



**PONTE**

**DO ARCO**

MARCO DE CANAVESES

PONTE

DO ARCO

MARCO DE CANAVESES

“Deixo já nos trabalhos imensos dos caminhos, os gastos excessivos, as inclemências do ar, e os perigos da vida, que acompanham estas peregrinações...”

In FÁRIA, Manuel Severim – *Notícias de Portugal*.

## DA VIAGEM E DA TRANSITORIEDADE

**P**ossuímos hoje em dia uma percepção sobre a mobilidade que o homem medieval ou moderno, sobretudo o camponês, não possuía. Mercê dos avanços tecnológicos e da melhoria das condições de vida que precederam a Revolução Industrial, vulgarizou-se, ao longo dos séculos XIX e XX, a noção de viagem de recreio, possibilitada por avanços tecnológicos ao nível dos transportes e das vias. A ideia do “Grand tour”, nascida primeiro entre a aristocracia, depois conquistada pela burguesia e hoje praticamente democratizada, em nada reflete o mundo mental que regia as comunidades de há 500 ou 800 anos. Viajar era perigoso e dispendioso. Mesmo a ideia difundida pela promoção turística recente, que veicula uma Idade Média de peregrinações a Santiago de Compostela (Espanha), a Roma (Itália) ou a Jerusalém (Israel), é profundamente falaciosa. O homem medieval não se lançava em jornadas que implicassem a rutura com os laços familiares ou com a segurança da sua casa e da sua comunidade. Partir implicava redigir testamento, assumir que podia ser uma viagem só de ida: “O essencial da mobilidade efectuava-se, assim, no interior da paróquia ou dentro do campo sonoro do sino da igreja, coração da aldeia, que poderia ouvir-se, sendo um bom sino, a umas duas léguas de distância, o que já implicava a travessia dos limites da comunidade local, mas poucas vezes os do concelho” (Oliveira, 1995: 263).

245



Vista de jusante.

Neste quadro mental e simbólico, interessava ao camponês, em primeiro lugar, uma rede menor de caminhos que ligasse a aldeia às propriedades do seu termo, e depois os caminhos de média distância que o vinculassem à igreja, a outras povoações da sua paróquia e à sede de concelho. As vias regionais que ultrapassavam o termo municipal, geralmente sujeitas a portagens, à justiça régia ou à circulação dos agentes das instituições (nomeadamente os coletores de impostos) já seriam encaradas como espaços perigosos, funestos e por onde circulavam as más notícias. Quem nelas circulava era, geralmente, excluído ou marginal: leprosos, mendigos, anatemizados, salteadores e ladrões<sup>1</sup>.

É natural, pois, que, fora da pequena rede de veios imanentes da aldeia, o homem medieval ou moderno olhasse com desconfiança para tudo o que vinha de longe, auxiliado por esses caminhos. Como refere António de Oliveira, “para lá da fronteira da paróquia da sua pátria ficava, na verdade, a terra do outro, do estranho, de quem não pertencia à comunidade, o que não era vizinho, não era morador” (Oliveira, 1995: 262). A ideia de que as estradas aproximavam pessoas e ideias, tão disseminada pela publicidade atual, podia parecer herética aos olhos e ouvidos de um homem do século XIII<sup>2</sup>. E, não obstante, a Idade Média foi uma época de grande mobilidade, período em que “foram consideradas obras de assistência empedrar caminhos lamacentos, e muito mais, edificar pontes e instituir barcas de passagem gratuita” (Almeida, 1973: 47)<sup>3</sup>. Era, contudo, uma obra de elites, fosse por amor a Deus, fosse por razões menos piedosas e mais políticas. É que, num reino em construção, o poder passava cada vez mais por chegar rapidamente aos domínios ou fazer executar as ordens com a celeridade pedida a um bom aparelho fiscal e judicial.

Talvez por isso as pontes, que unem margens tantas vezes separadas por ódios coletivos, rivalidades e diferentes jurisdições, surjam no imaginário local como estruturas marcadas por desaires individuais e coletivos, malefícios e imprecações. A ponte nem sempre é um projeto comunitário, mas antes uma obra “imposta” por uma autoridade externa, como uma rainha ou um santo – não seria, então, aos olhos da comunidade que a recebeu, mais do que um benefício, um prejuízo?

