

## Partir e Chegar nas antigas estradas portuguesas, via Lamego, Castro Daire e Viseu.

"(...) a terra conserva mais fielmente o vestígio dos caminhos que desde muito cedo os homens calcorream.

A estrada imprime-se no solo; semeia germes de vida: casas, lugarejos, aldeias, cidades.

Mesmo aquilo que, no primeiro instante, suporíamos pistas de acaso, traçadas pelo arbítrio de caçadores ou pegueiros, grava a sua marca.

(...) Essas estreitas faixas, que a repetição dos passos humanos inscreve ligeiramente na superfície, aspira já à permanência, reivindica uma personalidade".

Vidal de la Blache

DIZ-SE frequentemente que Viseu nasceu de um cruzamento de vias romanas. José Coelho fala numa dúzia, Moreira de Figueiredo refere um número ainda maior, Amorim Girão e outros ficam-se por sete ou oito.

É possível – o que não é o mesmo que provável – que na realidade tenha existido um tão elevado número de vias romanas com destino à povoação continuada por Viseu ou daí saídas. É possível. No entanto, a dimensão desse aglomerada não permite que a atribuição de importância a todos esses caminhos, ainda que implicitamente, seja qualquer coisa de razoável.

Os marcos miliários até agora encontrados – os melhores testemunhos arqueológicos de uma via romana – dispõem-se na região segundo um eixo que liga a estrada Olisipo - Cale - Bracara (Lisboa - Porto - Braga) com Emerita (Mérida).

Por isso, dessa via se pode estar certo. Ou dessas duas vias, segundo a terminologia que tem sido utilizada: a de Viseu a Mérida e a de Viseu à mais ocidental estrada do império romano.

O facto de apenas esta via estar arqueologicamente bem documentada e o facto de ter sido restaurada menos de um século depois de construída, quando em Portugal muitos trechos de vias romanas têm alcançado o século XX em muito bom estado de conservação, permitem atribuir uma importância considerável a essa estrada.

Esta conclusão é reforçada por um argumento de outra natureza: as regiões que põe em comunicação, Mérida, capital da província romana da Lusitânia, e o noroeste peninsular, região de forte densidade demográfica.

Mais de mil anos depois, na Idade Média, essas são ainda direções privilegiadas: para o litoral dirige-se uma estrada com destino ao Porto e, possivelmente, Aveiro e em sentido oposto se encaminha uma estrada para a Covilhã e, daqui, para Castelo Branco.

No entanto, agora há mais direções privilegiadas: para Coimbra segue uma estrada de não menor importância e, embora talvez não seja tão percorrida, uma outra dirige-se para Lamego, de onde se alcança a província de Trás-os-Montes.

A coincidência de duas direções não pode, contudo, esconder o que de diferente existe. Na Idade Média as estradas que levam a Viseu ou de Viseu partem, têm sobretudo funções inter-regionais: põem Viseu em comunicação com outras regiões. No tempo de Cláudio ou no tempo de Adriano, a povoação de escasso significado demográfico e administrativo não admite uma tal interpretação.

Essa povoação é então um ponto de passagem, apenas um pequeno aglomerado ao lado da estrada de Emerita a Bracara. Tal situação permite explicar a Cava de Viriato como uma fortificação levantada num descampado para proteção da estrada e de quem por ela passa.

Um segundo aspecto convém notar: embora as aparências mostrem que algumas direções resistem aos séculos, nada se sabe do que, entretanto, se passou. O que parece ser resultado de uma longa continuidade histórica pode ser, apenas, um reatar de velhos caminhos.

Em meados de setecentos, as estradas ao redor de Viseu formam uma complicada teia (fig. 1). No entanto, orientam-se quase todas nas direções NE-SW e E-W e poucas têm outras orientações.

Segundo um documento da Câmara de Viseu, de 1835, dessas estradas as verdadeiramente importantes são as que saem para Coimbra (pela Foz-Dão), para Aveiro, para o Porto (através da serra da Gralheira) e para Lamego.

Em 1868 as estradas de 1.<sup>a</sup> ordem que para Viseu convergem são: a que vem de Aveiro por Oliveira de Frades e Vouzela, a que saindo da estrada Lisboa – Porto passa pela Mealhada, por Mortágua, por Santa Comba-Dão e Tondela e a que vem da Guarda por Celorico (ponto de cruzamento de outras importantes estradas), Fornos e Mangualde (outro nó de estradas).

Embora entre 1835 e 1865 se modifiquem alguns dos itinerários (tal como, se calhar, entre a Idade Média e 1835), Coimbra, Aveiro e Porto (que em 1865 se alcança pela estrada que segue para Aveiro e depois pela que une Lisboa ao Porto) são destinos para onde se dirigem sempre as principais estradas, da idade Média a 1865, a que se juntam, por vezes, Lamego e/ou a Beira interior (Guarda ou Covilhã), algumas direções continuando aquelas que há dois milénios eram as direções privilegiadas e todas elas continuadas hoje à exceção da direcção que corresponde à ligação com Lamego.

