

A ITINERAÇÃO NA ANTIGA COMARCA DE TORRE DE MONCORVO¹

CARLOS D'ABREU *

O TERRITÓRIO ADMINISTRATIVO

A Comarca ou Correição de Torre de Moncorvo, era no Século XVII, sede de uma das 26 Comarcas existentes no Reino. A sua pujança económica nesta época, está patente nas cartas de 24 de Julho e 17 de Agosto de 1617 que a Câmara Municipal envia a D. Filipe II, solicitando a criação de uma diocese na Comarca com sede na Vila, justificando como razões a grande distância que a separa de Braga e os inconvenientes daí resultantes em matéria de fé, a sua localização geográfica como ponto central, possuir igreja das mais formosas do Reino, colegiada com quatro raçoeiros e beneficiados de que se poderiam fazer quatro canonicatos, comenda, ao todo poderia ter dez cónegos, rendimentos suficientes para a manutenção das estruturas e despesas (SOARES 1982, 100).

Durante o Século XVIII várias foram as iniciativas levadas a cabo com vista a um melhor conhecimento da realidade geográfica, económica, demográfica, social, administrativa e cultural do País, com a finalidade de tornar a Administração mais eficaz. Neste contexto decide-se executar uma nova divisão e demarcação das Comarcas do Reino (Carta de Lei de 19 de Julho de 1790) sendo nomeados os respectivos juizes demarcantes em 2 de Julho de 1792, com beca honorária por Decreto de 8 de Janeiro de 1793, entre eles Columbano Pinto Ribeiro de Castro, encarregado de proceder à divisão das Comarcas da Província de Trás-os-Montes (SOUSA 1977, 5), constituídas por Bragança, Miranda do Douro, Torre de Moncorvo e Vila Real.

Integravam então a Comarca de Torre de Moncorvo, as vilas de Torre de Moncorvo, Água Revez, Alfândega da Fé, Carrazeda de Ansiães, Chacim, Cortiços, Castro Vicente, Frechas,

* Técnico Superior do Ministério da Educação; Mestre em Arqueologia pela FLUP.

1. Comunicação apresentada em Torre de Moncorvo, no âmbito das II Jornadas Culturais de Balsamão (1-5/X/1999).

Freixo de Espada à Cinta, Mirandela, Monforte de Rio Livre, Mós, Pinhovelo, Sampaio, Sezulfe, Torre de Dona Chama, Valdasnes, Vilas Boas, Vila Flor e Vilarinho da Castanheira, mais 236 freguesias e 27 povoações anexas (SÁ 1795); o Concelho de Murça de Panóias pertenceu-lhe também, sendo apenas desagregado por força da Lei de 7 de Janeiro de 1792 (SÁ 1795) que o ligou à Comarca de Vila Real (constituída no Século XVIII com o território da Comarca de Lamego a Norte do Douro), assim como aos Concelhos de Abreiro, Freixiel e Lamas de Orelhão que anteriormente haviam pertencido a Torre de Moncorvo; Linhares e Nozelos igualmente estiveram dentro da sua jurisdição (COSTA 1868, I, 366). Atravessava assim a Província, desde a fronteira com Castela (Freixo de Espada à Cinta) até à da Galiza, por entre as Comarcas de Trancoso (a Sul), Vila Real (a Oeste), Bragança (a NE e a NO) e Miranda (a Este); note-se que os territórios das Comarcas nem sempre eram contínuos, possuindo por vezes enclaves noutras jurisdições, como são os casos por exemplo, da Freguesia-Concelho de Água Revez, no território da Ouvidoria de Bragança (parte localizada a NO da Comarca de Torre de Moncorvo) (SILVEIRA 1997, mapa 4), ou de Abreiro e Freixiel que, pertencendo a Vila Real se encontravam em território de Torre de Moncorvo (SÁ 1795); ou Cortiços, Pinhovelo, Sezulfe e Valdasnes que no Século XVII pertenciam à Comarca de Lamego se bem que encravados na Ouvidoria de Bragança (HESPANHA 1994, 95/570).

Em termos religiosos, Torre de Moncorvo era sede de uma das cinco comarcas eclesiásticas do arcebispado de Braga, tendo sido elevada a essa categoria em data anterior a 1552, pois cerca desse ano, a actual igreja matriz por decisão pontifical passou a ser cabeça dessa mesma comarca, ou Vicariato (ADB 1567). Segundo o "*Mapa dos Vottos que se pagão à Serenissima Mitra Primas das Hespanhas na commarca da Torre de Moncorvo ...*" datado de 1764 (AFONSO 1982), compunham o seu Vicariato catorze concelhos num total de 114 freguesias (SOUSA 1983, 210). Lembre-se que o Vicariato corresponde a um território eclesiástico autónomo, em quase tudo equivalente a uma diocese, resultado da grande extensão do arcebispado e governado por um vigário-geral, de eleição episcopal e com grandes poderes, coadjuvado por um corpo administrativo.

AS VIAS DE COMUNICAÇÃO

Parece ser opinião unânime entre os estudiosos da itinerância em Portugal que as vias terrestres na Idade Média, nas suas linhas gerais, continuavam a ter por base as redes traçadas durante a Romanização; naturalmente que novos percursos se foram abrindo, encontrando-se o País no final de Quatrocentos, coberto por estradas e caminhos (MARQUES 1987, 124), se bem que tudo indique, representar este período "*o ponto da situação quanto ao estado de desenvolvimento das vias de comunicação*" (MORENO 1982, 5), assistindo-se a partir daí, a uma certa estagnação neste domínio, até

ao último quartel do Século XVIII, época em que a preocupação do poder central nesta matéria se começa a fazer sentir, através da publicação de vários diplomas legais, “*ainda que o alcance das mesmas não fosse tão amplo como seria necessário*” (MENDES 1981, 103), julgando nós que só no período “*fontista*” foi o problema verdadeiramente encarado de frente.

