



Via do Marão – Contributos para a identificação do traçado do antigo caminho do Marão

Carlos Balsa*

RESUMO

Este trabalho incide sobre a evolução histórica da principal via utilizada na transposição da serra do Marão. Procura-se identificar o seu traçado com base na informação documental, arqueológica, toponímica e geomorfológica. As observações apontam para a existência de uma importante via medieval, subsidiária da rede viária romana, para a qual convergiam caminhos provenientes das regiões vizinhas. Esta via perdurou ao longo de muitos séculos, servindo de palco às presúrias asturianas e às reformas administrativas empreendidas por D. Dinis. No século XVII, a via foi sujeita às primeiras remodelações, mas as grandes obras de beneficiação ocorreram apenas no século XIX.

PALAVRAS-CHAVE

Serra do Marão, viação, épocas romano-medieval e moderna.

ABSTRACT

This paper focuses on the historical evolution of the main road used in the transposition of the Marão mountain. We try to identify its path from the documentary, archaeological, toponymical and geomorphological information. The observations point to the existence of an important medieval route, a subsidiary of the Roman road network, to which roads converged from neighbouring regions. This road lasted for many centuries, it was the stage for the Asturian reconquest and the administrative reforms undertaken by the king D. Dinis. In the 17th century, the road was remodelled for the first time, but the majority of the improvement works only occurred in the 19th century.

KEYWORDS

Marão mountain, road, Roman-Medieval and Modern Times.

1. INTRODUÇÃO

Inaugurou-se recentemente uma nova travessia rodoviária da serra do Marão: a Autoestrada 4 (A4). Desde o advento do transporte motorizado, é a terceira estrada construída sobre o mesmo itinerário, estando as duas anteriores, Estrada Nacional 15 (EN15) e Itinerário Principal 4 (IP4), ainda em serviço. A construção sucessiva destas vias vai ao encontro do ensejo de minimizar a duração e a penosidade das viagens através da serra do Marão. Contudo, esta vontade é muito anterior ao advento do transporte rodoviário.

Num passado ainda não muito distante, a transposição desta serra implicava grandes dificuldades e perigos para quem necessitava de se deslocar entre o litoral e o interior da região Norte do País. Estão ainda presentes na memória dos habitantes da região os temores associados ao antigo caminho do Marão, principalmente devido aos perigos que este representava para os viajantes. São muitos os relatos de aflições devidas ao percurso acidentado, ao rigor do inverno e à presença de salteadores. Em 1796, o Bacharel Ribeiro de Castro escreve que a estrada do Marão é a “mais áspera da província e talvez do Reino” (Castro, 1796 citado em Mendes, 1995, p. 455).

Em consequência destas dificuldades, o caminho do Marão foi sujeito a inúmeras modificações e adaptações ao longo do tempo. Com a evolução dos meios de transporte mecânicos foram construídas novas vias mais adequadas à sua utilização, sendo os percursos anteriores alterados ou restaurados. O simples trilho percorrido a pé ou a dorso de animal culmina agora numa moderna autoestrada.

A reconstituição do traçado deste caminho e das suas alterações ao longo dos tempos é uma tarefa difícil ou mesmo impossível, pois muitos dos seus troços foram abandonados ou destruídos. Contudo, existem ainda alguns vestígios que sinalizam de forma dispersa a sua passagem. Neste trabalho de investigação, de carácter local, propõe-se reconstituir o seu traçado entre Amarante e Vila Real. Analisa-se com mais pormenor o trajeto entre Aboadela e a Veiga da Campeã, troço onde se situa a parte mais acidentada do percurso, tendo a via de vencer um desnível de cerca de 800 m.

Começa-se por fazer um pequeno enquadramento das condicionantes oro-hidrográficas impostas pela serra do Marão, seguindo-se uma tentativa de reconstituição da via desde os tempos da romanização até à Idade Moderna, anterior ao advento dos transportes motorizados. Para o efeito, teve-se sobretudo em conta os vestígios materiais e toponímicos atuais ou documentados. Procurou-se também integrar as informações que estão dispersas por diferentes trabalhos que abordam, de forma direta ou indireta, a Via do Marão. Como os vestígios viários conhecidos são, por vezes, escassos, nem sempre é possível definir com algum rigor o traçado da via. Nesses casos, procura-se interpolar o trajeto de acordo com as condicionantes naturais do terreno.

2. UM ITINERÁRIO NATURAL ENTRE O LITORAL E O INTERIOR

A cordilheira montanhosa formada, a norte do rio Douro, pelas serras do Marão-Alvão e Cabreira-Gerês, com orientação genérica norte-sul, constitui um obstáculo



FIGURA 1. Monumento principal da necrópole do Pedrado. Tem planta elíptica, com eixos de 12,3 m e 11 m; a altura é de cerca de 2 m, mas apresenta deflação central, indiciando uma possível violação.

natural entre o litoral e o interior do Norte do País. Nos primeiros reinados da nacionalidade, este obstáculo geográfico era de tal forma marcante que a província situada a nascente destas serranias foi designada de “Trás-los-montes”.

Apesar das dificuldades, a transposição da serra pode ser feita através das aberturas naturais proporcionadas pelos vales dos ribeiros que sulcam os seus flancos e vão engrossar as correntes dos rios Tâmega, a oeste, e Corgo, a este, e dos colos e portelos que rasgam a sua linha de cumeada. Um dos principais itinerários que transpõe esta cordilheira passa pelo portelo do Alto de Espinho, situado a cerca de 1030 m de altitude e encaixado entre as cristas rochosas do Alto da Gaiva, a 1189 m, e do Alto do Gavião, a 1190 m. Vindo de ocidente, o acesso a esta passagem pode ser feito através do vale do rio Ovelha ou do seu afluente rio Marão e a descida, do lado oriental, através dos flancos e patamares formados pelos terraços do rio Sôrdo ou, em alternativa, através do vale encaixado do rio Aguilhão. Estas condicionantes naturais estão ainda hoje bem patentes nos traçados das atuais estradas EN15, IP4 e A4, embora esta última não suba ao Alto de Espinho, mas passe por baixo da Gaiva através de um túnel.

Este itinerário foi percorrido desde tempos remotos pelo ser humano. Na pré-história, o Homem trilhava já este percurso em busca de caça abundante, de alimentos silvestres e de solos férteis. São testemunhos disso os conjuntos megalíticos de Mondrões (Sousa e Gonçalves, 1987, p. 546), do Coto e da Sardoeira, situados nas margens do rio Sôrdo, junto à antiga Estrada Real que ligava Vila Real ao Porto (Botelho, 1896). No flanco oeste da serra também se encontra um importante conjunto megalítico, conhecido por Necrópole do Pedrado, também ele situado nas proximidades da antiga via



FIGURA 2. Colar da Malhada, atualmente no Museu Nacional de Arqueologia. Seria constituído por 56 placas organizadas em coroa circular, cosidas sobre tecido ou couro (Museu Nacional de Arqueologia).

romano-medieval (Lopes, 1998). A presença destes monumentos testemunha a tendência que os povos da época dolménica tinham para edificar as suas sepulturas junto dos grandes itinerários naturais (Almeida, 1968).

Podemos também pensar que esta via terá sido uma importante rota comercial desde a Idade do Bronze Final, percorrida por mercadores, vindos do litoral atlântico, em busca das riquezas minerais da região. O colar de ouro encontrado no lugar da Malhada, freguesia da Campeã, datado da primeira metade do século VII a. C., foi concebido com recurso a técnicas próprias dos povos do médio oriente, difundidas através do mediterrâneo (Silva, 2007). A sua presença indica a existência de contactos, estabelecidos de forma direta ou indireta, entre as comunidades locais e povos distantes. Indica também o poder do seu portador, que seria provavelmente o líder de uma comunidade. Esse poder resultaria do domínio sobre os recursos minerais procurados pelos mercadores ou do controlo efetivo da passagem por esta rota comercial.