1 Citando Luís de Valdellano, autor da *História de las instituciones españolas*, Humberto Baquero Moreno (1979: 9) assinala que “o comércio interno de Leão e Castela na Baixa Idade Média não foi muito intenso devido ao mau estado das estradas, à lentidão dos meios de transporte e aos atos de banditismo praticados sobre os almocreves e condutores de carros de bois”.

2 A este respeito não podemos deixar de meditar sobre as palavras de Manuel Severim de Faria, que no seu discurso oitavo – sobre a peregrinação – admoesta contra os que peregrinam, apontando os males que advêm da viagem: “De tudo o que está dito se colige claramente como na pátria, e com pouco trabalho pode cada um alcançar a reputação de grande, e consumado em qualquer faculdade, ou arte, que professe. E pelo contrário com quantos trabalhos, gastos, e perigos se pode chegar a este grau pelas peregrinações” (Faria e Vaz, 2003: 227).

3 Sem contradizer, não enfatizaríamos o fervor itinerante com que o autor se refere à Idade Média, “época de invasões e de peregrinações, do comércio de viagens e de feiras, de cortes em movimento, de oficiais e juizes que corregendo e administrando itineravam, a humanidade não esquecerá ainda o nomadismo tribal donde em parte viera, como Bloch e outros acentuaram” (Almeida, 1973: 47). Os exemplos de Carlos Alberto Ferreira de Almeida são, a todos os níveis, exemplos extravagantes: viajavam os ricos e poderosos, ou os que faziam da viagem um modo de subsistência, como os mercadores, bufarinheiros ou feirantes. A maioria, presa a vínculos que lhe permitiam sustentar uma família, possuir um teto e ganhar para sobreviver, permanecia a vida inteira sem sair dos limites da sua paróquia.

## VIAS E PONTES: REGISTOS E MEMÓRIA

Contrastando com uma ideia comum de que a utilização da pedra na edificação de pontes foi pouco vulgar na história nacional – acentuando assim a importância das travessias romanas e românicas, respeitável símbolo de permanência e durabilidade – o geógrafo Orlando Ribeiro refere: “o uso da pedra como material de construção, em muros de suporte ou de resguardo dos caminhos, no calcetamento de caminhos rurais, em pontes, no forro dos poços, nos currais e abrigos para o gado, em edifícios destinados a guardar os produtos da colheita ou na habitação humana, é um traço comum ao território português” (Ribeiro, 2011: 128). De facto, basta percorrer o País para aquilatar da abundância de estruturas que recorrem à pedra como material construtivo<sup>4</sup>. Ela existe em profusão e permite o seu aproveitamento e reaproveitamento nas mais variadas tipologias, desde muros a calçadas. Pouco conhecidas, porém, as técnicas e tipologias de calcetamento dos caminhos rurais lançam dúvidas sobre o investigador que queira, com segurança, estudar a cronologia e a evolução das vias. E porque muitas delas sulcam cursos de água, cai obscuridade sobre a origem das pontes que as complementam. Tendencialmente focada na romanização, a arqueologia, que poderia, através dos seus métodos, abalizar sobre a construção de tais estruturas, limita-se a análises circunstanciais sobre percursos hipotéticos, cruzando os sóbrios testemunhos escritos disponíveis com a toponímia e o reduzido número de vestígios exumados ou fortuitamente encontrados (como os marcos miliários) – alguns deles deslocados ou reaproveitados.

Um dos primeiros investigadores portugueses que se debruçou com seriedade e método sobre as vias, Carlos Alberto Ferreira de Almeida, alertou para as análises levianas e para o enfoque dos historiadores e arqueólogos no período clássico:

“Terrível obsessão considerarem-se todas as calçadas velhas como romanas como se estas fossem eternas e como se depois dos romanos se não construíssem outras. Obsessão mais comum ainda considerarem-se romanas todas as velhas pontes como se a Idade Média tivesse ignorado a sua construção ou fosse, economicamente, impotente para as fazer” (Almeida, 1968: 16-17).

