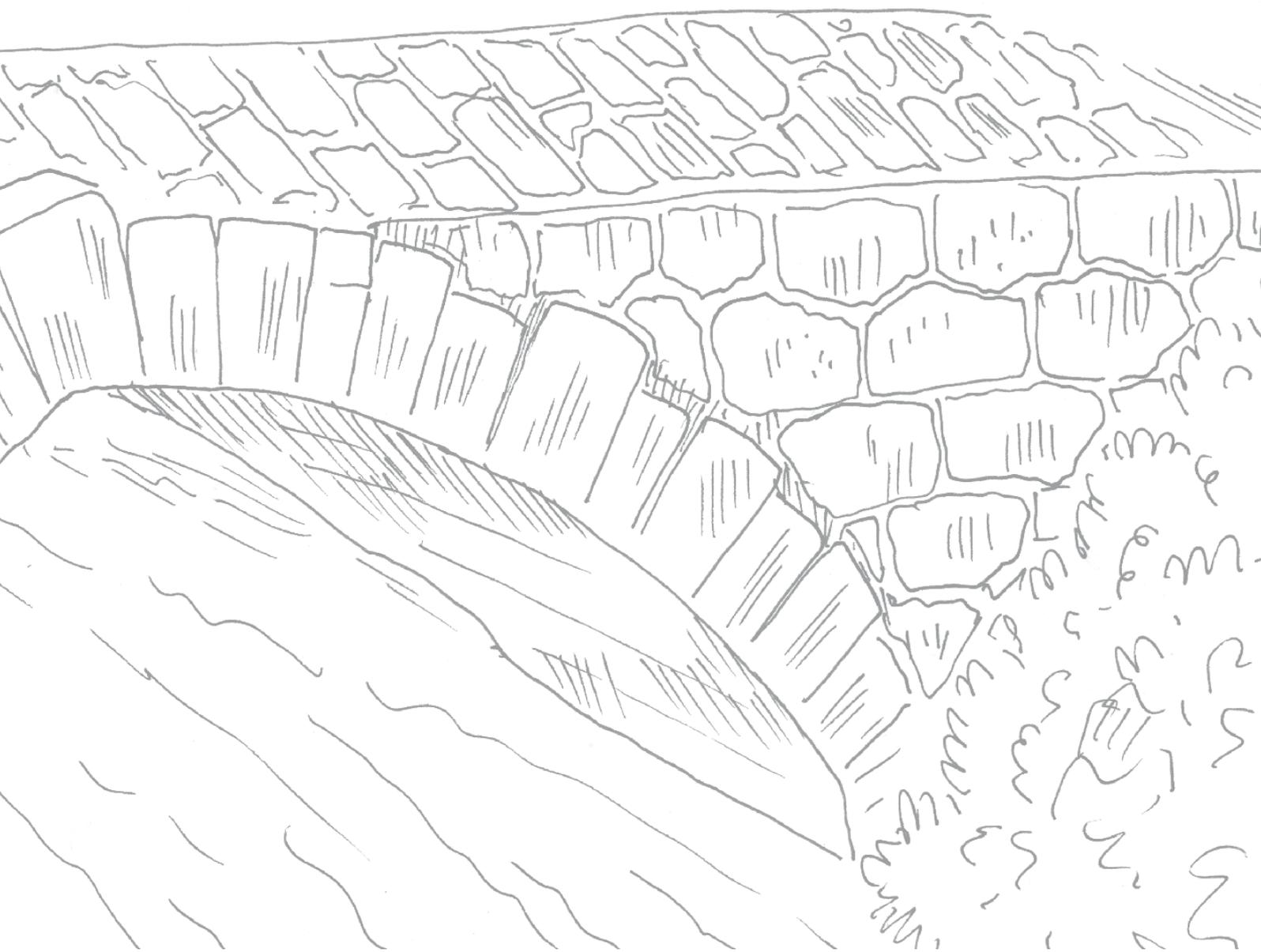


**PONTE**  
**DA VEIGA**  
LOUSADA



**PONTE**  
**DA VEIGA**  
LOUSADA

A Ponte da Veiga situa-se na freguesia do Torno, do concelho de Lousada, e une as margens do rio Sousa entre os lugares do Rio e Cachada. Pertenceu, até 1836, ao termo do município de Unhão, sendo a paróquia de São Fins do Torno uma vigararia do Mosteiro de Pombeiro (Felgueiras) (Costa, 1706-1712: 127). Aventamos, desde já, a hipótese de que a construção da Ponte da Veiga tenha ocorrido na esfera de influência desta poderosa instituição, em cujos domínios encontramos outros exemplares de travessias pétreas, tais como a Ponte de Fundo de Rua (Aboadela, Amarante) ou a de Cavez (Cabeceiras de Basto) (Costa, 1706-1712: 143, 151). Ambas as localidades se submetiam, religiosa e temporalmente, ao Mosteiro de Pombeiro que, como se sabe, era um importante centro económico e espiritual, onde acorriam desde rendeiros a devotos.



Vista de jusante.