Também na região de Trás-os-Montes e Alto Douro, a via romana que ligava “*Bracara Augusta*” a “*Asturica Augusta*”, serviu de base para a abertura de outras estradas durante o período medieval. Essa via atravessava a região com o seguinte percurso (MORENO 1982, 5): Braga, margem esquerda do Cávado, Salamonde, Ruivães, cruzava o Rabagão, inflectia para Vila da Ponte, Cruz de Leiranque, Gralhós, Antigo de Arcos, Seara Velha, Soutelo, Vale de Anta, Chaves, ponte sobre o Tâmega, Monforte, Vinhais, Soeira, Cova da Lua e daqui para Puebla de Sanabria; com ramais de Chaves por Boticas (?) até às minas de Paço das Freitas; de Chaves para Verin; de Vinhais para território espanhol por Soutelo, Bouça, Gustei, Castro de Avelãs, Gimonde e Babe.

Através da análise dos itinerários régios se poderá constatar a existência, nesta mesma região, das vias seguintes (MORENO 1982, 13): de Guimarães a Bragança, por Vila Pouca de Aguiar, Carrzedo de Montenegro e Valpaços; Porto a Vila Real, por Paço de Sousa e Amarante; de Vila Real a Bragança, por Murça, com ramal próximo de Murça, para Linhares (Ansiães) e daqui para Torre de Moncorvo, ligando-se esta vila a Bragança, através de Alfândega da Fé; eventualmente de Bragança pelo planalto mirandês em direcção a Barca d’Alva e daqui para a Beira; de Vila Real para Lamego, através de Poiares (Régua), via que seguia depois para Coimbra, por Viseu, e para a Guarda, por Sernancelhe e Trancoso.

Durante os Séculos XIV e XV, encontrava-se a nossa região ligada a Castela, por três vias principais (MARQUES 1987, 126): uma que partia de Amarante, por Campeã, Lamas de Orelhão e Bragança, com variante de Lamas para Torre de Moncorvo e Freixo de Espada à Cinta; outra, de Guimarães por Carrzedo, Valpaços e Bragança; e ainda, uma de menor circulação que seguia de Braga a Bragança, por Chaves.

Calcula-se que nesta mesma época, a distância-tempo, por terra, de Lisboa – Porto era na ordem de 1 semana, de Lisboa – Évora de 3 dias e de Lisboa – Bragança de 10 dias, demoras estas que não tinham a ver só com problemas de ordem física mas por ser a circulação “*alvo de apertada regulamentação*” com restrições de toda a ordem, proibindo ou obrigando a determinados percursos (MARQUES 1987, 131/137). Tal é o motivo de uma queixa da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo a D. Afonso V, em virtude de os viajantes que entravam em Trás-os-Montes através da barca do Douro, não cumprirem o determinado numa postura municipal, ou seja, seguirem pelo “*camjnho pubrico que vay pera a dita uilla*” em vez de subirem directamente o Vale da Vilariça, sendo este caminho do Vale muito mais directo, com a vantagem de não ter portagem (ALVES 1975/90, IV, 297).

Estes percursos barravam muitas vezes com cursos de água, pelo que, para os transpor, era necessário construir pontes ou criar barcas de passagem. A construção e manuten-

ção de pontes, constituiu uma nítida preocupação durante a Idade Média, preocupação esta atestada por inúmeros documentos, nomeadamente testamentos (ABREU ET ALLI 1998).

O caudaloso e de curso arrebatado rio Douro que só no Século XIX veio a conhecer a primeira ponte (no Porto), teve um projecto que se começou a executar para esse fim, já no Século XII, ao tempo de D. Afonso Henriques, para ligar a estrada que vindo do Porto para Lamego e que atravessava o Tâmega em Canaveses, cruzava o Douro em Vila Nova (Concelho de Resende, percurso S. Gonçalo da Ribeira – Porto de Rei, um pouco antes de Vilar de Barrô), ou seja, entre os antigos portos das barcas do Bernardo e Porto de Rei, onde ainda se podiam ver antes da existência da albufeira do Carrapatelo, vestígios dos pilares que aí se construíram (em número de quatro e parte do arco na margem esquerda), no sítio que sugestivamente é conhecido por Piares (de pilares), ponte esta que ainda nos Séculos XVI e XVIII, se pugnava pela sua conclusão (PINTO 1998, 5).

O problema do encargo da aposentadoria, motivou durante a Idade Média, muitas queixas aos monarcas que, repetidamente ordenavam aos viajantes que se hospedassem nas estalagens, para o que promoveram a sua construção e reparação. Ao longo dos Séculos XIV e XV, porque o aboletamento em casas particulares chegou mesmo a contribuir para o despovoamento de algumas terras, foram criadas muitas hospedarias por todo o País, quer seja por iniciativa dos Concelhos, quer por particulares. A partir do estudo da concessão de cartas de privilégio aos estalajadeiros, é possível localizar as respectivas estalagens, permitindo afirmar que se concentravam maioritariamente nas regiões de Lamego e Riba Côa (aqui só Vilar Torpim, termo de Castelo Rodrigo, possuía 4) e que eram numerosas nas zonas de Trancoso e Guarda e mais dispersas em Trás-os-Montes, contando por exemplo Torre de Moncorvo com 3, Freixo de Espada à Cinta com outras 3 e Fornos (termo de Freixo EC) com igual número (GONÇALVES 1967, 143-144/154).

