

A evolução da rede de estradas em Trás-os-Montes (séculos XIII-XIX): uma análise cartográfica comparativa

Rúben Conceição

Faculdade de Letras da Universidade do Porto
filipe.rtc@gmail.com

Resumo:

Através do estudo comparativo entre cartografia antiga e algumas fontes textuais produzidas entre os séculos XIII e XIX, pretendemos realizar uma análise temporal de longa duração, de forma a aferir a evolução da rede de estradas e caminhos na região de Trás-os-Montes, no Norte de Portugal. Paralelamente, procuramos identificar as diferentes estruturas que compunham esta rede, entre povoações, pontos de passagem, como pontes e barcas de passagem, e estruturas militares, onde se incluem as principais fortificações, bem como compreender a sua importância e o seu impacto nos espaços em que se inseriam, à escala local e à escala regional.

Feita uma breve exposição dos objetivos, dos obstáculos e da metodologia seguida, tentaremos apresentar não só a evolução da rede de estradas de um espaço regional particular, mas expor de igual forma o impacto que esta teve ao longo de seiscentos anos num determinado espaço e nas suas populações locais, mas também na forma como os poderes dirigentes e os seus mandatários observavam e controlavam o território.

Palavras-chave:

Trás-os-Montes; Séculos XIII a XIX, Rede de estradas, Cartografia antiga.

Abstract:

Through a comparative study between ancient cartography and some textual sources produced between the XIIIth and XIXth centuries, we intend to undertake a long-term temporal analysis in order to assess the evolution of the network of roads and paths in the region of Trás-os-Montes, in the north of Portugal. At the same time, we will seek to identify the different structures that compose this network, between settlements, waypoints, such as bridges and barges, and military structures, where the main fortifications are included, as well as understanding their importance and impact on the spaces in which they were inserted, at local scale and on a regional scale.

With a brief exposition of the objectives, obstacles and methodology to be followed, we will try to present not only the evolution of the road network of a particular regional space, but to expose equally the impact it had over 600 years in a given Space and its local populations, but also in the way in which the governing powers and their representatives observed and controlled the territory.

Keywords:

Trás-os-Montes; XIIIth to XIXth centuries, Road network, Ancient cartography.

Introdução

O presente trabalho surge no contexto de uma dissertação em curso no âmbito do Mestrado em Estudos Medievais na Faculdade de Letras da Universidade do Porto (FLUP). Nele se pretende realizar o estudo da rede viária do Entre-Douro-e-Tâmega para o século XIII. Contudo, sentimos a necessidade em reconstruir a evolução desta ao longo dos séculos, de modo a tentar entender o impacto que as vias, sejam elas mais ou menos antigas, foram tendo na estruturação do espaço, num território de características tão únicas como o de Trás-os-Montes, em que os aspetos da Geo-

grafia física marcaram a interação do Homem com o espaço, quer aquele que ocupavam, quer com aqueles que o rodeavam.

Este texto dividir-se-á em três partes: na análise das interpretações de fontes textuais medievais e na metodologia utilizada pelos seus autores, tendo em vista a construção de mapas temáticos, seguida do exame da cartografia elaborada à escala nacional e regional entre os séculos XVI e XVII, desde o mapa de Álvares Seco de 1561, terminando na comparação das diferentes redes viárias existentes na cartografia dos séculos XVIII e XIX.

Foram várias as opções tomadas ao longo deste processo. No que diz respeito à escala das imagens cartográficas, optou-se por redesenhar, com o recurso à CAOP 2018, as diferentes redes viárias a uma só escala, aproximadamente 1:270.000, de forma a ser possível georreferenciar os dados extraídos dos diversos mapas, recorrendo por vezes à escala de ca. 1:30.000, com o objetivo de reconstruir, o mais fielmente possível, os traçados viários em detalhe.

No que diz respeito às informações a recolher, selecionamos as pontes, os caminhos e as fortificações em Portugal e em Espanha, como prioritárias. Paralelamente, procuramos identificar a existência dos principais nós viários, dentro e fora do território em estudo, tendo em conta o número de estradas adstritas a cada núcleo populacional existente nos mapas.

Relativamente aos mapas extraídos da bibliografia consultada, pelo facto de os autores apresentarem as fontes de onde retiraram as informações que serviram de base para a sua construção, não se realizou o mesmo processo que com a cartografia antiga.

No decorrer deste ensaio teremos como imagem de referência o mapa de Jorge Alarcão, incluído numa das suas obras mais recentes, intitulada de *A Lusitânia e a Galécia: do séc.II a.C. ao séc.VI d.C.* (2017). Apesar de não corresponder à cronologia em análise, o autor, no sub-capítulo dedicado às «Vias e Portos», faz uma síntese sobre as grandes estradas romanas, começando pelo *Itinerário de Antonino*, e uma descrição das *mansiones*, estalagens onde os viandantes podiam pernoitar, e das *mutatio*, as estações de muda de cavalos. Do mapa construído sobressaem as estradas cujo traçado têm um elevado grau de fiabilidade, em relação às que, apenas com sérias dúvidas, se podem reconstituir (ALARCÃO, 2017, p. 230), com o objetivo de averiguar, por um lado, a importância destes traçados na rede viária transmontana, e por outro, a (in)capacidade das autoridades locais, regionais e nacionais em os substituir.

1. Análise das interpretações de fontes textuais medievais

No que diz respeito às interpretações cartográficas de fontes textuais medievais, iniciamos a nossa análise com o estudo de Maria Fernanda Maurício, intitulado *Entre Douro e Tâmega e as Inquirições Afonsinas e Dionisinas*, a autora reconstrói a rede viária do mesmo território, através das alçadas das Inquirições Gerais do Reino de D. Afonso II (1220), de D. Afonso III (1258) e de D. Dinis (1288, 1303 e 1307), dos registos das Chancelarias Régias dos três monarcas e ainda de diversos códices mandados organizar no séc. XVI por D. Manuel I (1997, p.19-22). Se o objetivo foi

realizar um estudo aprofundado da região transmontana ao longo do séc. XIII e início do séc. XIV, a historiadora não deixou de ser sensível às contribuições da Arqueologia no que diz respeito à análise dos vestígios romanos, sobretudo pontes e caminhos, mas também a estruturas normalmente associadas às vias, como as albergarias e as barcas.

O *Mapa de conjugação de vias terrestres/segundo vários autores e as Inquirições de 1220 (D. Afonso II), 1258 (D. Afonso III) e 1288, 1301, 1303 e 1307 (D. Dinis)* é o título da imagem elaborada, que figura a existência de uma estrutura viária com um ordenamento radial, sistema que seria o mais favorável a uma articulação da organização agrária camponesa no planalto transmontano, adaptada a um modelo específico de colonização da terra. Essa rede tinha, por um lado, Vila Real e Torre de Moncorvo como importantes centros distribuidores, dos quais saíam várias das rotas utilizadas pelos mercadores, almocreves e pelas gentes da região nas suas deslocações, e por outro, o rio Douro, que atuava como importante via de escoamento da produção regional, sobretudo do seu vinho (1997, p.269-270). Paralelamente, a interpretação realizada pela autora demonstra um desequilíbrio na distribuição das informações no território em estudo, com uma maior rarefação nos espaços fronteiriços.

