

# Ponte de Lima: memórias de uma ponte

*Ponte de Lima: memories of a bridge*

António Matos Reis<sup>[\*]</sup>

## — *Resumo*

Quando a Geografia se cruzou com a História nasceu a ponte. E à volta desta surgiu um lugar importante na vida de milhares de homens e de mulheres, ao longo de dois milénios. Neste escrito analisam-se as principais vicissitudes que atravessou no correr dos séculos: a ponte das origens romanas, a ponte que deu o nome a um espaço vivo, que já antes do ano mil se designava como vila de Ponte, a ponte que é reconstruída nos alvares de um novo período da nossa história, a ponte que será testemunha, e algumas vezes vítima, das turbulências humanas, e continuará a ser objecto de permanente vigilância, de reparações e de manutenção constante. Atravessou-a uma multidão de viajantes, peregrinos, comerciantes, soldados, eclesiásticos, personagens régias e figuras ilustres, mas sobretudo muita, muita gente anónima. Será a ponte que nos vai ligar ao futuro.

---

[**palavras-chave**] ponte romana, ponte medieval, rio, siglas, viajantes

## — *Abstract*

When Geography and History intersected, the bridge was born. And around it arose an important place in the lives of thousands of men and women for two millennia. This text analyzes the main vicissitudes that this construction has undergone over the centuries: from the bridge of Roman origins to the bridge that gave its name to a living space, known as the town of Ponte even before the year 1000; the bridge that was rebuilt at the dawn of a new period in our history, the bridge that witnessed — and sometimes became a victim of, human turbulence — all the while remaining the object of permanent vigilance, repairs, and constant maintenance. A multitude of travelers, pilgrims, merchants, soldiers, ecclesiastics, royal and illustrious figures have crossed it, but, above all, many anonymous people. It will be the bridge that connects us to our future.

---

[**keywords**] Roman bridge, medieval bridge, masons' marks, travellers

## Entre a lenda e a história

Vários historiadores colocam no ano 139 a.C. as primeiras incursões romanas no território de Galécia. Viriato, cabeça da resistência lusitana, depois de obter algumas vitórias estrondosas sobre os romanos, foi morto à traição por alguns dos seus colaboradores, e, após a sua morte, o cônsul Quinto Servílio Cipião conseguiu subjugar a Lusitânia<sup>[1]</sup>, fazendo, em seguida, algumas incursões a norte do rio Douro, no entanto repelidas com vigor pelos galaicos, que tinham a fama de bons guerreiros.

O governo de Roma, para acabar de estabelecer o seu domínio no ocidente peninsular, decidiu então substituir Servílio Cipião pelo procônsul Décimo<sup>[2]</sup> Júnio Bruto, que já dera provas de habilidade como estratega militar.

A lenda envolve o episódio da travessia do Lima pelos soldados romanos, comandados por Décimo Júnio Bruto, entre os anos de 137 e 136 a.C. Através dos escritores gregos e romanos chegou até nós a fama das superstições que pairavam sobre este rio, identificando-o com o mítico rio Letes, que bordejava a entrada do reino dos mortos, os *infernos*. As almas ou *sombras* dos que morriam eram compelidas a beber as suas águas, para que o respectivo passado ficasse envolvido nas brumas do esquecimento.

Essa identificação, do Lima com o Letes, encontra-se pela primeira vez na *Geografia* de Estrabão: Ἔτι ἄλλοι ποταμοὶ καὶ μετὰ τούτους ὁ τῆς Λήθης, ὃν τινὲς Λιμαίαν οἱ δὲ Βελιῶνα καλοῦσι = Há ainda outros rios e depois destes o Letes, que uns chamam Lima e outros *Bélion* (“Esquecimento”)<sup>[3]</sup>. O mesmo Estrabão fazia eco de uma tradição que teria reforçado esta crença: “os célticos das margens do Guadiana, tendo empreendido uma campanha em conjunto com os túrdulos, desertaram depois de passar o rio Lima e, morrendo o seu chefe a seguir, dispersaram-se pelo território e por aí ficaram, o que levou a que a esse rio se chamasse *Letes* (Esquecimento)”:

Καὶ γὰρ τούτους καὶ ὁ Τουρδούλους στρατεύσαντας ἐκεῖσε στασιάσαι φασὶ μετὰ τὴν διάβασιν τοῦ Λιμαία ποταμοῦ πρὸς δὲ τῇ στάσει καὶ ἀποβολῆς τοῦ ἡγεμόνος γενομένης, καταμεῖναι σκεδασθέντας αὐτόθι ἐκ τούτου δὲ καὶ τὸν ποταμὸν Λήθης προσαγορευθῆναι<sup>[4]</sup>.

Decimus Junius Brutus Callaicus foi procônsul da Lusitânia, onde infligiu severas derrotas às tribos rebeldes em aceitar o domínio romano. Comandou as legiões na conquista do oeste da Península Ibérica, obtendo importantes vitórias no sul do território correspondente ao moderno Portugal. Depois de fortificar a cidade de Olissipo (Lisboa), avançou para norte, destruindo, à passagem, vários assentamentos indígenas. Estabelecida uma posição fortificada em Viseu, enfrentou os galaicos na chamada batalha do Douro.

Tito Lívio registou que Décimo Júnio Bruto lutou com êxito contra os galaicos, na Espanha Ulterior: “Decimus Iunius Brutus in Hispania ulteriore feliciter adversus Gallaecos pugnavit”<sup>[5]</sup>. Ultrapassado o Douro, atravessou o Lima por 137 a.C., chegando até ao rio Minho, de acordo com as informações de Estrabão. No final destas campanhas de Brutus, Roma passava a ter o domínio do território situado entre o rio Douro e o rio Minho, mais concretamente sobre uma larga extensão ao longo da costa e alguma parte do espaço contíguo no interior. Em 136 a.C., o Senado romano concedeu-lhe o título de *Callaicus* (“o Galaico”), em reconhecimento pela sua campanha na Galécia.

No entanto, seria necessário esperar por Augusto, para que, no final do primeiro século a.C., o território correspondente ao norte de Portugal e à Galiza ficasse totalmente submetido ao jugo romano.

Tito Lívio registou para a história o que terá acontecido quando Décimo Júnio Bruto decidiu atravessar o Lima: os soldados por ele comandados, entre os quais se divulgara a lenda assinalada por Estrabão, receavam que uma profunda amnésia os impedisse de regressar aos seus lares. Décimo Júnio Bruto arrancou o lábaro às mãos do porta-estandarte e, avançando para a outra margem, incitou os seus subalternos a segui-lo, mostrando-lhes que ainda se mantinha na posse de todas as faculdades, designadamente da memória, ao chamá-los pelo nome respectivo:

Decimus Iunius Lusitaniam expugnationibus urbium usque ad Oceanum perdomuit, et cum flumen Oblivionem transire nollent, raptum signifero signum ipse transtulit et sic ut transgrederentur persuasit<sup>[6]</sup>.

Embora escrita alguns séculos depois, a *Epítome de rei miliari*, de Vegécio, elucida-nos sobre o modo como os exércitos romanos atravessavam os rios:



— *Fig. 1*

A ponte numa fotografia datável de c. 1860. Col. particular.

*Como se devem atravessar os rios maiores.* Na travessia dos rios é frequente acontecer grave desaire aos que a fazem com negligência, pois, se a água for mais violenta ou o canal mais largo, isso leva a que as bagagens se percam e os soldados jovens e, às vezes, os próprios guerreiros menos corajosos se afoguem. Portanto, feito o reconhecimento do vau, dispõem-se duas linhas de cavaleiros com animais escolhidos, separados por distâncias apropriadas, para que a infantaria e a bagagem passem pelo meio. Pois a linha a montante quebra o ímpeto das águas, e a inferior recolhe e conduz aqueles que forem derrubados e arrastados. Quando o volume da água for tal que não permita a travessia nem a peões nem a cavaleiros, se ela corre num lugar plano, escavam-se vários fossos e por eles se reparta. Os rios navegáveis são transponíveis com estacarias fixas e tábuas sobrepostas, ou pelo menos com obras de emergência, com pipos vazios



— *Fig. 2*

Acampamento Romano de *Aquis Querquennis*, Porto Quintela, Bande. Turismo de Galicia.

presos uns aos outros com traves, facultando a passagem. Mas os cavaleiros, quando já são experimentados, costumam fazer feixes de juncos secos ou de vimes, sobre os quais colocam suas couraças e armaduras, para que não se molhem, e passam a nado eles próprios e os seus cavalos, amarrados com cordas. Achou-se mais prático transportarem consigo pirogas ligeiras (monóxilos), escavadas em troncos mais largos, muito leves devido ao tipo de madeira e à pouca espessura, que os carpinteiros deviam levar, conjuntamente com tábuas e pregos de ferro, para assim construir, sem demora, uma ponte, presa por cordas, as quais, devendo ter-se à mão, lhe dão a solidez de um arco feito de pedra<sup>[7]</sup>.