Efetivamente, se “as estradas são motivos de transformações sociais” (Almeida, 1968: 5), elas devem ser estudadas como parte da sociedade, uma vez que constituem veias e artérias deste corpo, canais por onde se desenrola a dinâmica social de que a História se ocupa. Um caminho, calçada ou trilho de pastores, testemunha, através do seu trajeto, da sua utilidade e dos seus utilizadores, uma expressão de necessidades coletivas. Pelas vias circulava o bem e o mal, a peste

<sup>4</sup> Sobre os usos da pedra e a forma como este material é visto e usado pelas comunidades, ver Horácio Marçal (1958: 697-755). É interessante ler o que a respeito das pontes pétreas refere o autor do *Elucidário* no verbete “Ponte pedrinha”: “Ha entre nos um grande numero de sitios, que conservam este nome, originado de haver algum dia nelles alguma ponte de pedra, qua inda talvez se conserve; sendo muito commum, e frequente o serem as pontes de pao, principalmente nos rios menos cabedades. D’aqui se vê como andou avisado João Duraens em fazer por no seu testamento esta verba: «Item mando que às Pontes de Covellas, e de Balsamom trez libras, para quando cortarem a madeira». Doc. de Lamego de 1316” (Viterbo, 1865: 153).

e a fome, mas também as mercadorias, os filhos que haviam partido para a guerra, o comércio e as procissões. Nas encruzilhadas, os homens julgavam ver seres fantásticos, temiam os ladrões e salteadores, mas todo este universo era sacralizado por préstitos, alminhas ou ermidas.

As estradas são espaços eminentemente públicos, os únicos, talvez, que o vulgo possa considerar como livres de tributo, penas ou defesas. Mas são também um local aberto, onde o perigo espregueira e os crimes se cometem amiúde. Talvez por isso congreguem tantos medos e desejos, traduzidos em contendas e lembrados num extraordinário conjunto de narrativas.

As pontes, enquanto prolongamento dos caminhos, constituem um dos edifícios mais sancionados pela memória. A existência de uma ponte justifica quase sempre o nascimento de uma lenda, quer seja sobre a sua construção ou sobre a sua ruína. Um dos casos mais expressivamente recordados pelas mitologias locais e nacionais é o da ponte de Amarante. É indissociável da figura de São Gonçalo, taumaturgo exorcizador que o vulgo fez santo e cumpriu como um dos mais afamados evangelizadores da ordem dominicana<sup>5</sup>. A sua efigie, frequentemente acompanhada por uma ponte, é o exemplo do construtor sagrado. Outros, como rainhas, princesas ou mouros, preenchem o imaginário e apelam para poderes exteriores, longínquos. E, não poucas vezes, como na vizinha ponte da Aliviada (Marco de Canaveses), é o demónio que intervém no papel de construtor de pontes<sup>6</sup>.



Margem norte. Alminhas.



Igreja de Valadares (Baião). Arco triunfal. Pintura. São Gonçalo.

<sup>5</sup> Gonçalo, que a tradição fez nascer em Arriconha, Tagilde, no atual concelho de Vizela, foi um dos taumaturgos com maior fama durante a Idade Média, em Portugal. Culto marginal à Igreja Católica, que nunca o considerou santo, foi aproveitado pelos dominicanos no "plano de renovação pastoral" dos mesmos, como o designou Arlindo da Cunha (2003: 81-94). De resto, este artigo tenta o inventário hagiotoponímico sobre a figura de Gonçalo de Amarante na região do Douro Litoral. Sobre a lenda associada à construção da ponte de Amarante, ver Jorge Cardoso (1666: 93 e ss). A outro religioso da ordem dos pregadores, frei Lourenço Mendes, é atribuída a construção da ponte de Cavês (Cabeceiras de Basto).

<sup>6</sup> Sobre a ponte da Aliviada, o seu tópicum comum a outras histórias de "pontes do Diabo", ver João Silva (1992: 81-86).

## A PONTE DO ARCO

A Ponte do Arco, sobre o rio Ovelha, liga as margens de duas paróquias, Folhada e Várzea de Ovelha e Aliviada, e localiza-se no âmbito do extinto concelho de Gouveia. De um único arco, ligeiramente apontado, a sua estrutura é simples: alçada em cavalete aproveita afloramentos de uma e outra margem, o que lhe confere a robustez e a verticalidade que ainda hoje demonstra. Para obstar ao embate de destroços trazidos por correntes fortes, foi-lhe acrescentado um talha-mar, encostado à face este da estrutura e junto a este, aberto no alicerce do estribo, um vão de formato sensivelmente retangular que permite o escoamento da água em tempo de caudais mais elevados<sup>7</sup>. Do ponto de vista construtivo deve assinalar-se o desfasamento entre os silhares de arranque do arco cuja posição foi interrompida, no pilar da margem direita, para colocação do cimbre. Tal, provocou um desalinamento e perturbou a conceção de um arco mais esbelto e gracioso, quando observado da margem direita.

