

PONTE
DE FUNDO
DE RUA

AMARANTE



PONTE
DE FUNDO
DE RUA
AMARANTE

Fundo de Rua, topónimo que antecede ou sucede (conforme o visitante se desloque de este ou oeste) a travessia sobre o rio Ovelha, em Aboadela¹, é suficiente para aquilatar do tipo unilinear deste povoado e da importância da sua posição na grelha vial do território amarantino². Se, porém, não conhecêssemos a localização da Ponte de Fundo de Rua, bastaria observar a sua vetusta estrutura para supor da sua preeminência. Desde quando, porém, podemos tomar esta passagem como uma das principais na transição do Entre-Douro-e-Minho para Trás-os-Montes?



Vista aérea.



Vista de montante.

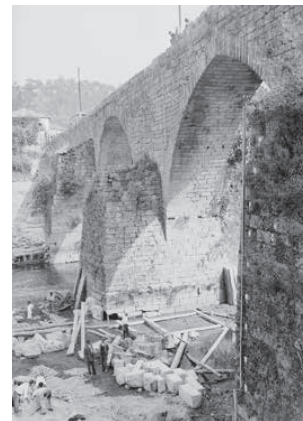
¹ O nome da freguesia substituiu o da antiga honra e concelho de Ovelha do Marão. Também designada Bobadela (Costa, 1706-1712). Com a Lei n.º 11-A/2013, Aboadela foi agregada às freguesias de Sanche e Várzea.

² Amarantino, no duplo sentido de proximidade a Amarante e ao Marão.

A cartografia disponível para o reino de Portugal desde o mapa de Álvaro Seco, de 1561, sobretudo a que representa, ainda que de modo esquemático, a estrutura viária principal, mostra três pontos de passagem para o interior transmontano e beira duriense que, ainda hoje, nos parecem evidentes e seriam na Idade Média particularmente importantes: Canaveses (Marco de Canaveses), Amarante e Cavês (Cabeceiras de Basto)³. O trânsito proveniente do litoral converge para estes três locais, onde foi edificada uma travessia justamente necessária para vencer o curso de água, arrebatado e caudaloso, que soía constituir o Tâmega antes do seu represamento. A partir destas travessias, cuja complexidade construtiva aumenta de norte para sul (isto é, consoante o crescimento do caudal e largura do leito), prosseguiam itinerários no sentido poente-nascente.

De Canaveses, a estrada seguia pela serra da Aboboreira por Venda da Giesta, Fonte do Mel e Carrasqueira, indo unir-se à estrada de Amarante por alturas dos Padrões da Teixeira. Em Amarante, povoação de traçado unilinear⁴, o viandante proveniente quer do Porto, quer de Braga ou de Guimarães, atravessava a ponte de São Gonçalo e seguia por Ovelha, Carneiro, Padrões da Teixeira, Mesão Frio e Moledo.

A montante, a ponte de Cavês e, mais tarde, a de Mondim, asseguravam a passagem de homens, animais e veículos entre a província do Minho e a sua capital, Braga, e Trás-os-Montes, nomeadamente a vila de Chaves.



Ponte de Canaveses (inexistente) (Marco de Canaveses). Fonte: arquivo IHRU.



Ponte de São Gonçalo (Amarante). Vista de jusante.

³ Não incluímos a passagem de Chaves, não obstante a sua notável origem romana, por considerarmos que, do ponto de vista medieval, as principais passagens entre o Minho e Trás-os-Montes seriam as que indicamos, a sul da velha *Aquae Flaviae*, cuja importância declinou em detrimento de Vila Real ou mesmo Canaveses. Chaves, importante pela sua localização entre *Bracara Augusta* e *Asturica*, no trajeto de um itinerário bem conhecido, ligado à exploração mineira, deixou de assumir o papel que assumira quando em 104 d.C. Trajano ordenou a conclusão da vetusta travessia. De resto, está por fazer a evolução das vias de comunicação a norte do Douro. Como refere Humberto Baquero Moreno (1982: 193): "resta averiguar até que ponto esta rede [viária romana] alcançou em perfeitas condições de funcionamento o termo da Idade Média portuguesa".

⁴ É particularmente expressiva a descrição do *Numeramento de 1527*: "Esta vylla he huua rua comprida sem çerqua omde esta Sam Gonçallo e tem huua ponte no rio Tamega per ornde parte com Guouvea e Covello..." (Freire, 1905: 241-273).