Ignora-se o local exacto onde os legionários romanos terão atravessado pela primeira vez o Lima. No Baixo Lima poder-se-iam aproveitar de algum

dos diversos vaus que no correr dos séculos para esse efeito seriam utilizados, sobretudo pelos moradores das redondezas, mas também por outros que necessitavam de passar para a outra margem, com as mais diversas finalidades: cultivo de terras, transporte de mercadorias, incluindo deslocações até às feiras, romarias, peregrinações e outras viagens. Com frequência, coincidiriam com embarcadouros, de onde partiam as pirogas, a que se recorria para fazer a travessia, e depois outras embarcações, de envergadura maior, para o mesmo efeito ou para deslocações ao longo do rio. Muitos desses locais foram utilizados no correr dos séculos e são ainda conhecidos no presente, tendo deixado as suas marcas na toponímia ou em outros domínios. Na bacia inferior do Lima, são conhecidos o Carregadouro, os lugares de Barco (entre Vitorino das Donas e Fontão), Passagem (entre Lanheses e Geraz), Esteiro (em São Salvador da Torre), Barco do Porto (em Cardielos), assim como o Embarcadouro do Pinheiro, o do Tiravau e o da Argaçosa. Também não se pode excluir totalmente a hipótese de esta primeira travessia se ter feito mais a montante, no Alto Lima, designadamente na área de Bande, onde se viria a erguer o acampamento militar de *Aquis Querquennis*<sup>[8]</sup>, Porto Quintela, em cujas proximidades a travessia fluvial haveria de tornar-se mais fácil com a construção da Ponte Pedriña, agora submersa na barragem de Conchas, ou então em Xinzo de Limia, áreas onde não escasseiam testemunhos arqueológicos da romanização, que se lhe seguiria, os quais levam a colocar por estes lados a implantação da *Civitas* ou *Forum limicorum*<sup>[9]</sup>.

Não é fácil dizer como sob este aspecto se apresentava a área mais próxima da futura vila de Ponte de Lima. Haveria certamente um vau, depois substituído pela ponte, e as populações continuariam a utilizar este ou outros baixios, sobretudo quando a ponte entrasse em ruína ou fosse dificultada a travessia, em ocasião de guerra ou com a aplicação de taxas de passagem exorbitantes. A construção do templo de São Gonçalo faz-nos pensar num razoável movimento de pessoas nas suas proximidades, durante a Idade Média, ainda antes das obras de reconstrução da ponte impulsionadas pelo rei D. Dinis.

A escolha do local para lançar a ponte esteve relacionada com o facto de ser o mais próximo e adequado para colocar em correspondência a via que descia de Bracara Augusta, acompanhando nas últimas milhas o vale do Trovela, com a que do outro lado percorria o vale do Labruja, formando um corredor de circulação com boas condições para ligar a cidade romana às terras da Galiza.



— *Fig. 3*

Exército romano a atravessar uma ponte de barcas, tal como representado na Coluna de Marco Aurélio, Roma. Fotografia do autor.

De qualquer modo, a travessia do Lima, em 137 ou 136 a.C., não teve uma importância muito mais que simbólica, pois, decorrido pouco tempo, sem que se conheçam as verdadeiras causas, Décimo decidiu regressar à Lusitânia, supondo alguns historiadores que fosse em ajuda de Lépido, seu familiar, que estaria em sérios apuros, acossado pelos *vacceos*. Os intentos romanos de dominar a Galécia manter-se-iam em suspenso durante quatro décadas.

Este território interessava aos romanos, em primeiro lugar porque prolongava o espaço da Península já conquistado, que os novos ocupantes desejavam manter em paz e livre de ataques externos; depois porque era uma área adequada à prospecção mineira, onde abundavam o ouro, o cobre e o estanho. A exploração destes minerais exigia, no entanto, o domínio do território, requerendo a presença de fortes contingentes militares, assim como uma rede de caminhos e pontes, que ainda não estava organizada.

Entre 96 e 94, o procônsul Públio Licínio Crasso levou a cabo expedições marítimas que tinham a finalidade de obter informações sobre a rota do estanho e a viabilidade da sua exploração económica. Embora com o seu apoio logístico e financeiro, foi verdadeiramente Júlio César que iniciou a campanha de dominação sistemática das terras localizadas entre o rio Douro e Brigâncio (Corunha), tendo por objectivo, através da exploração mineira, a obtenção de receitas destinadas a saldar as dívidas contraídas com a sua actividade política.

Embora no início desta actividade estivesse a expedição por mar, financiada por Públio Crasso, a partir de Cádiz, acompanhada a pouca distância por tropas de terra, aliviadas com a libertação de transportar a maquinaria pesada, carregada nos navios, na altura do seu regresso, ficaria já planificada uma rede viária, de pontes e estradas, tendo em vista a futura movimentação das tropas e a comercialização dos recursos mineiros, assim como a instalação de acampamentos e fortificações em lugares estratégicos.

Às de Júlio César seguiram-se outras campanhas, destinadas a garantir o domínio pelos ocupantes romanos e a sufocar os levantamentos indígenas contra a escravidão do sistema imperial, das quais as mais importantes foram as de Lépido (ano de 43 a.C.), Domiciano Calvíso (38 a.C.), Norbano Flaco (35 a.C.), Lúcio Marco Filipo (34 a.C.), Cláudio Pulcro (33 a.C.), Statilio Tauro (29 a.C.) e Caio Calvíso Sabino (28 a.C.). A resistência local continuava, porém, a impedir o domínio total desta área geográfica pelas forças romanas.

Depois do ano 29 a.C., Augusto (de nome completo Júlio César Octávio Augusto), sobrinho neto de Júlio César, pôs em marcha uma gigantesca campanha militar, com três grandes frentes, destinada a submeter definitivamente o norte e o noroeste ibérico. Uma dessas frentes partiu de Bracara Augusta e seguiu pelas margens do rio Minho até à confluência do rio Sil, dividindo-se então em duas secções: uma, comandada por Caio Antístio Vetus, continuou a seguir o vale do rio Minho, com o objectivo de conquistar o monte sagrado de Lucus (Lugo); outra, comandada por Caio Fúrnio, acompanhou o vale do rio Sil em direcção a Bergido (Bierzo), cujos habitantes devia subjugar.

Definitivamente submetido o noroeste peninsular, teve início a organização administrativa do território e a sua exploração económica, para a qual era importante o sistema de estradas que passaram a ligar os centros mais importantes entre si e com a cidade de Roma.

## A ponte romana

A importante via que percorria a faixa oeste do território peninsular atravessava o rio Lima no local onde iria nascer a povoação a que a ponte então construída deu o nome: Ponte de Lima. Apenas um trecho dessa antiga ponte chegou aos nossos dias, e mesmo esse passou por diversas vicissitudes e transformações, antes de chegar ao aspecto que apresenta na actualidade. Situa-se na margem da direita, a norte da igreja de Santo António da Torre Velha e mantém alguns dos antigos arcos, tendencialmente de volta perfeita, com aduelas de bossagem rústica, sendo visíveis em muitos dos silhares os orifícios destinados aos fôrfixes ou tenazes, com que se suspendiam e elevavam as pedras no acto da colocação. São mais recentes os pequenos arcos que ligam a obra romana à construção medieval.



— *Fig. 4*

Trechos da ponte romana e medieval. Fotografia de Luís Alves Lima.

Gostaríamos de ter mais alguns conhecimentos em relação às origens desta ponte: os critérios que presidiram à escolha do lugar onde foi implantada, as obras de construção, a data, o aspecto, a extensão inicial<sup>[10]</sup>.