No nosso entender, os dados recolhidos por Fernanda Maurício estão representados como se tratasse de um acrescento a uma rede viária construída com base noutros estudos acerca do tema. De notar ainda que a larga maioria das informações se concentram nos vales dos rios Tâmega e Corgo, especialmente nos seus tramos finais, na aproximação ao rio Douro, escasseando à medida que se aproxima a faixa fronteiriça para Leste, com exceção de algumas estradas em volta de Torre de Moncorvo.

Destacando apenas as estradas que são referidas nas Inquirições Gerais do Reino, encontra-se cartografada aquela que, atravessando o rio Tâmega em Marco de Canaveses, chegaria a Baião, onde se bifurcaria, rumando, por um lado, para Santa Maria do Zêzere, junto ao rio Douro, e por outro, em direção a Vila Real. Daqui, outras cinco vias tinham o seu ponto de partida, nomeadamente Mateus, São Martinho de Antas, Favaios, Alijó e Torre de Moncorvo, passando esta por Vilarinho da Castanheira e tendo continuação até Alfândega da Fé e Mós e, desta última, para Mogadouro e Freixo de Espada-à-Cinta. De Freixo, a estrada continuaria até Lagoaça (figura 1).

Das cinco vias que saem de Vila Real, quatro dirigem-se para Leste e encontram-se cartografadas individualmente. Contudo, estamos em crer que a opção mais acertada seria a existência de um único traçado, equivalente a uma só estrada, que então passaria por Abaças, São Martinho de Antas, Favaios e Alijó, com uma bifurcação neste último núcleo, podendo o viajante continuar a rumar para Oriente até atingir o rio Douro em Freixo de Espada-à-Cinta, ou optar por dirigir-se para Norte, passando por Murça - onde existiria uma albergaria - e pelo campo de Jales, chegando finalmente a Chaves, de onde uma estrada seguiria até Soutelo, percorrendo, muito provavelmente, a via romana XVII.

Outro estudioso da nossa temática foi Humberto Baquero Moreno. Entre os seus trabalhos retivemos *Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no século XV*. Publicado em 1982, trata-se de um ensaio que tem como base de suporte a rede viária romana conhecida, os itinerários régios de D. Afonso III, de D. João I e de D. João II, bem como as principais linhas de comunicação utilizadas pelos almocreves que ligavam o litoral ao interior do Reino (figura 3). O seu obje-

tivo passou por contrariar a ideia de isolamento da região face ao resto do Reino, afirmando que “Quando muito o isolamento deverá ser entendido no sentido das dificuldades havidas na transposição de áreas montanhosas que pelo seu relevo constituíam barreiras que se apresentavam como autênticos desafios aos homens desse tempo”(1982, p.200).

No artigo de Manuel Sílvio Alves Conde e de Marina Afonso Vieira, intitulado *Elementos para o estudo da rede viária de Trás-os-Montes no início de Quinhentos*, através da análise de documentação dos finais da Idade Média e do início de Quinhentos, desde itinerários de reis e de eclesiásticos, a tombos de Ordens monásticas e militares, às demarcações de fronteiras e ao levantamento realizado por Duarte d’Armas, conhecido como *Livro das Fortalezas*, os autores reconstruíram uma vasta rede de caminhos, principais e secundários, incluindo pontes, barcas e as antigas vias romanas, o que demonstra a capacidade do homem medieval em transpor os acidentes geográficos, reaproveitando velhos percursos ou criando novos(2006, p.76).Entre os trabalhos que selecionámos, é o estudo mais equilibrado e completo no que diz respeito à utilização das fontes textuais existentes.

Na cartografia elaborada (figura 2), é necessário destacar a individualização das vias romanas e das vias medievais, bem como a figuração de diferentes estruturas, nomeadamente pontes, com uma larga repartição por todo o território e com concentrações em volta de Vila Real e de Bragança, mas também barcas, distribuídas ao longo de todo o rio Douro, mas sobretudo em Freixo de Espada-à-Cinta. Para Amândio e Susana Barros, estas últimas eram importantes à escala regional e tinham consequências efetivas na fiscalidade dos caminhos e na tentativa de promoção de alguns núcleos, como Torre de Moncorvo, em que o alcaide-mor, Fernão Vaz de Sampaio, em 1498, permitia que algumas pessoas pudessem andar por um *caminho defeso* a troco de um pagamento, em alternativa a utilizarem o que seguia direto da barca para a vila, resultando em prejuízo para Moncorvo, pois não recebia os direitos relativo à cobrança da passagem (2001, p.193-194).

Quer as pontes, quer as barcas, apresentam-se como importantes pontos na rede viária constituída por três principais eixos no sentido Oeste-Este, diga-se a via romana XVII a passar por Chaves rumo a Bragança, local de chegada da segunda estrada que, vindo de Braga e de Guimarães, transpunha o rio Tâmega em Arco de Baúlhe, passando por Vila Pouca de Aguiar e Valpaços até atingir a vila raiana. A terceira estrada era a que, entrando em Trás-os-Montes pela serra do Marão, no percurso entre Amarante e Vila Real, levava o viajante até às margens do rio Tua, ora em Mirandela, podendo assim atingir Bragança pelo vale do Sabor, ora mais a Leste, em Torre de Moncorvo, com vários caminhos até Miranda do Douro, destacando-se o *carril mourisco*, que atravessando o rio Douro em Barca de Alva, seguia para Norte.

Entre a Galiza e o Douro português, um dos principais eixos era o de Chaves-Vila Real, ligando as terras de Monterrei a Norte com as de Lamego e o rio Douro a Sul, tal como o que partindo de Freixo de Espada-à-Cinta, passava por Mogadouro e Vimioso, até atingir Bragança. Esta rede seria ainda complementada por uma rede alargada de vias secundárias.

Contudo, existem algumas *nuances* na descrição de alguns traçados entre os diferentes estudos até agora apresentados. Baquero Moreno apresenta três vias principais que, oriundas do Entre-Douro-e-Minho, tinham como Bragança o seu destino (figura 3), as mesmas que Manuel Conde e Marina Vieira descrevem no seu artigo, bem como as vias do eixo Norte-Sul, Chaves-Vila Real-Lamego, e o *carril mourisco*, com a diferença que, de Mogadouro, se dirige a Miranda do Douro e não diretamente a Vimioso, para depois atingir a vila ducal. Aquele autor traça ainda a via romana, a única ligação cartografada a Castela, a transpor a fronteira entre Vinhais e Bragança, e é o primeiro a dar um maior destaque à povoação de Alfândega da Fé, tendo em conta os demais pontos viários. Esta imagem é reconstruída para o século XIII e inícios do século XIV por Fernanda Maurício, mas a análise da cartografia da época moderna leva-nos a concluir que Alfândega terá perdido a sua importância¹. Outra diferença é o destaque dado a algumas vilas ribeirinhas do rio Douro, como são os casos de Freixo-de Espada-à-Cinta, Torre de Moncorvo e Peso da Régua, que com o tempo vão ganhando preponderância como importantes nós viários entre Trás-os-Montes e a Beira Alta.