Julga-se que o aumento do número de estalagens particulares, está intimamente relacionado com o progressivo crescimento da circulação interna, por acção dos almocreves (MORENO..., 17).

Sabemos através do relato de Leão de Rosmital (1466) que Torre de Moncorvo através de Freixo de Espada à Cinta, certamente por Mós, era “*acessível por pedregoso e embaraçoso caminho*” (CAVALHEIRO 1942), situação que melhora na centúria seguinte, pois por volta de 1549, outro relato nos informa que da “*Villa da Torre athè Mos vão duas legoas, onde está hua calçada toda de ferro*” (BARROS 1919, 120), ou seja, pelo menos o percurso Mós – Torre de Moncorvo, era calçadado, com pepitas hematíticas, aqui abundantes, sendo-o provavelmente também a partir desta antiga sede de concelho para Freixo de Espada à Cinta, pois ainda tivemos oportunidade de conhecer uma calçada medieval (em xisto) nesse percurso, entretanto destruída.

O panorama das deficientes vias, pelo menos na nossa região haveria de manter-se, pois em 1609 o Chantre da Sé de Évora, na sua viagem até Miranda, depois de passar o Douro

na barca de Torre de Moncorvo, se queixa de ter percorrido a légua até esta vila, por “*asperimo, e trabalhoso caminho por cima de picos de montes mui estreitos, e perigosos de modo que em muitas partes he necessario ir a pé*”, isto é, deixar as andas em que viajava (SERRÃO 1974, 112/114). Todavia a nível nacional há indícios de melhoramento da viação terrestre entre os fins do Século XV e princípios do Século XVII (MAGALHÃES 1993, 323). No termo de Torre de Moncorvo, construiu-se a expensas do Concelho, no reinado de D. Manuel I, a imponente ponte da Portela, sobre o rio Sabor, alvo de referência especial, por parte de João de Barros, pois afirma que “*Na Derruida [vila morta de Santa Cruz] està hua ponte de mais de cem couados de alto*” (BARROS 1919, 120), ponte esta que continua ainda hoje a cumprir o seu objectivo.

Durante Setecentos, continua a ouvir-se queixas sobre as vias de comunicação no nosso País, encontrando-se várias referências ao assunto na chamada literatura de viagens, elaborada por estrangeiros, registando por exemplo Link que “*a Portugal, só o que falta são estradas e canais*” (CHAVES 1987, 46).

A análise ao mapa de Trás-os-Montes de 1762, permite referir a existência de várias estradas principais (CARPINETTI 1762): uma que provinha da Província do Minho, passando por V. P. de Aguiar, Mirandela (próx.), Bragança e daqui para Espanha; duas provenientes da Galiza, em direcção a Bragança; uma via de Bragança a Miranda, por Outeiro e Vimioso; uma estrada de Torre de Moncorvo para o entroncamento de Mirandela, por Vila Flor.

A preocupação com este assunto da viação a partir do último quartel do Século XVIII, está patente, como se disse, em vários documentos, fazendo-se aqui referência a alguns deles.

1 – “*Informação sobre as providências que parecem necessárias para a abertura e conservação das estradas reais*”, Lisboa, 1781.08.12 (MATOS 1980, 491): aqui se descrevem os traçados das várias estradas reais, dizendo respeito à nossa região, apenas a 4^a. que deveria principiar no fim da Rua Bela da Princesa, em Lisboa, seguir para Chaves, por Santarém, Golegã, Tomar, Figueiró, Viseu, Lamego e Vila Real; a 6^a. estrada real que deveria começar no fim da Rua do Bonjardim (Porto) e seguir para Chaves, por Guimarães e Barroso; a 7^a que deveria empeçar no fim da Rua das Patas (Porto) até Bragança, por Penafiel, Amarante, Vila Real e Mirandela; um ramal a partir da 4^a. estrada real, para Torres Novas, Tancos, Covilhã, Guarda e Almeida e também ligação a S. Pedro do Sul; uma ramificação a partir da 7^a. estrada em Vila Real, em direcção ao rio Douro, seguindo o curso do Ceira até Goiães, “*ramificação que será só de doze milhas, será de uma utilidade infinita para a condução dos vinhos e outros frutos para o Porto e do que vier desta cidade para o centro da província de Trás-os-Montes*”.

2 – Alvará de 1788.12.13 que determina a construção de estradas no Alto Douro, lançando ali um imposto durante 10 anos, de 200 réis por pipa de vinho de embarque e 100 por pipa de vinho de ramo que fosse carregado, assim como 2 réis por cada quartilho de vinho

que se vendesse avulso, em Lamego, Vila Real, S. João da Pesqueira, Barqueiros, Mesão Frio e Teixeira, contribuindo também a Companhia das Vinhas e os moradores do Porto, uma vez que se reconhecia, “*não haver na longitude daquele districto huma estrada, que sirva de auxilio à navegação dos barcos, que sobem, e descem pelo Rio Douro*” (MENDES 1981, 103-104).

