outro à de



Ponte do Arquinho, na freguesia de Lebuje — [Fot. de Abel Viana]

S. João Baptista da Grova. Ambos são situados em lugar áspero, duro, perdido no meio das serranias. As suas romarias são muito concorridas, apesar disso.

DE PONTE A SANTA CRUZ

De Ponte de Lima aos Arcos, pela margem esquerda do rio, a estrada velha rompia das Portas de S. João «porta e torre assim chamadas à conta da capela abobadada, de grandes dimensões que a torre mostrava por cima da porta, com frente para a freguesia da Ribeira» diz o memorialista Reis Lemos (ANAIIS MUNICIPAIS DE PONTE DE LIMA), demolidas em 1863.

Seguia por dentro dos quintais da Alameda de S. João (há um troço antigo). Num muro da propriedade de Nossa Senhora da Aurora ainda se vê uma janela que deitava para a «estrada velha»; e vai sair à estrada actual; não há que errar, pois estão ainda ali várias casas com frente para o antigo caminho, que vai passar à ainda chamada «ponte velha do Crasto», de ligeiríssimo cavalete, lageada à antiga, com guardas apenas do lado montante, (comprimento da parte lageada: 19,50^m. Abertura do arco: 2,70; altura do arco: 1,30; largura da ponte: 5,10), calçada e com passadoura, vai ter o largo do Senhor da Cruz de Pedra.

Juntava-se aí um outro caminho que, vindo de Vila Verde, por Serdedelo, passava na ponte dos Alfados, muito celebrada no local pela magnífica água que jorra perto numa fonte de duas bicas. Esta ponte é também românica, de um só arco, com silharia siglada. Tem de abertura 3,80. Pavimento recto, constituído por lages inteiriças, mais largas do que a ponte, de 3,60.

Do largo em diante, a «estrada velha», depois de curvetear, ia sair a um cruzeiro, sito no lugar da Rocha, hoje à face da estrada actual, que

rememora um triste assassinio por causa da teimosa e alardice numa
partição de águas.

Diz o letreiro:

ANTONIO
JOZE DE CAR
VALHO FOI MORTO
NA EDADE DE 28 ANO
S A 14 de FEBREIRO DE
1873

Este cruzeiro marca o sítio onde saia a estrada velha. Seguia depois pelo leito da nova e, um pouco mais acima, inflecte para a esquerda e pode seguir-se-lhe ainda o rumo por meio dos campos. Vai passar junuto duma antiga forja, ainda existente no lugar da Casa Nova, freguesia da Ribeira, forja que, há mais de 150 anos, se encontra explorada pela mesma família: os Leitões, segundo nos assegura o seu actual proprietário. Esta forja, tem nas ombreiras duas pedras assinaladas. Nós lemos: ESTA CASA SE/FESCÕ HOS DY/CO:... DES/TA YGRA, na da esquerda. E na da direita: ANO / 1640.

Depois mete para a direita, por um troço chamado ainda «estrada velha» e, na freguesia de Gemieira, quase se confundem os dois traçados.

Em S. Martinho da Gândara, vinha à Malpica donde, atravessando o actual quintal da casa dos Paivas, passava rente à curiosa casa do Brandão, junto da qual foi morto o morgado do Cabo, assunto que deu muito que falar e de que se fala ainda nas aldeias do redondelo.

Cortava pela Corredoura, ia a Luou por fora desta grande quinta, indo atravessar o ribeiro na ponte de Carros, românica e siglada. (Abertura do arco: 4,00, altura, 2,00, mais 0,80 até ao pavimento. Largura da ponte: 3,00, incluindo o muro, do lado montante).

Segue depois pelo monte da Biela, já em Santa Cruz, e vai entrar em Lavradas, de maneira muito clara.

DE VIANA A PONTE, POR DARQUE

Junto ao cruzeiro do cemitério de Darque, a estrada bifurcava-se: à direita, rompia a estrada do Porto em frente, seguia a estrada para Ponte de Lima.