2. Análise da rede viária transmontana nos mapas antigos

No que diz respeito aos mapas antigos em estudo, o primeiro é o mapa de Álvares Seco de 1561 (figura 4), destacando-se pela sua menor dimensão (35,30 x 51,50 cm), quando comparado com os demais mapas nacionais selecionados e por ser aquele em que a escala é a menor, ca. de 1:1.340.000.

Nele são identificadas as sedes de bispado, incluindo as de Bragança e de Miranda do Douro, sinal de que o autor estava a par dos acontecimentos, pois a criação da diocese de Miranda do Douro deu-se em 1545. Contudo, não se fazem representar fortificações, o que exclui a concepção do presente mapa ter fins militares. As informações mais relevantes são as pontes, 25 no total (figura 5), espalhadas pelo território formando concentrações específicas. Destas, quatro estão no Entre-Douro-e-Minho, sendo que três fazem parte da via romana XVII. enquanto a quarta não foi identificada. No vale do rio Tâmega é possível encontrar nove pontes, incluindo a ponte de Trajano em Chaves, a de S. Gonçalo em Amarante e a de Marco de Canaveses, mais a Sul.

De notar que o autor não fez representar a ponte de Cavez, importante ponto de entrada em terras transmontanas, onde foi possível identificar outras pontes, nomeadamente a construída sobre o rio Corgo, em Vila Real, quatro no rio Tua e seus afluentes, entre as que destacamos a ponte da Pedra, de origem romana, em Torre de Dona Chama, verificando-se um número equivalente para o rio Sabor. As últimas três distribuem-se pelas pequenas ribeiras e rios que, entre Torre de Moncorvo e Miranda do Douro, desaguam no rio Douro.

¹ Manuel Sílvio Conde e Marina Afonso Vieira já tinham sinalizado esta povoação como fazendo parte da estrada de Bragança-Torre de Moncorvo, no troço Morais-Alfândega da Fé-Torre de Moncorvo. Com foral outorgado em 1294 por D. Dinis, terá perdido protagonismo no decorrer das Guerras Fernandinas e, mais tarde, com as benesses dadas por D. João I aos que o tinham apoiado na guerra contra Castela, com o monarca a passar povoações do termo de Alfândega da Fé para a posse de privados. Para uma análise mais aprofundada, ver SOUSA e COSTA, 2016, p.201-202.

Feito o sumário das pontes representadas neste mapa, é possível conjecturar acerca da existência de alguns eixos viários. No sentido Oeste-Este, teríamos a Norte a estrada que seguiria o traçado da via romana XVII, sendo que em Chaves poderia seguir, ou pelo vale do Rabaçal ou pelo vale do Tuela, ou em direção a Mirandela, ligando daí a Bragança para Norte ou a Torre de Moncorvo para Sul. As duas das três pontes identificadas que fariam a transposição do rio Tâmega no seu percurso final, indicam a existência de uma via paralela ao rio Douro, e que teria Vila Real, Torre de Moncorvo e Alva como pontos intermédios, até chegar a Miranda do Douro.

No eixo NE-SW, o percorrer dos caminhos ao longo dos vales do Tâmega e do Corgo, que ligariam Vila Real a Chaves, já se parecem fazer sentir, pelo menos, desde esta época, a par de Mirandela como principal centro distribuidor no interior de Trás-os-Montes.

No mapa elaborado por Pedro Teixeira Albernaz (figura 6), editado em Madrid, em 1662, com dimensões de 77 x 190 cm e uma escala de ca. de 1:660.000, as únicas informações de relevo para o nosso estudo são as fortificações de Chaves, no vale do Tâmega, e as de Bragança, Outeiro, Vimioso e Miranda do Douro, ao longo da fronteira Leste, além dos castelos de Torre de Moncorvo e o d'Alva, mais a Sul. De referir que este é o único mapa em estudo que realça a presença de uma estrutura militar entre Barca de Alva e a vila de Poiães, posição essa que permitiria o controlo da confluência do rio Águeda com o rio Douro e o trânsito fluvial, quer ao longo deste rio, quer entre as duas margens.

Paralelamente, refira-se a existência de uma única ponte em toda a região transmontana, em Chaves, não sendo visível a presença de estradas ou caminhos, quer em Portugal, quer em Espanha. Num território marcado por acidentes naturais, como o autor faz questão de registar, ao cartografar inúmeras serras e rios, estranhámos a falta de informação quanto a este aspeto. Mas, tendo em conta a ponte romana de Chaves e a via que por ela passava, é seguro afirmar a sua existência. Paralelamente, as ligações entre as fortificações referidas decalariam alguns dos caminhos anteriormente referidos, ligando assim as diversas povoações fronteiriças.

Relativamente a mapas de escala regional, a *Carta Geographica da Provincia de Entre Douro Minho e Tras os Montes ...*, de 1777 (figura 7), manuscrito com 133 x 96 cm, está enquadrado num atlas composto por quatro imagens, da autoria de José Monteiro de Carvalho. Este destaca-se dos restantes mapas regionais por englobar todo o território a Norte do rio Douro, desde a costa oceânica até à fronteira Este com Espanha, o que permite descrever com maior rigor as vias de comunicação entre estas duas regiões. Devido às suas características, Luís Miguel Moreira (2012, p.178) refere como fontes mais prováveis para esta obra “os mapas das províncias, na sua versão Grandpré, Laurent, Carpinetti ou López, ou ainda o mapa de Portugal de Thomas Jefferys”, deixando, contudo, algumas reservas.

Os demais mapas de escala regional são o de Laurent (figura 8), editado em 1760, com 17,50 x 28,10 cm e uma escala de ca. de 1:770.000, e um mapa editado em 1826, com 20,40 x 28,50 cm, uma escala de ca. 1:780.000 e que é uma versão do mapa de Carpinetti de 1762 (figura 9). Estes dois têm como base o de Grandpré de 1730, que por sua vez se terá baseado nos exemplares de Luc Besson e de Gaspar Baillieu, ambos de 1704, bem como no de J.B. Nolin de 1724 (MOREIRA, 2012, p.88).

As gravuras de 1760 e 1824 apresentam uma rede viária mais densa na parte meridional do território em análise. Das três cartas, a de 1777, que conta com 89 topónimos relacionados com vias, é a única que exclui ligações com o reino vizinho. Comparando esta à carta de 1826, com 91 topónimos, ambas apresentam dois traçados no sentido Oeste-Este, um a Norte, entrando no espaço em análise através de Chaves, seguindo para Bragança e daí a Miranda do Douro, e outro a Sul, sendo que na versão Carpinetti, existe uma via que acompanha o rio Douro ao longo da sua margem direita, desde Miranda do Douro até Eja, já no Entre-Douro-e-Minho, enquanto no mais antigo, essa ligação é feita mais a Norte, por Vila Real, chegando ao litoral através de Amarante.

Quanto ao mapa de 1760, é o mais pobre em informações, com 35 topónimos, apresentando apenas um itinerário no sentido Oeste-Este, que transpõe o Tâmega perto de Mondim de Basto, atingiria o Tua a Norte de Mirandela, onde se juntaria a uma via que, desde Torre de Moncorvo, teria Bragança e, mais à frente, Miranda do Douro ou a fronteira, como destinos.