Contudo, ainda que o homem medieval tenha empreendido a construção de várias pontes, este tipo de obras não deixava de ser dispendioso, de trabalhosa manutenção e, sobretudo, um poderoso auxílio à difusão de perigos e inimigos, entre os quais se contavam a peste e os estranhos à comunidade. Neste difícil equilíbrio entre a necessidade e a profilaxia, prosseguiu uma política já praticada pelos romanos: de que o melhor seria evitar os caudais mais volumosos, a transpô-los. Persistiram assim, em muitos locais, as barcas de passagem, pagas ou “pro deo”. As pontes eram obras que ficavam para os grandes, como reis, rainhas ou santos.

Chegada a modernidade, ainda na véspera das primeiras teorias económicas, as pontes vão constituir um elemento essencial ao desenvolvimento e já não um mero instrumento da piedade individual para acudir a quem era obrigado a percorrer os caminhos e estradas, entre vivos – como peregrinos e comerciantes – e mortos – como as “almas” que penavam a quem se dirigiam orações nas encruzilhadas. Ainda que por conhecer com a profundidade devida, estima-se que o processo regulador e construtivo de certas instituições locais e regionais (e mesmo privadas), como a Igreja e as Câmaras Municipais, se intensifique ao longo da Época Moderna, promovendo o concerto e a melhoria de vias de comunicação e correspondentes travessias.

Creemos que se enquadra nesta esfera de competências e sensibilidades a obra da Ponte de Fundo de Rua, sobre o rio Ovelha. Embora designada por Ponte românica, esta travessia apenas pode considerar-se herdeira dos modelos medievais que os construtores podiam ter ido buscar, por exemplo na de Canaveses, salvaguardada a devida distância e a diferença entre os cursos de água e respeitantes caudais a vencer. Efetivamente, o pequeno rio Ovelha não exigia a complexidade técnica e a monumentalidade da desaparecida passagem sobre o Tâmega. Não obstante, a Ponte de Fundo de Rua reveste-se de um significado que as suas dimensões evidenciam, como já referimos.

A data de 1630 associada à Ponte de Aboadela, ou Ovelha do Marão, epigrafada na base do cruzeiro construído à entrada da Ponte, na margem esquerda, parece indicar reconstrução ou, pelo menos, edificação de raiz em local de travessia anterior, provavelmente a vau.

Temos, assim, um exemplar de passagem pétrea, sustida por quatro arcos de volta perfeita com dimensões desiguais, sobre os quais corre um tabuleiro ligeiramente levantado acima do arco maior. Os pilares são protegidos a montante por talha-mares aguçados e a jusante por contrafortes.

Possuímos alguns exemplares semelhantes na região centro e norte de Portugal, nomeadamente a ponte de Meimoa, no atual concelho de Penamacor, fruto do esforço coletivo de vários povos das Beiras. Foi mandada construir, em 1607, por D. Filipe II, sendo portanto do mesmo período da de Aboadela⁵. De facto, estamos perante estruturas similares, embora de dimensões diferentes (a ponte de Meimoa possui nove arcos): tabuleiro em rampa, aparelho pseudo-isódomo e arcos de volta perfeita cujos vãos são de tamanhos diversos.



Cruzeiro.

⁵ José Cornide, um nobre do iluminismo espanhol que percorreu a Península na segunda metade do século XVIII, deixou-nos uma anotação sobre a ponte de Meimoa (Penamacor) e do problema do assoreamento dos rios, causa para a destruição e abandono de certas pontes: “Después de haber comido mal en una pésima estalagem salí de Fundaom [Fundão]; valle arriba, a una legua, passé por un buen puente de piedra un río llamado Meymoa [Ribeira de Meimoa], que viene de la Sierra de la Garduña [Serra da Gardunha] y que povo más abajo se junta al Cecere [Zêzere], el que pasé a otra legua por otro buen puente de piedra de 9 arcos; pero este y ele anterior no tardarán en ser entupidos con las muchas arenas que conducen estos rios, que en el tiempo en que yo los pasé se podían vadear muy bien a pie” (Manuel Abascal e Cebrián: 2009: 705).





Ponte da ribeira de Meimoa (Penamacor). Vista de montante. Fonte: arquivo IHRU.