A localização esteve dependente dos corredores viários naturais que, neste caso, ligavam a cidade de Braga ao baixo Lima e este ao rio Minho. Tais corredores já eram percorridos, naturalmente, por vias anteriores à romanização, as quais esta integrou, pondo-as em relação umas com as outras, dando origem ao que se veio a chamar estrada romana. A aproximar-se de um dos muitos vaus de passagem que transpunham o rio, o trecho final das vias foi reconfigurado, de modo a que elas convergissem, frente a frente, no sítio onde seria lançada a ponte. Na margem esquerda, a via vinda de Braga, acompanhando inicialmente o fluir do Trovela, desembocaria mais a poente, muito provavelmente, na direcção da capela de São Gonçalo, e na margem direita, seguindo o Labruja, arrancaria mais a norte. A escolha do lugar adequado para o lançamento da ponte dependeria também, em grande parte, das condições geológicas, sendo consideradas certamente a conformação e a natureza do solo, onde se deviam apoiar os estribos e os pilares, tendo em conta a largura da ponte e o leito do rio, designadamente se este era total ou parcialmente rochoso, e, se não, a mobilidade das areias e das terras sobre as quais as águas deslizavam.

Embora seja um aspecto secundário, na escolha do lugar também se considerava a proximidade e a facilidade de acesso aos materiais necessários, em primeiro lugar a pedra e, em segundo lugar, a madeira.

Procedia-se então à respectiva extracção ou corte, assim como ao carreto para o estaleiro de construção, vizinho do ponto onde a obra ia ser lançada, e aí se finalizava a respectiva preparação. A pedra utilizada na nossa região foi sempre o granito. Práticos como eram, os romanos geralmente desbastavam os blocos de pedra apenas nas faces em que deviam assentar uns sobre os outros, nos muros verticais, ou encostar-se aos que lhe eram colocados ao lado; no paramento exterior desbastavam apenas uma pequena faixa, contígua às respectivas arestas, ficando o bloco com uma espécie de almofadado rústico. Este acabamento, dando-lhe um aspecto rude, acentuava o carácter monumental do conjunto. As aduelas dos arcos e abóbadas eram alisadas também no paramento exterior, para que desse modo se ajustassem melhor aos cimbres de madeira usados na construção.



— *Fig. 5*

Ponte com arcos de madeira sobre pilares de pedra, tal como representada na Coluna de Marco Aurélio, Roma. Fotografia do autor.

Outras marcas, que em geral não se viam nas faces exteriores, eram os chanfros destinados a colocar grampos de metal ou de madeira (designadamente o encaixe designado como *cola de milano*, ou, traduzindo do italiano, “cauda de andorinha”), cuja função era a de garantir a união entre dois blocos contíguos. Com frequência, os silhares apresentavam em duas das faces os “*forfex*” (*forfices*), orifícios destinados a prender as tenazes (*ferre; forcipes*), com cuja ajuda eram alçados pelos guindastes.

Quanto mais largo fosse o leito do rio e mais rápida a corrente, mais trabalhosa se tornava a construção da ponte. Por isso, procurava-se aproveitar ao máximo o tempo do verão e os meses a ele mais próximos, em que o caudal aquático diminuía e era maior o número de horas de sol para trabalhar na obra.

Seguindo um método já adoptado por Apolodoro de Damasco na ponte sobre o Danúbio, faziam-se desvios no curso das águas, se necessários e pos-

síveis, abrindo canais e eclusas temporários, de modo a se poder laborar em terreno sólido. Quando o leito do rio fosse rochoso, assentavam-se directamente sobre as rochas os primeiros silhares. Se houvesse riscos de instabilidade do solo, recorria-se ao método que, segundo a descrição de Vitrúvio<sup>[11]</sup>, se adoptava, em situação idêntica, nas construções portuárias: nos sítios onde se deviam assentar os pilares, colocavam-se caixas de paredes duplas, feitas com tábuas de madeira, bem presas umas às outras, e entre elas, em cestos feitos de ervas do pântano, deitava-se argamassa bem calcada, de modo a se tornar o mais compacta possível. Com apetrechos adequados, como os alcatruzes, as rodas hidráulicas e os tambores — Vitrúvio diz “colei, rotis, tympanis” — extraía-se a água do lugar assim delimitado, quando não se pudesse desviá-la ou o terreno fosse muito permeável. A cofragem temporária estender-se-ia até cima da linha de água, de modo a se poder trabalhar em seco na construção dos pilares, assim como dos respectivos talhamares e contrafortes ou talhantes.

Na maior parte dos casos, em terreno normal, recorria-se ao uso de estacaria, com toros de madeira de choupo, oliveira ou carvalho, chamuscados e com as extremidades reforçadas com pontas de metal, os quais eram espetados com pancadas de um feixe de marretas. Uma vez fixados no solo, uniam-se solidamente as partes superiores e sobre este arranjo se iniciava a construção dos pilares ou dos estribos. Para além do tratamento individual do alicerce de cada pilar, havia em algumas pontes um procedimento mais abrangente, com a extensão de espessas camadas de argamassa (*opus cæmenticium*), que se estendiam ao espaço entre vários pilares e arcos, como sucedia na ponte de Mérida. É possível que essa preparação se estendesse a toda a base da ponte, de modo a evitar que a pressão da corrente, aumentada com o seu estrangulamento ao passar pelos arcos, escavasse o leito do rio. Na confecção dessa argamassa, em que entravam fundamentalmente a cal e a areia, tinha um papel importante a *puzzolana*, pó resultante do esmagamento de certas rochas vulcânicas – o nome vem-lhe, aliás, da povoação de Pozzuoli, situada nos Campi Flegri, próximos do Vesúvio, embora depois se estendesse a vários materiais com semelhantes propriedades, em regiões mais longínquas. Uma reacção química transforma a argamassa assim obtida num mineral que as análises modernas identificam com o nome de *tobermorita aluminosa*, que fica cada vez mais forte com o passar do tempo, oferecendo uma grande resistência à degradação

provocada pela humidade, pelos sais e pela erosão causada por agentes naturais, inclusivamente pela água.

A parte mais avançada dos *talha-mares* tinha normalmente uma planta de secção angular, relativamente aguda, destinada a desviar dos pilares o ímpeto da corrente e os objectos por ela arrastados. Do lado oposto, os *talhantes* destinavam-se a evitar que o redemoinho formado pelas águas à saída escavas-se a base dos pilares.

Erguidos os pilares, dava-se início à construção dos arcos. Não foram os romanos que inventaram o arco e a abóbada, já antes utilizados no oriente. No entanto, os etruscos adoptaram e aperfeiçoaram o sistema de construção sobre arcos e abóbadas, que permitia a criação de enormes vãos e, por conseguinte, a edificação de edifícios com espaços amplos, assim como de aquedutos e de



— *Fig. 6*

Aduelas com típica bossagem romana visíveis durante as obras de 1961. DGEMN.

pontes bem seguras. Dos etruscos os romanos herdaram e desenvolveram estas como outras técnicas e difundiram-nas por todo o mundo a que estenderam o seu domínio. Utilizaram sobretudo o arco de meio ponto ou de volta perfeita mas conheceram e empregaram em algumas pontes outro tipo de arcos, designadamente o arco rebaixado, que permitia uma economia de pedra na respectiva construção, mas teve uma utilização limitada, talvez por causa da dificuldade em resolver o problema do maior impulso da abóbada sobre os estribos laterais.

Também não sabemos em que elementos se basearam os engenheiros romanos para estabelecer o número de arcos ou abóbadas que devia ter uma ponte e, por conseguinte, o diâmetro ou *luz* que deviam atribuir a cada um, embora saibamos que, na Península Ibérica, não excediam, em geral, os 30 metros de abertura. Na sua maioria, tinham menos de 20 metros, e, nas que dispunham de maior número de arcos ou de abóbadas, a respectiva *luz* variava entre os 5 e os 11 metros<sup>[12]</sup>. A largura das pontes e das respectivas abóbadas correspondia à das vias em geral, superando em regra os 5 metros<sup>[13]</sup>. Esse valor terá sido calculado de modo a permitir que se cruzassem dois veículos na mesma estrada.