3 – “*Instruções para a administração das estradas do Alto Douro, com as obrigações das pessoas encarregadas na mesma administração*”, Queluz, 1789.10.12 (MATOS 1980, 501).

4 – “*Descrição do Rio Douro para Cima do Cachão de: Sam Salvador denominado no Paíz = Cachão da Baleira = com o Mappa das Freguezias superiores ao mesmo Cachão, e outro das Freguezias confinantes com Castella, rezumo das Estrádas, e Itenerário da Digressão que fizêrão os Commissarios encarregá-dos d'esta averiguação*”, Jan-Fev de 1790 (OLIVEIRA ET ALLI 1996, 215); julgámos resultar este levantamento, directamente das obrigações decorrentes do Alvará de 1788.12.13, regulamentado em 1789.10.12, pois aqui se percebe claramente que a entidade financiadora das obras é a Companhia Geral das Vinhas do Alto Douro (MATOS 1980, 501).

A análise do capítulo III desta “*Descrição...*”, referente às estradas e caminhos “*tanto das que se achão vadiáveis de carro, como das que se devem compor, para poderem vadiar*”, permite-nos afirmar que, para a Companhia, são consideradas 23 freguesias na margem N., correspondentes a 6 concelhos (o de Vilarinho da Castanheira entretanto extinto) e, na margem S., consideradas 19 freguesias, correspondentes a 8 concelhos (Almendra, Freixo de Numão, Ranhados, Sedovim e Valongo dos Azeites, entretanto extintos); estas são servidas na sua ligação com o rio por 27 estradas e caminhos que conduzem a 18 cais, no caso do território da margem N. e, 19 estradas e caminhos que conduzem a 9 cais, no caso do território da margem S. (OLIVEIRA ET ALLI 1996, 252-255). Naturalmente que a maioria destas vias eram muito rudimentares, não sendo, em alguns casos sequer vadiáveis por carro, ou então, dificultosas para o trânsito de carros carregados, o que se percebe, tendo em conta que todas as sedes destas freguesias se localizam nos cumes mais elevados do vale do Douro. Provavelmente relacionado com estes difíceis acessos ao Rio, se procurava transformar a uva o mais próximo possível das vinhas, constatação possível, graças à existência de vários testemunhos arqueológicos de antigos lagares que conhecemos, por exemplo no termo da Lousa, nomeadamente no Vale da Vinha, Bezerral, Telhada, etc.

5 – “*Método da construção de estradas no Douro*”, Lamego, 1816.12.06 (MATOS 1980, 528).

Por finais de Setecentos confirma-se a multiplicação das preocupações com a rede viária, na Comarca de Torre de Moncorvo, através das correições e respectivos provimentos do corregedor José António de Sá, em 1790. Numa “*Memoria dos abuzos...*” por si elaborada, descreve a análise que havia feito às irregularidades das Câmaras Municipais e prepotências dos numerosos magistrados e oficiais, com as respectivas propostas de solução (SOUSA 1974, 8).

No capítulo referente às estradas, pontes e fontes, diz o Corregedor que “*achei toda a comarca no estado mais lamentavel a este respeito principalmente as estradas, as quaes não se tendo concertado em tempo algum estavam cheias de fragas, e penedia com descidas precepitadas denegando tranzito às carroagens, e dando o perigozissimo aos viajantes de cavallo, tudo com grave damno da agricultura, e comercio. Igualmente havia falta de pontoens para a passagem de rios, e regatos caudellosos; e pontes notaveis que noutro tempo se construirão a grande custo, se hião arruinando por falta de concerto (...)* Provi que se consertassem, e reedificassem todas as estradas pela forma melhor que fosse possivel, começando primeiro pelas mais realengas, e de maior passagem (...), *Tem-se deixado nalgumas partes o trilhado antigo, e aberto montes para evitar descidas, e em outras altos paredoens para concervar o nivel, e direitura possivel. Provi tambem que se fizessem fontes nas mais precizas, e nos citios de passagem; e os pontoens, e concertos de pontes; o que igualmente se tem executado, e vay executando regular, e ordenadamente (...)* Para a obra de ponte *Seca de Moncorvo* tão preciza, e da primeira necessidade, pelo grande perigo e precepicio dos passageiros. *Fis aplicar todas as propinas que levavão os officiaes da camera e ministros, e custou 200.000 reis. Para a estrada da Barca* destiney 300.000 reis de liquido da receita e despeza, e Sua Magestade me fes a merce de pencionar o rendimento da Barca com 50.000 reis annuaes para a sua reedificação, e conservação” (SOUSA 1974, 71-73).

No Concelho de Torre de Moncorvo, foram ainda objecto de obras, as estradas reais da barca (Pocinho), da ponte do Sabor, de Lamelas (que seguia para Mós) e da fonte dos Chibos (para a foz do Sabor), a própria ponte do Sabor, bem como as fontes do Carvalho, da Praça, de Santo António e das Aveleiras (SOUSA 1974, 93/96).

Refira-se que, na estrada da fonte dos Chibos, hoje denominada do Rego da Barca, se podem observar alguns troços de antigos traçados, nomeadamente no sítio da Fonte do Velho, aqui bem conservados; como sabemos da existência desde há alguns anos, de um projecto de construção de uma variante que fará a ligação da Vila ao Itinerário Principal 2, aproveitamos desde já, para alertar a Câmara Municipal quanto à importância da sua conservação e, já agora, se nos é permitido, sugerir a criação de um espaço de lazer, aproveitando a existência de outras estruturas arquitectónicas ali existentes, nomeadamente uma fonte de mergulho com arco de volta inteira, um forno de secar figos, vestígios de outras edificações e os socalcos no suave declive até ao Ribeiro dos Chibos.