Esta ia passar junto da capelinha da Senhora da Oliveira e atravessava toda a povoação de Darque na parte mais antiga e curiosa da activa aldeia.

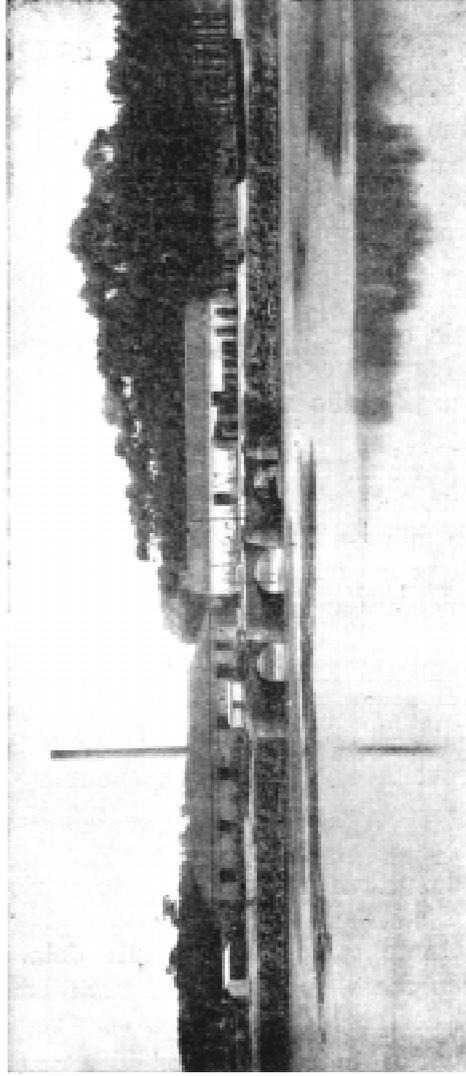
Seguia pelo lugar das Bouças e seguia pela freguesia de Mazarefes por caminho visível e claro.

Em Vila Franca, seguia pela Quinta dos Terrados, que é tradição sera casa mãe dos Barbosas Melos, da Quinta da Barrosa e veigas fora: Subportela, Deão, Moreira de Geraz, Victorino das Donas, ia sair à Anta, já na freguesia da Correlhã, atravessando daqui em diante um mais pitorescos locais da ribeira Lima, cheio de ermidades e passando na ponte românica — e romântica — de Senhora da Luz e entrando em Ponte de Lima pela ermida de Nossa Senhora da Guia.

A ESTRADA FLUVIAL

O aparecimento dos veículos motorizados, fenómeno que, na região de Viana, ocorreu pelos inícios da primeira guerra mundial — veio relegar para o desvão dos trastes velhos não só as diligências (que nós ainda chegamos a utilizar para viagens a *Ponte de Lima* e aos *Arcos de Valdevez*, mas o carro de bois (que passou a ser apenas um traste para uso extensivo de lavoura), e vibrou igualmente um golpe de morte nos «barcos de água arriba», velhíssimo meio de transporte que utilizava a estrada fluvial do *Lima*, até 35 quilómetros da sua foz, ou seja ao limite da sua navegabilidade: o *Carregadouro*, entre as freguesias de S. Martinho da Gandra e S. Paio de Jolda.

Era um delicioso meio de transporte, barato e cómodo, sobretudo



O Cais Novo (Darque). Parte terminal, de pedra, onde vinha encabeçar a ponte de madeira — Reprodução de um postal antigo

para as freguesias ribeirinhas que dele se serviam para vir às feiras de Viana ou de Ponte de Lima.

Depois, nada mais aparatoso do que ver a paisagem limiana sulcada pelas grandes velas inchadas de vento.

Podiam esses barcos transportar, de inverno, quando as águas são grossas, até 15 toneladas.

A profissão de barqueiro passava de pais a filhos, requeria longa prática, espírito decidido e observação constante pois a todas as horas tanto de dia como de noite, era preciso conhecer o rio com os seus cabeços, (ínsuas submersas), os poços, os socaios e os ventos.