Ponte de um só arco, ligeiramente quebrado, com aduelas estreitas e compridas, pode ter sido construída dentro de um arco cronológico bastante dilatado dada a resistência de modelos e técnicas. Carlos Alberto Ferreira de Almeida (1995)<sup>1</sup> considerou-a obra dos séculos XV ou XVI, mas cremos poder enquadrá-la no derradeiro período medieval da primeira metade de quatrocentos, como denuncia o tipo de aparelho com siglas de colocação e a forma de cavalete. Sendo obra menor, estrutura destinada a transpor área de veigas<sup>2</sup>, como o próprio topónimo indica, a forma de cavalete é aqui suavizada devido às margens baixas e férteis, onde a implantação humana ainda hoje é abundante e dispersa. Próximo, os topónimos Torre<sup>3</sup> e Quintã de-



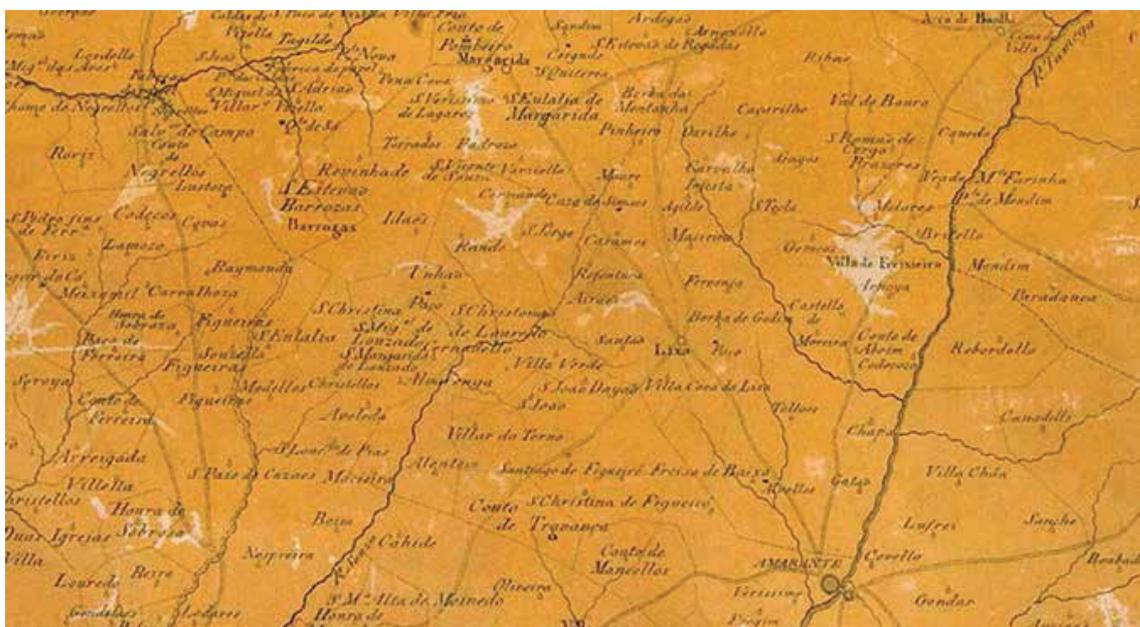
Vista de jusante (1962).  
Fonte: arquivo IHRU.

<sup>1</sup> O mesmo autor referia anos antes: "pelas dezenas de casos conhecidos, sem excepção alguma, parece que estaremos sempre diante de uma ponte medieval quando os seus arcos forem agudos. E podemos classificá-las como góticas" (Almeida, 1968: 124-125).

<sup>2</sup> O cronista Francisco Craesbeeck (1992: 196) enumera as quatro veigas, duas de cada lado do rio Sousa, próximas à Ponte.

<sup>3</sup> Sobre este lugar e propriedades dele ver a documentação publicada em Lopes (2004: 365-366).

nunciam a presença de pequenas unidades senhoriais, cuja importância pode ter influenciado a construção da Ponte<sup>4</sup>. Sobre quem a encomendou, se o poder senhorial, se o poder eclesiástico de Pombeiro, apenas a documentação nos poderia esclarecer<sup>5</sup>. Todavia, não podemos deixar de sublinhar que esta pequena travessia assegurava a ligação entre polos menores de povoamento, já que a estrada principal passava mais a norte, em Caramos (Felgueiras), a caminho da Lixa (Felgueiras) e de Amarante<sup>6</sup>.



Mapa das principais vias de comunicação nas proximidades da Ponte (adaptado de Depósito dos Trabalhos Geodésicos, 1861).  
Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

Estamos, assim, perante uma Ponte de âmbito local e regional, destinada a servir o trânsito dentro do circuito municipal<sup>7</sup> ou paroquial, e em cuja construção pode ter influído a necessidade de controlo social e económico, mais do que a ideia de obra pública, como são a maioria das travessias da Época Moderna.

4 INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO – Carta Militar de Portugal [Esc.1:25.000] n.º 99 – Felgueiras. Lisboa: Instituto Geográfico do Exército, 1998.