Tal como se pode observar nas *Cartas Geológicas de Portugal*, na escala de 1:50.000, Folhas 10-A (Pereira, 1989) e 10-C (Teixeira *et al.*, 1967), a serra do Marão contém numerosas ocorrências minerais, com destaque para o estanho e o ferro, que foram intensamente exploradas no século XX. O estanho, que aparece sob a forma de cassiterite em jazidas filonianas, onde muitas vezes também aparece o volfrâmio, e menos frequentemente, a prata e o ouro, foi extraído em numerosas minas, como as do Teixo, Gaiva, Ramalhoso, Rodas, Pedrado e Linhar, mas também em terrenos aluvionares, como os da Veiga da Campeã, junto ao lugar do Barro Vermelho. O ferro de origem metamórfico-sedimentar surge sob a forma de camadas magnetíticas, que foram exploradas pela empresa Vicominas, S.A., no monte das Rosálias, sobranceiro a Vila Cova e junto à ribeira das Boujas, a nordeste do vértice geodésico do Marão.

3. VIA ROMANA

Os romanos construíram muitas das suas estradas sobre os grandes itinerários naturais. A presença de alguns vestígios materiais e toponímicos indicam que o mesmo poderá ter sucedido através da serra do Marão.

A existência desta via é defendida por investigadores como Lino Tavares Dias (1997), Batista Lopes (1998) ou Fernando Russel Cortez (1948). Segundo Colmenero, Sierra e Asorey (2004), esta via poderia mesmo fazer parte da ligação entre *Bracara Augusta* (Braga) a *Ocelodurum* (Zamora), situada sobre a importante Via da Prata.

Partindo de Braga, esta via seria comum à via *Bracara Augusta – Tongobriga* (Freixo, Marco de Canaveses) até às proximidades de Guimarães, onde se separava em direção a Felgueiras, Amarante, Marão, Vila Marim, Constantim, São Martinho de Anta, Sabrosa, Alijó, Vila Flor, Carrazeda de Ansiães, Torre de Moncorvo e Freixo de Espada à Cinta, rumo a *Salmantica* (Salamanca), que era uma importante *mansione* sobre a Via da Prata, que ligava *Asturica Augusta* (Astorga) a *Emerita Augusta* (Mérida). Poderá também ter havido um ramal desta via que seguia por Murça, Mirandela e Miranda do Douro até *Ocelodurum* (Zamora), situada a norte de Salamanca, mas também sobre a Via da Prata (Colmenero, Sierra e Asorey, 2004).

A circulação neste itinerário implicava a travessia do rio Tâmega em Amarante ou nas suas proximidades. Não existem evidências de uma ponte da época romana no local, sendo a construção da primeira ponte tradicionalmente atribuída a São Gonçalo, que terá vivido no século XIII (Almeida, 1968, p. 132). Contudo, como observou Lino Tavares Dias, os limites das dioceses de Braga e do Porto, atribuídos ao primeiro concílio de Lugo, que data de 569 – “(...) inde ad montem Maraon et inde ad castrum quod dicitur Vila Plana et inde ad illum pontem de Tamice (...)” (Costa, 1965-1990) – indicam que houve uma ponte de origem romana sobre o rio Tâmega, nas proximidades de Vila Chã do Marão (Dias, 1997). O documento com a confirmação desses limites, emitido pelo papa Pascual II, em 1114, refere também que existiu uma antiga ponte no local: “(...) inde ad montem Maraonis ad castrum qui dicitur Villa Plana usque ad antiquam pontem fluminis Tamice (...)” (Costa, 1965-1990).

Na margem esquerda do rio Tâmega, esta via poderia entroncar, nas proximidades de Padronelo, com a via proveniente da cidade romana de *Tongobriga* (Freixo, Marco de Canaveses). Lino Tavares Dias identificou vários vestígios arqueológicos e toponímicos que sugerem a existência de uma via ao longo do vale do rio Ovelha que ligava os vários sítios de ocupação romana (Dias, 1997, 2015). A via proveniente de Amarante unia-se a esta, passando depois pela calçada do Marancinho. Trata-se de um troço com partes lajeadas em flanco de encosta, que transpõe o ribeiro do Marancinho através de um pontão de pedra (Dias, 1997). Segundo Luís Amaral (1994), a designação de Marancinho poderá ser uma corruptela de Marãozinho. Nas proximidades deste lugar partiria uma ramificação da via em direção às minas do Teixo, através de Gondar, Bustelo, Corba Chã, Murgido, Granja e Penedo Ruivo (Dias, 1997, p. 323).

Depois do Marancinho, a via seguiria por Roçadas, Sanche e Aboadela, onde atravessaria o rio Ovelha, possivelmente no lugar de Rua, e subia o Marão em direção à

Campeã (Dias, 2015). Em Aboadela, o lugar de Rua foi o centro administrativo da honra de Ovelha, mas a ponte que aí existe (ver a figura 10) não é romana, pois foi construída no reinado de Filipe II (Mendes, 1999). O lugar mais antigo da honra de Ovelha referenciado documentalmente é a Sá, que se encontra a cerca de 800 m a montante do lugar de Rua. Em 1444, o lugar da Sá foi palco de uma importante reunião onde foi escolhido o senhorio desta honra (Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1792, p. 181). Existe, assim, a possibilidade de o centro administrativo se ter deslocado da Sá para junto da ponte filipina, passando este lugar a designar-se, então, por Rua.

Batista Lopes estudou a região ocidental da serra do Marão e sugere que esta via seguia por Velha Albergaria, Pousado e Alto do Gavião (Lopes, 1998). Contudo, não foi possível identificar os locais correspondentes aos topónimos Velha Albergaria e Pousado, por serem desconhecidos das populações locais. Com base na tradição local e nas características do terreno, avança-se com o seguinte trajeto hipotético: subia a encosta do monte do Picoto em ziguezague, passando pelo Penedo Redondo, pela Fonte do Salgueiro, abaixo da qual se observa um pequeno troço lajeado, contornava, pelo lado sul, o alto do Pedrado até à Lameira, onde existem algumas nascentes de água, e daí seguia, em flanco de encosta, pela vertente sul do alto do Gavião, passando pelo lugar das Rodas – topónimo referido em documento de 1134 – até atingir o Alto de Espinho, onde iniciava a descida para a veiga planáltica da Campeã, passando pela Fonte do Ladrão, Corredoura e Vale do Mogo.

Em razão de a Veiga da Campeã ser uma depressão atravessada por inúmeros cursos de água com dificuldades de escoamento, devido à sua reduzida inclinação, os terrenos que ladeiam os ribeiros têm pouca drenagem e, conseqüentemente, são pantanosos, principalmente no inverno (Costa, 1959). Desta forma, a via tinha de evitar estes terrenos e, no caso de os atravessar, reforçar a sua estrutura com lajeados que permitiam a drenagem e o escoamento das águas.

Próximo do lugar de Chão-Grande pode observar-se um importante troço lajeado, com uma extensão de cerca de 150 m, que atravessa o ribeiro dos Azibais e os terrenos adjacentes. A transposição do ribeiro far-se-ia através de um pontão que já não existe. O lajeado, que é composto por blocos de corneana, xisto e granito de bom aparelho, permitia a travessia dos terrenos pantanosos sem riscos de atolagem. São bem visíveis ainda os sulcos de rodagem nas lajes de superfícies. Contudo, é de lamentar o estado de abandono e de deterioração a que esta calçada está votada, servindo de leito ao ribeiro nos meses de inverno.