Havia ,dantes, também uma verdadeira dinastia de construtores de barcos em *Capareiros* e restos dessa verdadeira indústria é ainda hoje a grande fábrica doméstica de remos e vertedouros daquela freguesia.

Durante a segunda guerra mundial, com a quase paralização dos engenhos mecânicos, todos os meios tradicionais voltaram ao galarim e os barcos reapareceram já então uma especialidade duma família de *Mazarefes*.

Só o seu preço variou... Se dantes, cada um, se comprava por 90\$00, naquela tremenda lufa-lufa o mínimo preço deles eram... dez mil escudos e não havia mãos a medir!

Este surto febril pouco durou.

O rio Lima encontra-se hoje praticamente despido dessas grandes carreiras.

Os barcos que existem são os últimos das grandes frotas de outras eras e já se não renovam, à medida que, pouco a pouco vão ficando pelas margens como carcasas desconjuntadas e reduzidas aquelas madeiras inaproveitáveis para uma fogueira...

I

A única ponte de pedra que corria sobre o rio, unia as duas margens em *Ponte de Lima*.

Tanto para montante como para juzante dela, passava-se por meio de barcos, de fundo chato, manobrados à vara, em locais tradicionalmente estabelecidos, decerto desde tempos bem remotos.

Assim, em *Viana*, os barcos estacionavam nas imediações da

chamada igreja velha, ou seja «das Almas», de primitiva edificação românica, sob cujo alpendre se abrigariam os viandantes da chuva ou do sol, enquanto aguardavam a sua vez de calearem o rio.

Num cipo de pedra (tal como acontece ainda hoje em *Geraz do Lima*, no sítio denominado *Passagem*), para ninguém alegar ignorância, estavam gravados os direitos de portagem.

Este padrão, ou seja a pedra onde se estabeleciam os preços e condições da passagem erguia-se «no terreiro do convento das freiras de S. Bento, defronte do coreto do Jardim Público, à porta da casa onde nasceu... o Dr. Roberto Rodrigues Mendes Puga», diz o grande investigador vianês Dr. Luís de Figueiredo da Guerra («Notícias de Viana», n.º de 12 de Outubro de 1929).

Fora lavrada em 1638, como consta das sessões camarárias e o Dr. Figueiredo da Guerra copiou-a em 1897.

Esta pedra foi, mais tarde utilizada para nela fixarem as toneiras do chafariz do Largo de S. Domingos, destruído em Maio de 1929.

Nessa altura, verificamos nós que nada restava da longa inscrição que tivera. Nem vestígios de letras!

Os pedreiros, conscienciosos em demasia, haveriam picado tudo!...

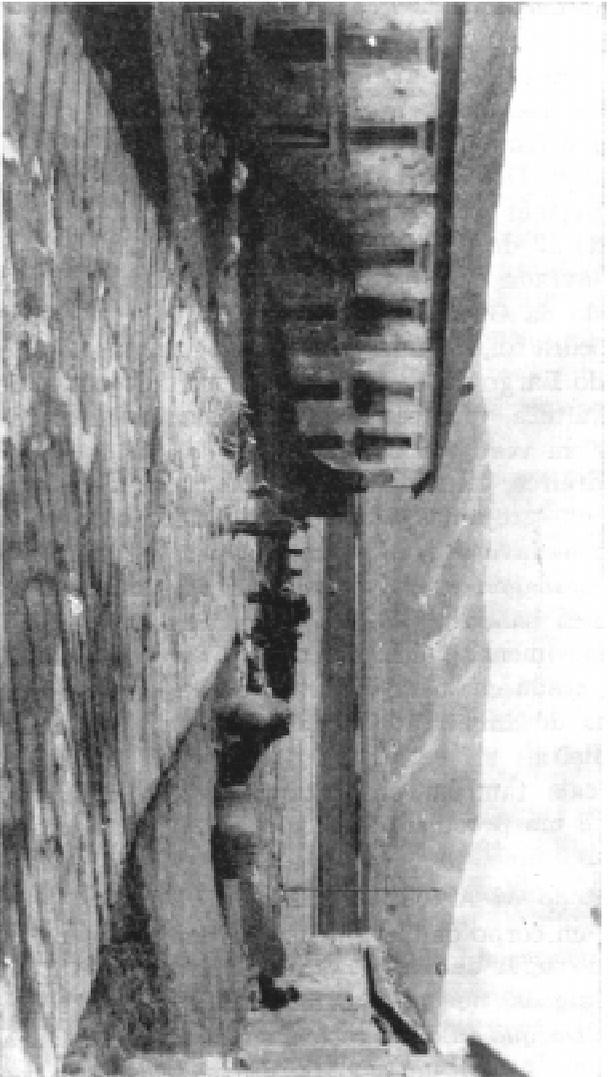
Junto da Igreja das Almas existe, ainda hoje, a *Rua dos Caleiros*, ou seja onde morava a grande maioria dos barqueiros encarregados de transportar passageiros e mercadorias de uma margem para outra.