Com características semelhantes ao mapa de Pedro Teixeira Albernaz, a *Carta das principais estradas militares de Portugal* de 1808 elaborada com contributo francês por Lourenço d'Eça e Romão Almeida (figura10), tem 75 x 136 cm e uma escala aproximada de 1:470.000. De todos, é o mapa que apresenta mais informações no que diz respeito à rede viária de Trás-os-Montes, com 203 topónimos, onde se incluem algumas povoações espanholas e caminhos transfronteiriços, nomeadamente em Montalegre, Chaves, Tuizelo (Vinhais), Rio de Onor (Bragança) e Riomanzanas (Espanha), Malhadas e Paradela (Miranda do Douro), além de uma passagem por barca em Bemposta (Miranda do Douro).

Porém, os autores não localizam as pontes e apenas identificam as fortificações portuguesas², nomeadamente uma linha defensiva no extremo Norte, desde Montalegre a Bragança e incluindo Chaves e Monforte de Rio Livre, e uma outra a Este, que partia de Bragança até Torre de Moncorvo, e da qual faziam parte os recintos militares de Outeiro, Vimioso e Miranda do Douro, protegendo assim a Terra de Miranda e o alto Douro. Destacam-se ainda quatro fortificações: Mirandela, no centro do território transmontano; a cidade de Lamego, na margem esquerda do rio Douro, importante centro para entrada e saída de produtos em Trás-os-Montes, bem como Amarante no percurso final do rio Tâmega; e Guimarães, já no Entre-Douro-e-Minho, uma das vias pela qual se fazia a ligação à costa, a par de Braga e de Penafiel.

Quanto aos eixos viários, há uma clara distinção visual entre o que se pode interpretar como «eixos primários» e «eixos secundários», em que o traçado dos primeiros é feito por linhas mais espessas em relação ao dos segundos.

As principais vias no sentido Oeste-Este seriam:

- uma que partindo de Braga rumo a Bragança, seguia o traçado da Via Romana XVII (que ligava Bracara Augusta a Asturica Augusta)-, com uma bifurcação em Chaves, podendo os viajantes escolher o traçado mais a

² Para o que temos de levar em conta o contexto da construção desta *carta*, o da 1ª Invasão Francesa (1807) e da cooperação entre oficiais de engenharia franceses e portugueses, como o intuito de prover as forças ocupantes de cartografia de um território que lhes era quase completamente desconhecido (MOREIRA, 2012, p.363-364).

Norte, que os levava por Monforte de Rio Livre e Vinhais, ou o caminho mais a Sul, que os levava até Bragança por Mirandela, no curso intermédio do rio Tua, localidade esta que se tornou num importante nó viário, com estradas que a colocavam em contato com todos os grandes centros urbanos transmontanos. De Bragança podia chegar-se a Miranda do Douro, após passar por Outeiro e por Vimioso;

- outra seria a que, saindo de Guimarães em direção a Cabeceiras de Basto, e que aí bifurcaria, com uma das suas ramificações a entrar em Trás-os-Montes pela ponte de Cavez e a outra por Mondim de Basto, seguindo paralelamente até ao vale que liga longitudinalmente Chaves a Vila Real, uma por Vila Verde de Oura, outra em Vila Pouca de Aguiar, voltando a unir-se após Mascarenhas (Mirandela), no último traçado antes de Bragança, ou por Castro Vicente, até Miranda do Douro;
- a terceira via partiria de Amarante, onde se juntam dois caminhos, um de Guimarães e outro de Penafiel, rumo a Vila Real, após ultrapassada a serra do Marão. Daqui o viajante podia seguir até Mirandela por Murça, podendo continuar para Torre de Moncorvo e Miranda do Douro.

Quanto aos principais caminhos Norte-Sul, destaca-se aquele que, seguindo o vale do rio Tâmega, entra em Portugal por Chaves até Vila Verde de Oura, continuando pelo vale do rio Corgo em Vila Pouca de Aguiar, Vila Real, Peso da Régua e Lamego, e assim continua para Sul, em direção a Viseu e Coimbra. Paralelamente, partia de Chaves a via que, passando por Valpaços e Mirandela, chegava às margens do rio Douro em Torre de Moncorvo, destino final de outra via, que passando por Quintela de Lampaças, tinha Bragança na sua origem. De Torre de Moncorvo também se tinha acesso à margem esquerda do Douro, através do Pocinho.

A par destas vias mais importantes, a *Carta* apresenta uma série de estradas secundárias que ligam os núcleos de menor dimensão aos grandes centros urbanos distribuidores. No eixo Oeste-Este, surge um itinerário na margem direita do rio Douro que, ultrapassando o rio Tâmega na confluência deste com o rio Douro, entra em Trás-os-Montes por Mesão Frio e Peso da Régua, seguindo paralelo ao rio até Torre de Moncorvo e posteriormente Miranda do Douro, existindo na margem oposta uma via semelhante, que passando por Castelo de Paiva, Resende, Lamego, S. João da Pesqueira, Numão e Vila Nova de Foz Côa, cruzaria a fronteira em La Fregeneda.

Destaca-se o caminho que saindo de Bragança rumo a Torre de Moncorvo, tem Castro Vicente, que recebeu carta de foral por D. Dinis em 1305 (SOUSA e Costa, 2016, p.106), na margem direita do rio Sabor, como nó viário, onde se cruza com um outro, que liga Mirandela a Vimioso e Miranda do Douro, a Este.

Conclusões

Analisadas as interpretações cartográficas de fontes históricas medievais e os mapas antigos dos séculos XVI e XIX, podemos chegar a duas grandes conclusões. A primeira relaciona-se com a “veracidade” das imagens: quaisquer delas são construções, baseadas nas fontes que os autores tinham ao seu dispor, com a diferença de que os primeiros tinham cartografia “científica” de suporte, enquanto que não se conhece a existência de mapas regionais elaborados na Idade Média em Portugal

A segunda é que podemos aferir a existência de uma hierarquia no que diz respeito às estradas e caminhos e aos centros urbanos transmontanos. Quanto aos grandes eixos, é notório aquele que segue o traçado da via romana XVII a Norte, ligando Braga a Chaves e Bragança; a Sul, outro que ultrapassando o rio Tâmega no seu traçado final, chegaria a Vila Real, Mirandela e Torre de Moncorvo. Num segundo plano, uma série de caminhos que, aproveitando os vales dos rios, ligariam os espaços fronteiriços a Norte com o vale do Douro, a Sul.

Sobre os núcleos populacionais, os principais são aqueles que se mantêm na mesma hierarquia ao longo dos séculos, nomeadamente Chaves, Bragança, Vila Real e Torre de Moncorvo, além de uma mais extensa lista de povoações de menor dimensão, que por questões político-administrativas perdem preponderância, como é o caso de Alfândega da Fé, ou que ganham protagonismo, como são os exemplos de Miranda do Douro e de Mirandela.

Certo é que a ideia de uma região muitas vezes inóspita e inacessível tem vindo a ser lentamente desconstruída entre a historiografia portuguesa, demonstrando-se o verdadeiro papel de Trás-os-Montes como território de transição entre outros de maior dimensão socioeconómica, para o qual a sua densa rede viária terá tido um notável contributo.

Bibliografia

ALARCÃO, Jorge. A Lusitânia e a Galécia: do séc. II a.C. ao séc. VI d.C. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2017.