Um dos poucos vestígios materiais encontrados na freguesia da Campeã e que pertence, inequivocamente, à época romana consiste num conjunto de nove moedas. Mas o local exato e as circunstâncias do achado são desconhecidos. Rui Centeno analisou este espólio, que se encontra atualmente no Museu de Arqueologia e Numismática de Vila Real, verificando que todas as moedas eram de prata e apresentavam um desgaste considerável, devido à circulação antes do ocultamento. Foram cunhadas sob os imperadores Cláudio I (1 moeda), Adriano (4 moedas), Marco Aurélio (3 moedas) e Cómodo (1 moeda), que reinaram nos dois primeiros séculos da nossa era (Centeno, 1987).

Continuando para oriente, a via seguia em frente pela margem sul da Veiga da Campeã, pelo menos até ao lugar de Trás do Vale. Ao longo deste troço derivaria o acesso ao lugar do Crasto, situado a sul, no vale do rio Aguilhão, afluente do rio Corgo. Neste lu-



FIGURA 3. Calçada próxima da povoação de Chão-Grande, freguesia da Campeã. Nos meses de inverno, este caminho serve de leito ao ribeiro dos Azibais.

gar houve um castro que, de acordo com os vestígios de tégula que aí foram encontrados, terá sido romanizado. A partir do Crasto poderiam seguir ligações aos castros de Arnadelo e de Fontes, situados a jusante, no mesmo vale.

No lugar de Trás do Vale poderá ter existido uma bifurcação. Um ramo continuaria para norte, passando para a margem esquerda do rio Sôrdo, nas proximidades da localidade de Quintã, onde existe a Ponte Pedrinha (ver a figura 8), possivelmente com origens romanas (Teixeira, 2000), e continuaria em direção a Mondrões, onde se encontra um importante troço lajeado, com cerca de 50 m, a poente da igreja paroquial. Ao longo deste segmento da via partiriam os acessos aos povoados de Gontães, onde foi encontrada uma moeda de século IV no meio de um depósito de escórias de ferro (Parente, 2003, p. 111), ao castro do Cruzeiro da Pena e ao castro de Mondrões (GIPP – Gestão Integrada de Projectos e Planeamento, Lda., 2004, p. 44).

O outro ramo seguiria em frente pela margem direita do rio Sôrdo, em direção a Arrabães. A comprovar este traçado estão os pequenos troços lajeados que se encontram entre os Lameirões e a localidade do Barro Vermelho. Esta parte da via está situada sobre os terrenos mais baixos da Veiga da Campeã e, consequentemente, mais alagadiços. Parte deste troço lajeado foi destruído ou aterrado pela construção do IP4. A via seguiria por Arrabães e Torgueda em direção a Arnadelo.

Segundo Armando Coelho F. da Silva (2007), no lugar do Castelo, em Arnadelo, existiu um importante povoado castrejo com funções de capitalidade. Em escavações feitas por Manuel Tuna, foi encontrada uma fíbula anular de bronze (Silva, 2007). No seio do povoado foram igualmente encontrados vestígios de tégula (Ervedosa, 1991). Refira-se também que, nas proximidades deste lugar, foram encontrados diversos vestígios da época romana. No Penedo Redondo, no termo de Pomarelhos, foi encontrado um conjunto avultado de moedas; noutro local incerto, mas também no termo de Pomarelhos, foram encontrados um capacete de ferro e moedas (Azevedo, 1895), e no Rodelo, no termo de Arnadelo, foram encontrados fragmentos de tégula e *imbrices* (GIPP – Gestão Integrada de Projectos e Planeamento, Lda., 2004). Nas *Memórias Paroquiais de 1758* é referido que Arnadelo foi “(...) no tempo dos Mouros huma cidade chamada Arverim. Tem ainda hum monte ao pé que se chama o Castello, o qual foi habitado dos Mouros e nelle se vem ainda hoje vestígios da sua furtificação, mas tudo isto já ruinozo e escondido debaixo da mesma terra” (Capela, 2006, p. 566).

A partir do castro de Arnadelo é provável que se desenvolvesse uma rede de estradas que dariam acesso aos diferentes castros da margem direita do rio Corgo. Uma dessas vias seguiria em direção à Cumieira, onde foi encontrada uma ara dedicada a Júpiter (Silva, 2010). Outra seguiria para sul, em direção ao rio Douro, atravessando o rio Aguilhão, nas proximidades do lugar da Arcadela, onde existem vestígios de um forno cerâmico romano (Silva, Tuna e Lopes, 1982), e passando pelo castro de São Pedro de Fontes, onde foi encontrada uma ara dedicada à deusa Auge (Cortez, 1948) e uma pondera (Almeida, 1962). Segundo Eugénio Jalhay, “a ara jazia quase à entrada de uma antiga mina, em que, segundo a tradição, se chegou a explorar minério de estanho e que deu, por vezes, ouro em apreciável quantidade” (Jalhay, 1948).

Nas proximidades do castro de Fontes, a via, possivelmente, desdobrar-se-ia: uma seguiria pela atual região de Santa Marta de Penaguião, onde se situa o castro de São Pedro de Lobrigos, e a outra pelo vale do rio Sermanha, em direção a Cidadelhe, onde, no século passado, foi encontrado, por Russel Cortez, um miliário dedicado a Numeriano, mas, entretanto, desaparecido (Colmenero, Sierra e Asorey, 2004). Segundo Almeida Fernandes (1997, p. 74), na época sueva, Cidadelhe foi a sede da paróquia de *Aliobrio* (ou *Aliobriga*). Junto a Cidadelhe, possivelmente nas imediações das Caldas de Moledo, existiu um importante porto fluvial sobre o rio Douro, que permitia o acesso à zona de Lamego e, depois, Viseu (Lima, 2011).

Voltando ao lugar de Trás do Vale, onde a via proveniente do Marão se desdobrava em duas. A outra via, depois da ponte Pedrinha, seguia pelo lado esquerdo do rio Sôrdo, passando por Gontães, Pena, Mondrões e depois continuava por Vila Marim, onde foram encontrados importantes materiais da época romana: um jarro de bronze com aplicações de prata, conhecido como *oenokoé*, provavelmente importado (Alarcão, 1983, p. 142), um pote de cerâmica com avultado número de moedas, *sigillatas* e tégulas, assim como algumas sepulturas em tijolo (Ervedosa, 1991). Foi também aqui que apareceu, nas proximidades da capela de Nossa Senhora da Paz, um miliário anepígrafo (Colmenero, Sierra e Asorey, 2004).

Seria também nas proximidades de Vila Marim que a via se dividia em duas: uma que seguia em direção a *Aqua Flavia* (Chaves) e outra em direção a Mirandela. A primeira seguiria pela margem direita do rio Corgo, até Vila Pouca de Aguiar, passando por Borbela, Vilarinho da Samardã, Telões e Soutelo de Aguiar. Esta estrada continuaria para Chaves, mas teria uma derivação em Vila Pouca de Aguiar, que permitia o acesso à região mineira de Jales e Três Minas (Soutinho, 2016). A outra via seguiria em direção à atual Vila Real, atravessando o rio Cabril, onde está agora a ponte dos Machados, considerada medieval (Teixeira, 2000), e continuando pela Almodena, onde existiu uma calçada que foi asfaltada nos anos 80 do século passado (Ervedosa, 1991). Seguiria depois para norte, para atravessar o rio Corgo através da ponte de Piscais. Esta ponte, classificada como Imóvel de Interesse Público, estabelece a ligação entre o termo de Ponte, da freguesia de Mouços, e Flores, da freguesia de Borbela. Embora esta ponte tenha sido remodelada sob a dinastia filipina, considera-se que a sua edificação original data da época romana (Sereno, Dordio e Noé, 2004).