Poder-se-ão justificar as preferências geográficas das estradas, da idade Média a hoje, sempre orientadas nas mesmas direções, as das quatro ou cinco cidades mais próximas de Viseu? Ou, pelo menos, poder-se-ão compreender?

Em primeiro lugar há o peso da demografia: as estradas dirigem-se para onde há maior concentração demográfica. Ora são os fatores económicos que provocam essa atracção, como no caso do Porto (com uma zona de influência que se estende a Viseu e a grande parte da Beira), ora são fatores culturais, como no caso de Coimbra (onde se situa a Universidade para onde vão os filhos segundos e terceiros da nobreza viseense e os filhos dos homens honrados e ricos). Mas é sempre o maior número de homens que orienta.

Em segundo lugar, há as distâncias: os caminhos orientam-se para as povoações mais importantes (cidades) e mais próximas.

Mas, deve notar-se, a cidade que uma estrada põe em contacto com Viseu pode ser ponto de partida para outra cidade, fazendo-se de cidade em cidade ou de vila em vila qualquer percurso, por mais extenso que seja.

É o que acontece, por exemplo, com o Porto: embora esta cidade só por si tenha profunda influência na vida viseense, seja no aspecto económico seja no aspecto das ideias e das mentalidades, o Porto é também ponto de passagem de e para o Minho, região bastante importante quer do ponto de vista demográfico quer do ponto de vista económico.

Por outro lado, só o afastamento geográfico explica a escassa importância, por exemplo, das relações com Lisboa na vida quotidiana viseense. Em terceiro lugar, há os outros obstáculos e incentivos geográficos – serras e planaltos, rios, a dureza do solo, a chuva e a neve.

(...)

Como eram essas estradas, antes das estradas? Antes das estradas de macadame, abertas em Portugal a partir de 1849, as estradas do "distrito – salvo raríssimas exceções – eram uma sequência de barrancos de tal ordem que nem para liteiras se prestavam todas", escreve Pedro Augusto Ferreira em 1890.

Por exemplo, os caminhos que atravessam o Buçaco são, segundo um testemunho de 1609, o de Manuel Severim de Faria, "carreiros mui estreitos abertos na rocha viva e cobertos de pedra solta" por onde se anda "dificultosíssimamente".

Segundo um conselho da câmara viseense, de 1835, às estradas devia dar-se uma forma abaulada de modo que a água das chuvas rapidamente escorresse para um e outro lado e as rodas dos carros deviam ser ferradas e sem pregos salientes.

Porém, mesmo assim, estabelece uma postura de 1852, um homem de cada fogo devia dar, por ano, dois dias de trabalho para o concerto dos caminhos e limpeza das fontes do concelho. Por essas estradas se viaja de muitos modos.

Viaja-se lentamente, com comodidades, pausas regulares para refeições e descanso, visitas, repouso em hospedarias. É o caso do bispo D. Júlio Francisco de Oliveira que, em 1743, demora 9 dias de Lisboa a Viseu.

Só de Coimbra a Viseu demora dois dias, 23 horas de jornada para percorrer 13 léguas, 0,56 léguas por hora. Por outro lado, há as velocidades excepcionais: diz Gomes Eanes de Azurara que "foi coisa maravilhosa que o infante D. Henrique veio de Viseu aos paços da Serra em um dia e uma noite, que são quarenta léguas". 40 léguas, 24 horas: 1,7 légua por hora.

Entre estes dois extremos, há as viagens mais vulgares: as dos almocreves (que trazem o peixe fresco do Porto ou de Aveiro), as dos mercadores, as das diligências (que em 1855 gastam 3 horas para percorrerem as 3 léguas da estrada de macadame entre Viseu e a Vila do Banho), as dos correios (que em 1835 gastam 5 dias quer para o Porto quer para Lisboa).

Umas mais rápidas do que outras, é certo. Mas compreendidas entre o limite das velocidades mínimas e o limite das velocidades máximas. Três velocidades, portanto.

Com os homens viajam os produtos comerciais, seja para venda no mercado, seja para venda na Feira Franca, e as ideias.

Por exemplo, alguns dos edifícios da Praça D. Duarte, casas altas e estreitas, lojas no rés do-chão, janelas largas e sacadas, edifícios que reproduzem um dos modelos portuenses, são testemunho não apenas de uma intensa relação económica, mas também (sobretudo?) de uma afinidade de ideias e de mentalidades que apenas contactos frequentes podem justificar.