Se a construção da ponte de Meimoa pode ser compreendida à luz de uma política de centralismo político do território por parte da monarquia dual, também a velha travessia de Ovelha poderá ter beneficiado de uma mesma necessidade política, na esfera do seu senhorio. Não esqueçamos o papel da velha beetria, depois honra e concelho de Ovelha do Marão, que por tantas vicissitudes passou ao longo dos séculos XIV, XV e XVI. A história destas vicissitudes foi narrada pelos autores do verbete na *Grande enciclopédia portuguesa e brasileira*, que passamos a resumir.

77

Sendo Ovelha do Marão, no século XIV, beetria – “espécie de senhorio em que os vassalos elegiam por senhor a pessoa do seu agrado” (Correia et al., 1963a: 417-418)⁶ – de Martim Afonso de Sousa, este vendeu-a a Martim Lourenço Corvo, ultrajando assim os vassalos que já se queixavam dos maus tratos infligidos pelo primeiro senhor. Procurando o agasalho régio, e recusando o domínio forçado pela venda, foram os moradores convidar para seu senhor o príncipe D. Afonso, filho bastardo de D. João I e primeiro duque de Bragança. A proteção alcançada com o duque levou a que os moradores de Ovelha se colocassem sob a proteção perpétua da casa de Bragança. O senhorio parecia revestir-se da estabilidade necessária não fosse a decapitação de D. Fernando às mãos de D. João II. Não obstante este trágico desenlace na prossecução da jovem casa ducal, os moradores da ciosa beetria de Ovelha foram buscar no filho do executor, D. Afonso, a proteção contra, talvez, maviolos desejos nobiliárquicos. Novamente, a má sorte rondou o senhor de Ovelha, que tendo falecido precocemente em 1491 deixou vago o senhorio nas faldas do Marão.

Foi, finalmente, entregue o domínio a D. Jorge, meio-irmão de D. Afonso e até certo tempo a única e última esperança para ocupar o lugar do seu pai no trono. Tendo D. Jorge de Lencastre falecido em 1550 e o senhorio da beetria disputado por D. Teodósio, como duque brigantino, o monarca D. João III manda sequestrar a mesma, unindo-a à coroa (Correia et al., 1963b: 834-835).

Em 1630 era, portanto, senhor de Ovelha do Marão, o rei Filipe III de Portugal (r. 1621-1640), um dos monarcas que mais favoreceu a edificação de pontes e estradas, numa época particu-

⁶ Sobre este assunto ver Igrejas de Santa Maria de Sobretârnega e de São Nicolau, Marco de Canaveses.

larmente conflituosa e, portanto, ávida de comunicações (Uriol Salcedo, 2001: 189). Dada a privilegiada posição de Aboadela no contexto viário peninsular, ligando a costa ocidental ao interior da Península, é provável que esta obra constituísse um desígnio não só local e regional, mas até nacional.

Por outro lado, sendo Amarante o epicentro de várias vias por ser centro espiritual particularmente afamado na Época Moderna, não podemos ignorar a necessidade de providenciar acessos seguros e céleres a peregrinos e fiéis. Por força da “mitologia” criada recentemente à volta dos caminhos a Compostela (Espanha), esqueceram-se os itinerários religiosos de âmbito local ou regional, como os que se dirigiam a São Gonçalo de Amarante, a Santa Senhorinha de Basto (Cabeceiras de Basto) ou, além Douro, à Senhora da Lapa (Sernancelhe), um dos mais importantes santuários marianos em Portugal.

Particularmente expressiva é a descrição que do santuário amarantino faz o padre Luiz Cardoso no seu *Diccionario geografico...*:

“He um dos Santuarios mais frequentados de romagens, que tem este Reyno; porque em todos os dias do anno he visitado. No dia dez de Janeiro, que he o de S. Gonçalo, concorre innumeravel povo: vespera do Espirito Santo vem muita gente de Guimarães: na primeira Oitava o Marquezado de Villa-Real, cada freguesia separada com seus clamores, e todos os homens e mulheress trazem vellas de cera, que deixão de esmola, e no meyo das procissoens trazem huns castanheiros de cera, que tambem deixão no mesmo dia: vem em procissão o Concelho de Mondim de Basto: na mesma forma vem na primeira segunda feira de Junho o Concelho de Santa Cruz, o de Tuyas, e o de Canavezes; em onze do mesmo mez o de Felgueiras, e em treze o de Unhão; a dous de Julho vem a freguesia de Soalhães: no mesmo mez a do Grillo, Vila-Marim, Teixeira, Sedielos, e Modroens: em Agosto vem o concelho de Monte-Longo, e as Freguesias de Santa Marinha do Zezere, Tizouras, Pena-joya, Fontes, Rezende, Viaris, e Gestação: em Setembro vem a Freguesia de Barro, São Martinho de Mouros, São Pedro de Paos, e São João de Ouvia; em Outubro vem a freguesia de Lobrigos: nos sabbados deste mez, e Novembro vem a gente da terra da Feira, e concelhos da maya, que distão desta terra dez, doze, e quinze léguas” (Cardoso, 1747-1751: 423).