Por uma questão de economia de meios e de organização prática, na edificação de uma ponte, seria feito de cada vez um só arco, ou, no máximo, dois. Após a sua conclusão, transferiam-se os cimbres, com os demais apetrechos e utensílios, para a construção do arco seguinte.

O ponto de arranque dos arcos fixava-se, levando em conta o seu diâmetro, correspondente ao desagúe da água entre os pilares, e a altura a que devia ficar o tabuleiro superior. O arranque da abóbada era por vezes marcado com uma cornija, que poderia servir de apoio aos cimbres de construção; noutros casos, como na ponte de Chaves, o arco era simplesmente recuado em relação à linha de alinhamento dos pilares, sobre os quais os cimbres se apoiariam diretamente, e noutras pontes a mesma função competiria a “mechinas” (cavidades ou espaços entre os silhares) ou a mísulas salientes, no intradorso. Segundo as recomendações recolhidas pelos tratadistas do século XVI – pois da antiguidade não chegou até nós qualquer formulação apropriada – os arcos das abóbadas deviam arrancar acima do nível habitual das cheias<sup>[14]</sup>. Nas pontes mistas, era também acima desse nível que principiava a construção em madeira.

A abóbada ficava completa com a colocação da última fiada de aduelas, por isso mesmo habitualmente designada como *chave*. Preenchiam-se depois os respectivos tímpanos, isto é, os espaços intermédios entre os arcos. Entre estes era frequente a existência de pequenos muros, destinados a consolidar a resistência das abóbadas às várias pressões a que estavam sujeitas. Parece que não foi uniforme o processo usado para encher o restante espaço interior, mas geralmente seria com gravilha e argamassa.

Ainda no período romano, os construtores aperceberam-se de que, nas grandes enchentes, as águas faziam uma pressão muito grande sobre os tímpanos, tornando-se responsáveis por muitos danos, o que procuraram minimizar mediante a abertura de pequenos espaços, os olhais ou janelas de descarga, geralmente rematados em abóbadas, embora a sua existência esteja longe de ser uma regra absoluta, designadamente na Península Ibérica. Por vezes, põe-se também a dúvida se estes olhais tinham como finalidade dar passagem às águas ou simplesmente servir de descarga dos pesos superiores, mas, de facto, desempenharam ambas as funções.

Feito o alinhamento geral, procedia-se à colocação do pavimento, que tinha, com frequência, características semelhantes à calçada da via que entrava ou saía da ponte, podendo apresentar uma inclinação ligeira para o exterior, de um ou de ambos os lados. A par correriam os passeios laterais – *margines* – para os viandantes que se deslocavam a pé, e uma cornija externa correspondia a estes elementos, resultando até, raramente, do seu prolongamento. Os resguardos laterais ou parapeitos – *parapetti* – destinavam-se a evitar as quedas para o exterior.

Muitas pontes romanas tinham, e algumas ainda mantêm, num ou em ambos os extremos, um arco honorário, que, em vários casos, pode ter sido o antecedente das torres que ao longo da Idade Média flanqueariam diversas dessas obras, embora funcionassem sobretudo como elementos do sistema de defesa ou de controlo policial e como lugares da cobrança de portagens.

O único trecho da ponte com alguns sinais da época romana que se manteve em Ponte de Lima encontra-se na margem direita, para lá da igreja de Santo António da Torre Velha, designadamente nos cinco últimos arcos que agora aí se vêem, antes de chegar ao Largo de Além da Ponte. Tem-se suposto que o leito habitual do rio se estenderia a esta área, coisa que não sucede na



— *Fig. 7*

Arco saliente no troço mais antigo da ponte, antes de 1960. DGEMN.

actualidade, e até se aventa que outrora por aqui passasse o Labruja, que desaguaria mais abaixo do que actualmente. A falta de talhamares e a inexistência de vestígios correspondentes levam a pensar que não se trataria do leito habitual do rio, mas apenas de um recurso cauteloso, destinado a dar escoamento ao caudal aumentado por ocasião das cheias. Em tempos mais recentes, esta preocupação estaria presente quando, ao aplanar o campo contíguo àquele que se chama Arnado, segundo o testemunho de uma fotografia dos inícios do século XX, se construiu, numa das suas extremidades, uma galeria abobadada que, na ocasião das enchentes, permitiria um transvase parcial das águas para o espaço onde se ergue o troço romano da ponte.

Este trecho da ponte, o único que se pode considerar, e mesmo assim apenas parcialmente, da época romana, beneficiou de reconstruções e de reparações no correr dos tempos. De tais obras resultou o aspecto que oferecia em 1908, segundo a descrição do Dr. Félix Alves Pereira<sup>[15]</sup>: os arcos apresentavam-se mais largos ou salientes do que as paredes laterais, excedendo a largura da ponte entre 0,5 a 0,7 metros para cada lado<sup>[16]</sup>. Já então o pavimento

superior não era horizontal, elevando-se para o meio, com a disposição que se costuma designar como *em albardão* ou *cavalete*. Entre 1959 e 1961 foi desmontada e reconstruída, obra que mereceu a atenção do coronel Alberto de Sousa Machado, que lhe dedicou uma comunicação no I Colóquio Portuense de Arqueologia<sup>[17]</sup>. Para além das conclusões pessoais<sup>[18]</sup>, as suas descrições, perante a já referida falta de investigações arqueológicas, são importantes para se compreenderem as funções e as vicissitudes deste troço da ponte.

As obras então executadas restituíram-lhe uma feição mais próxima da primitiva, no que se refere ao alinhamento dos tímpanos e paredes laterais com as extremidades dos arcos, e ajudaram a confirmar as observações de Félix Alves Pereira, uma vez que só alguns desses arcos – os primeiros cinco a contar do lado norte – mantinham características romanas, designadamente a volta perfeita (que num deles se aproxima do elíptico) e as aduelas almofadadas; os outros são medievais, como, além das proporções, denota a diferença do aparelho e a existência de siglas em vários dos silhares graníticos.

As observações mais importantes de Sousa Machado referem-se ao assentamento dos arcos de matriz romana ou dos respectivos pilares.

Ao nível do terreno, anotou a seguinte largura dos arcos:

- 1.º – 6,40 metros
- 2.º – 7,00 metros
- 3.º – 7,50 metros
- 4.º – 9,20 metros
- 5.º – 11,20 metros<sup>[19]</sup>.

No primeiro desses arcos, a contar do Largo de Além da Ponte, o pilar assenta num afloramento de xisto, 2,05 metros abaixo da superfície do terreno, de modo que, somados os 2,20 metros que tem acima, o vão fica com uma altura total de 4,25 metros. No segundo arco, o pilar assenta também sobre o xisto, a 2,40 metros de profundidade, com 2,45, acima da superfície do terreno, somando um total de 4,85 metros.

Na presença da formação rochosa em xisto, somos levados a pensar que ela se prolonga, ou prolongava, no actual leito do rio e terá sido uma das razões para escolher este sítio para lançar a ponte.

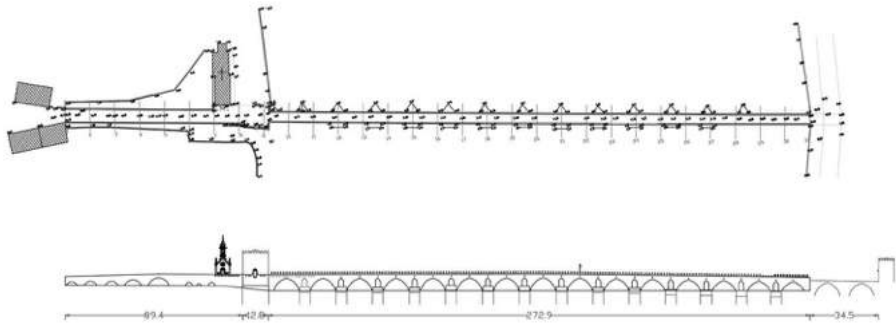


— *Fig. 8*

Acréscimo em betão nas obras de 1960, por menor. Fotografia de Duran Fuentes.