5 A presença de Pombeiro (Felgueiras) é aqui forte e evidente nos séculos XIII e XIV, como se afere da documentação disponível publicada em Lopes (2004: 359-367). Ombreava com o poderio daquele Mosteiro, o domínio de outra instituição: Bustelo, hoje do concelho de Penafiel. Na própria aldeia do Rio, próxima à Ponte da Veiga, possuíam os monges de Pombeiro, em tempo de D. Dinis, um casal que pagava “voz e coima” ao rei e dava de foro 1 cabrito e 1 galinha; e, do outro lado do curso de água, as casas de Martim Anes eram tributadas, menos na obrigação de voz e coima. Em S. Fins refugiou-se (por volta de 1427) o primeiro abade comendatário de Pombeiro, D. frei Amaro, confessor de D. Filipa de Lencastre. Fugia à peste e embora tenha desistido da igreja do Torno, em 1446, bem se lhe podia dever a obra desta Ponte (Lopes, 2004: 361, 364-365).

6 TRANT, Nicolau – [Mapa do distrito entre os rios Douro e Minho feito pela ordem do Ilm.º e Exm.º Sr. Nicolau Trant, brigadeiro encarregado do governo das armas do partido do Porto, anno 1813] [Material cartográfico]. Escala [1:193000]. 1861. Lisboa.

7 Os autores do inventário arqueológico de Lousada (Nunes, Sousa e Gonçalves, 2008: 214) referem que a Ponte da Veiga se situava “no percurso do caminho velho que da Senhora da Aparecida se dirigia para Unhão”.

Se quanto à finalidade da sua execução a documentação é, para já, omissa ou inexistente, quanto ao processo de edificação apenas por comparação com outras travessias pétreas podemos traçar as fases pela qual passou. Enumeremo-las:

- I. Escolha do local;
- II. Esboço do projeto;
- III. Corte e transporte da pedra e outros materiais;
- IV. Construção;
- V. Pavimentação;
- VI. Acrescentos, benfeitorias e reconstruções.

I. O local para a edificação de uma ponte pétreia pode depender de vários fatores, nomeadamente um cenário de preexistência, onde certo canal de trânsito assumia as proporções necessárias à travessia, fosse ela a vau, por barca ou sob pontão de madeira. O caudal do rio ou ribeiro influía na escolha do local e na escolha dos materiais: em rios mais largos e correntosos, apenas a pedra poderia vencer (e nem sempre com êxito) o caudal; em ribeiros encaixados e com uma torrente reduzida, a madeira poderia servir perfeitamente para passagens efémeras que se iam renovando à medida das necessidades dos habitantes vizinhos. Assim, as pontes de pedra ou de cantaria asseguravam passagem sobre cursos fluviais cujo trânsito o justificasse ou onde fosse necessário chegar com carros e bestas.

Em todo o caso, os homens da Idade Média, construtores de estradas ou fazedores de caminhos, continuaram a evitar os rios, como haviam feito os seus antecessores romanos. Sendo absolutamente necessário ultrapassá-los, usavam as barcas de passagem, elementos abundantes no território medieval português, geralmente associados a albergarias e santuários<sup>8</sup>. A travessia era perigosa, exigia cuidados especiais e rogações a Deus, Cristo, à Virgem e aos santos e santas, alguns com vocação especial para auxiliar transeuntes em perigo<sup>9</sup>. Com grandes rios, como o Douro, o Mondego ou o Tejo, os monarcas do reino português, formado de norte para sul, foram tentando dotar o território de travessias seguras que cimentassem a coesão nacional e permitissem o trânsito de homens e o escoamento de bens. Nasceram assim as figuras de rainhas<sup>10</sup> e reis piedosos cuja contribuição para a construção de grandes pontes os colocou lado a lado com santos e demónios – os mesmos a quem por vezes se imputava a edificação de obras tão mundanas e políticas.

Um caso paradigmático desta política construtiva é o da ponte sobre o Douro, para a qual D. Afonso Henriques (r. 1143-1185) deixou importante legado. A escolha do local para a sua

<sup>8</sup> Sobre as vias de comunicação a norte do Douro e o primeiro inventário do património viário ver Almeida (1968; 1973: 40-57).

<sup>9</sup> Nem todas as ermidas ou igrejas dedicadas a São Tiago, São Roque ou São Gonçalo são, por si, indicadores de importante ponto de passagem. O território está eivado destes hagiopónimos, sem que tal signifique marca de caminhos de peregrinação. Muito frequentemente, o viandante ocasional ou habitual (mercadores, bufarinheiros, leprosos, etc.) encomendava-se a Cristo e à Virgem nos seus incontáveis títulos: da Boa Passagem, da Ajuda, do Bom Despacho, etc. Outrossim, figuras como Santa Maria Madalena, que lavou os pés ao Salvador, titulava certas ermidas junto a complexos assistenciais, como no caso paradigmático das Caldas de Aregos, em Resende. A este respeito ver Resende (2011).

<sup>10</sup> Uma das mais veiculadas pelo *corpus* legendário nacional é a rainha Mafalda, confundida por vezes com a sua neta, santa cisterciense. Ver o que a este propósito escrevemos em Santa Maria de Sobretâmega e São Nicolau, Marco de Canaveses.

edificação pode elucidar-nos sobre as razões que levaram os homens da Idade Média a patrocinar tais obras.