Segundo Russell Cortez (1947, p. 24), esta via seguia em direção a Murça por Lagares, Lames, Pópulo e Balsa. Mas, tendo em conta a calçada romana de Torneiros

(GIPP – Gestão Integrada de Projectos e Planeamento, Lda., 2004: 16), podemos supor que a via proveniente do Marão se desdobrava noutra via, que seguia para sudeste, em direção a Constantim, onde terá sido encontrado um marco miliário dedicado a Trajano (Cortez, 1947).

Nas proximidades de Constantim, a Via do Marão encruzilhava com outra via proveniente da cidade romana de *Aqua Flavia* (Chaves), para continuar para sul, em direção ao rio Douro. Alguns troços desta via foram também identificados entre Justes e Jales (Lopes, *et al.*, 1994). Esta via atravessaria, assim, a importante região mineira de Jales e Três Minas. A sua extensão para sul fazia a ligação à importante via fluvial do rio Douro, dando igualmente acesso às vilas e ópidos da região duriense, como Guiães, onde apareceu uma ara dedicada à divindade *Reve Marandigui*, relacionada com a serra do Marão, atualmente no Museu de Arqueologia e Numismática de Vila Real, e a Fonte do Milho, localizada na freguesia de Canelas do Douro, ocupada entre os séculos I e V (Serenio e Teixeira, 1993).

Nas imediações desta encruzilhada encontram-se os vestígios do santuário rupestre de Panoias, que foi um lugar de culto importante na época romana (Sousa e Silva, 2013). Nas suas proximidades viria também a existir a sede da paróquia sueva de Panoias (Fernandes, 1997, p. 62). Embora a identificação da povoação de Panoias nunca tenha sido feita através de escavações arqueológicas, no século XVIII encontravam-se no lugar do Assento, da freguesia de Vale de Nogueiros, muitos vestígios de pedra lavrada, pedaços de coluna, telhas e tijolos, que a tradição atribuía a uma antiga cidade romana (Sousa e Gonçalves, 1987, 520). Russell Cortez (1947) observou, ainda no século passado, vestígios romanos em habitações do mesmo local.

Nas figuras 11 e 12 insere-se, sobre a carta militar e sobre a fotografia do terreno, o hipotético traçado da via romana acima descrito.

4. VIA MEDIEVAL

As estradas romanas perduraram ao longo de muitos séculos. Em particular, até ao fim do século XII, durante o período românico, as infraestruturas romanas foram objeto de intenso reuso (Dias, 2013). Foram reedificadas pontes entretanto desmoronadas ou em mau estado, foram restauradas calçadas, construíram-se igrejas e capelas e outras estruturas religiosas que, por vezes, substituíram diretamente, em termos funcionais, as anteriores estruturas romanas.

Algumas das tradições religiosas também se mantiveram, apesar da mudança de culto. Como já foi observado anteriormente, o costume de enterrar os mortos perto dos caminhos existe desde longa data. Na Idade Média, apesar de a tumulação ser predominantemente feita em terreno sagrado, em redor das igrejas, essa tradição não foi completamente esquecida (Almeida, 1968, p. 92).

Junto da calçada de Chão-Grande da Campeã encontra-se um arco em granito, sem qualquer inscrição. Este será, provavelmente, um túmulo, designado nos documentos antigos como *marmoiral*, talvez por ser feito de granito claro, rocha conhecida nessa época por mármore. João de Barros, na *Geografia d'Entre Douro e Minho e Trás-os-Mon-*



FIGURA 4. Arco junto à calçada de Chão-Grande. Os proprietários do terreno taparam um dos lados com uma parede em tijolo, para fazerem um abrigo. Este monumento merecia ser devidamente classificado e preservado, de acordo com a sua importância patrimonial.

tes, escrita em 1549, refere a sua existência e avança com as seguintes explicações sobre a sua origem: “São sepulturas de Tiranos grandes, que se levantarão em outro tempo com aquela terra e não davam obediência a El Rey de Espanha. Outros dizem que são de homens que morrerão em desafio, e que por serem nobres lhes fizeram aquela memória seus parentes, porque não podiam por direito haver Eclesiástica Sepultura” (Barros, 1919, p. 110).

Em Arrabães, freguesia de Torgueda, encontra-se outro arco, mas de maiores dimensões. Atualmente, este arco permite passar por cima do caminho para aceder a uma casa datada de 1716. Na *Relação de Vila Real e seu Termo*, redigida em 1722, este arco é descrito como o portal de um edifício importante que aqui terá existido. Refere também que, na sua proximidade, no alto de um morro vizinho, houve uma torre da qual era ainda possível ver as suas ruínas (Sousa e Gonçalves, 1987, p. 19). Atualmente, não existem vestígios dessa torre, mas o topónimo prevalece no local indicado.

Nas *Memórias Paroquiais de 1758*, diz-se que é tradição atribuir a construção dos dois arcos à memória de uma caçada feita pelo rei asturo-leonês Ordonho II. Quando de uma estadia sua em Guimarães, o rei saiu para a caça e perseguiu e matou um javali entre os dois lugares (Capela, 2006). Segundo a mesma lenda, o rei pernitoou em casa do rico lavrador Telo, na povoação de Meneses, próxima de Arrabães, onde encontrou a sua filha, ou sobrinha, Ximena que, anos antes, tinha fugido da corte na companhia de um cavaleiro que a seduzira e, entretanto, abandonara (Teixeira, 2006).

A lenda da princesa Ximena, associada à origem da linhagem dos Telo de Meneses, poderá estar ancorada na memória da passagem de Ordonho II pela Via do Marão, quando da sua deslocação a *Aliobrio*. Efetivamente, no dia 28 de setembro de 911 houve uma grande assembleia em *Aliobrio*, presidida por Ordonho II, que juntou as principais autoridades civis e religiosas galegas (Herculano, 1856-1973).



FIGURA 5. Arco de Arrabães, integrado no acesso a uma casa onde se pode ler a data de 1716.



FIGURA 6. Vestígios de um “merouço” próximo do lugar das Rodas do Marão.

Outros vestígios funerários que é possível encontrar junto do antigo caminho do Marão são amontoados de pedras, localmente conhecidos como “morouços” ou “merouços”. João de Barros escreve: “Outro modo de Sepulturas há na terra do Marão que são grandes montes de pedras miúdas, e há fama que jazem ali grandes ladrões, que naquela Serra andavam (...)” (Barros, 1919, p. 110). Viterbo designa esses amontoados de pedras por “fiéis de deus” (Viterbo, 1865, p. 326). José Leite de Vasconcelos diz também que “no Marão, junto à antiga estrada de Vila Real para Amarante, (...); há muitas cruzeiras que indicam mortes; junto das cruzeiras cada viandante reza um Padre-Nosso e deita uma pedrinha”. Acrescenta, ainda, que ninguém deve tocar nos montículos de pedra (Vasconcelos, 1882, p. 129). Alguns desses amontoados de pedras podem ser observados atualmente ao longo do antigo caminho do Marão, entre a Fonte do Ladrão e o Pedrado.