O pároco de Folhada refere-se-lhe, em 1758, nos seguintes termos:

“E tem outra grande ponte em o termo desta freguezia chamada a Ponte do Arco, por ter hum muito grande e medonho arco e goardas muito pequenas. E a ponte nao ser recham [rasa ou de tabuleiro plano], posto que he de pedra, muito bem segura e antiga” (Bravo, 1758).

249

O abade José Franco Bravo é minucioso na descrição das pontes sobre o rio Ovelha<sup>8</sup>, enunciando oito passagens, quatro em madeira e quatro em pedra ou cantaria. As de “pau” situavam-se (de montante para jusante) em Ovelhinha, Ruimendes, Locaia e Santo André da Várzea, sendo esta “para servidao para a mesma freguesia de hua parte para a outra”. As pontes pétreas situavam-se em Ovelha (hoje Aboadela, Amarante), Larim (Gondar, Amarante) (de “cantaria”), Arco e Aliviada.

Quando se refere à passagem de Locaia, o abade anota: “serve do uzo deste concelho para hua e outra parte” (Bravo, 1758). Devemos, pois, enquadrar a Ponte do Arco entre as infraestruturas de complemento à rede de caminhos destinados a servir o termo municipal e só deste ponto de vista a poderemos considerar travessia com origem medieval, muito embora nos custe a inscrevê-la no românico da região como tão facilmente têm feito alguns autores, sem apresentar factos que o comprovem.

Dada a persistência deste modelo em cavalete e a franca utilização do arco de volta perfeita ou quebrado como elemento de sustentação é verdadeiramente difícil assegurar a fábrica românica fazendo uma simples leitura à estrutura. A ausência de siglas, não sendo determinante, auxiliaria a datação e a sua inclusão numa cronologia marcada pela deslocação regional de oficinas de cantaria que participaram na edificação de várias estruturas, de igrejas a casas nobres e pontes. Não lográmos identificar tais sinais no paramento da Ponte do Arco, não obstante obedecer a

<sup>7</sup> Como refere o abade de Folhada referindo a ponte da Aliviada: “bem necessaria por cauza das agoas que nas enchentes do Enverno sempre passam muitas por cima dos taes penedos e em nenhum por cima destes se podia passar sem ponte” (Bravo, 1758).

<sup>8</sup> Sobre este rio, ver o que escrevemos em Ponte de Fundo de Rua, Amarante.

regras de construção comuns às travessias românicas. Repetimo-lo, contudo: o aproveitamento de modelos, assegurado pelos oficiais de pedreiro e cantaria, que os passavam geracionalmente, não permite concluir sobre a datação conclusiva de travessias deste género<sup>9</sup>.

Outrossim, documentalmente são inexistentes as referências à sua construção. Para uma região próxima – o maciço de Montemuro – lográmos descobrir, apenas, duas escrituras de fábrica de pontes, ambas de um período cronológico tardio, o século XVIII, e ambas vinculadas à figura de senhores locais<sup>10</sup>. Novamente cumpre afastar a ideia de pontes comunitárias, que a ausência de recursos relegaria para passagens menores, afastadas dos modelos em arco ou arcos, travessias de madeira ou aproveitamento de vaus.

É provável que a Ponte do Arco seja de construção tardia, correspondente ao período de finais da Idade Média, ou mesmo já enquadrada no período moderno, quando a deslocação pendular e as movimentações ocasionais de média distância, como as procissões, ou a obtenção dos sacramentos a igrejas com sacrário, exigiu melhores vias e, conseqüentemente, travessias adequadas a tais empresas.

Devemos sublinhar o facto de a Ponte se encontrar na interseção de vários ramais. Um que partia de uma das principais estradas medievais – a mesma que, ainda nos séculos XVIII e XIX, canalizava o tráfego pelo couto de Tabuado, Soalhães, pelo lugar da Giesta, até aos Padrões da Teixeira. Esta estrada ligava a ponte de Canaveses (Marco de Canaveses) à estrada de Amarante e Mesão Frio. Dela partia um ramal, no lugar com o sugestivo nome de “Estalagem”, que seguia por Várzea de Ovelha, até à Ponte do Arco. Nas proximidades desta juntava-se-lhe um segundo ramal proveniente da igreja de Folhada (Marco de Canaveses). Feita a travessia, o percurso seguia até à igreja de São Salvador do Monte (Amarante) onde se juntava a outra estrada, proveniente de Canaveses e com destino a Amarante<sup>11</sup>.