O rio Douro, no troço entre a foz do Paiva e a foz do Varosa, foi sempre tido como cheio de correntezas fatais. Sucediavam-se pontos e valeiras, onde os barcos sucumbiam quando não conduzidos com destreza. E a travessia fazia-se por meio de barcas, num tempo em que o caudal permitia viagens curtas, mas nem sempre pacíficas. Existiam barcas privadas, pagas, e “por Deus”, cuja utilização era gratuita<sup>11</sup>. No conjunto destas últimas destacavam-se as de Aregos (Resende), Moledo (Lamego) e Régua (Almeida, 1968)<sup>12</sup>. Para os viandantes provenientes de Lamego as duas últimas serviam aos que tencionavam ou seguir a Vila Real e Trás-os-Montes, ou demandar terras de Entre-Douro-e-Minho, nomeadamente as cidades do Porto, Guimarães e Braga. Como tal, quando, no século XII, surgiu na ideia de D. Afonso Henriques<sup>13</sup> ou dos seus conselheiros a edificação de uma travessia pétreia no Douro, poderia ter-se pensado na Régua ou em Moledo, sobretudo neste último ponto que conservou, até ao século XIX, a primazia de ser o ponto principal de atravessamento do Douro, porquanto por aqui afunilava o fluxo de homens, bestas e carros que, do centro da Península Ibérica, pelas beiras portuguesas, procuravam os grandes centros comerciais do noroeste. Contudo, o local escolhido para a construção da que seria a primeira ponte do Douro em território português foi traçada entre dois pontos a jusante de Moledo, unindo as freguesias de Barrô (Resende, a sul) e Barqueiros (Mesão Frio, a norte). Neste local existia já uma pequena barca, paga, mas cujo trânsito não parecia justificar a construção da relevante passagem<sup>14</sup>. Como, pois, se pode fundamentar a escolha deste sítio para tão importante travessia? A sua edificação obrigaria à deslocação para oeste da via de Lamego a Amarante, desaproveitando a subida em lances amenos com que, desde Moledo e da Rede (Mesão Frio), a estrada real beneficiou no século XVIII.

No início do século XVI, os alicerces desta travessia ainda eram visíveis no leito do rio e o cronista Rui Fernandes sugeria a finalização desta obra recorrendo à finta de 10 réis a cada morador de vinte léguas em redor: “e seria couza mui nobre neste Regno aver hua ponte no Douro porque por ser fragozo he mui prigozo nas pasagens (...)” (Fernandes e Barros, 2001: 95).

Dois séculos mais tarde, frei Joaquim de Santa Rosa Viterbo faz, no seu *Elucidario...*, extensa dissertação sobre a ponte, avisando os mais céticos da sua existência: “seria bem para desejar, que esta ponte, ocasião de tantos contos de velhas, novelleiros, e ociosos, fosse reproduzida em lugar mais commodo unindo as reaes estradas para immortal gloria de D. Maria I se abrirem em nossos dias!” Efetivamente, a “estória” da ponte souu sempre, local e regionalmente, mais

11 Ver Duarte e Barros (1997: 77-118).

12 Também Rui Fernandes e Amândio Barros (2001: 92-93), entre 1531-32, enumeram algumas, no circuito de Lamego: “Bagauste, que he de Vossa Senhoria [Bispo de Lamego], a Regoa, que he do Bispo do Porto, e do Illustrissimo Dom fernando, o Carvalho que he de hua quintã, o Moledo, que foi posat pella Rainha Donna Mafalda, o Bernaldo, que he de hua quintã, a de Porto de Rey outrossi feita pella rainha Donna Mafalda, as quais barcas do Moledo e Porto de Rey a dita Rainha mandou poer, e leixou certas quintãs e cazaes para manança dos barqueiros que passão as ditas barcas sem levarem dinheiro por grande, nem fora de marca, que o Douro vá (...)”. A jusante de Porto de Rei (Resende) assinalamos a já referida barca de Aregos, associada ao complexo assistencial da gafaria e caldas, e ainda as da Pala (Baião), Mourilhe e Fontelas (ambas em Cinfães). Sobre as barcas do Douro interior (que o autor chama de “Ibérico”) ver Abreu (2006: 45-75).

13 Em 1179 estipulou certos legados, entre eles “300 modios morabitanos para a ponti Dorii”. O dinheiro devia ser entregue aos monges de São João de Tarouca (Reuter, 1938: 365).

14 Tratava-se da barca do Bernardo (conforme nota anterior).

como uma lenda do que com realidade. Talvez pela impossibilidade de se vir a concretizar. Mas, como demonstrou Viterbo, a sua existência, ainda que inacabada, perdurou algum tempo na memória e na vontade de certos indivíduos<sup>15</sup>.