Conclui-se esta pequena descrição dos vestígios de tumulação associados à Via do Marão com uma sepultura de granito que se encontra num caminho conhecido por Quelha, situado entre as povoações de Viariz da Santa e Pousada. Trata-se de um sarcófago antropomórfico de granito, situado junto de uma nascente de água e que serve de bebedouro ao gado. A largura varia entre 90 cm e 50 cm, o comprimento é de 2,2 m e a altura é de 43 cm. Possui um orifício lateral junto à extremidade mais estreita. A sua localização deverá estar próxima da original, dado que o topónimo Quelha está, normalmente, associado a caminhos antigos. Por aqui passaria uma derivação da Via do Marão, que se separava da principal no lugar da Veiga das Latas e continuava por Viariz da Santa, Quelha, Pousada e Boavista, descendo depois para o vale do rio Aguilhão.

FIGURA 7. Sepultura antropomórfica no lugar da Quelha, próximo da povoação de Viariz da Santa, da freguesia da Campeã, que serve de bebedouro ao gado.



Os vários riachos que nascem nas vertentes que ladeiam a Veiga da Campeã engrossam progressivamente as águas do rio Sôrdio, afluente do Corgo. O caminho do Marão tem de fazer a sua transposição para prosseguir em direção a Vila Real. Nas *Memórias Paroquiais*, o pároco de Quintã diz que a ponte sobre o rio é “antiquíssima” e é conhecida por ponte Pedrinha (Capela, 2006, p. 564). O pároco da freguesia vizinha de Torgueda refere que existem mais duas pontes sobre este rio, uma na Foz, em madeira, e outra em Arrabães, em pedra, mas que a de Quintã “é muito velha e sem ameias” (Capela, 2006, p. 264).

A ponte Pedrinha, que é de granito, com arco único e redondo, sobre o qual assenta um tabuleiro horizontal, é considerada românica (Teixeira, 2000). Tal como se pode observar na figura 8, o arco encontra-se um pouco abatido e necessita de obras de restauro sem demora. A recente colocação de pesadas guardas laterais em nada veio beneficiar a sua estabilidade.

A designação ponte Pedrinha poderá derivar de uma tradição semelhante à dos “Fieis de Deus”, pois a tradição popular diz que aí pereceram pessoas ao atravessar a ponte em tempo de cheias, por esta não ter parapeitos. Contudo, Viterbo propõe a seguinte explicação: “Depois de expulsos os Mouros, chamaram os Portugueses Pontes Pedrinhas às que eram de pedra, e muitas conservam ainda o distintivo de pedrinhas, sendo mui ordinário o fazerem-nas de pau” (Viterbo, 1865, p. 48).



FIGURA 8. Ponte Pedrinha sobre o rio Sôrdio, próxima da povoação de Quintã. São evidentes os sinais de instabilidade do arco, que necessita urgentemente de obras de consolidação e restauro.

Na Idade Média, a construção de pontes tornou-se uma obra religiosa. Nesta época, a ajuda aos viandantes assumia aspetos sagrados (Almeida, 1968, p. 127). Assim, algumas das personagens que lideraram a construção de pontes adquiriram fama de santos. Tal terá sido o caso de São Gonçalo, responsável pela construção da ponte sobre o rio Tâmega, em Amarante, por meados do século XIII. Esta obra foi de grande importância para a estrada do Marão, pois os viandantes tinham muitas dificuldades em atravessar o Tâmega neste lugar, havendo muitas pessoas que pereciam por afogamento (Almeida, 1968, p. 127).

As albergarias foram instituições medievais de assistência aos pobres, peregrinos e, de um modo geral, a todos os viajantes. Situavam-se sempre em pontos estratégicos dos principais caminhos. Propiciavam refúgio seguro contra as invernias e os perigos que a noite potenciava, como as feras e os salteadores (Marques, 2013, p. 37). Ao longo da Via do Marão existiram, pelo menos, três albergarias. Uma em Amarante, referenciada em documento de 1192, outra em Cepelos e outra na Campeã, referenciada em documento de 1132 (Almeida, 1973, p. 51).

Quando da sua restauração, em 1071, a diocese de Braga estendia a sua jurisdição sobre um vasto território, que ia para lá das atuais regiões do Minho e de Trás-os-Montes. O prelado e os clérigos bracarenses tinham necessidade de efetuar grandes deslocamentos para cumprir o serviço diocesano. As albergarias eram importantes estruturas logísticas para o cumprimento desse serviço (Marques, 2013, p. 37). A criação de uma rede de albergarias era, assim, de grande interesse para a administração da diocese bracarense.

A Albergaria da Campeã foi criada antes de 1132, pois data desse ano o documento do seu empraçamento, juntamente com a igreja paroquial, aos clérigos Mendo e Vermudo, pelo arcebispo D. Pelágio e Cabido de Braga (Costa, 1965-1990). Dois anos mais tarde, D. Afonso Henriques dota-a com direitos sobre um vasto território em seu redor.

A Albergaria do Marão foi coutada por D. Afonso Henriques à sé de Braga, em 1134 (Costa, 1965-1990). É um couto de grande extensão, que inclui a parte superior da bacia hidrográfica do rio Sôrdo – conhecida como Veiga da Campeã – e a bacia do rio Aguilhão, até à ribeira de Banduge. Uma boa parte da unidade territorial da atual freguesia da Campeã tem origem no couto da Albergaria do Marão, pois muitos dos seus limites atuais coincidem ainda com aqueles que foram então definidos.

A localização da Albergaria da Campeã ou do Marão é incerta. Contudo, com base na toponímia, é possível que esta coincidissem com a atual povoação de Pousada, situada sobre o flanco norte da elevação alongada, com direção genérica este-oeste, que separa a Veiga da Campeã do vale do rio Aguilhão. Esta é também a opinião do estudioso transmontano João Parente (2013, p. 100). Pousada é referida, no *Numeramento de 1535*, como uma povoação da freguesia da Campeã com três fogos (Freire, 1909, p. 251). A confirmar-se esta hipótese, a albergaria situava-se sobre a estrada proveniente da ponte Pedrinha, a cerca de 1000 m desta. Esta localização poderá significar que esta ponte foi, na Idade Média, a principal travessia do rio Sôrdo para quem se deslocava na direção este-oeste, mas também para quem se deslocava na direção norte-sul, ao longo da margem direita do rio Corgo.

A direção dada pelo alinhamento da ponte Pedrinha com a povoação de Pousada indica que uma via continuava para sul, através do vale do rio Aguilhão, em direção à



FIGURA 9. Veiga da Campeã vista da ponte Pedrinha. Em segundo plano, pode observar-se as povoações de Trás do Vale e, mais acima, de Pousada. Ao fundo, o dorso principal da serra do Marão. Entre as duas elevações encontra-se o vale do rio Aguihão.

vizinha terra de Penaguião. Possivelmente, essa ligação far-se-ia através dos lugares de Parada, Farelães, Porto d’Olmo, Fajo, Fonte Concieiro, Corvo, Arcadela, Fiolhais, Parada do Monte e Viso, continuando depois em direção ao rio Douro, pelo vale do rio Sermanha, seguindo a via romana anteriormente descrita. O Viso fica na linha de cumeeada da elevação que separa o vale do rio Aguihão do princípio do vale do rio Sermanha. Esta elevação constituía, em 1134, o limite sul do couto da Albergaria do Marão e, ao mesmo tempo, a divisória entre as terras de Panoias e de Penaguião – “(...) quomodo divit cum Pena Guiam (...)” (Costa, 1965-1990). Este caminho terá sido aquele que percorreu D. Dinis quando da sua primeira visita, como rei de Portugal, a Trás-os-Montes, em agosto de 1280. Pois, no dia 8 encontrava-se em Lamego, no dia 10 na Campeã e no dia 16 em Constantim (Franco, 1955, p. 89; Coelho, 2004, p. 434).