BAQUERO MORENO, Humberto. Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no século XV. Boletim do Arquivo Distrital do Porto, Porto, vol.1, p.191-202, 1982.

BARROS, Amândio Morais; BARROS, Susana Pacheco. Caminhos e devoções: viajar no Douro medieval e moderno. Douro: estudos & documentos, Porto, Vol. 6, nº 11 (1º), p.181-195, 2001.

CONDE, Manuel Sílvio Alves e VIEIRA, Marina Afonso. Elementos para o estudo da rede viária de Trás-os-Montes no início de Quinhentos. In: GONÇALVES, Iria. (Coord.). Paisagens Rurais e Urbanas: fontes, metodologias, problemáticas - Actas das Segundas Jornadas. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. Centro de Estudos Históricos, 2006. p.67-97.

MAURÍCIO, Maria Fernanda – Entre Douro e Tâmega e as Inquirições Afonsinas e Dionisinas. Lisboa: Edições Colibri, 1997.

MOREIRA, Luís Miguel. Cartografia, Geografia e Poder: o processo de construção da imagem cartográfica de Portugal, na segunda metade do século XVIII. Braga: Universidade do Minho, 2012.

SOUSA e COSTA, Paulo Jorge Cardoso. Alfândega da Fé de Sobre a Valariça: Do domínio senhorial ao senhorio régio (séculos XII-XIV). Porto: FLUP, 2016.

Recursos online

Aldeias de Portugal [Em linha]. Ponte de Lima: Aldeias de Portugal. [Consultado Setembro, 2019]. Disponível em <WWW:http://www.aldeiasportugal.pt/>.

Carta Administrativa Oficial de Portugal [Em linha]. Lisboa: Direção-Geral do Território. [Consultado Agosto, 2019]. Disponível em <WWW:http://www.dgterritorio.pt/cartografia_e_geodesia/cartografia/carta_administrativa_oficial_de_portugal_caop/caop_download_/carta_administrativa_oficial_de_portugal__versao_2018__em_vigor_/>.

Portal do Arqueólogo [Em linha]. Lisboa: Direção-Geral do Património Cultural - Ministério da Cultura. [Consult. setembro/2019]. Disponível em <WWW:http://arqueologia.patrimoniocultural.pt/index.php>.

Sistema de Informação para o Património Arquitetónico [Em linha]. Sacavém: Direção-Geral do Património Cultural - Ministério da Cultura. [Consult. setembro/2019]. Disponível em <WWW:http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SitePageContents.aspx?id=08a335ea-db85-4fdd-862b-fe6e623e44a8>.

Vales de Vimioso [Em linha]. Vimioso: Vales de Vimioso. [Consultado Setembro, 2019]. Disponível em <WWW:http://www.valesdevimioso.pt/>.

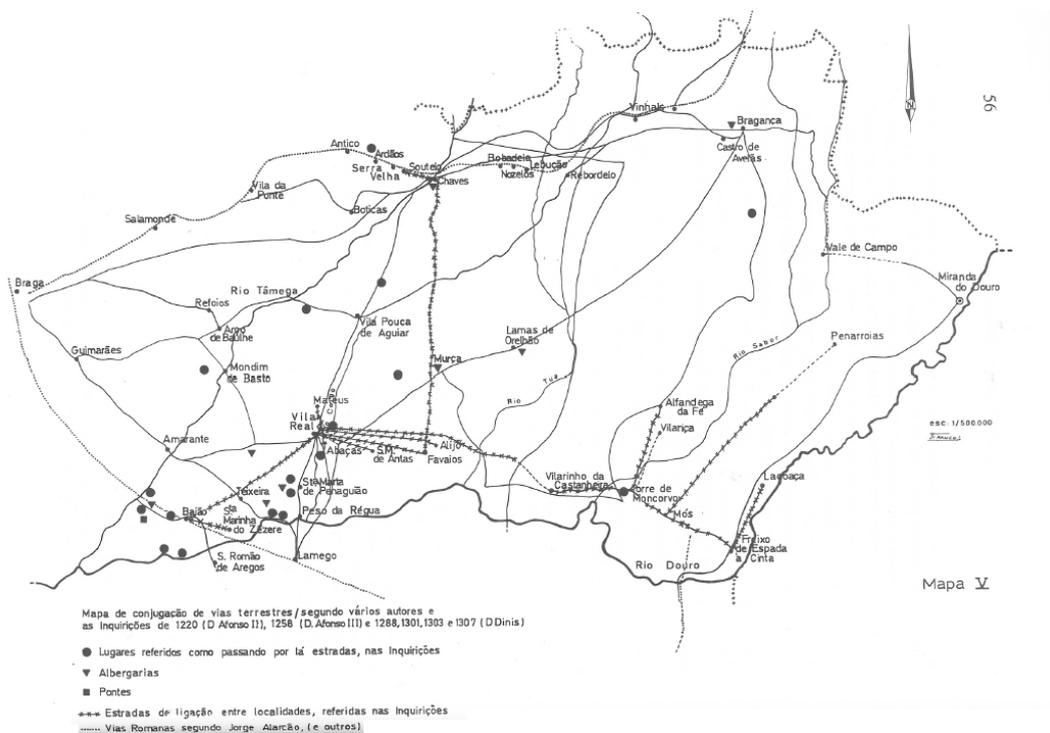


Figura 1 – Mapa de conjugação de vias terrestres/segundo vários autores e as Inquirições de 1220 (D. Afonso II), 1258 (D. Afonso III) e 1288, 1301, 1303 e 1307 (D. Dinis) (MAURÍCIO, 1997, p.56).