Na outra banda, os barcos atracavam ou no Cais de *Darque*, de azafamado movimento comercial ou o *Cais novo*, junto da ermida de S. Lourenço, assim chamado e para o distinguirem do outro, depois das últimas obras de ampliação que ali fizeram quando da construção da ponte de madeira.

Este cais também era conhecido pela designação de *Cais de S. Lourenço* e um processo do século XVIII dá, sobre ele, esta curiosa referência:

...«quando os Arcebispos vêm de visita a *Viana*, vai o Senado da dita Vila em corpo de Camera na sua barca do concelho esperá-lo ao mesmo cais do lugar de *Darque*, todo de corte, e o Dr. Juíz de Fora com vara branca alçada, no que não há dúvida alguma sem que nenhum do dito lugar de *Darque* ou de *Barcelos*, tivessem a confiança de impugná-lo.

O mesmo se faz quando os ditos Arcebispos vem pelo cais de S. Lourenço e todas as vezes que há necessidade, andando por todo ele



O Cais de Darque — Reprodução de um postal antigo

publicamente como parte de termo seu, aonde vão sempre os oficiais de justiça ao que os mandão, sem contradição alguma até agora. (1)

Tanto é certo, ser o dito cais de S. Lourenço todo do termo de Viana que a mesma vila o mandou fazer de novo e à sua custa e, por ordem dela, se concerta quando se arruina. E, como tal, no fim dele estavam, em uma pedra, gravadas as armas da Vila de *Viana* o que na inquirição dela se prova. E dos crimes cometidos nele conhece o doutor Juíz de Fora da dita vila, sem contradição alguma»...

II

Subindo o rio, a outra passagem é em *Santa Marta de Portuzelo*, no fim da actual estradinha do Pinheiro, no sítio denominado *Tirabau*.

A passagem, ali, deve ser também antiquíssima, pois nela desemboca a estrada que vem do Paço de *Paredes* e passa pelas pontes do *Arco* e das *Abelhoas*.

Abica o barco no outro lado em sítio indeterminado, pois, devido ao capricho do rio, a margem esquerda, fronteira ao portinho do *Tirabau*, esboroa constantemente.

Uma vez na outra margem, os viandantes têm de correr ainda uns quilómetros, tanto para atravessarem o esteiro de *Mazarefes* e chegarem à estrada ou seguir pelo caminho paralelo ao rio, aqui e ali esbarrondado pela fúria das águas invernais.

III

A terceira passagem sobre o Lima, fazia-se e faz-se ainda em *Cardielos*, no sítio denominado *Barco do Porto*, imortalizado pelos pinceis dos mestres Silva Porto e Alberto Sousa.

Tal como acontecia em *Viana*, um ramal descia da estrada principal até ao rio.