Nos dois primeiros anos de exercício do cargo de corregedor, J. A. de Sá, através dos seus “*provimentos de correição*”, colocou “*toda a comarca em revolução para as referidas obras*”, como ele próprio comenta, pois em 1790, contabilizou obras em 68 estradas, mais de 141 fontes, e 35 pontes (SOUSA 1974, 73/93-98).

Segundo o “*Mappa thopografico*” do mesmo J. A. de Sá (1795) – elaborado a partir do “*Mappa do Reino de D. Thomas Lopes*” estampado em 1778 – com proposta de nova demarcação para a Comarca de Torre de Moncorvo, poderemos constatar a existência das seguin-

tes estradas, a partir da vila de Torre de Moncorvo (S^À 1795): para S., atravessando o Douro no Pocinho (Estrada da Barca); para a Barca d'Alva, certamente por Maçores e Ligares; para Freixo de Espada à Cinta, por Mós; para Miranda, passando próximo de Estevais e Mogadouro; para a foz do rio Tua, através da Vilarica e Ansiães; para Mirandela (com continuação para Bragança), passando próximo de Sampaio, por Vila Flor, Vilas Boas e Frechas; esta com ramal, próximo de Sampaio, para Castro Vicente, passando nas proximidades de Valdasnes e Vale Benfeito e daqui ainda com desvio para Alfândega da Fé; de Vilas Boas saía também uma variante para Vila Real, passando por Abreiro e Murça; a N. da Comarca, registam-se ligações a Chaves, através de Mirandela, bem como a Bragança, pelas proximidades de Sezulf e Nozelos; da zona de Chaves parte uma via para Monforte que liga a Lebução e daqui certamente para Vinhais e Bragança, por Vale das Fontes.

Uma das estradas propostas para o Alto Douro pelo Alvará de 1788.12.13 e já considerada como de muito importante pela “*Informação...*” de 1781.08.02, que provindo do Porto, passava por Mesão Frio, ligava ao Douro e seguia para Lamego, já se encontrava executada em 1796, como nos refere o Juiz Demarcante da Província de Trás-os-Montes, Columbano Pinto Ribeiro de Castro (MENDES 1981, 104).

Para o estudo da viação no Portugal do Antigo Regime, conhecemos ainda duas cartas militares, publicadas no início do Século XIX. A “*Carta Militar das Principais Estradas de Portugal*”, de 1808, indicando a partir de Torre de Moncorvo, uma estrada para S. (Pocinho), outra para O. (Portela) e outra para NE (Carviçais) (ALMEIDA 1808) e, a “*Nova Carta Militar do Reyno de Portugal. Com estradas montanhas e rios. Levantada sobre os lugares*”, de 1810, indicando as mesmas vias, pelo menos na nossa região (FORTES 1810).

Refira-se de passagem que, foi precisamente nos finais de Setecentos que o Estado chamou a si o serviço público de correios em Portugal, extinguindo o “*Ofício do Correio-Mor do Reino*” (MOURA 1997) por alvará de 1797.01.18 e criando a respectiva regulamentação “*das postas, correios e diligências de terra e mar*”, por alvará de 1797.03.16 (ROMARIZ 1943, 23); este serviço público fora criado por D. Manuel por carta de 1520.11.06, nomeando Correio-Mor, Luís Homem, Cavaleiro da Casa Real (FERREIRA 1946, 29); este ofício foi no entanto vendido a Luís Gomes da Mata, por D. Filipe II, por contrato de 1606.07.19 (ROMARIZ 1943, 17), mantendo-se nessa família até à referida extinção do cargo.

Todavia o serviço de mala-posta, isto é, o transporte de correio efectuado por carro, só foi criado no ano seguinte, através da publicação das “*Instruções para o estabelecimento das diligências entre Lisboa e Coimbra*”, em 1798.09.17, redigidas pelo Desembargador José Diogo Mascarenhas Neto, futuro Superintendente Geral dos Correios e Postas do Reino e à data Superintendente Geral das Estradas, cargo para que fora nomeado em 1791, havendo já em 1788 sido encarregado de dirigir a construção da estrada de Lisboa ao Porto (concluiu-se sob sua orientação o troço Lisboa-Coimbra), experiência que lhe permitiu publicar no Porto, em 1790, o “*Método para construir as estradas de Portugal*” (FERREIRA 1946, 33-51).

Em jeito de remate se dirá que, ontem assim como hoje, careceu esta Região de vias de comunicação capazes, continuando por isso, este tema a ser de grande actualidade.

Obrigado pela V. atenção!