250



Pormenor do desfasamento construtivo.

<sup>9</sup> Sobre o processo de criação e edificação de uma ponte no período medieval, ver o que escrevemos em *Ponte da Veiga*, Lousada.

<sup>10</sup> Ver o que a este respeito escrevemos nas *Pontes da Panchorra*, Resende, e de *Esmoriz*, Baião.

<sup>11</sup> PORTUGAL. Depósito dos Trabalhos Geodésicos. *Mappa do distrito entre os rios Douro e Minho* [Material cartográfico]. Escala [ca 1:193000]. Lisboa: Depósito dos Trabalhos Geodésicos, 1861. Disponível em [www: <URL: http://purl.pt/22844/2/>](http://purl.pt/22844/2/).



## A Ponte como registo de memória coletiva

**N**a esfera do interesse e da preocupação em salvaguardar o património, suscitados pela legislação promulgada no início da III República, foi requerida, em 1977, a classificação da Ponte do Arco como Imóvel de Interesse Público. As razões que o justificavam, segundo a memória anexa ao requerimento, salientavam o local estratégico da estrutura, a sua ligação a possíveis arqueossítios vizinhos (ainda que fora do arco cronológico)<sup>12</sup>, as tradições e lendas e o “ponto de vista arquitetónico, que a definia como “um bom exemplar da época românica”” – injustificada afirmação, contudo<sup>13</sup>.

O processo foi apresentado, instruído e deferido entre 21 de março de 1977 e 26 de fevereiro de 1982, data em que, pelo Decreto n.º 28, publicado no Diário da República n.º 47, foi a Ponte do Arco considerada Imóvel de Interesse Público. Todavia a proteção legal não foi suficiente para que, em poucos anos, a travessia sofresse alguns atentados à sua estrutura, nomeadamente por assegurar a passagem de veículos motorizados entre as povoações de ambas as margens.

252



Vista de montante (1977). Fonte: arquivo IHRU.



Vista de montante (1977). Fonte: arquivo IHRU.

<sup>12</sup> É frequente querer relacionar arqueossítios e património com cronologias diversas, como se uma parte dependesse da outra, ou ambos constituíssem parte de um conjunto patrimonial, geralmente observado segundo conceitos e divisões administrativas claramente anacrónicas.

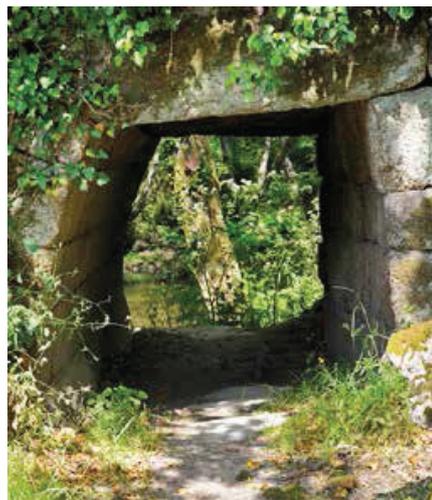
<sup>13</sup> Processo SIPA.TXT.01493297 a SIPA.TXT.01493262. Segundo o autor da memória, o arquiteto Fernando de Azeredo, “era por esta ponte que se fazia a ligação viária de Soalhães e Tabuado com Amarante, na época medieval, pelas estradas que passavam pelos lugares de Burgo, Aldegão e Castelo, na margem esquerda do rio Ovelha, e Arco, Pedra da Légua, S. Salvador do Monte, na sua margem direita”.

Por ofício de 4 de fevereiro de 1986, ficámos a saber que devido ao tráfego automóvel haviam sido derrubadas algumas pedras da guarda, tendo-se verificado o abatimento de parte do pavimento. Coube à Câmara Municipal do Marco de Canaveses, embora sem a consulta prévia da Direção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, o projeto de passagem de uma via para trânsito automóvel, tendo a edilidade betonado o pavimento da Ponte, sobre cujo nível levaria outro pavimento “de lajes de granito aproveitado da demolição de casas velhas, do lugar que lhe fica próximo”<sup>14</sup>. A edilidade defendeu-se da ilicitude, justificando a obra como medida preventiva e alegando mal-entendido entre divisões municipais. Prometeu acatar as sugestões previstas pelo arquiteto Azeredo, instrutor e acompanhante do processo de classificação da Ponte do Arco.