Um período particularmente atreito a deslocções, por razões comerciais ou espirituais, estimulou o destino de sisas, sobras e fintas extraordinárias à construção e conservação de caminhos e, certamente, de pontes⁷. Infelizmente são escassos os testemunhos escritos dos trâmites atinentes a estas obras⁸.

Como tal, só a documentação, que não lográmos identificar, poderia solucionar a razão ou razões para tão dispendiosa estrutura. O facto de se erguer num percurso particularmente sensível em termos de circulação regional pode justificar-se por ter sido uma obra coletiva, como a citada ponte de Meimoa e outras travessias similares, que obrigaram a consideráveis esforços braçais ou

7 Em 1605, o monarca mandou passar uma provisão para por termo às “grandes desordens” ocorridas em torno da recolha da sisa que se destinava às obras das pontes (Silva, 1854: 132-133).

8 A este respeito ver o ponto que lhe dedica Serrão (2000: 358-361).

monetários das populações. A utilização de sisas e sobejos ou fintas extraordinárias, assim como do empenho comunitário, processo de resto comum ao mundo ibérico, possibilitou o levantamento de estruturas de grandes dimensões, como pode ser o caso da Ponte de Fundo de Rua.

No século XVIII, a velha honra de Ovelha foi deposta nas mãos dos morgados de Mateus, certamente para recompensar os feitos militares e políticos de Luís António de Sousa Botelho Mourão (1722-1798). No espiritual, era então a reitoria de Aboadela sujeita ao Mosteiro de Pombeiro (Felgueiras), que apresentava o pároco e recolhia os dízimos. É em 1758, aliás, que conhecemos um pouco mais sobre a freguesia de Aboadela, a sua economia, dependente do rio Ovelha e da sua travessia.

Segundo o reitor Alexandre da Silva, a freguesia estava situada “entre a Serra do maram e outra chamada o Ladayro, em huma Ribeira muito fértil (...)” por onde passava o “rio de Ovelha, quieto no seu curso que começava no lugar de Covelo e fenecia no Tamega”. Tinha uma légua de comprimento e nele se criavam peixes, nomeadamente trutas. Em toda a veiga que o Ovelha nutria cultivava-se cereal, vinho, castanha e algum azeite, estando as suas margens debruadas por uveiras e castanheiros. Sobre o seu curso alçava-se, então, a Ponte situada na Rua de Ovelha “de cantaria muito boa” (Silva, 1758).

No século XIX, a economia de Ovelha do Marão dependia ainda da terra, sendo a pastorícia ocupação complementar e relevante numa economia profundamente marcada pelo sistema tripartido do micro-agro-silvo, como o designou Carlos Alberto Ferreira de Almeida (1978). Sendo grande parte do seu termo território montanhoso, daqui se extraíam as matérias necessárias a suprir o aproveitamento intensivo das zonas chãs e irrigadas, como pasto para o gado ou as raízes destinadas à produção de carvão vegetal. Num estudo demográfico sobre a Aboadela, no primeiro vinténio do século XIX, António Barros Cardoso (1986: 75-100) fala de “uma sociedade profundamente rural cuja vida [era] ditada pelo pulsar da natureza”. Esta estabilidade deve ter sido apenas abalada pelas tropas francesas, em 1809. Sendo local de passagem, quer Ovelha, quer Ovelhinha (Gondar), foram depredadas pelos homens de Soult (1769-1851) que acabaram por tomar Amarante no dia 3 de maio daquele ano. Assim o narram, por exemplo, frei Tomás de Santa Teresa (2009) ou o autor do folhetim “João de Deos: história de um engeitado”, publicado na revista *Archivo Rural*⁹. De resto, Camilo Castelo Branco (2002) verteu em alguns dos seus romances quer as memórias dos acontecimentos do início do século XIX, quer o relato da sua própria experiência como viajante ao longo da estrada de Vila Real.