O padre Luiz Cardoso, abalçado nas descrições que recebera do pároco de Barqueiros antes de 1751, redigiu esta preciosa memória e exposição sobre o que restava da projetada ponte no século XVIII:

“Tem nos seus limites em hum grande calhão, junto ao Douro, ou nas suas margens, a celebre Torre, ou Pilar, vulgarmente chamado o Piar; e no mesmo rio princípios de outros dous pilares (que a continuação, e corrente da agua totalmente desbaratou) para servirem de fundamentos aos arcos de huma ponte, que no mesmo Douro intentou fazer o real, e generoso animo da Senhora Rainha D. Mafalda; que se acaso se chegasse a concluir, seria a oitava maravilha do mundo, porém o tempo, foy desfazendo muito, ajudado com as enchentes do Douro. Ainda hoje tem de alto cincoenta palmos, e está fabricado em largura de duzentos palmos, se vay para cima estreitando às fiadas, em forma quási pyramidal. Fica por cima deste Pilar, ou Piar hum grande areal onde o rio corre muy precipitado, e lhe chamão vulgarmente a Galeira, onde com duas, e tres juntas de boys do dono da mesma Galeira (que os tem proprios para esse ministerio) são alados os barcos na mayor parte do anno, por estipendio certo; e sem este adjutorio seria dificultissima, por não dizermos impossivel, a passagem neste, e nos outros sitios semelhantes. Junto desta torre, ou Piar, fica hum espaço areal plano, e infrutifero, e por todos os arredores deste sítio se vê grande quantidade de pedra solta, e quebrada, que parece se mandou conduzir para a obra da ponte, que se intentava fazer” (Cardoso, 1747-1751: 54-55).

423

O relato permite-nos concluir que num afloramento (“calhao”) junto ao rio se alicerçou um dos três pilares que o pároco de Barqueiros, através do memorialista Luiz Cardoso, diz ter visto na primeira metade do século XVIII. Na margem oposta, ainda em 1970, se colhiam vestígios de outro pilar (Pinto, 1982: 224). Como qualquer ponte, a edificação começara simultaneamente em ambas as margens, num ponto do Douro onde a corrente e a extensão entre margens permitia a edificação de um tabuleiro assente sobre uma fiada de cinco ou seis pilares (à semelhança da ponte de Canaveses, Marco de Canaveses), garantindo, ao mesmo tempo, solidez e durabilidade a uma estrutura que constantemente sofreria continuados embates em época de cheia.

Assim, a escolha do local, quando não justificada pela passagem frequente, sê-lo-ia pela segurança garantida por determinado ponto: uma área de afloramento, onde pudesse assentar um ou mais pilares ou, mais frequentemente, o estreitamento do leito (veja-se o caso da Ponte do Arco, em Folhada, Marco de Canaveses), que evitasse o levantamento de arcos muito abertos ou mais do que um arco<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Viterbo (1865: 153) conjectura que a ponte tivesse sido concluída e em alguma altura fosse demolida; rejeita a autoria que é imposta a D. Mafalda, “pois já no [ano] de 1179 seu avô El-Rei D. Afonso Henriques deixou para ella 3:000 maravedis”. Cita, ainda, o testamento de Sancha Vermudes que refere, em 1205, certas propriedades em Barrô (Resende), junto à ponte do Douro.

<sup>16</sup> Sobre o sítio onde deviam assentar os alicerces de qualquer edifício escreveu Valerio Martins de Oliveira (1748: 28): “que os fundamentos que fizemos, penetrem toda a terra movediça, e solta; e se o lugar não for muito sólido, ou de má disposição para confiarmos nelle, se poderá meter estacaria de madeira de carvalho, ou de oliveira, que esta madeira subterrada debaixo da terra dura muitos annos, com sua grade forte por cima, com o maior, e mais grosso lagedo, que houver e se achar; e se der em agua, seja a estacaria de madeira de pinho da terra mansa (...)”.

Certamente que, no caso da Ponte da Veiga, a escolha do local se deveria ao facto de ser sítio de passagem, constituído por capilaridade de caminhos que davam acesso à fértil veiga. Embora desmantelada e reconstruída, foi com certeza apoiada em afloramentos rochosos que pudessem assegurar a sustentabilidade da estrutura numa zona de leito de cheia formada por aluvião. Interessa, contudo, sublinhar a sua posição num território marcado pela produção agrícola, necessitada da constante força braçal e animal e de veículos que pudessem escoar as culturas depois de colhidas.



Barca de passagem. Fonte: Vízetelly, 1947, p. 56.

**II.** Devidamente marcado o local, dava-se início às medições e executava-se um esboço da estrutura a construir. Para a Época Moderna possuímos escrituras de fábrica que nos permitem conhecer um pouco melhor, não o processo construtivo, mas a fase precedente<sup>17</sup>.

Era elaborado um contrato entre ambas as partes, encomendador e artista. Pelo primeiro, era indicado o local da obra e, por vezes, especificações sobre a forma e dimensão da mesma; pelo segundo, os materiais e o tempo de execução, referindo muitas vezes que se comprometia a finalizar a obra segundo certos apontamentos. Estes seriam, com certeza, os desenhos da estrutura com especificações técnicas e formais. Não chegaram até nós. E, mesmo escrituras de

<sup>17</sup> Para a região do Douro e Montemuro possuímos algumas escrituras de fábrica que permitem, inclusive, seguir o percurso de um pedreiro especializado em construção de pontes. Trata-se de Timóteo de Calheiros, natural da região de Vila Nova de Cerveira, que, em 1734, assina a escritura para a fábrica da ponte nova da Lagariça (Resende) e, em 1767, se compromete a construir uma travessia em Loivos do Monte (Baião).

fábrica registadas nos livros de notas, embora esteja por fazer um rigoroso e sistemático levantamento deste tipo de documentação, são para já poucos os exemplos que possamos apresentar. Por outro lado, muitas obras podiam ter sido realizadas por contratos verbais, ou documentos não ratificados em notário, como no caso dos “assinados”<sup>18</sup>.