Os arcos seguintes assentavam directamente sobre terra de aluvião<sup>[20]</sup>, mas nos vãos do terceiro e do quarto arcos “havia restos de uma soleira de pedra”, cuja função seria a de proteger o terreno contra a erosão provocada pelas águas. No terceiro e no quarto, as medidas são 3,30 metros, abaixo da superfície do terreno, e 2,40 metros até ao fecho do arco, num total de 5,70 metros; no quinto, que de todos é o maior, essas medidas são de 2 metros para a parte enterrada, e de 4,40 metros acima do terreno, num total de 6,50 metros.

Estes dados permitem-nos concluir que o nível do terreno, na antiguidade romana, não poderia ser muito mais baixo do que um metro em relação ao actual e, de qualquer modo, ficava muito acima do leito principal do rio, que agora, já muito assoreado, passa ao lado, debaixo da ponte medieval. Não há fundamento, por conseguinte, para afirmar que o seu leito se encostava para lá da margem direita, passando na área onde se encontram os restos da construção romana, e se desviaria posteriormente para a margem esquerda, devido ao assoreamento.



— *Fig. 9*

Planta e alçado, pelo Eng.º e Arq.º João Gomes de Abreu Lima.

Segundo as medições recentes<sup>[21]</sup>, este troço mais antigo, com manifestos sinais do passado romano, mede 89,4 metros, a que eventualmente se poderá acrescentar algum trecho soterrado sob o Largo da Além da Ponte, e, incluídas as guardas, tem um perfil transversal de 7,2 metros, resultante das obras feitas de 1959 a 1961. A obra medieval, a que de seguida se faz referência, viria a ter uma extensão de 307,4 metros, correspondendo 272,9 à parte visível e 34,5 aos dois arcos soterrados no Largo de Camões, no todo com um perfil transversal, em que se incluem as guardas, de 5,7 metros.

Apesar das vicissitudes por que passou no correr dos tempos, a ponte construída quase há dois milénios sobre o rio Lima teve uma extraordinária repercussão na história local, regional e nacional, no nosso país e na Galiza. A consequência mais imediata foi o aparecimento da povoação junto do lugar onde a via terrestre se cruzava com a via fluvial. É natural que tal povoação se desenvolvesse de um e de outro lado do rio, embora no decorrer dos séculos se acentuasse a importância do aglomerado implantado na margem esquerda. Teríamos de esperar pelo século X para a vermos pela primeira vez referida pelo seu nome. Com efeito, em 11 de Junho de 985 (era de 1023), Telo Alvites<sup>[22]</sup>, “dux” de Vermudo II de Leão, doou ao mosteiro de Antealtares, de Santiago de Compostela, a sua terça parte da “villa de Ponte in ripa Limie”<sup>[23]</sup>.

## A ponte medieval

Para obviar à ruína de uma grande parte da obra lançada no período romano, ergueu-se a nova ponte, que, desde a Idade Média, cavalga o rio entre a igreja de Santo António da Torre Velha e o centro histórico de Ponte de Lima. Alguns dos seus arcos, como já sabemos, foram ocultados com o arranjo do Largo de Camões, concretizado entre as últimas décadas do século XIX e cerca de 1930.

A construção medieval foi erguida no prolongamento do trecho que resta da ponte romana e possivelmente sobre os fundamentos de uma boa parte dessa obra, que entrara em derrocada. Não se conhece qualquer documento que directamente nos esclareça com precisão acerca da data exacta em que se iniciou a construção e nos diga qual o autor ou os autores da iniciativa. Coube, sem dúvida, um papel decisivo ao rei e ao concelho de Ponte de Lima. O estilo arquitectónico leva a pensar nos finais do século XIII e primeiro quartel do século XIV, data em que no país já se falava a linguagem do gótico. Refere-se-lhe um documento de D. Dinis, de cujo original não conhecemos o paradeiro, mas que Miguel Roque dos Reis Lemos teve a possibilidade de ler, identificando-o como o pergaminho n.º 54 do maço VI do arquivo do marquês de Ponte de Lima, e transcrevendo-o na sua maior parte<sup>[24]</sup>. Dispomos, no entanto, da cópia registada num dos livros da Chancelaria de D. Dinis:

Don Denis pela graça de Deos Rey de Portugal e do Algarve, a quantos esta carta virem faço saber que eu dou e outorgo a foro pera todo sempre a Martim Fernandiz çapateiro de Ponte de Limha e a sa molher Maria Perez e a todos seus sucessores, hũa casa que hé da mha obra de ponte de Limha, a qual casa jaz antre outra que é da dita ponte de Limha da hũa parte e como parte com a casa que foy de Pero da Cava que morava na dita villa e que está junta com a dita ponte com sas entradas e com sas saídas e com todos seus direitos, per tal preyto e so tal condiçom que eles façam en essa casa quanta benffeitoria poderem em tal fazer e den ende ao que ouver por mim de ter a obra dessa ponte pera proffeitamento da dita ponte cinco libras e cinco soldos en cada um ano, a hũa terça por Natal e a outra por Páscoa e a outra por dia de San Johane Babtista. E eles non devem vender nem penhorar nem dar nem doar nem cambhar nem



— *Fig. 10*

Perspectiva sobre a ponte medieval. Turismo de Ponte de Lima.

em outra maneira alhẽar a dita cassa a cavaleiro nem a dona nem a escudeiro nem a religioso nem a ordim nem a clerigo nem a outro homem poderoso senom aa tal pessõa que seia da sa condiçom dos ditos Martim Fernandiz e sa molher que bem e compridamente den esses dinheiros en como dito he aos que por mim e por todos meus sucessores que por nós tiverem essa obra dessa ponte. En testemuyngo dei ao dito Martim Fernandiz e a sa molher esta carta. Dante em Lixboa XI dias d'agosto, el Rei o mandou per Pero Perez seu clérigo, Airas Fernandiz a fez. Era M<sup>a</sup> CCC<sup>a</sup> LIII anos<sup>[25]</sup>.

Dito em linguagem actual, o rei aforava ao sapateiro Martim Fernandes, sua mulher e herdeiros, uma casa, que eles não poderiam alienar a não ser em favor de pessoa que como eles pagasse o foro anual estabelecido pelo documento: cinco libras e cinco soldos, destinados a custearem benfeitorias na mesma ponte, isto é, à sua manutenção. Partindo com duas outras, ambas contíguas à

dita ponte, uma de Pero da Cava e outra “da dita ponte de Limha”, esta casa era “da obra da ponte de Limha”, informação que leva a pensar que esteve relacionada com a sua construção, e o facto de já se não considerar necessária, permitindo o aforamento, faz supor que as obras, se não totalmente concluídas, encontrar-se-iam pelo menos muito próximas do termo.

Estamos em 11 de Agosto do ano de 1316 (era de 1354). A decisão de construir ou reconstruir a ponte deve ter amadurecido no ânimo de D. Dinis, quando, no início do reinado, visitou Ponte de Lima, onde, em 11 de Julho de 1280, assinou um documento a proibir o casteleiro e o porteiro de Monção de cobrar anúduva aos moradores da Correlhã e de outras localidades<sup>[26]</sup>. É natural que a outorga desse documento fosse devida à vontade de não oprimir esses súbditos, que já estariam bastante sobrecarregados com a colaboração que teriam de prestar às obras da nova ponte.

Com os seus quase seis metros de largura e mais de trezentos de comprimento, a ponte medieval apoia-se em dezassete arcos ogivais, dois actualmente soterrados, com os pilares defendidos do ímpeto das águas, a montante, por fortes talhamares de secção triangular, a que do lado oposto correspondem talhantes ou contrafortes de planta rectangular, sobre os quais se abrem os estreitos arcos ou olhais de descarga.

Desde a época da sua conclusão, no início do século XIV, e durante muitos anos, terá sido a mais espectacular obra do género existente no território de Portugal. A sua grandiosidade devia então parecer maior, porque o assoreamento não teria ainda coberto em grande parte os pilares, que se manteriam visíveis, ao longo do ano, em maior altura do que é observável no presente.