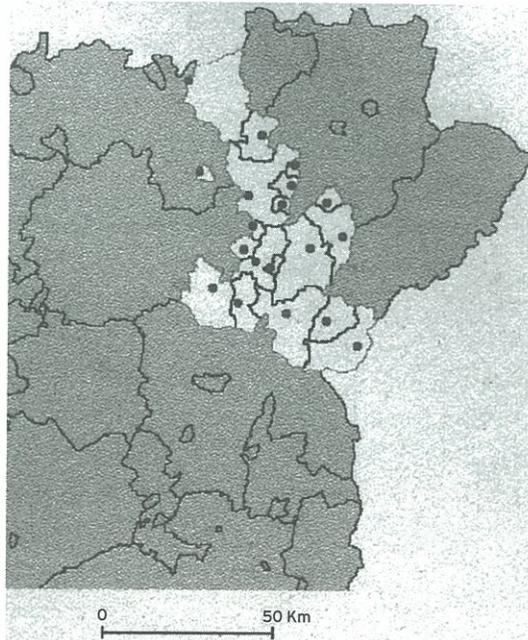
Vila de Torre de Moncorvo, 03-X-1999

BIBLIOGRAFIA

- ABREU (1996) – ABREU, Carlos d', *Torre de Moncorvo: território e administração (1285-1994)*, comunicação apresentada no 2º. Congresso Internacional sobre o Rio Douro (25-IV a 1-V-96), no prelo, Vila Nova de Gaia, 1996.
- ABREU (1998) – ABREU, Carlos d', *Torre de Moncorvo – percursos e materialidades medievais e modernos*, dissertação de Mestrado em Arqueologia (1994-1998), Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1998.
- ABREU ET ALLI (1998) – ABREU, Carlos d' e TORRES RODRÍGUEZ, Jose Ignacio de la, *O Douro, Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo – duas margens de alguma conflituosidade na Idade Média*, Ciclo de Colóquios e Conferências – Abertura do Circuito Turístico-Arqueológico de Freixo de Numão (25 a 27.IV.1997), actas in: *Côavisão*, N.º. 0, Vila Nova de Foz Côa, 1998, pp. 69-77.
- A DB (1567) – Arquivo Distrital de Braga, *Carta da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo ao Arcebispo D. Fr. Bartolomeu dos Mártires relativa aos embargos postos ao Vigário da Comarca pelo Comendador da igreja daquela Vila que pretendia impedir as obras determinadas pelo Visitador*, Gaveta das Cartas, doc. 51, 1567.08.29.
- AFONSO (1982) – AFONSO, Belarmino, *O Vicariato de Moncorvo, parcela territorial de Braga, análise de um manuscrito*, sep. "O Distrito de Braga", vol. V, 2ª. Série (IX), 1982, 9 pp.
- ALMEIDA (1808) – ALMEIDA, Romão Eloy de, *Carta Militar das Principais Estradas de Portugal*, Lisboa, 1808, IBNL [1810 – 1:1000000].
- ALVES (1975/90) – ALVES, Francisco Manuel, *Memórias Arqueológico – Históricas do Distrito de Bragança*, 11 vol., Bragança, reedições "fac-similadas" do Museu do Abade de Baçal, 1975 a 1990.
- BARROS (1919) – BARROS, João de, *Geografia d'entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*, Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1919.
- CARPINETTI (1762) – CARPINETTI Lisbonense, João Silverio, *Mappas das Provincias de Portugal Novamente Abertos, e Estampados em Lisboa, Com huma Illustração, em que se dá huma breve noticia da Geografia, ensina-se o modo de usar dos mappas, explicão-se os seus caracteres, e se poem huma breve, mas curiosa, noticia do nosso Reino, Provincias, Cidades, e Villas mais principaes delle. offeridos ao illustrissimo, e Excellentissimo Senhor Conde de Oeyras, Do Conselho de Sua magestade, e seu Secretario de Estado dos Negocios do Reino etc. por ...*, (mapa correspondente à "Provincia de Traz os Montes") Lisboa, [1762].

- CAVALHEIRO (1942) – CAVALHEIRO, Rodrigues, *Turismo no Século XV. Como uma Embaixada Boémia visitou e viu Portugal*, in: Panorama – Revista de Arte e Turismo, n.º 8, Abril de 1942 [vd. tb. Diário de Notícias de 1928.10.28].
- CHAVES (1987) – CHAVES, Castelo Branco, *Os livros de viagens em Portugal no Século XVIII e a sua projecção europeia*, Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, col. Biblioteca Breve 2, 1987.
- COSTA (1868) – COSTA, P. António Carvalho da, *Corografia Portuguesa e descripçam topografica do Reyno de Portugal*, t. I, 2.ª. Ed., Braga, 1868 (1.ª. ed., 3 vols., Lisboa, 1706, 1707 e 1712 respectivamente).
- FERREIRA (1946) – FERREIRA, Godofredo, *A mala-posta em Portugal, algumas notas para a sua história*, Lisboa, 1946.
- FORTES (1810) – FORTES, Constantino (grav.), *Nova Carta Militar do Reyno de Portugal. Com estradas montanhas e rios. Levantada sobre os lugares. Pello celebre Elliot e extrahida da que se publicou em Londres*, 1810, IBNL.
- GONÇALVES (1967) – GONÇALVES, Iria, *Privilégios de Estalajadeiros Portugueses (Séculos XIV e XV)*, in: Revista da Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, III Série, n.º 11, 1967, pp. 143-157.
- HESPAHHA (1994) – HESPAHHA, António Manuel, *As Vésperas do Leviathan. Instituições e Poder Político. Portugal – século XVII*, Coimbra, Livraria Almedina, 1994.
- MAGALHÃES (1993) – MAGALHÃES, Joaquim Romero, *A estrutura das trocas*, in: História de Portugal, dir. José Mattoso, vol. III (No Alvorecer da Modernidade), Lisboa, Editorial Estampa, 1993, p. 315-353.
- MARQUES (1987) – MARQUES, A. H. de Oliveira, *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, in: Nova História de Portugal, dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. IV, Editorial Presença, Lisboa, 1987.
- MATOS (1980) – MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980.
- MENDES (1981) – MENDES, José Maria Amado, *Trás-os-Montes nos fins do Século XVIII segundo um manuscrito de 1796*, Coimbra, Centro de História da Sociedade e Cultura da Universidade de Coimbra/INIC, textos de história-2, 1981.
- MORENO... – MORENO, Humberto Baquero, *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*, Porto, Brasília Editora, s/d.
- MORENO (1982) – MORENO, Humberto Baquero, *Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no Século XV*, sep. Boletim do Arquivo Distrital do Porto, Porto, 1982.
- MOURA (1997) – MOURA, Fernando, *1797/1997 – 200 Anos do Alvará de Criação do Serviço Público de Correio*, pagela comemorativa dos CTT Correios, Lisboa, 1997.10.09.
- OLIVEIRA ET ALLI (1996) – OLIVEIRA, Aurélio e COSTA, Natália Fauvrelle da, *Um manuscrito inédito sobre o Douro Superior em finais do Século XVIII*, in: Douro – Estudos & Documentos, vol. I (1), Instituto do Vinho do Porto/Universidade do Porto/UTAD, Porto, Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto (GEHVID), Primavera de 1996, pp. 197-259.
- PINTO (1998) – PINTO, Joaquim Caetano, *A Ponte dos Piores*, in: Jornal de Resende, n.º 174, Ano XII, 1998.02.28, p. 5.