Outro exemplo das ideias que passam por essas estradas dá-as a fundação da Misericórdia de Viseu, por volta de 1500, poucos anos depois de criada, em Lisboa, a primeira Misericórdia do Reino.

Mas com os homens também vem, por vezes, a guerra e a destruição. Como em 1373, 1385, 1396 ou 1398, quando os castelhanos entram por Portugal, tornam sucessivamente Almeida, Pinhel, Linhares, Celorico, Viseu e Coimbra ou Almeida, Pinhel, Trancoso e Viseu e destroem e matam, ou como durante as invasões francesas – em 1808 Loison, que de Almeida vai até Lamego, toma a estrada para Viseu e daqui segue para Mangualde, Fornos, Celorico e Pinhel, enquanto em 1810 os franceses vêm de Almeida, passam por Celorico, chegam a Viseu e continuam, por Mortágua, até ao Buçaco.

Fonte net: Partir e chegar: antes das estradas, as estradas de e para Viseu

## **Trajetos de Estradas Romanas e outras mais recentes que passavam junto a Val de Cuterra.**

### **Estrada Romana**

#### **Lamego (Lamecum?) - Castro Daire - Viseu (VISSAIUM)**

A via para **Viseu** seguia para a travessia do **rio Paiva** em **Castro Daire**, onde confluía com as vias proveniente das travessias do rio Douro em Porto Antigo (por **Cinfães**) e **Caldas de Aregos** (por Cárquere), seguindo depois para a travessia do rio Vouga na Ponte de Almargem, ascendo depois pela magnífica Estrada Romana de Almargem rumo a Viseu. (Vaz, 1976, 1989; Teixeira, 1998; Nóbrega, 2003a e 2003b; Vieira, 2004; Lourenço, 2007).

**Lamego** (parte da base do castelo de Almacave pela rua Fafel e segue pela vertente nascente do monte da Carreira de Tiro, próximo do sítio romano da Fonte d'El-Rei, conflui no CM1081 junto do cemitério, descendo depois à Ponte de Lamelas para cruzar o rio Balsemão, continua pelo caminho de terra até confluir no CM1082 pouco antes da povoação de Quintela de Penude)

**Póvoa** (margina o sítio romano da Póvoa, de onde será proveniente a inscrição funerária que apareceu no Cimal; a via sai do CM1082, cruza a povoação e segue entre o Alto de Montedufe e o Alto da Cruz da Camba, passando a poente do sítio romano do

Paço em Meijinhos, onde apareceu a inscrição funerária de Cesea e a ara votiva dedicada ao Soli Sacrum, o «sol sagrado»)

**Bigorne** (percorre depois o caminho do alto da Serra de Lazarim, hoje paralelo à A24, marginado o sítio romano de Parafita, cruza Ribabelide, segue o caminho pelo Alto da Fraga do Seixo que vai cruzar a A24 pouco antes da Igreja de Bigorne, conflui na EN2 ao km 121 e poucos metros depois desvia à direita pela calçada da Portela da onde cruza a ribeira do Mezio, continuando depois em calçada)

**Mezio** (entra pela Capela da Sra. das Antas e segue por Rua e Cimo de Aldeia, talvez pela rua da Mocidade e rua de St. António, continuando para Castro Daire pelo caminho que percorre o dorso planáltico entre Colo do Pito e Moura Morta)

**Castro Daire** (margina a Capela da Ns. da Ouvida, continua por Vila Pouca e Outeiro e desce ao rio Paiva pela rua 1º de Maio, rua Direita e rua 1º de Dezembro, contornando assim o importante castro romanizado dominava esta travessia)

Travessia do **rio Paiva** na «**Ponte Pedrinha**» (referência a uma ponte antiga com possível origem romana, demolida em 1877, tendo aparecido aqui uma árula com inscrição)

**Ribolhos** (da ponte ascende pela EN2 até próximo da Capela de S. Domingos, onde toma a chamada «**Estrada Romana**», subindo a meia-encosta paralela à EN2 por Estalagem, Quintãs, Cerca e Colmeia até reunir com a EN2, saindo depois pela rua da Ponte de Courinha, cruza a EN2 em **Ribolhinhos** e segue pela Av. Central que atravessa as Termas do Carvalhal)

## Estrada Real nº7

As estradas reais, foram substituídas pela estradas nacionais após a implantação da república em 5 de outubro de 1910.

É interessante verificar ainda que à cidade de Lamego confluíam diversas estradas da rede nacional, designadamente a referida Estrada Real nº 7 que, depois de atravessar o rio Douro, passava pelo Rocio, em frente à Sé catedral de Lamego, onde aliás existia uma paragem dos transportes públicos, seguindo então para sul em direcção a Viseu.