Não obstante o afã legislativo e oficioso, a Ponte, cujo valor arquitetónico e histórico de âmbito local e regional nos parece indiscutível, permaneceu como local de passagem para veículos. Pela sua implantação, em local afastado das populações, tem a sua estrutura, já sujeita à voraz deterioração pelos elementos, sido violentada por ação humana. [NR]



Vista de jusante.



Pormenor do canal de escoamento.

<sup>14</sup> Ofício de 4 de fevereiro de 1986 e assinado por Fernando de Azeredo. As movimentações parecem ter sido veiculadas por queixa de um partido político local.

## **CRONOLOGIA**

1758: o abade de Folhada indica e descreve a Ponte do Arco;

1982: pelo Decreto n.º 28, de 4 de fevereiro, a Ponte do Arco foi considerada Imóvel de Interesse Público;

1986: por ser passagem de veículos automóveis, a Ponte sofre alguns reveses, ao nível das guardas e pavimento;

2010: a Ponte do Arco passa a integrar a Rota do Românico.

## BIBLIOGRAFIA E FONTES

A., F. – *Ponte do Arco: vista geral da ponte* [Material fotográfico]. Marco de Canaveses: [s.n., 1977]. Arquivo do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (ex-DGEMN). N.º Inventário IPA.00003810, FOTO.00067055.

\_\_\_\_\_ – *Ponte do Arco: vista geral da ponte* [Material fotográfico]. Marco de Canaveses: [s.n., 1977]. Arquivo do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (ex-DGEMN). N.º Inventário IPA.00003810, FOTO.00067058.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal. In JORNADAS LUSO-ESPANHOLAS DE HISTÓRIA MEDIEVAL, 1, Lisboa, 1973 – *A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica durante a Idade Média: actas*. Lisboa: Instituto de Alta-Cultura/CEH-FLUL, 1973. Vol. 1.

\_\_\_\_\_ – *Vias medievais entre Douro e Minho*. Porto: Faculdade de Letras, 1968.

BRAVO, José Franco – [Memória Paroquial de] Folhada [Manuscrito]. 1758. Acessível em ANTT, Lisboa. PT-TT-MPRQ-15-98.

CARDOSO, Jorge – *Agiologio lusitano*. Lisboa: [na oficina de Craesbeeck], 1666.

CUNHA, Arlindo Ribeiro da – Lugares do culto de São Gonçalo no território da actual diocese do Porto. *Revista da Faculdade de Letras – Ciências e Técnicas do Património*. Vol. 2 (2003) 81-94.

DECRETO n.º 28. D.R. *Série I*. 47 (1982-02-26) 427.

FARIA, Manuel Severim de; VAZ, Francisco A. Lourenço, introd., act. e notas – *Notícias de Portugal*. Lisboa: Edições Colibri, 2003.

MARÇAL, Horácio – A "Pedra" nas suas várias interpretações. *Douro-Litoral*. N.º 7 (1958) 697-755.

MORENO, Humberto Baquero – *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*. Porto: Brasília Editora, 1979.

OLIVEIRA, António de – Migrações internas e de média distância em Portugal de 1500 a 1900. *Arquipélago – História*. Vol. 1, n.º 1 (1995) 259-307.

PORTUGAL. Depósito dos Trabalhos Geodésicos. *Mappa do distrito entre os rios Douro e Minho* [Material cartográfico]. Escala [ca 1:193000]. Lisboa: Depósito dos Trabalhos Geodésicos, 1861. Disponível em www: <URL: <http://purl.pt/22844/2/>>.

PORTUGAL. Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território – IRHU/Arquivo ex-DGEMN – Processo SIPA.TXT.01493297 a SIPA.TXT.01493262.

RIBEIRO, Orlando – *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico*. Lisboa: Letra Livre, 2011.

SILVA, João Belmiro Pinto da – S. Martinho de Aliviada e as pontes do Diabo. In *Jornadas de Estudo de Marco de Canaveses*. Marco de Canaveses: Câmara Municipal de Marco de Canaveses, 1992. Vol. 1, p. 81-86.

VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de, O.F.M. – *Elucidario das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram*. Lisboa: A. J. Fernandes Lopes, 1865.