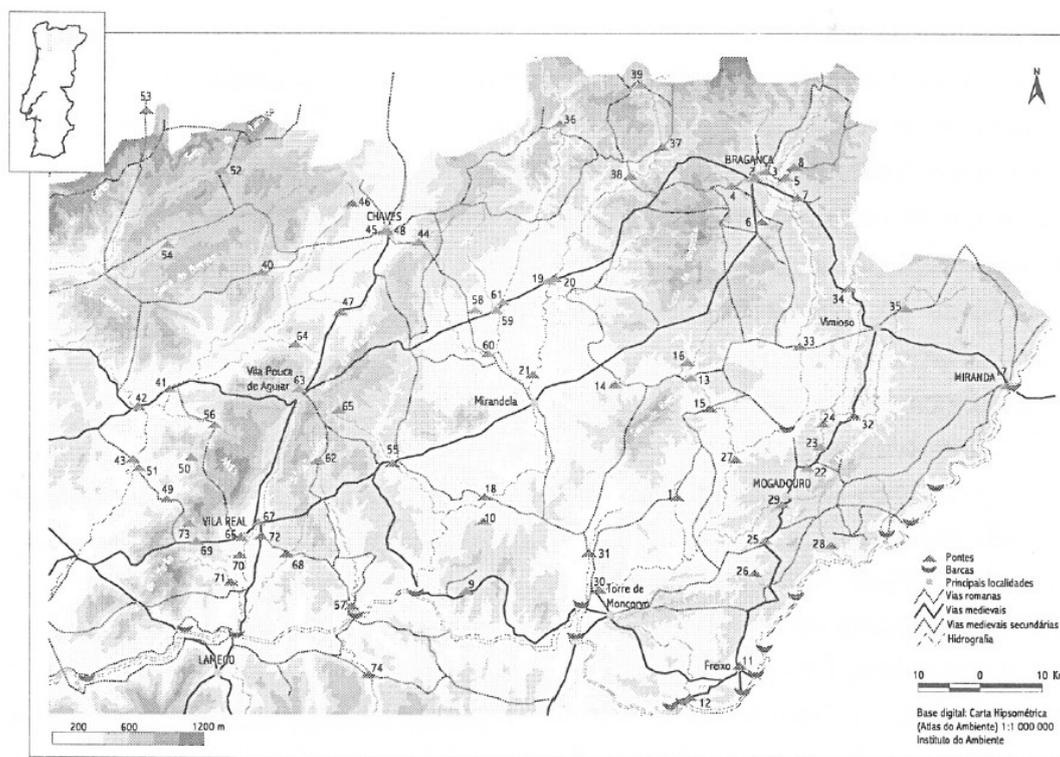


Figura 2 – Reconstituição hipotética dos traçados viários de Trás-os-Montes (CONDE e VIEIRA, 2006, p.76).

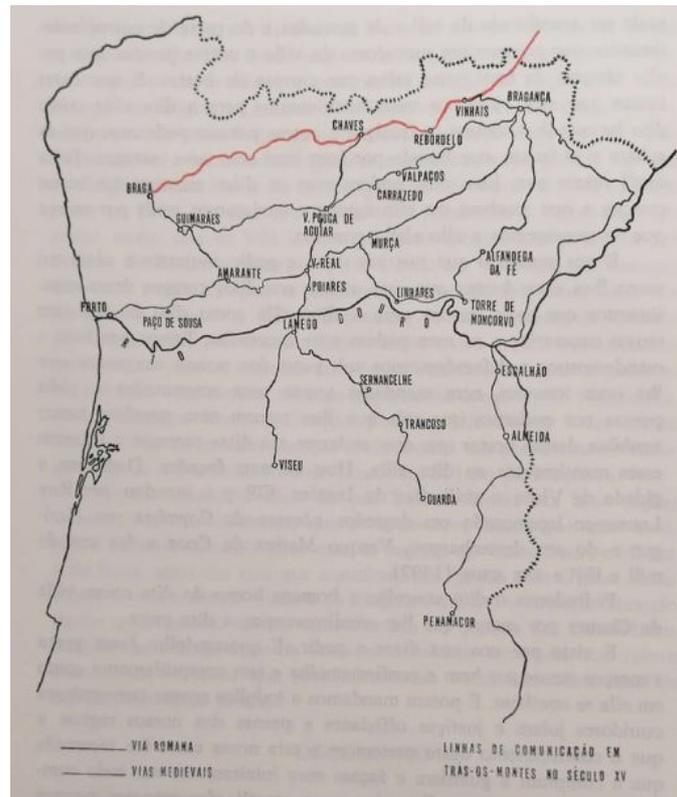


Figura 3 – Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no século XV (BAQUERO MORENO, 1982, p.202).

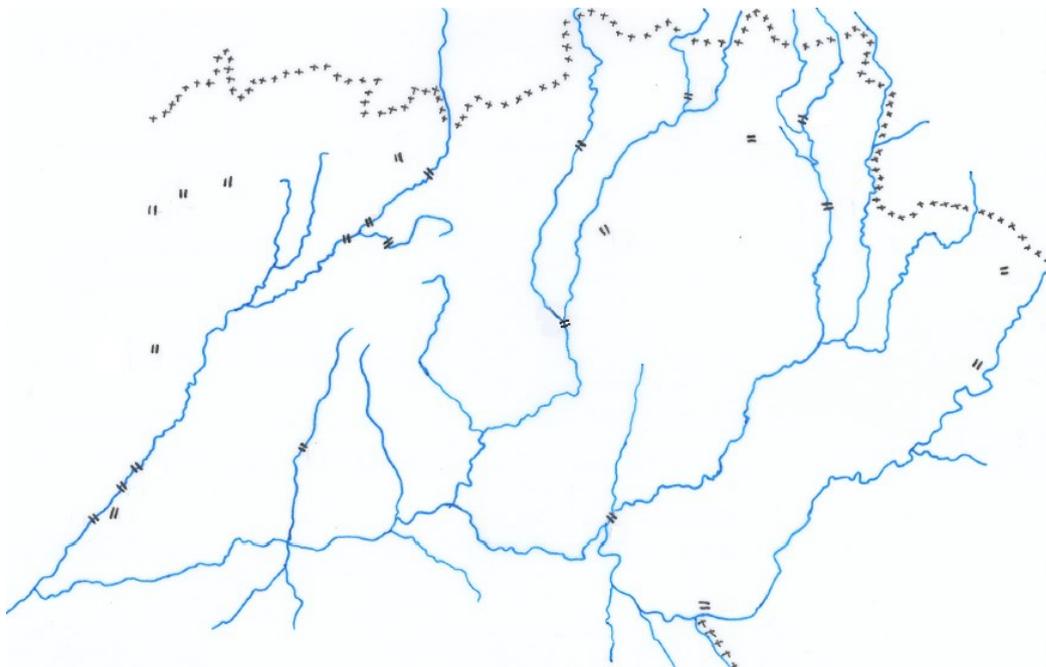


Figura 4 - SECO, Fernando Álvares. Sebastianus a Regibus Clodiensis in aere i[n]cidebat ; Michaelis Tramezini formis, cum Summi Pontificis ac Veneti Senatus privilegio. - Escala [ca 1:1340000]. - Roma: Michaelis Tramezini, 1561. - 1 mapa: gravura, p&b; 35,30x51,50 cm.

Nome (*pontos não identificados)	Curso de água	Local
Ponte Velha de Ruivães ou da Rês	rio Saltadouro	Ruivães, Vieira do Minho
Ponte da Mizarela ou dos Frades	rio Rabagão	Ferral, Vieira do Minho
Ponte de Vila da Ponte	rio Rabagão	Vila da Ponte, Montalegre
Ponte de Guilherme	ribeira do Calvão	Calvão, Chaves
Ponte de Trajano	rio Tâmega	Chaves
Anelhe*	rio Tâmega	Chaves
Ponte da Oura	ribeira de Oura	Oura, Chaves
Mosteirão*	rio Tâmega	Chaves
Ponte da Torre	ribeira da Bifra	Ribas, Celorico de Basto
Ponte de S. Gonçalo	rio Tâmega	Amarante
Manhufe*	rio Tâmega	Amarante
Ponte do Arco	rio Ovelha	Folhada, Marco de Canaveses
Ponte sobre o Tâmega	rio Tâmega	Marco de Canaveses
Ponte de Santa Margarida	rio Corgo	Vila Real
Eixes*	rio Tua	Mirandela
Vilartão*	rio Rabaçal	Vilartão, Valpaços
Ponte da Pedra	rio Tuela	Torre de Dona Chama, Mirandela
Ponte Velha de Soeira	rio Tuela	Soeira, Vinhais
Portela	rio Sabor	Torre de Moncorvo
Quintana de Alva	ribeiro do Masteiro	Poiães, Freixo de Espada-à-Cinta
Ponte de Ariães	ribeira de Castro	Gostei, Bragança
Ponte de Gimonde	rio Onor	Gimonde, Bragança
Parada (Grijó)	rio Sabor	Outeiro, Bragança
Palancar*	rio Fresno	Miranda do Douro
Vila Chã da Braciosa*	ribeira de Duas Igrejas	Miranda do Douro

Figura 5 - Tabela com as pontes identificadas no mapa de Álvaro Seco (1561). O curso de água e o local onde foram construídas, com o recurso a plataformas online. As estruturas com * referem-se a estruturas cuja localização é incerta.