No extremo da construção medieval existia uma torre, cuja base ainda hoje se mantém, junto à igreja de Santo António da Torre Velha, destinada a controlar a entrada a quem viesse da margem direita e, quando fosse o caso, à cobrança das portagens. Talvez por ser a mais antiga das que viriam a constituir o sistema defensivo da povoação, chamou-se Torre Velha, nome que ainda subsiste na designação popular do templo vizinho. A sua localização, entre o que restava da velha construção romana e a que foi edificada na Idade Média, assim como o facto de a torre construída na margem esquerda estar acoplada à muralha, e não alinhada pela ponte, mas apenas sobre uma parte terá feito com que a Torre Velha, que era verdadeiramente a torre da ponte, se considerasse situada no meio dela. Nesse sentido

será de se entender a referência do *Livro das correições*, citado por Miguel Roque dos Reis Lemos, nos seus *Apontamentos*<sup>[27]</sup>: em Dezembro de 1746, o corregedor da comarca de Viana, em que se integrava Ponte de Lima, em visita de correição a esta vila, ordenava, em capítulo especial, que a Câmara mandasse tapar a pedra e cal a porta do “torreão do meio da ponte”, sob pena de 6000 réis.

A Torre Velha, além de normal entrada na vila de Ponte de Lima, para quem viesse do lado do norte, parece ter constituído o acesso privilegiado, ou mesmo obrigatório, para as pessoas e os bens que chegassem através do rio. A rampa de acesso, que existe nas proximidades, faz pensar na existência de um cais de acostamento e descarga nesta margem. Sob o último arco da ponte medieval, deste lado, ainda existem restos de um pavimento, em lages rectangulares de granito, que estava mais bem conservado e era mais evidente nas fotografias executadas por altura das obras realizadas em 1961. O abrigo designado como *capela do Anjo da Guarda* estará naturalmente relacionado com o acolhimento físico e espiritual aos navegantes do Lima.

A construção da torre do lado da vila, inserida nas muralhas, integrou-se provavelmente na campanha de edificação da nova cerca, levada a cabo no reinado de D. Pedro I, da qual de facto fazia parte. Ficava no extremo da ponte mas rigorosamente não fazia parte dela. As obras iniciaram-se em 1359, como consta de uma sentença da época<sup>[28]</sup> e da inscrição gravada numa lápide outra incrustada nesta torre, na qual, de um dos lados e por baixo do escudo das armas portuguesas de dezasseis castelos, se lê o seguinte:

REINÂT: O MVI: NOBRE: REY: DOM: PEDRO: NA: ERA: DE: MIL: ET  
CCC: LXXX: VII: ANOS: MANDOV: RENOVAR: ESTA: VILA: E  
FAZER: ESTAS: TORRES: PER: ALVAR: PAES: SEU: COREGEDOR:  
E: COMEÇARON: A BOTAR: A: PEDRA: VIII: DIAS: DE: MARÇO  
E: COMEÇAROM: A: AOS: III: DIAS: DE: JULHO

O próprio rei visitaria as obras, quando estanciou na vila, em Agosto de 1360 e em Junho e Julho de 1363<sup>[29]</sup>. Após o desmantelamento da torre, a inscrição foi colocada no parapeito da ponte e, em seguida ao arranjo do Largo de Camões, percorreu vários locais, estando agora junto à Torre de Santo António da Torre Velha<sup>[30]</sup>.



— *Fig. 11*

Ponte com o arranque dos arcos a descoberto. Sob este primeiro arco, é de registar a existência de um pavimento, claramente visível na fotografia seguinte, de 1961. Fotografia do autor.



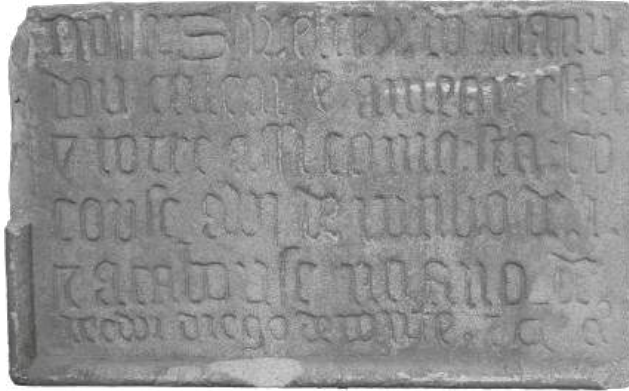
— *Fig. 12*

Pavimento sob arco da ponte, em fotografia de 1961. DGEMN.

Concluídas as obras, a ponte medieval ficou com uma torre em cada um dos extremos, ainda que a simetria não fosse perfeita, uma vez que uma, a Torre Velha, se erguia sobre ela, enquanto a outra, a Torre dos Grilos, se erguia ao lado. A imagem da ponte com uma torre em cada um dos extremos irá perdurar na memória visual dos transeuntes e reflectir-se na heráldica do município. Mas de facto não havia simetria entre estas duas torres, nem quanto à sua colocação, nem quanto às funções que lhe competiam. Uma, na verdade, pertencia às muralhas da vila; a outra era verdadeiramente a torre da ponte, como, em regra sucedia com as suas congéneres medievais. O torreão que Miguel de Lemos chegou a “ver” no meio da ponte<sup>[31]</sup> não seria mais do que a Torre Velha, nas proximidades da igreja de Santo António.

Duas esculturas, representando anjos turiferários, encontravam-se embutidas nas paredes da Torre Velha, possivelmente a ladear alguma escultura religiosa. Uma leitura iconográfica inepta influenciou Miguel de Lemos, levando-o a ver nestas estátuas a representação de duas legendárias figuras locais do século XIV: os irmãos Estêvão e Lourenço Rodrigues Malheiro<sup>[32]</sup>.

Durante séculos não houve em Portugal outra ponte que se lhe comparasse. Os forasteiros, mesmo os que procediam de outros países, ficavam impressionados com a sua imponência.



— Fig. 13

Lápide, comemorativa das obras manuelinas da ponte, hoje truncada e integrante do acervo do Museu dos Terceiros, em Ponte de Lima. Fotografia de Miguel Ayres de Campos Tovar.

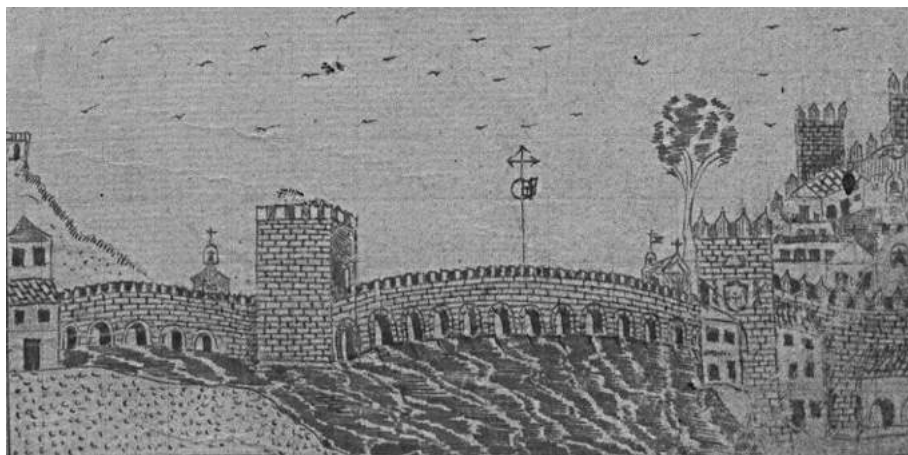
O pavimento foi repetidas vezes reformado. A uma das mais antigas remodelações se refere a inscrição alusiva aos trabalhos executados por ordem de D. Manuel I, gravada numa lápide, agora incompleta. A leitura é a seguinte:

Nosso s.r elrey dõ manue	[l man]
dou calçar e amear esta	[ponte]
e torre assi como sta co	[me]
çou se a vi de junho de m	[...]
e acabou se no ano de	[n. sr. de]
m e bvi diego de ponte e d. a.	

[Nosso *Senhor* El-Rei *Dom* Manuel mandou calçar e amear esta ponte e torre assi como *está*. Começou-se a 6 de Junho de... e acabou-se no ano de Nosso Senhor de 1506. Diego de Ponte e *Diego Afonso*...]

Estas obras, por conseguinte, estariam concluídas no ano de 1506 (=mbvi).

Como a inscrição elucida, D. Manuel mandou também colocar ameias sobre os parapeitos, prolongando assim o efeito decorativo do remate das mu-



— *Fig. 14*

Ponte sobre o rio Lima, desenho livre de autor anónimo, na base da folha de rosto de uns *Acórdãos da Câmara da villa de Ponte de Lima* de 1735. AMPL.

ralhas e torres que protegem a vila. As ameias, nesta época, tinham apenas uma função simbólica e ornamental.