A partir da segunda metade do século XIV, o número de albergarias começou a decrescer e a aumentar o número de estalagens e de vendas. A rede de estalagens e de vendas ter-se-á intensificado no reinado de D. Manuel I (Marques, 2013). Estas satisfaziam as necessidades de almocreves, peregrinos e outros viajantes. As estalagens proporcionavam dormida e comida e as vendas comida e bebida (Almeida, 1973, p. 52). Não eram estruturas caritativas como as albergarias, mas cumpriam uma função de grande importância no apoio à viação. Em consequência, o ofício de estalajadeiro era diretamente supervisionado pela coroa. Há notícia de que, no ano de 1491, foi dada a confirmação do ofício de estalajadeiro a Vasco Lourenço, morador da Campeã (Chancelaria Régia, 1496).

Nos dias de hoje subsistem na freguesia da Campeã os topónimos Estalagem Nova, Vendas de Baixo e Vendas de Cima. As vendas da Campeã são já mencionadas no *Numeramento de 1535*: “(...) Godim, que são as Vendas da Campeã (...)” (Freire, 1909, p. 251). Através desta referência, verifica-se que o topónimo Vendas prevaleceu sobre Godim, o anterior nome da localidade, que tinha 9 fogos em 1535.

Na Idade Média, o caminho do Marão teve uma grande importância para o comércio entre o litoral e o interior transmontano, nomeadamente para o comércio do pescado e do sal (Almeida, 1973). Era fundamental que a futura vila que iria capitanear a terra de Panoias se situasse sobre esta via. No terceiro foral de Vila Real, de 1293, o rei D. Dinis insere a seguinte cláusula: “E mando que o caminho que vay de Panoyas para Amarante que hi vá por essa villa de Villa Real e nom por algures” (Sousa e Gonçalves, 1987, p. 198). Este documento indicia que poderá ter havido um desvio do itinerário original para que a via passasse pela recém-criada Vila Real. Era também um caminho importante do ponto de vista militar, pois no mesmo foral é referido: “e que possam trazer armas de Sanche até Bragança” (Sousa e Gonçalves, 1987, p. 198).

Carlos Alberto Ferreira de Almeida refere igualmente que nas viagens a partir do Porto para Castela ou Roma, o principal itinerário seguia pelo Marão. O caminho partia do Porto ia a Valongo, Amarante e Lamas de Orelhão, e daí a Bragança ou a Torre de Moncorvo e a Freixo de Espada à Cinta (Almeida, 1973, p. 50).

O mesmo autor defende também que, no sentido de Vila Real para Amarante, haveria uma ramificação do caminho na Campeã, em direção a Mondim de Basto e Guimarães (Almeida, 1973). Esta variante permitiria encurtar as distâncias entre a terra de Panoias e a terra de Basto, assim como com os importantes centros urbanos de Guimarães e Braga.

O traçado que propomos para este ramo é pouco seguro e necessita de estudo mais aprofundado. Partindo da Campeã, este ramo divergiria da Via do Marão no lugar do Senhor da Boa Hora, onde existiu um cruzeiro com o mesmo nome, datado de 1768, para seguir pela povoação de Aveção do Cabo, subir ao Alto da Barra, descer para as povoações de Campanhó e Paço e transpor o rio Olo, próximo da localidade de Ponte d’Olo, ou, em alternativa, através da ponte da Várzea, próxima de Ermelo, que data do século XIII (Dinis, 2007, p. 88). Seguiria depois em direção a Vilar de Viande, onde atravessava o rio Cabril, através da ponte medieval que aí existe (Dinis, 2007, p. 107). Junto a esta ponte, na margem esquerda do rio, existe ainda um importante troço de via lajeado, muito bem preservado. A via continuava para Mondim de Basto, onde atravessava o rio Tâmega. Contudo, não são conhecidas provas da existência de uma ponte de pedra em Mondim anterior a 1530 (Dinis, 2007, p. 40). Esta ramificação da Via do Marão está representada a azul nas figuras 11 e 12.

5. ESTRADA REAL

A rede de estradas legada pelos romanos foi aproveitada ao longo de muitos séculos. Apesar das obras de restauro e da construção de pontes na Idade Média, as estradas foram-se degradando, tornando as deslocações cada vez mais penosas. As primeiras grandes obras de melhoramento terão sido efetuadas, por ventura, sob a dinastia filipina, época em que se observa a execução de um conjunto significativo de obras públicas. São testemunho disso as pontes de Aboadela, sobre o rio Ovelha, e de Piscais, sobre o rio Corgo.

A ponte sobre o rio Ovelha, no lugar da Rua, foi construída em 1611, no reinado de Filipe II, pelo mestre João Lopes, de Guimarães. Este mestre terá sido também respon-



FIGURA 10. Ponte sobre o rio Ovelha, no lugar da Rua, freguesia de Aboadela.

sável pela execução da ponte de Larim, também sobre o rio Ovelha, nas proximidades de Gondar, que está inserida sobre uma derivação da via proveniente de Amarante e se dirige para a região do Douro, através de Mesão Frio (Viterbo, 1988, p. 75). A ponte sobre o rio Corgo foi também objeto de importante remodelação durante a dinastia filipina (Serenio, Dordio e Noé, 2004).

Quando surgiu a necessidade de transportes mais velozes de mercadorias e de pessoas o troço entre Ovelha e a Campeã era a parte mais crítica de percorrer, quer na subida quer na descida. Verificavam-se aí declives muito acentuados e curvas muito apertadas em zonas de grandes precipícios. Em 1873, Pinho Leal descreve este percurso da seguinte maneira: “O antigo traçado seguia pelo alto da serra, desde a Campeã até Ovelha do Marão, atravessando muitos quilómetros com tanta altura de neve, durante meses, no inverno, que ali pereceram muitos viandantes, almocreves e correios, pois foi até ao meio deste século a estrada principal e mais seguida do Porto e do Minho para Trás-os-Montes” (Leal, 1886, p. 702). Supomos, assim, que na subida a partir de Ovelha do Marão as diligências, normalmente atreladas a cavalos, tinham de ser puxadas por uma ou duas juntas de bois, que demoradamente as levavam até à Campeã. Em sentido contrário, na descida para Ovelha, estes veículos atingiam facilmente velocidades vertiginosas, que podiam ter por consequência o despenho pela serra abaixo.

Por todas estas razões, em data incerta, mas anterior a 1726, foi rompido um percurso alternativo entre Ovelha e a Campeã (Craesbeeck, 1993). Este divergia do anterior no lugar do Marancinho, passando pelo lugar da Estalagem, pelo santuário de São Bento e depois por Covelo do Monte e continuava a subir gradualmente a encosta norte do Alto do Gavião, com declives suaves, até à proximidade da Lameira. Esta variante entre Ovelha e a Campeã está representada a amarelo nas figuras 11 e 12.

Segundo Francisco Craesbeeck, que descreve esta via em 1726, a nova Estrada Real juntava-se à antiga cerca de uma légua depois da Lameira, já na freguesia da Campeã. Seguindo depois pela Fonte do Ladrão, Corredoura, Vale do Mogo, Ferreirinho, Vendas da Campeã, onde existiam algumas estalagens (Sousa e Gonçalves, 1987, p. 531), Lameirões, Arrabães, onde atravessava o rio Sôrdo por uma ponte de pedra recentemente construída, continuava por Mondrões, passava próxima da Torre de Quintela e dirigia-se a Vila Real. Ao todo, a distância entre Amarante e Vila Real era de cinco léguas pela estrada nova e seis pela estrada velha (Craesbeeck, 1993, p. 64).