Sobre esta passagem, encontramos num resto de papeis pertencentes à *Quinta da Ferreira*, freguesia de *Meixedo*, as seguintes notas:

«A 9 de Outubro de 1873, D. Francisca Angélica Malheiro de Sousa Menezes, viuva, moradora em *Viana*, na *Rua da Bandeira*, vendeu

(1) — A Pesca no Rio Lima por José Rosa de Araújo — Maio, 1956.

a Manuel Fernandes Lajoso, casado, da freguesia de *Cardielos*, a propriedade do barco de passagem no rio *Lima*, chamado «*barco do porto*», entre as freguesias de *Cardielos* e *Serreleis*, no qual se passa para a outra margem do rio, freguesia de *Vila Franca*, bem como uma casa térrea para os barqueiros, o que tudo foi da Casa dos Pintos e de que D. Francisco era então proprietária.

Havia sido arrematado por José de Araújo Pinto na execução da Fazenda Nacional contra Manuel Pereira Barreto, pagador geral que foi da gente de guerra nesta província. E mais ainda lhe vendeu um terreno junto à dita casa, o qual, então, era uma bouça e fora concedido àquele José de Araújo Pinto pela Câmara Municipal, partindo a dita casa e bouça do lado sul com parede e eira de Manuel Fernandes Lajoso, comprador, e dos mais lados com caminhos públicos.

Mais ainda D. Francisca Angélica lhe vendeu uma leira de mato no sítio também chamado do «*barco do Porto*», na margem esquerda do rio *Lima* freguesia de *Subportela*, de mato, com dois carvalhos, que confronta do Norte com o rio, do sul com José Pereira e outros, do nascente com António Pereira da Cunha e do poente com José Pereira.

Tudo vendeu àquele Manuel Fernandes Lajoso pela quantia de 575\$000 reis, sendo casa e bouça e leira por 224\$800 reis e o barco e direito de passagem por 350\$200 reis.

A escritura de venda foi lavrada pelo tabelião Bernardino Carneiro Geraldês de Vasconcelos.

Na margem esquerda, onde abica o barco, há hoje um cais de pedra que termina uma estradinha quási em linha recta, mandada construir pelo ministro Manuel Afonso Espregueira, dos últimos tempos do regime monárquico. Este Senhor tinha casa na freguesia de *Vila Franca*, na outra ponte desta estradinha, muito bem calcetada, que, diga-se de passagem, corta um regato que se esparia em lago, onde se perdem os olhos em milhares de nenúfares.

Ante a beleza ridente da paisagem, logo se evoca o jardim de água de Claude Monet em *Giverny (Eure)*, cujas nínfeas serviram de modelo para as célebres pinturas hoje no *Oragerie*, das *Tulharias*.

Não teria recantos diferentes o de *Bagatelle*, onde Georges Clemenceau escreveu as páginas de homenagem a Monet «*Les Nymphéas*», nem

desprenderiam maior encantamento e sonho os lizes das águas que inspiram Barbey d'Aurevilly:

*Nénuphars blancs, O lis des eaux limpides,
Neige montant du fond de leur azur.*

Dessas estranhas e misteriosas flores da água — que o budismo instituiu como a sua flor simbólica — na vasta região do Alto Minho que conhecemos, só aqui em Vila Franca nos maravilham pela sua prodigiosa multiplicidade...

Florescem, fora dali como que envergonhadas, pela pouquidade nas águas dormentes do rio da *Vala*, junto da *Veiga de Bertandos*, e numa represa em Santa Marinha de *Arcozêlo*, conhecida pela designação de Poça de Faldejães...

Em mais nenhum outro sítio as lobrigámos, o que evidentemente não quer dizer que a singularidade destas flores não decore outros recantos escondidos do vale limiano.

IV

Outra passagem, faz-se no esteiro de Vila Mou, para a freguesia de *Deão*.

Em *São Salvador da Torre*, resta ainda, quasi intacto, o largo da antiga «estrada real» com as suas vendas, successoras das antigas hospedarias.

Dali parte um caminho para o rio.

Numa ou noutra margem está o barco amarrado á vara, espetada fundamente na areia da praia.

O barqueiro anda por ali perto, pois os passageiros não são constantes.

— Ó barqueiro!