O aspecto visual completou-se com a colocação de uma cruz no meio da ponte, onde ainda hoje a vemos. A primeira referência que lhe encontramos é do primeiro quartel do século XVII<sup>[33]</sup>. A ponte, com duas torres e o cruzeiro, tornar-se-á o motivo basilar da heráldica de Ponte de Lima.

Será desejável que algum dia se faça uma prospecção arqueológica que, entre outros aspectos, permita ver até onde chegam as fundações desta obra e, designadamente, se, por baixo da água e das areias, ainda existem as bases da ponte romana sobre as quais assentará, segundo se presume, a bela construção medieval que chegou até aos nossos dias.

## Obras de conservação e restauro

Atravessada por uma multidão de veículos com rodas de aros de ferro, por animais com ferraduras e pessoas com tamancos ferrados, a ponte sofreria

os danos causados pelo desgaste quotidiano. Para além dos embates das cheias, também os acontecimentos políticos fizeram estragos, levando a que alguns trechos fossem momentaneamente destruídos.

O financiamento das obras de limpeza e conservação era suportado pelas rendas dos bens da ponte, pelo recurso aos fundos da Câmara e por taxas cobradas aos veículos que a atravessavam. Havia, com efeito, um conjunto de bens cujas rendas se destinavam a suportar os encargos com a conservação e a execução das mais frequentes e simples reparações. Esses bens proviriam de um dote inicial e de algumas dádivas ou legados. Na Idade Média considerava-se uma obra de beneficência a construção e a manutenção das pontes, havendo diversos testamentos que contemplam essa actividade, na base até de algumas tradições legendárias, como a de São Gonçalo. Quando em 1430 a Câmara de Ponte de Lima obteve do rei a autorização para os emprazar, esses bens consistiam em metade do Casal do Rego do Azar, na freguesia de Santa Comba, constituído pelo campo da Geraza, o campo da Cancela e a Bouça Velha das Regadas<sup>[34]</sup>. Sobre os encargos correspondentes, esclarecem-nos as condições que em 1753 a Câmara, para autorizar a venda de tais bens à Congregação do Oratório, de Braga, impôs aos enfiteutas: o pagamento de um quantitativo em moeda, limpeza das silvas e outras ervas, dos bueiros e esgotos e asseio do pavimento. Obrigações que Miguel de Lemos, em face da documentação, observa terem-se cumprido, mais ou menos fielmente, até ao seu tempo<sup>[35]</sup>. Com o passar dos anos e as inovações introduzidas pela legislação, este prazo teve o destino de todos os outros, a acabar na sua extinção definitiva.

Em 1577 foi nomeado um inspector que tinha a seu cargo a gestão das rendas da ponte e do imposto dos carros<sup>[36]</sup>. Em 9 de Maio de 1727, a Câmara obtinha uma provisão a autorizar o lançamento de uma finta de 3.500.000 réis, distribuída pelas Câmaras da Província, para financiar as despesas com a sua reparação, cabendo ao concelho de Ponte de Lima a quantia de 68.800 réis<sup>[37]</sup>.

Se em 1 de Julho de 1767 se tornou livre a passagem dos canastrões de sardinha que meses antes tinham sido taxados em 200 réis cada<sup>[38]</sup>, menos de vinte anos depois o tributo foi de novo instaurado para os canastrões de sardinha de maior peso, isto é, para os que atravessassem a ponte com duas juntas de bois<sup>[39]</sup>.



— *Figs. 15 a-b*

Anjos turiferários da ponte, hoje integrantes do acervo do Museu dos Terceiros, em Ponte de Lima. Fotografias do autor.

As obras de que a ponte beneficiou com mais frequência foram as de reparação ou substituição do pavimento, desgastado sobretudo pela contínua passagem de carros de bois e de cavalos, dotados de aros metálicos. Ficou já registada a pavimentação da ponte no reinado de D. Manuel I. Um relance pelos livros das vereações leva-nos a concluir que, em média, a cada trinta anos a ponte necessitava de uma substituição do ladrilho.

Da incúria e negligência dos homens também receberia danos. Em 1603, uma postura, aprovada em acórdão de 19 de Maio, estabelecia penalidades a aplicar aos revendedores de carvão e a todos os outros que deitassem terra ou entulho debaixo dos seus arcos<sup>[40]</sup>.

Ainda no século XVII, um arco arruinado necessitou de reparação<sup>[41]</sup>, e caiu mesmo um pilar<sup>[42]</sup>. A finta de 3.500.000 réis lançada em 1727 em toda a Província justificava-se com a necessidade de fazer uma profunda reparação da ponte, altamente desgastada<sup>[43]</sup>.

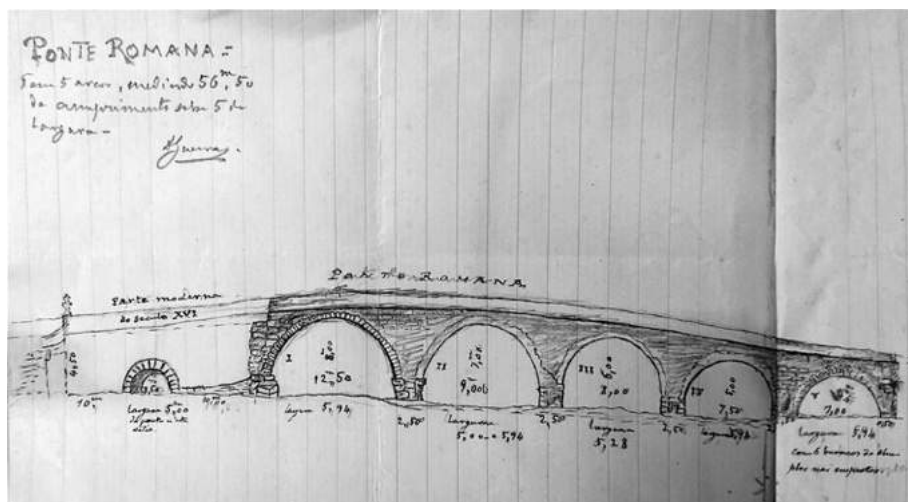


— *Fig. 16*  
Cruzeiro implantado a meia extensão do tabuleiro da ponte. Turismo de Ponte de Lima.

Por vezes, as enchentes do rio foram as responsáveis pelos estragos: em 5 de Junho de 1747 foi arrematado o conserto da ponte, arruinada por uma cheia<sup>[44]</sup>. E foram também as enchentes e, por vezes, o carácter irrequieto dos homens que derribaram as ameias, de cuja recolha, porque se achavam caídas e dispersas, a Câmara, na sessão de 22 de Julho de 1758, encarregou o Procurador do Concelho<sup>[45]</sup>. Outro acórdão, em 12 de Agosto de 1780, ordenava o conserto da ponte, mais uma vez arruinada pela cheia<sup>[46]</sup>.

Em 1809 a ponte foi atacada pelos invasores franceses, de sul para norte, no contexto da Guerra Peninsular. No dia 8 de Abril, duas divisões, compostas por 4000 soldados do exército de Sault, comandadas pelos generais Heudelet e Lorges, procedentes de Barcelos, cercaram e tomaram Ponte de Lima. Debalde o general José António Botelho, comandante das tropas portuguesas de Entre-Minho-e-Lima, que prontamente acorreu de Arcos de Valdevez, com 600 homens da infantaria e 2 peças de artilharia, tentou impedir os franceses de atravessarem o Lima, num combate que se prolongou até às duas da tarde do dia seguinte<sup>[47]</sup>.