Poderá haver alguma imprecisão nas distâncias indicadas por Craesbeeck, pois, como é possível observar através dos mapas apresentados nas figuras 11 e 12, a variante por Covelo do Monte aumenta a distância a percorrer entre Amarante e Vila Real. Através da descrição feita por este autor constata-se também que foi contruída uma nova ponte sobre o rio Sôrdo em Arrabães, permitindo que a circulação entre Trás-do-Vale e Arrabães se faça, então, pela margem direita do rio Sôrdo, aproveitando o antigo traçado romano-medieval até Arrabães e depois infletindo para norte, para atravessar o rio na nova ponte. Este novo troço de via, que datará de finais do século XVII ou princípios do século XVIII, está representado a amarelo nas figuras 11 e 12. A ponte de Arrabães encurtou também a viagem para quem se deslocava através da margem direita do rio Corgo, pois deixava de ter de se deslocar até à ponte Pedrinha para atravessar o rio Sôrdo.

Durante as invasões francesas, a Via do Marão foi palco de alguns episódios que deixaram as suas marcas. Na segunda invasão, o plano traçado pelos franceses atribuiu ao marechal Soult a invasão do Norte do País a partir da Galiza. Este penetrou no País após conquistar Chaves, no início do mês de maio de 1809, com o objetivo de ocupar o Porto. Perante a possibilidade de as tropas francesas descerem a Vila Real e dali se dirigirem ao Porto, através do Marão, as forças de defesa de Amarante inutilizaram a nova estrada que seguia por Covelo do Monte (Azeredo, 1984).

Em consequência da ação defensiva, a velha estrada do Marão, entre Ovelha e a Campeã, terá sido novamente reativada e percorrida até ao rompimento da nova Estrada Real entre Amarante e Vila Real, na década de sessenta do século XIX, no âmbito das obras promovidas pelo Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Fontes Pereira de Melo. Esta nova via, com um traçado muito diferente da anterior, procurou evitar os grandes declives nas subidas de ambos os lados do Marão. Contornava a veiga da Veiga da Campeã pela vertente sul até atingir o Alto de Espinho. Aí, em vez de seguir à mesma cota em direção à Lameira, descia pelo vale do rio Marão em direção a Ansiães. O seu traçado seria, sensivelmente, o mesmo que o da atual EN 15, que se sobrepôs a este. O traçado desta nova Estrada Real encontra-se representado a verde nas figuras 11 e 12.

A nova Estrada Real foi construída de acordo com as mais modernas tecnologias da época, utilizando o método Mac-Adam, então introduzido em Portugal. Pinho Leal descreve-a como uma “estrada hoje ampla suave, macadamizada e das mais bem traçadas que tem o nosso país, enquanto a estrada velha foi uma das mais concorridas, mais desabridas e medonhas!” (Leal, 1886, p. 702). Tornou-se, então, a principal ligação entre o interior e o litoral do País, só vindo a ser destronada pela via ferroviária do Douro, construída no fim do século XIX.



FIGURA 11. Representação sobre a *Carta Militar de Portugal*, folhas 101, 102, 114 e 115, dos troços da Via do Marão correspondentes a diferentes épocas. A vermelho, os troços de origem romana; a azul, os troços de origem medieval; a amarelo, os troços do século XVII-XVIII; a verde, os troços do século XIX.



FIGURA 12. Representação sobre fotografia aérea dos troços da Via do Marão correspondentes a diferentes épocas. A vermelho, os troços de origem romana; a azul, os troços de origem medieval; a amarelo, os troços do século XVII-XVIII; a verde, os troços do século XIX (Fonte: Google Earth).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A existência de uma via medieval que atravessava a serra do Marão, na direção oeste-este, parece evidente, pois são numerosos os vestígios arqueológicos e toponímicos associados a esta época. O caminho medieval assentou, muito provavelmente, sobre uma estrada romana, da qual são conhecidos alguns troços de calçada.

Na veiga planáltica da Campeã entroncavam na Via do Marão caminhos provenientes das vizinhas regiões de Basto, Amarante, Baião, Penaguião e Vila Real. Em razão destas confluências e das condicionantes oro-hidrográficas, existiram neste planalto, desde longa data, infraestruturas de apoio aos viajantes.

As circunstâncias da passagem por esta via dos monarcas Ordonho II e D. Dinis carecem de estudos mais aprofundados. Contudo, poder-se-á pensar que a presença do primeiro se deva à contínua necessidade de organizar politicamente os territórios a norte do Douro, que se seguiu ao movimento de presúrias, ao longo do eixo Chaves-Lamego-Viseu, impulsionado por Afonso III das Astúrias e iniciado pelo conde Odoário, com a presúria de Chaves, em 872 (Lima, 2011). Será também legítimo concluir que parte da via que servia de suporte a este importante eixo viário era comum à Via do Marão, desde Vila Marim até à Albergaria do Marão. A deslocação de D. Dinis sobre o mesmo eixo viário, mas vindo de sul, poderá estar relacionada com a reorganização administrativa da antiga terra de Panoias, encetada por seu pai e continuada por ele. A utilização das mesmas infraestruturas viárias por parte de dois monarcas, cujos reinados estão separados por cerca de quatrocentos anos, ilustra bem o uso contínuo a que estas foram sujeitas ao longo de toda a Idade Média.

As primeiras obras de melhoramento da via romano-medieval surgem apenas sob a dinastia filipina, com a (re)edificação de pontes que encurtaram distâncias. Contudo, a grande alteração da Via do Marão deu-se no século XIX, em que esta foi reconstruída de acordo com um novo traçado.

AGRADECIMENTOS

Estou muito agradecido ao Dr. José Guedes Mendes e ao Dr. António Pereira Dinis pelo interesse e incentivos transmitidos durante a realização deste trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1792. *Memórias de Litteratura Portuguesa*. Vol. I. Lisboa: Academia Real das Sciencias de Lisboa.

Alarcão, J., 1983. *Portugal Romano*. Lisboa: Editorial Verbo.

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

Almeida, C. A., 1973. Os Caminhos e a Assistência no Norte de Portugal. In: *A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica durante a Idade Média. Actas das 1.ªs Jornadas Luso-espanholas de História Medieval*. Tomo I. Lisboa: Instituto de Alta Cultura – Centro de Estudos Históricos, pp. 39-58.

Almeida, F., 1962. Arte visigótica em Portugal. *O Arqueólogo Português*, nova série, 4, pp. 5-278.

Amaral, L. C., 1994. *Contributos para o estudo da história de Amarante/Gondar*. Amarante: Grupo dos Amigos da Biblioteca / Museu Municipal de Amarante.

Azeredo, C., 1984. *As populações a norte do Douro e os franceses em 1808 e 1809*. Porto: Museu Militar do Porto.

Azevedo, M., 1895. Notícias archeologicas de Trás-os-Montes. *O Archeologo Português*, vol. 1, pp. 130-136.

Barros, J., 1919. *Geographia d'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*. Porto: Biblioteca Pública Municipal do Pôrto – Tipografia Progresso.

Botelho, H., 1896. Dolmens no Concelho de Vila real. *O Archeologo Português*, vol. II, 12, pp. 298-299.

Capela, J. V., 2006. *As freguesias do Distrito de Vila Real nas Memórias Paroquiais de 1758*. Braga: Delegação Regional da Cultura do Norte – Governo Civil de Vila Real.

Centeno, R. M., 1987. *Circulação monetária no Noroeste de Hispânia até 192*. Porto: Sociedade Portuguesa de Numismática.