Regressado o tempo de paz e prosperidade, o antigo corredor de circulação permaneceu como o único itinerário entre o litoral e Trás-os-Montes, de certa forma utilizado até aos dias de hoje, embora a engenharia (ainda que fundamentada na experiência) ouse atravessar o que outrora apenas podia ser contornado. [NR]

9 [S.a.] – João de Deos: história de um engeitado. *Archivo Rural*. N.º 6 (1863) e anos seguintes. O romance, publicado em fascículos, descreve o clima político e social do norte ocupado durante a primeira invasão francesa, referindo-se aos itinerários percorridos pelas tropas ao longo do Marão, quer por Ovelha, quer pelos Padrões da Teixeira.

CRONOLOGIA

1258: o padroado da igreja de Santa Maria de Aboadela pertencia ao Mosteiro de Pombeiro;

Século XIV: Ovelha do Marão, em cujo termo se incluíam as freguesias de Aboadela e Canadelo, constituía uma beetria;

1550: por morte de D. Jorge de Lencastre, a beetria passa a património da Coroa, por ordem de D. João III;

1630: data de construção do cruzeiro à entrada nascente da Ponte;

Século XVII: período de (re)construção da Ponte de Fundo de Rua;

Século XVIII: o termo de Ovelha do Marão passa para a jurisdição dos donatários senhores e morgados de Mateus;

2010: a Ponte de Fundo de Rua passa a integrar a Rota do Românico.

BIBLIOGRAFIA E FONTES

[S.a.] – João de Deos: história de um engeitado. *Arquivo Rural*. N.º 6 (1863).

_____ – *Ponte medieval da ribeira de Meimosa e nicho do Senhor dos Aflitos: vista lateral (montante)* [Material fotográfico]. Penamacor: [s.n., 1994]. Arquivo do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (ex-DGEMN). N.º Inventário IPA.00002449, FOTO.00001264.

_____ – *Ponte sobre o Tâmega: obras* [Material fotográfico]. Marco de Canaveses: [s.n., s.d.]. Arquivo do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (ex-DGEMN). N.º Inventário IPA.00004930, FOTO.00055530.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Arquitectura românica de Entre Douro e Minho*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1978. Dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

CARDOSO, António Barros – Aboadela, 1800-1820. *Boletim do Arquivo Distrital do Porto*. Vol. 3 (1986) 75-100.

CARDOSO, Luiz, padre – *Diccionario geografico...* Lisboa: na Regia Officina Sylviana, e da Academia Real, 1747-1751.

CASTELO BRANCO, Camilo – *Vinte horas de liteira*. Porto: Edições Caixotim, 2002.

CORREIA, António Mendes [et al.] – Beetria. In *Grande enciclopédia portuguesa e brasileira*. Lisboa/Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia, 1963a.

_____ – Ovelha do Marão. In *Grande enciclopédia portuguesa e brasileira*. Lisboa/Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia, 1963b.

COSTA, A. Carvalho da – *Corografia portugueza e descripçam topografica do famoso reyno de Portugal...* Lisboa: Off. de Valentim da Costa Deslandes, 1706-1712.

FREIRE, A. Braamcamp – Povoação de Entre Doiro e Minho no XVI: seculo. *Arquivo Historico Portuguez*. Vol. 3, n.º 7/8 (1905) 241-273.

MANUEL ABASCAL, Juan; CEBRIÁN, Rosario – *Los viajes de José Cornide por España y Portugal de 1754 a 1801*. Real Academia de la Historia, 2009.

MORENO, Humberto Baquero – Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no século XV. *Boletim do Arquivo Distrital do Porto*. Vol. 1 (1982) 191-202.

SANTA TERESA, Tomás de, frei – *Viagem sentimental à província do Minho*. Amarante: Grupo de Amigos da Biblioteca/Museu Municipal, 2009.

SECO, Fernando Álvares – [*Portugalliae que olim Lusitania, novissima & exactissima descriptio*] [Material cartográfico]. Escala [1:1300000]. 1561. Roma.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal [1580-1640]*. Lisboa: Editorial Verbo, 2000.

SILVA, Alexandre Pinto da – [Memória paroquial de] Ovelha do Marão [Manuscrito]. 1758. Acessível em ANTT, Lisboa. PT/TT/MPRQ/26/46ª.

SILVA, José Justino de Andrade e – *Collecção chronologica da legislação portugueza...: 1603-1612*. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1854.

URIOL SALCEDO, José I. – *História de los caminos de España*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2001.