Contratualizada a obra, formal ou informalmente, o mestre pedreiro e os seus homens, artistas e aprendizes, partiam em busca da pedreira ou pedreiras capazes de suprir a obra.

**III.** Foram certamente máquinas, carros ou zorras que transportaram a pedra destinada à edificação da Ponte da Veiga. De onde, não o sabemos. Está ainda por fazer o estudo sistemático dos materiais pétreos utilizados nas construções de edifícios e estruturas, relacionando-os com a disseminação de certos tipos de pedra, no caso da Ponte da Veiga o granito, largamente utilizado em todo o tipo de construções na região.

Na paisagem abundam os topónimos “pedregal” ou “pedreira”, recordando pontos de extração e preparação dos blocos destinados ao transporte e posterior corte ou desbaste. Por certo, parte do trabalho de preparação dos silhares, que incluía o corte por medida e desbaste, seria realizada junto à pedreira. Contudo, a preparação era executada no local de construção, verdadeiro obradouro, onde por vezes trabalhavam vários mestres pedreiro, acompanhados pelas respetivas equipas<sup>19</sup>.

Na pedreira eram primeiro executados cortes verticais nos afloramentos e depois linhas horizontais delimitavam o corte horizontal. Separado o bloco natural, cortado do afloramento, os blocos menores eram cortados à medida necessária, quer ao tamanho e capacidade do meio de transporte, quer ao lugar na estrutura a que se destinavam.

Nem sempre se encontravam pedreiras na proximidade das obras, o que tornava o transporte moroso e, claro, mais caro. Daí que muitos edifícios posteriormente remodelados tenham utilizado silhares do edifício anterior, algo que tem ocasionado leituras deficientes da chamada “arqueologia da arquitetura”. Outrossim, mesmo a pedra de edifícios em ruína podia ser reaproveitada noutros, construídos em épocas posteriores. Os investigadores nem sempre têm presente a capacidade do transporte de grandes blocos de pedra durante a Idade Média, reduzindo as construções a obras ditadas pelas circunstâncias do meio envolvente, o que não era verdade, caso contrário a capacidade construtiva do homem medieval ficaria muito aquém dos testemunhos que bem conhecemos, entre catedrais e complexas pontes.

Com o apoio de outras pedras, troncos, barras metálicas e guindastes, os blocos eram movidos até aos veículos que os deveriam transportar. Os carros e as zorras eram puxados por bois ou vacas e talvez (com menor frequência) por bestas muares ou cavalos. Uma vez chegados ao seu destino, preparava-se o corte e desbaste dos silhares destinados à colocação segundo o projeto gizado.

<sup>18</sup> Os assinados eram folhas avulsas onde era redigido, por indivíduo com formação, um texto destinado a registar certo ato (compra, venda, fábrica de edifício, serviço, etc.), que, depois de assinado pelas partes e perante testemunhas, assumia caráter de validade. Não sabemos qual a sua importância jurídica, pois não sendo lançado nas notas notariais tornava-se documento facilmente manipulável. Os seus autores escusavam-se assim ao pagamento dos emolumentos e ao processo burocrático. Sobre este tipo de documentação veja-se Resende (2005).

<sup>19</sup> Em que participam, naturalmente, outros ofícios, como carpinteiros e ferreiros.

**IV.** Nos séculos XVII e XVIII, os memorialistas têm o cuidado em distinguir entre pedra e cantaria, quando se referem às pontes pétreas. Enquanto no caso das primeiras, o aparelho era irregular, com blocos mal faceados ou aproveitamento de pedra solta, o segundo refletia corte de esquadria e um conhecimento profundo das técnicas construtivas. A Ponte da Veiga enquadra-se na categoria de pontes de cantaria, como o refere o pároco de São Fins do Torno em 1758<sup>20</sup>. Porém, poderíamos pensar ter sido desenhada e dirigida por um mestre com os conhecimentos necessários para conjugar beleza e durabilidade. Não foi, como veremos, e quer o tempo, quer os homens foram inclementes com esta pequena Ponte, entre os caudais irregulares e os acrescentos que lhe foram impostos, adulterando a original estrutura goticizante.

Para a construção do arco, os canteiros começavam por executar os alicerces e pedras de arranque em ambas as margens. No caso da Veiga, de um vão apenas, o arco arranca junto ao solo, dando pouca expressão ao dorso em cavalete. Estas primeiras pedras, chamadas “saiméis”, levavam por vezes orifícios para fixação do cimbra, estrutura ou alma em madeira que servia para segurar as aduelas e silhares do intradorso à medida que iam sendo colocados. Destinadas à Ponte da Veiga foram recortadas aduelas estreitas e compridas, mas logo no arco vemos o primeiro erro de construção e que pode ter acelerado a rápida ruína da Ponte: em vez de cerrá-lo com uma única chave, inteiriça, o mestre e os seus artistas fecharam-no com duas peças. As pedras eram colocadas com a ajuda de andaimes e guindastes movidos por tornos elevatórios acionados pela força humana<sup>21</sup>.

426



Vista de jusante. Remate do arco.