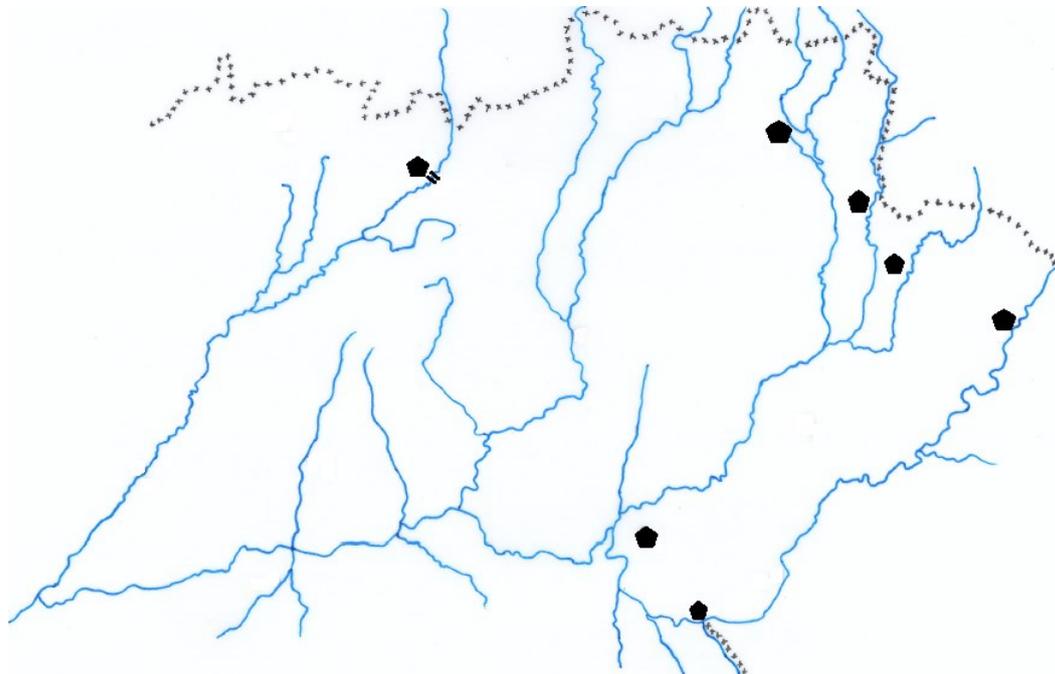


Figura 6 - ALBERNAZ, Pedro Teixeira. Descripción del reyno de Portugal y los reynos de Castilla, que parten con su frontera/ delineada por D. Pedro Teixeira/ dedicada a la Magestad del rey Nro. Sr, D. Phelipe 4º por D. Joseph Lendinez de Guevara. – Escala [ca. 1:660 000], 15 Leguas = 14,30 cm]. – Matriti: Marcus Orosacus, 1662. – 1 mapa: p&b; 77 x109 cm.

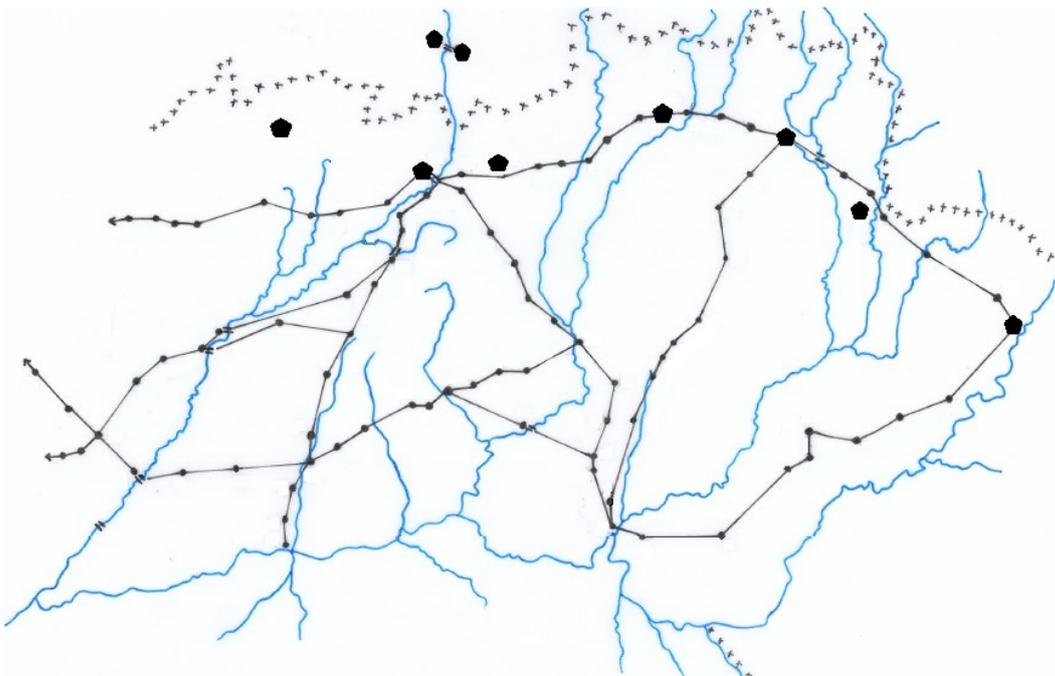


Figura 7 - CARVALHO, José Monteiro de. Carta Geographica da Provincia de Entre Douro Minho e Tras os Montes Dedicado A Magestade Fidelissima e sempre Augusta de El Rey de Portugal e dos Algarves Dom [...]Nosso Senhor por Jozeph Monteiro de Carvalho, Sargento Mor de Infantaria com exercicio de Engenheiro. - [Escala não determinada] [entre 175- e 1777?]. - 1 mapa: ms., p&b ; 133x96 cm.