- ROMARIZ (1943) – ROMARIZ, Claudino, *Modestas divagações sobre o Correio, o Sêlo e a sua evolução através dos tempos*, sep. rev. “Portugal D’Aquém e D’Além-Mar”, Porto, 1943.
- SÁ (1795) – SÁ, José António de, *Demarcação da Comarca de Moncorvo com hum Mappa Topografico que o demonstra*, ANTT, Ministério do Reino, maço 356, Cx. 476 e Colecção de Plantas Mapas e outros, Documentos Iconográficos, Comarca de Moncorvo, Doc. 56, 1795.
- SERRÃO (1974) – SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *Viagens em Portugal de Manuel Severim de Faria 1604-1609-1625*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1974.
- SILVEIRA (1997) – SILVEIRA, Luís Nuno Espinha da, *Território e Poder – Nas Origens do Estado Contemporâneo em Portugal*, Cascais, Patrimonia Historica – Série Estudos/Instrumentos de Trabalho, 1997.
- SOARES (1982) – SOARES, Franquelim Neiva, *Aspectos da vida sócio-religiosa da comarca de Moncorvo nos últimos séculos da administração bracarense. O desmembramento desta comarca da diocese de Braga e a renúncia do arcebispo*, in: Brigantia, vol. II, n.º. 1, Bragança, Jan-Mar 1982, pp. 89-108.
- SOUSA (1974) – SOUSA, Fernando de, *A Memória dos Abusos Praticados na Comarca de Moncorvo de José António de Sá (1790)*, sep. Revista da Faculdade de Letras, Série de História, vol. IV, Universidade do Porto, Porto, 1974, 109 pp.
- SOUSA 1977 – SOUSA, Fernando de, *A indústria em Trás-os-Montes (1780-1813)*, Cdnos Culturais II, Núcleo Cultural de Vila Real, Vila Real, 1977, 33 pp.
- SOUSA 1983 – SOUSA, Fernando de, *Os votos de Santiago na comarca de Moncorvo (Século XVIII)*, in: *Estudos de História de Portugal, vol. II (Séculos XVI-XX)*, homenagem a A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, editorial Estampa, col. Imprensa Universitária, n.º 24, 1983, pp. 205-226.



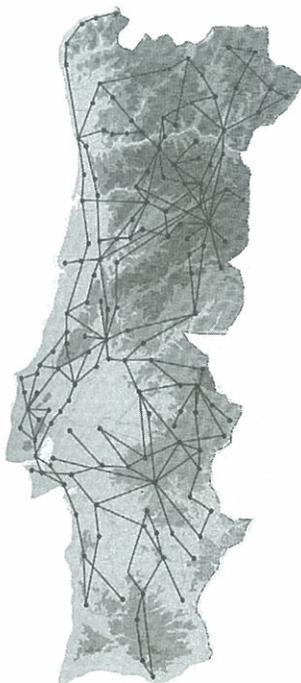
(SILVEIRA 1997)

ESTAMPA I: COMARCA DE TORRE DE MONCORVO NO ANTIGO REGIME (1826).



(MORENO 1982)

ESTAMPA II: VIAS MEDIEVAIS EM TRÁS-OS-MONTES E ALTO DOURO.



(MAGALHÃES 1993)

ESTAMPA III: ALGUMAS DAS LIGAÇÕES VIÁRIAS EM MEADOS DO SÉC. XVIII.

Estampa IV: Ligações por estrada a partir de Torre de Moncorvo, respectivo Itinerário e distância (meados do Século XVIII - meados do Século XIX).