<sup>20</sup> “Ao decimo quinto, que o Souza tem hua Ponte de Cantaria com hum só arco nesta freiguesia” (Borges, 1758).  
<sup>21</sup> Sobre utensílios de elevação ver Gómez Canales (2005: 85 e ss).



Vista de montante. Arco e tableiro.

Uma vez terminado o intradorso construíam-se os estribos e muros de cada uma das faces que, em plano inclinado, ligam as margens e o caminho sobre a Ponte. Salta à vista o aparelho pseudo-isódomo. Entre cada face utilizou-se pedra não lavrada e solta como recheio e base para a construção do pavimento e calçada.

Por ser de um só arco e a correnteza do rio o não justificar, optou-se por não dotar a Ponte da Veiga nem de talha-mares, nem de contrafortes; os primeiros serviriam para cortar a corrente e impedir que a estrutura fosse continuamente pressionada ou atingida por detritos; os segundos serviriam para sustentar o impulso ou pressão da mesma corrente.

Finalmente, foram construídas as guardas, duas fiadas de silhares que, de um lado e outro da calçada, protegiam os transeuntes ou carros contra quedas, delimitando o espaço de circulação. Conquanto, em 1726, Francisco Craesbeeck (1992: 196) referisse a Ponte da Veiga “com as suas guardas ao redor” hoje já não existem e o pavimento original foi profundamente alterado.



Calçada de acesso à Ponte.

V. Desconhecemos se a calçada foi construída ao mesmo tempo que a Ponte. No troço da margem direita existem algumas lajes com marcas, mas, como veremos, a Ponte não se encontra no local original, tendo sido substituída por uma passagem em betão, poucos metros a montante. Podemos admitir que à Ponte viesse afluír um caminho de carros<sup>22</sup>, pavimentado com lajes de pedra, de maior ou menor dimensão, aproveitando por vezes afloramentos e instalando pedras de forma irregular ou recortadas para criar uma justaposição capaz de resistir ao trânsito. Mas, é apenas uma hipótese, dado que, na Idade Média, a maior parte dos caminhos seria em terra batida (Marques, 1997: 91-121).

À semelhança do que sabemos para os aparelhos de alvenaria, divididos segundo o corte da pedra, a sua dimensão e forma, não existem estudos sobre o tipo de pavimentos utilizados na construção de estradas rurais. É certo que uma política de uniformização só chegará no século XIX, graças a técnicas desenvolvidas internacionalmente com recurso a materiais diversos. Porém, segundo a pedra disponível local ou regionalmente, a finalidade do percurso e as vicissitudes da orografia foram aplicados métodos de calcetamento que nos permitem formular uma categorização. Este estudo sistemático dos pavimentos permitiria lançar luz sobre muitas

22 A calçada atual, em parte preservada, revela vestígios do sulco deixado pelos rodados dos carros de bois.

calçadas consideradas romanas e (ou) medievais, comprovando-se ou objetando-se a persistência das mesmas.

É provável que o caminho que servia a velha Ponte da Veiga se enquadrasse na rede municipal e paroquial por nós já referida no caso da Ponte do Arco. Por estes canais de circulação caminhavam, na Idade Média, os agentes das instituições senhoriais e eclesiásticas. E, na Época Moderna, consolidada a divisão administrativa e as forças de onde emanava o poder local, mantiveram-se, restauraram-se e ampliaram-se algumas destas obras de arte, necessárias à fluidez das atividades temporais e religiosas, como as deslocações dos almocreves e as procissões ou a distribuição do viático que exigia caminhos limpos e percursos céleres, como convinha ao transporte do Santíssimo Sacramento<sup>23</sup>. Depois do século XVI promoveu-se a construção de novas pontes, o conserto das antigas e a limpeza dos caminhos (que incluía o seu calcetamento), obras nem sempre bem vistas pela população conquanto necessitasse delas, pois exigia o lançamento de impostos extraordinários, como as fintas<sup>24</sup>.

Assim, o caso da Ponte da Veiga pode considerar-se paradigmático de uma travessia num plano de rede menor, dando expressão à circulação local e regional, fruto de necessidades mais prementes do que as de prover zonas de passagem seguras a peregrinos compostelenses, como se unicamente a estes se devesse a campanha de construções viárias na Idade Média.

**VI.** Ao longo da Época Moderna, a Ponte da Veiga deve ter recebido os devidos restauros, assinalados por pedras de faceado e textura diversa. Os estragos derivados do trânsito (sobretudo de veículos) e as correntes em tempo de cheia devem ter debilitado a pequena estrutura, obrigando ao reforço da mesma.

Infelizmente, foi na contemporaneidade que a construção sofreu as maiores violências. Com o trânsito automóvel, o seu arco foi abatendo. Substituída por nova travessia, em betão, a Ponte medieval foi desmontada e deixada adormecida, como a encontrou na década de 1990 o historiador Carlos Alberto Ferreira de Almeida, afirmando “a ponte da Veiga é um monumento em ruína lastimosa” (Almeida, 1995).

Passou a integrar em 2010 a Rota do Românico, augurando-se que se lhe devolverá a elegância medieval e a dignidade que durante tantos séculos exibiu. [NR]



Vista do tabuleiro e da calçada de acesso (1962). Fonte: arquivo IHRU.