O homem surde logo de qualquer banda, pois labuta nas horas vagas em qualquer trabalho da lavoura.

O viandante ou se senta nos talabardões da ré ou dá uma ajuda empunhando outra vara, para a travessia se fazer mais depressa.

V

A seguinte comunicação entre as margens do *Lima* faz-se de *Lanhães* com *Geraz do Lima*.

O Conde d'Aurora refere-se assim a esta passagem no seu livro



Ponte do Arco, em Santa Maria de Arcozelo — (Fot. de Abel Viana)

ROTEIRO DA RIBEIRA LIMA:— «Uma velha calçada desce ao rio pitoresco, encantador lugar da *Passagem*, um dos mais lindos quadros desta linda ribeira... Do largo da Feira, de *Lanheses*, ao rio é uma curtíssima meia légua que paga bem a pena andar-se. Na *Passagem*, a aguarela do casario de além do rio é uma pequena tela de mestre...»

O barco leva indistintamente homens e animais:— bois, porcos, cabras...

O barco é, como todos os outros, puxado à vara e faz o curto trajecto pela quantia de \$50. Existe, porém, uma cláusula religiosamente respeitada: os naturais do antigo concelho de Geraz não pagam nada.

É uma costumeira antiquíssima.

No cais do lado de Geraz há uma grande pedra de granito, (1,90 de altura fora da terra, cumprimento, 0,65 e 0,33 de largura), de quatro faces que contém as obrigações e preços estabelecidos há muitos anos.

Espetada na terra junto do bonito cruzeiro da *Passagem*, mostra em três faces o curioso letreiro que não lemos sem dificuldade:

Na sua mais larga, voltada ao poente:

O
CONC. DE IERAS
TAIXA QUE DEV
EM LEVAR OS V
ARQUEIROS DO BA
RCO DA PASSAJE
LEVARAM DESDE O PRIM
EIRO DE MAIO TE O ULTI
MO DE OUTUBRO POR CA
DA PESOA CINCO REIS PO
R CADA BESTA HUM VIN
TEM E POR CADA CABESA D
E GADO DES REIS E POR CA
DA IUNTA DE GADO E CARO
CINCOENTA REIS E CADA
LETEIRA E MACHOS SINC
OENTA E DES O PRIM.º

Na face voltado ao norte:

PR.º DE NOB
EMBRO TE
E. O FIM DE
ABRIL LEV
ARAO POR C
DA PESOA D
ES REIS POR
CADA BEST
VINTEM P
OR CADA IN
NTA DE GA
DO E CARO I
CA SENTAR
EIS E POR CA
DA LETEIR
A E MACH
OS O MESM
O — ANNO
DE 1742

E na fase sul:

OS DO C
ONC.º
SEGAR
DE SEUS
UZOS AN
TIGOS QU
E HE NAO
PAGAR NADA

É tradição corrente em *Geraz* que o barco de passagem fora instituído por uma senhora dali que, em troca exigiu a continuação da regalia da passagem franca para os seus conterrâneos.

Porém, para não prejudicar inteiramente os barqueiros — o barco é arrematado todos os anos pela Câmara Municipal de *Viana* desde a extinção da de *Geraz do Limó* — deixou para estes cultivarem, uns cinco ou seis bicos, isto é, umas faixas de terreno de uns dez metros de comprimento por meio de largo.

A maior parte destes bicos estavam já em 1940 transformada em areais, devido às cheias periódicas do rio e da emersão do seu leito — fenómeno que se vem acentuando assustadoramente de há quarenta anos a esta parte.

Aquele privilégio não é olhado com simpatia pelos homens do barco que, mais de uma vez, tentaram destruir a pedra dos direitos de portagem, deitando-a ao rio.

Os de *Geraz* armaram tais motins que o padrão voltou a ser implantado no seu poiso tradicional, à custa dos malfeitores.

Nota pitoresca: Este letreiro mostra sinais de ter sido pintado, pois no fundo sulco de uma ou outra letra se distinguem traços de tinta preta.