Chancelaria Régia, 1496. *Chancelaria de D. Manuel I*. (Livro 33) [online] Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo – Direção-Geral do Livro, dos Arquivos e das Bibliotecas. Acessível em: <<http://digitarq.arquivos.pt/details?id=3873661>> [Consultado em 24 de março de 2017].

Coelho, A. B., 2004. O Tempo e os Homens: Séculos XII-XIV. In: J. Medina, 2004. *História de Portugal*. Vol. III. Alfragide: Ediclube.

Colmenero, A. R., Sierra, S. F. e Asorey, R. D., 2004. *Miliarios e outras inscrições viarias romanas do noroeste hispânico (conventos bracarense, lucense e asturicense)*. Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega.

Cortez, F. R., 1947. *Panóias Cividade dos Lapiteas*. Porto: Instituto do Vinho do Porto.

Cortez, F. R., 1948. *A Ara Greco-Romana do Castro de Fontes. Novos Subsídios para o Estudo dos Cultos Orientais na Região do Douro*. Porto: Instituto do Vinho do Porto.

Costa, A. J., 1965-1990. *Liber Fidei Sanctae Bracarensis Ecclesial*. Braga: Junta Distrital de Braga.

Costa, M. M., 1959. *A Veiga da Campeã – Ensaio de Estudo Monográfico*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Craesbeeck, F. X., 1993. *Memórias Ressuscitadas da Província de Entre-Douro-e-Minho no ano de 1726*. Barcelos: Edições Carvalhos de Basto.

Dias, L. T., 1997. *Tongobriga*. Lisboa: IPPAR.

Dias, L. T., 2013. Contributo para o reconhecimento de «estratigrafia» na paisagem da bacia do Douro: o caso do território entre Marão, Montemuro, Sousa, Tâmega e Douro. *Revista do CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar “Cultura, Espaço e Memória”*, 4, pp. 177-190.

Dias, L. T., 2015. *Território de Baião em Torno do Ano Zero*. Casal de Cambra e Baião: Caleidoscópio e Câmara Municipal de Baião.

Dinis, A. P., 2007. *Carta Arqueológica de Mondim de Basto*. Mondim de Basto: Município de Mondim de Basto.

Ervedosa, C., 1991. *Carta Arqueológica do Concelho de Vila Real*. Vila Real: Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro – Direcção Geral da Qualidade do Ambiente.

Fernandes, A. A., 1997. *Paróquias Suevas e Dioceses Visigóticas*. Arouca: Associação para a Defesa da Cultura Arouquense e Câmara Municipal de Tarouca.

Franco, M., 1955. *Aspectos da Administração e da Justiça Durante a Primeira Dinastia em Portugal*. Tese de Licenciatura. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Freire, A. B., 1909. Povoação de Trás os Montes no XVI século. In: A. B. Freire, 1909, *Archivo Historico Portuguez*. Vol. VII, n.º 7. Lisboa: edição do autor.

GIPP – Gestão Integrada de Projectos e Planeamento, Lda., 2004. *PDM de Vila Real – Vol. II – Património Arqueológico*. Vila Real: Câmara Municipal de Vila Real.

Herculano, A., 1856-1973. *Portugaliae Monumenta Histórica – Diplomata et Chartae*. Lisboa: Academia das Ciências.

Jalhay, E., 1948. Ara romana inédita de Fontes (Sta. Marta de Penaguião). *Brotéria*, vol. XLIX, fasc. 5, pp. 473-478.

Leal, A. S., 1886. *Portugal Antigo e Moderno*. Vol. 11. Lisboa: Tavares Cardoso e Irmãos.

Lima, A. M., 2011. Povoamento e Organização do Território do Baixo Douro na Época da Monarquia Asturiana. *Portvgalia*, nova série, 31-32, pp. 83-114.

Lopes, A. B., 1998. A Serra do Marão; património arqueológico da sua reserva florestal. In: *Congresso Histórico de Amarante 1998 – Património, Arte e Arqueologia*. Vol. III. Amarante: Câmara Municipal de Amarante, pp. 285-302.

Lopes, A. B., Silva, A. C., Parente, J. R. e Centeno, R. M., 1994. A Estátua-Estela do Marco (Vreia de Jales, Vila Pouca de Aguiar). *Portugalia*, nova série, vol. XV.

Marques, J., 2013. A Assistência no Norte de Portugal nos Finais da Idade Média. *Revista da Faculdade de Letras*, pp. 11-94.

Mendes, J. G., 1999. *Apointamentos para a história de Aboadela (Ovelha do Marão)*. Aboadela: Edição de autor.

Mendes, J. M., 1995. *Trás-os-Montes nos fins do século XVIII: segundo um manuscrito de 1796*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.

Parente, J., 2003. *O Castro de S. Bento (Concelho de Vila Real) e o seu Ambiente Arqueológico*. Vila Real: Minerva Transmontana.

Parente, J., 2013. *Idade Média no Distrito de Vila Real - Tomo I: Documentação desde o ano 569 ao ano 1278*. Vila Real: Âncora Editora.

Sereno, I. e Teixeira, R., 1993. *Estação Arqueológica do Alto da Fonte do Milho*. [online] Lisboa: Direção-Geral do Património Cultural. Acessível em: <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=3669> [Consultado em 24 de junho de 2017].

Sereno, I., Dordio, P. e Noé, P., 2004. *Ponte de Piscais sobre o Rio Corgo*. [online] Lisboa: Direção-Geral do Património Cultural. Acessível em: <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5827> [Consultado em 24 de junho de 2017].

Silva, A. C., 2007. *A Cultura Castreja no Norte de Portugal*. 2.^a edição. Paços de Ferreira: Câmara Municipal de Paços de Ferreira.

Silva, A. C., Tuna, M. e Lopes, A. B., 1982. O forno cerâmico romano de Louredo (Santa Marta de Penaguião). *Portugália*, vol. 2-3, pp. 149-152.

Silva, J. E., 2010. *O património cultural da freguesia da Cumieira*. Vila Real: UTAD.

Sousa, F. e Gonçalves, S., 1987. *Memórias de Vila Real*. Vila Real: Arquivo Distrital de Vila Real.

Sousa, R. e Silva, J. R., 2013. *Serápis nos Confins do Império – O Complexo Sabrado de Panóias*. Vila Real: Direção Geral de Cultura do Norte – Câmara Municipal de Vila Real.

Soutinho, P., 1996. *Vias Romanas: Itinerários*. [online] Acessível em: <<http://viasromanas.pt/#chavesmoimenta>> [Consultado em 20 setembro de 2016].

Teixeira, J., 2006. *Da terra de Panoyas: história, lendas e milagres*. Vila Real: Imprensa Artística.

Teixeira, R., 2000. *Ponte de Machados*. [online] Lisboa: Direção-Geral do Património Cultural. Acessível em: <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5731> [Consultado em 24 de junho de 2017].

Teixeira, R., 2000. *Ponte Romana de Quintã e Alminhas*. [online] Lisboa: Direção-Geral do Património Cultural. Acessível em: <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=12897> [Consultado em 24 de junho de 2017].

Vasconcelos, J. L., 1882. *Tradições Populares de Portugal Coligidas e Anotadas*. Porto: Livraria Portuense.

Viterbo, J., 1865. *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram*. Vol. I. Lisboa: A. J. Fernandes Lopes.

Viterbo, S., 1988. *Dicionário histórico e documental dos architectos, engenheiros e construtores portugueses*. Lisboa: Lisboa Imprensa Nacional – Casa da Moeda.