Vista do tabuleiro e da calçada de acesso (1962). Fonte: arquivo IHRU.

<sup>23</sup> Devemos sublinhar que, em 1726, a igreja do Torno não possuía sacrário, necessitando-se de ir buscar o sagrado alimento à igreja mais próxima que o possuísse (talvez Salvador de Unhão, Felgueiras) (Craesbeeck, 1992:196).

<sup>24</sup> Daqui advinham vários abusos, como se infere da provisão régia de 1605, sobre as fintas destinadas à reedificação e concerto de pontes (Silva, 1854: 1605-1606).

## CRONOLOGIA

1427: fugindo à peste, o comendador de Pombeiro, frei Amaro, refugia-se em São Fins de Torno, igreja daquela abadia;

Século XV (1.ª metade): edificação da Ponte da Veiga;

Séculos XVII-XVIII: realização de obras de conservação e reforço;

1726: Francisco Craesbeeck assinala a existência de guardas na Ponte;

1758: o vigário de Torno, Félix Borges, assinala que dentro dos limites da sua freguesia existia apenas uma ponte de cantaria, de um só arco;

Século XX: submetida ao trânsito automóvel, a Ponte da Veiga degrada-se e é substituída por um pontão de cimento;

2010: a Ponte da Veiga passa a integrar a Rota do Românico.

## BIBLIOGRAFIA E FONTES

[S.a.] – *Ponte da Veiga* [Material fotográfico]. Lousada: [s.n., 1962]. Arquivo do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (ex-DGEMN). N.º Inventário IPA.00004879, FOTO.00067446.

\_\_\_\_\_ – *Ponte da Veiga* [Material fotográfico]. Lousada: [s.n., 1962]. Arquivo do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (ex-DGEMN). N.º Inventário IPA.00004879, FOTO.00067438.

\_\_\_\_\_ – *Ponte da Veiga* [Material fotográfico]. Lousada: [s.n., 1962]. Arquivo do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (ex-DGEMN). N.º Inventário IPA.00004879, FOTO.00067439.

ABREU, Carlos d' – Das antigas barcas de passagem no Douro ibérico. *Douro – Estudos & Documentos*. N.º 21 (2006) 45-75.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal*. In JORNADAS LUSO-ES-PANHOLAS DE HISTÓRIA MEDIEVAL, 1, Lisboa – *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.

\_\_\_\_\_ – *Patrimonium: inventário da Terra de Sousa: concelhos de Felgueiras, Lousada e Paços de Ferreira* [Registo eletrónico]. Porto: Etnos, 1995.

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

BORGES, Félix António – [Memória Paroquial de] Torno [Manuscrito]. 1758. Folio n.º 64. Lisboa. PT-TT-MPRQ/36/64.

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

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

CRAESBEECK, Francisco Xavier da Serra – *Memórias ressuscitadas da província de Entre-Douro-e-Minho no ano de 1726*. Ponte de Lima: Carvalhos de Basto, 1992.

DUARTE, Luís Miguel; BARROS, Amândio Jorge Morais – Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna. *Douro – Estudos & Documentos*. Vol. 2, n.º 4 (1997) 77-118.

FERNANDES, Rui; BARROS, Amândio Morais, ed. crítica – *Descrição do terreno ao redor de Lamego duas léguas: 1531-1532*. Santa Maria da Feira: Beira Douro, 2001.

GÓMEZ CANALES, Francisco – *Manual de cantería*. Aguilar de Campoo: Fundación Santa María la Real, 2005.

INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO – *Carta Militar de Portugal* [Material cartográfico]. [Esc.1:25.000] n.º 99 – Felgueiras. Lisboa: Instituto Geográfico do Exército, 1998.

LOPES, Eduardo Teixeira – *Lousada e as suas freguesias na Idade Média*. Lousada: Câmara Municipal, 2004.

MARQUES, José – Viajar em Portugal, nos séculos XV e XVI. *Revista da Faculdade de Letras - História*. Vol. 14 (1997) 91-121.

NUNES, Manuel; SOUSA, Luís; GONÇALVES, Carlos – *Carta arqueológica do concelho de Lousada*. Lousada: Município de Lousada, 2008.

OLIVEIRA, Valerio Martins de – *Advertencias aos modernos que aprendem os officios de pedreiro e carpinteiro*. Lisboa: na Offic. de Antonio da Sylva, 1748.

PINTO, Joaquim Caetano – *Resende: monografia do seu concelho*. Braga: [edição de autor], 1982.

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/).

RESENDE, Nuno – *Fervor & devoção: património, culto e espiritualidade nas ermidas de Montemuro: séculos XVI a XVIII*. Porto: Universidade do Porto, 2011.

\_\_\_\_\_ – *Vínculos quebrantáveis: o morgadio de Boassas e as suas relações: sécs. XVI-XVIII*. Porto: Universidade do Porto, 2005.

REUTER, Abiah E. – *Chancelarias medievais portuguesas*. Instituto Alemão da Universidade de Coimbra, 1938.

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

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. Vol. I.

VIZETELLY, Henry – *No país do vinho do Porto*. Porto: Instituto do Vinho do Porto, 1947, p. 56.