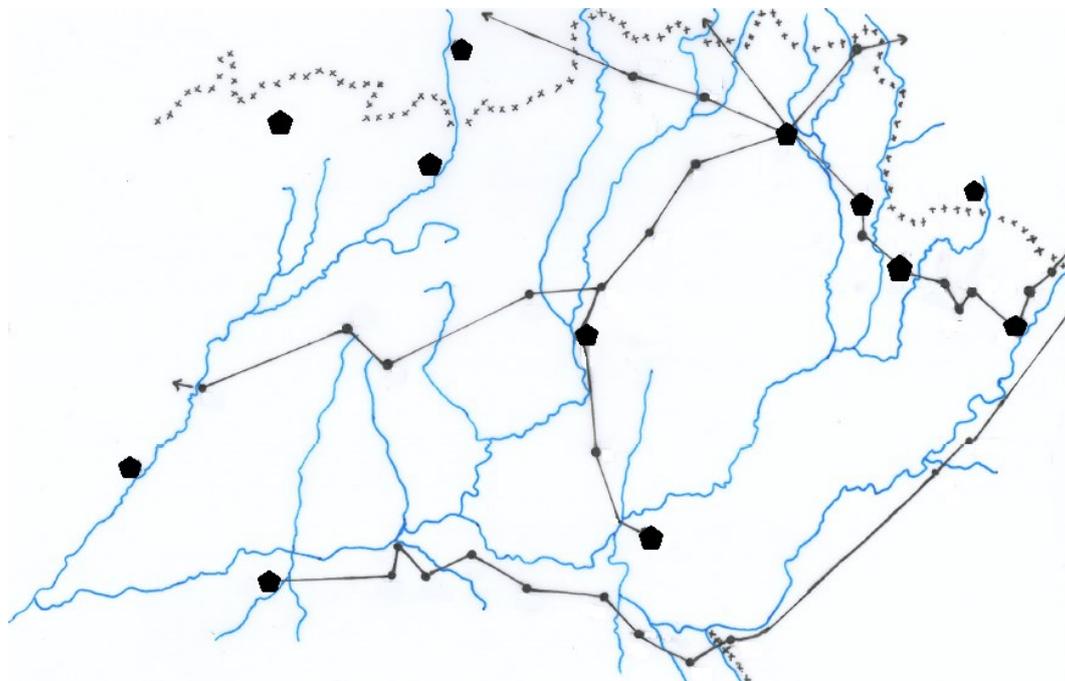


Figura 8 - Província de Trás os Montes / sculp. Laurent. - Escala [ca 1:770000]. - [S.l.: s.n., ca 1760]. - 1 mapa: gravura, p&b com traçados aguarelados; 17,50x28,10cm, em folha de 18,30 cm x28,60.

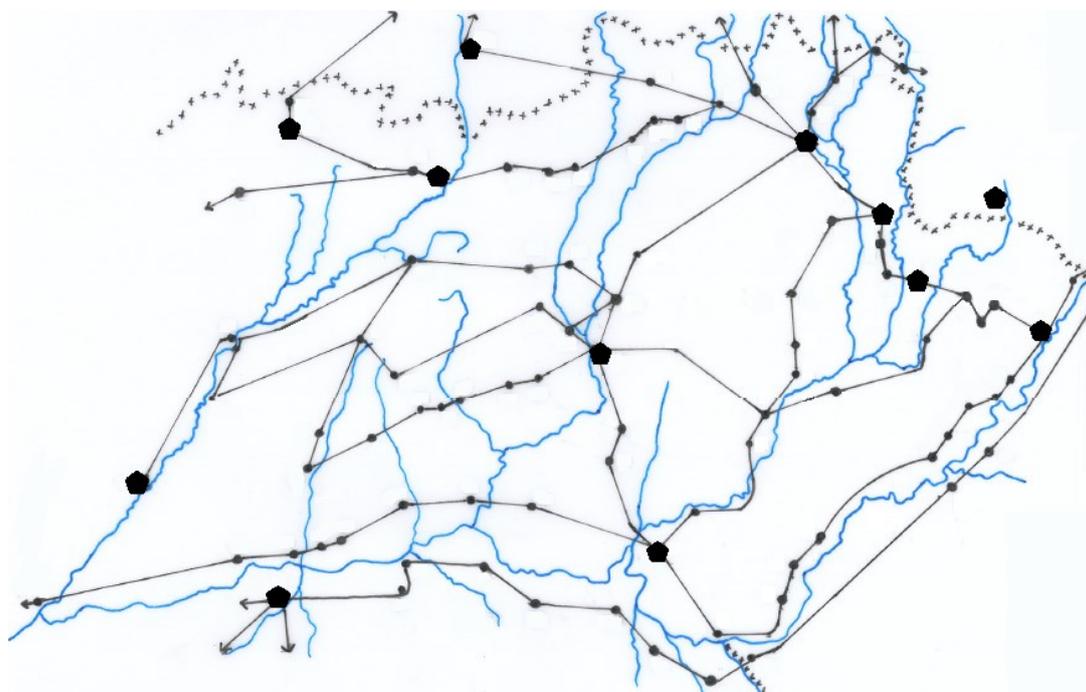


Figura 9 - Província de Trás-os Montes.- Escala [ca 1:780000], 5 [Leguas Portuguezas de 18 ao grão] = [3,95 cm]. - [S.l.: s.n., 1826?]. - 1 mapa: gravura, aguarelado; 20,40x28,50 cm, em folha de 21,70x28,70 cm

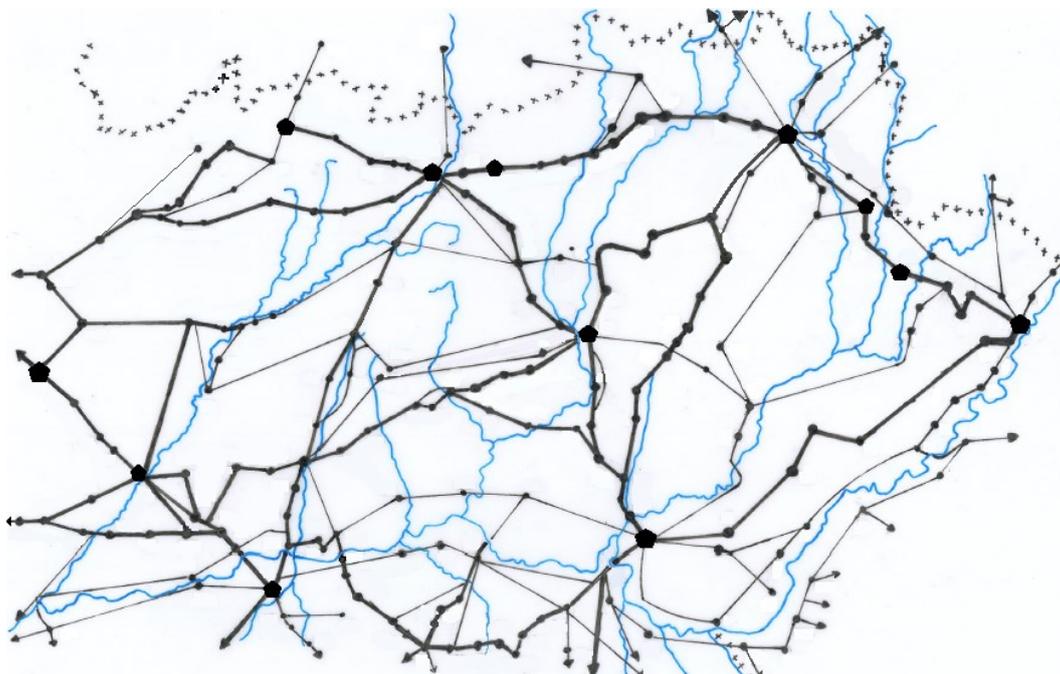


Figura 10 - L.J. [de Eça, Lourenço Homem da Cunha]. Carta militar das principais estradas de Portugal / por L. H.; grav. Romão Eloy Almeida. – Escala [ca. 1:470 000]. – Lisboa: [s.n.], 1808. – 1 mapa em 4 folhas: grav., p&b; 75 x 136 cm.