PARA LISBOA	LÉGUAS	Fernande	1	Frechas	2
Pocinho	1	Bidoído	-	Mirandela	1
Marvão	2	Sortes	1	Eixes	1
Rabaçal	3	Rebordões	-	Rio Torto	1
S. Martinho	2	Bragança	2	Valpaços	1
Celorico da Beira	3	TOTAL	14	Ervões	1
Tomar	28	PARA FREIXO EC	LÉGUAS	S. Lourenço	2
Santarém	8	Mós	2	Chaves	1
Lisboa	14	Freixo Esp. Cinta	3	TOTAL	14
TOTAL	61	TOTAL	5	PARA VILA REAL	LÉGUAS
PARA BRAGANÇA	LÉGUAS	PARA MIRANDA	LÉGUAS	Carrascal	2
Portela	1	Carviçais	2	Vila Flor	1
Junqueira	1	Mogadouro	4	Vilas Boas	1
Santa Comba	2	Viladala	2	Abreiro	1
Trindade	1	Sendim	3	Monte de Febres	2,5
Burga	-	Miranda do Douro	2	Murça	1,5
Bornes	1	TOTAL	13	Parasita	2
Vale Benfeito	1	PARA CHAVES	LÉGUAS	Justes	1
Grijó	1	Portela	1	Vila Real	2
Vale de Prados	1	Vila Flor	2	TOTAL	14
Quintela Lampaças	1	Meireles	1	---	---

(MATOS 1980)

Estampa V: Relação das Estradas Reais, Fontes e Pontes na Comarca de Torre de Moncorvo (exceptuando Torre de Moncorvo) objecto de obras em 1790.

CONCELHO	ESTRADAS REAIS	FONTES	PONTES
ÁGUA REVÉS	- da Serra do rio Torto - Santa Maria de Emeres	- na vila (2) - em Brunhais (2) - em fonte Mercê (2) - em Carreiro Martinho	- da ribeira das Relvas - de Fonte Mercê
ALFÂNDEGA DA FÉ	- de TM - de Bragança - de Miranda Douro - de Vila Flor - Porto	<i>"ficarão para consertar todas as do conselho"</i>	- da rib ^a . de Alvez - do Corno do Cervo - várias (10)
ANSIÃES	- para porto Foz Tua - da barra da Sobreira - da Fontelonga - da Alagoa	- em todo o termo (43)	- do ribeiro Largo - do ribeiro de S. Pedro em Foz Tua
CASTRO VICENTE	- de Alfândega da Fé - Remondes - para Chacim	-	-
CHACIM	- de Chacim - Olmos - do Peredo - Miranda - de Gebelim - TM	-	- do Bairrinho - do bairro da Ribeira
CORTIÇOS	- para Bragança - de Miranda Douro - de Mirandela e Porto - de TM	- na vila, por baixo do Chafariz	-

FRECHES	- para Mirandela - de TM	- na vila - em Vale de Sancha	-
FREIXO DE ESPADA À CINTA	- para Miranda Douro - de TM - de Sauzelhe - da Fialhosa - Castela - da Barca d'Alva	-	- do Ron - da Matança - da estrada de Sauzelhe
MIRANDELA	- de Carvalhais - Bragança - da pontinha da pedra - ponte de cantaria - para TM - para Torre D. Chama - de Vale de Telhas - ponte da Barca	- junto ao rio Feca - nos Aciprestes <i>"se bebia do rio por não haver huma so fonte"</i>	- ponte grande - da Pontinha para Chelas
MONFORTE DO RIO LIVRE	- da Bouça - Rebentão - Chaves - de Lebução - TM - de Lebução - Vinhais	- por todo o termo (18)	- do rio do Gorgoço - do Calvo
MÓS	- de Carviçais - Miranda - de Mós - FEC	- da Eira do Velho - na vila (2)	-
MURÇA	- para Mirandela - para TM - da barca da Sobreira - Pegarinhos - para o Porto - para Braga - para Chaves	- nas Carvas - na Adega Velha (2) - depois da ponte na estrada do Porto (3) - em Castorigo (4) - em Pegarinhos (3) - em Palheiros (3) - em Monfebres	- pontão da ribeira de Noura - no ribeiro do Carvalhal - das Tábuas
PINHO VELHO	- para Bragança - Miranda - para D. Chama - Chaves - para TM	-	- da ribeira de Macedo
SAMPAIO	- para Vila Flor - para Alfândega da Fé - para TM	-	-
SEZULFE	- de TM - de Torre D. Chama	- do Cachão	-
TORRE D. CHAMA	- para Chaves - de Bragança - de TM	- na vila (6) - em Guide (2) - Ribeirinha (2) - Vale de Maior - Vale de Gouvinhas (3) - Ferradosa - Frasadela (2) - Ervideira (2) - S. Pedro Velho (2) - Vilar Doiro (2) - Fornos - Argana - Lamalonga (2) - Vila Nova (3) - Melhes (3) - Regudeira - Vilares (2) - Murias	- da Pedra - do Arquinho - dos Vilares

		– Mosteiro – Gandaricas – Couços	
VALDASNES	– para Mirandela – Chaves – de Bragança – Miranda – de TM – Caravelas	—	– na ribeira que vai para Cedães
VILA FLOR	– para TM – para Mirandela – Chaves – para Alfândega da Fé – de St ^o . Comba – Bragança	– em Benlhevai – do Olmo, entrada vila	—
VILARINHO DA CAST.	– por Valtorno – TM – para Mirandela – Chaves – da barca do Douro	– no Pinhal (aldeia)	– na Osseira
VILAS BOAS	– para Mirandela – Chaves – da ponte de Abreiro – Porto	—	—
TOTAL	64	137	34

(SOUSA 1974, 93-98)



(ABREU 1998)

ESTAMPA VI: TROÇO DA ESTRADA DA FONTE DOS CHIBOS (SÍTIO DA FONTE DO VELHO), COM VESTÍGIOS DE DOIS ANTIGOS TRAÇADOS, EM COTA INFERIOR.