Porém só a última palavra: NADA é que se encontra cuidadosamente avivada.

Não vão, às vezes, os barqueiros esquecer a purogativa das gentes de *Geraz*...

VI

A última passagem, antes de Ponte de Lima: entre Vitorino das Donas e Fontão. De Vitorino parte, para o rio, a estradinha do Pessegueiro, onde há um bom cais de pedra e cimento, com a ermida de Santa Rita a um lado.

Todas estas passagens se fazem apenas no espaço de tempo compreendido entre o nascer e o pôr do sol.

Fora destas horas, o serviço é incerto ou obedece a preço ao capricho do barqueiro que, quási sempre, se faz pagar com exorbitância e especulando com a urgência do tardio errabundo.

Os barcos de passagem, chamados «barquinhos» — diz Coelho Veiga no estudo que lhes dedicou ⁽¹⁾ — embora possam passar de

(1) — Barcos da Ribeira Lima, in *Arquivo do Alto Minho* — vol.I, págs. 77.

margem a margem de 20 a 30 pessoas, distinguem-se dos barcos de *água árriba* por o seu «tampo» ser muito mais largo, os «talabardões» mais curtos (por isso que o «barquinho» é muito menor e encimando apenas 3 a 4 «liames»), os bordos e tampo mais baixos, havendo neles estreitos «canteiros». não usando vela, por só no inverno usar «traquete»...

No «*Barco do Porto*», além do barco de passagem, existe um barco, com grande plataforma, destinado à passagem de carros de bois.

Para montante da ponte da risonha vila limiana, o rio é transposto nos seguintes locais:

1.º — Forno da Cal;

2.º — Cucas;

3.º — Ribeira, da freguesia da Gemieira, na margem direita é freguesia de Refojos. O lugar da Ribeira foi muito importante, mas hoje está em franca decadência. Tinha lagar de azeite, engenho de serra, moinho de enxofre e vários moinhos de milho. O de enxofre também, fora da sua época, moía milho.

O lagar de azeite e o engenho de serra estão presentemente em ruínas. Os moinhos de milho parece que já não laboram todos. As moagens motorizadas acabaram com eles. E enxofre também já lá se não moi talvez há vinte ou trinta anos, por as autoridades não consentirem.

4.º — Carregadouro. A margem direita pertence já ao concelho de *Arcos de Valdevez*, freguesia de *S. Paio de Jolda*.

É aí o ponto terminal da navegabilidade do rio. Ponto tradicional de embarque do vinho de todo o alto Lima e das madeiras que vinham para Viana.

Lugar de pernoita dos barqueiros — gente que nascia e morria ao pé da água, muitos dos quais deixaram larga gesta anedótica que ainda se rememora: o Ponte Nova, o Batelada, o Domingos Navalhinhas cuja recordação anda envolta no caso triste da própria cunhada que ele matou em legítima defesa; o irmão Manel Navalhinhas — ambos de *Santa Marta de Portuzelo*, terra que deu não poucos homens sabedores do rio como ninguém...

É ainda lembrado, no *Carregadouro*, o Francisco Beixe, que todas as semanas ia a Viana e era assim chamado por ter nascido na *Quinta*

do Beixe pertença de Francisco Menezes, Casais. A mulher deste Xico lendário era dos Patachos, família também de barqueiros de cerne.

E o célebre Deonísio, homem de força tremedal que, a rir, bebia um cabaço de vinho e que, uma vez, metendo-se numa desordem em que D. Telmo Montenegro cantava de galo, correu os contendores rapando da lança de um carro?

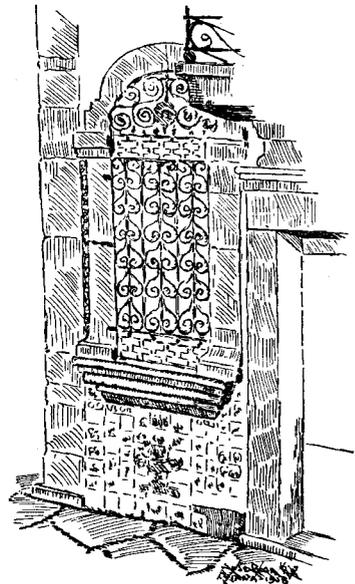
Este herói, perante o qual os comilões de Homero se reduziam a criancinhas de sopas de leite, era natural de Darque.

Dessa fauna sobrevive ainda o Manel Gato que é um poço de saborosas lembranças...

Os barqueiros limianos e os almocreves mereciam bem umas páginas de memórias...

Pertencem a um mundo ainda de ontem — mundo em que se viajava de barco, de gerico, a cavalo, de carroção, ou liteira — mas quase a sumir-se da memória dos homens que dele se recordam por terem ouvido notícias dos últimos que ainda viram esses aprestos arqueológicos...

Mais dez, vinte anos e tudo se sumirá na voragem tremenda que atropela o mundo!...



Nicho incrustado na frontaria
da Igreja Velha (Viana)

ÍNDICE

DOS CAPÍTULOS

Estas Velhas Estradas	3
Estradas Romanas	6
Os Miliários	9
Variações sobre Pontes	11
Os miliários conhecidos	15
As estradas em 1808	22
Estradas e caminhos	30
A transição	40
A rota de Nun'Álvares	43
A ponte de madeira sobre o Lima	48
De Viana ao Embarcadouro do Pinheiro	51
A Quelha do Cebeiro	54
De Viana ao Âncora	54
De Viana para o Porto e Braga	56
De Viana a Lanheses	61
De Lanheses a Ponte de Lima	69
A ponte de Ponte de Lima	84
A Estrada Romana	96
A ponte de Faldejães	106
A ponte do Arquinho	108
Santuários da serra	108
De Ponte a Santa Cruz	110
De Viana a Ponte, por Darque	112
A estrada fluvial	112

DAS GRAVURAS

Miliário de Bertandos	16
Miliário da Quinta de Faldejães	18
Estradas de 1808	24
A cadeirinha	32
A liteira	35
Almocreve	37
Alminhas de Castelo do Neiva	45
Alminhas de Anha	47
Fac. simile da assinatura de J. J. Azevedo	48
Cruzeiro de Alvarães	57
Cruzeiro de Algarès	59
Ponte da Peliqueira	65
Pelourinho de Lanheses	66
Ponte de Tourim	67
Ponte do Rio	68
Potão do Arquinho	69
Ponte do Arquinho	70
Estrada velha de Fontão	70
Ponte de Fontão — margem direita	71
Ponte de Fontão — margem esquerda	73
Cimeira de portal	75
Ponte da Vala	76
Ponte do ribeiro de Estorãos	77
Igreja de S. Pedro de Arcos	79
Soleira da porta	79
Cruzeiro de Pentieiros	80
Ponte de Lima	88
Parte romana da ponte	89
Arcos medievais da ponte	90
Arcos restaurados	91
Ponte de Lima	92
Lápide da ponte	94
Ponte de Zamora	95
Ponte da Geira	101
Esteio da Labruja	103
Ponte de Faldejães	107
Ponte do Arquinho	108
Cais Novo	113
Cais de Darque	116
Ponte do Arco	120
Nicho das Almas	125

Todos os desenhos não identificados são do autor.

**Composição e impressão da Tip. CASA DOS
RAPAZES de Viana do Castelo, em 30-6-62 com a
colaboração dos intertypistas Jaime Lopes R. Lima
e José Guerra, dos paginadores Guilherme Ribeiro
Afonso e Victor Martins e sob a direcção técnica
de Arnaldo Gama Linhares.**

ERRATAS

As linhas 12 e 13 de páginas 88 deverão ser substituídas pelo seguinte texto:
com a sua interessantíssima epístola «*Pontes e Calçadas — notas sobre a ponte de Ponte de Lima*», tornada pública na revista LUSIADA.

Os outros lapsos de revisão são facilmente corrigíveis pelo leitor benévolo.