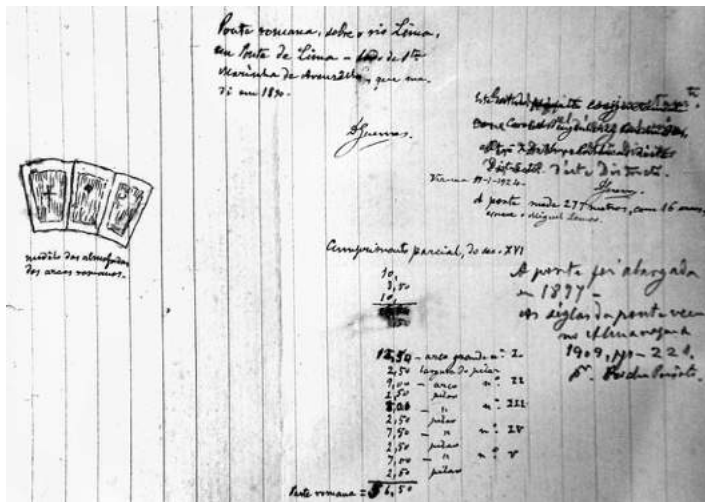
Quem se detiver a observar a ponte aperceber-se-á de que o ritmo das arcaturas e tímpanos se interrompe com a falta de um dos arquinhos ou olhais de



— Fig. 17

Trecho romano da ponte segundo desenho de Luís de Figueiredo da Guerra, 1890, 1924. AMVC.

descarga, a seguir ao primeiro arco, a contar da igreja de Santo António. Esta falha será o resultado de uma reconstrução apressada, devida à urgência de colmatar o seu estado de ruína, motivado talvez pelas enchentes do rio ou por uma demolição intencional, destinada a impedir a passagem dos inimigos. Num artigo publicado no *Almanaque ilustrado de “O Commercio do Lima”*, José de Magalhães Queirós de Abreu Coutinho atribuiu a destruição de um arco a uma acção intencional, na altura da Guerra Peninsular, destinada a impedir os invasores franceses de atravessarem a ponte<sup>[48]</sup>. A partir desta informação, cuja fonte não é mencionada, os autores limianos que se referiram ao assunto deram o facto como comprovado<sup>[49]</sup>. No entanto, não se conseguem encontrar documentos que o possam garantir, e as crónicas da época, designadamente a *História da Guerra Civil*, de Luz Soriano, assim como as *Memoires et campagnes*, de Victor-Marie Duplan<sup>[50]</sup>, e outras, próximas dos acontecimentos<sup>[51]</sup>, são omissas em relação a este facto<sup>[52]</sup>.



— Fig. 18

Apontamentos vários sobre a ponte por Luís de Figueiredo da Guerra, 1890, 1924. AMVC.

As mais graves destruições da ponte resultaram da agitação civil que se seguiu à proclamação do regime liberal, uma vez que, numa incursão de 1 de Fevereiro de 1826, os miguelistas arruinaram dois dos arcos, cuja reparação foi decidida pela Câmara Municipal na sessão de 21 de Julho de 1827<sup>[53]</sup>.

A alteração das mentalidades e das concepções urbanísticas, assim como as novas exigências no domínio dos transportes, acabariam também por a afectar. O processo de que viria a resultar o actual Largo de Camões iniciou-se em 11 de Maio de 1836, com a decisão de lançar duas rampas da ponte para o areal, uma do lado sul e outra do norte, junto à capela da Senhora do Rosário<sup>[54]</sup>. A Câmara depois de adquirir a um particular os direitos que este, por escritura de aforamento, detinha sobre a mesma, decidiu proceder à demolição da Torre dos Grilos, em 27 de Agosto de 1857, destinando a pedra à reforma do pavimento da ponte e as outras obras<sup>[55]</sup>. À Irmandade de Santo António da Torre Velha, que sobre ela tinha posse desde tempos remotos, foi comprada a

vizinha torre, em Junho de 1862, para proceder à respectiva demolição, nesse ano concretizada<sup>[56]</sup>.

Em 1890, “conjuntamente com o coronel de Engenharia Pereira Dias então nas Obras Públicas deste Distrito”, Luís de Figueiredo da Guerra desenhou o trecho romano da ponte e mediu o vão dos arcos, assim como a sua altura então visível, do que nos deixou um apontamento, que reviu em 17 de Janeiro de 1924 e actualmente consta do respectivo fundo, no Arquivo Municipal de Viana do Castelo. Nesse registo, anota que a ponte foi alargada em 1877. É impossível dizer se estas obras foram diferentes das referidas a seguir, com a data de 1897, podendo ter ocorrido uma gralha, que levaria a trocar um 7 por um 9, ou vice-versa.

Com efeito, em 1897, a ponte terá sido objecto de “alargamento e reparos”, segundo o testemunho de Rocha Peixoto no início do artigo sobre “As siglas da Ponte”, publicado no *Almanaque ilustrado de “O Commercio do Lima”*, em 1909<sup>[57]</sup>.

Com o fim de a adequar ao trânsito automóvel, que por ela então se fazia, como acima referimos, sob a orientação da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, de 1959 a 1961, beneficiou de obras de remodelação no trecho situado para lá da igreja de Santo António da Torre Velha, no qual são mais evidentes os vestígios da antiga construção romana. Embora tenha resistido durante vários séculos, já não era a ponte adequada aos tempos modernos. Desconfiando da sua resistência, escoraram-na, quando teve de dar passagem à maquinaria destinada aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Na segunda metade do século XX, foi decidida a construção de uma nova ponte, projectada em 1973, pelo Eng.º Correia de Araújo, e inaugurada em 1980, tendo a peculiaridade de ser em Portugal uma das primeiras executada pelo método de avanços sucessivos<sup>[58]</sup>. Veio a ser designada como Ponte de Nossa Senhora da Guia, titular do templo existente nas proximidades. A sua entrada em funcionamento permitiu que, em 1989, se encerrasse ao trânsito de veículos a antiga ponte, a partir daí reservada à circulação pedonal. Finalmente, a construção do último troço da auto-estrada entre Braga e Valença, que atravessa o Lima em São João da Ribeira, libertou a última destas pontes do tráfego de longa distância, a partir de 1998.

## As siglas

Muitos dos silhares com que foi construída a ponte medieval estão marcados com siglas. Diversos autores escreveram sobre estes sinais gravados na pedra das construções medievais, dando-lhes interpretações variadas. Para Atanazy Raczinski, tratar-se-ia de uma linguagem simbólica e secreta utilizada pela franco-maçonaria<sup>[59]</sup>. Possidónio da Silva demonstrou que tais siglas nada têm a ver com os ritos maçônicos, considerando a multiplicidade de tais sinais num mesmo monumento e a presumida ausência de semelhança entre os sinais de construções da mesma época<sup>[60]</sup>.

Na esteira de Possidónio da Silva, e perfilhando o ponto de vista de vários estudiosos, segundo os quais as siglas serviam para a avaliação do trabalho feito, tendo em vista a respectiva remuneração, e eventualmente para indicar a posição em que as pedras deviam ser colocadas na parede, Rocha Peixoto estabeleceu o paralelismo com as siglas utilizadas pelos pescadores da Póvoa de Varzim para marcar os seus barcos, tal como o faziam outros pescadores, artesãos, pastores e agricultores das mais diversas épocas e lugares, desde o longínquo tempo dos canteiros de Knossos e Rodes<sup>[61]</sup>. Reconhecendo, com Raczinski, a existência de semelhanças entre as siglas de diferentes monumentos, para ele “esta identidade não significa, de modo algum, que se trate de sinais combinados entre membros de uma mesma corporação” mas tem como causa “a limitação gráfica dos iletrados e o paralelismo das suas faculdades artísticas, ainda mesmo que se trate de povos de vária estirpe”. E, depois de observar que “os sinais de configuração e complicação ornamental mais intrincada são sempre raros”, cingindo-se às siglas da ponte limiana, que obteve através de um familiar, acrescenta que

tais marcas são letras maiúsculas e minúsculas; algumas incompletas e até tão imperfeitas que lembram certos caracteres que os analfabetos tentam por cópia; outras, mal traçadas, como é frequente ver-se na escrita popular; certas invertidas, excluindo mesmo as que podem ser vistas em posição indevida; algumas, então, floreadas como os SS, na factura das quais é fácil ver comprazerem-se as pessoas quase incultas. Há ainda os algarismos – e sabe-se que muitos artífices só escrevem os dez sinais da numeração árabe. Temos, por fim, os traços paralelos, os ângulos, os triângulos, os rectângulos, as cruces, as ingénuas combinações, como em toda a arte popular, das linhas rectas, curvas e mistas<sup>[62]</sup>.



— Fig. 21

Siglas da ponte de Ponte de Lima, tais como recolhidas e publicadas por António Augusto da Rocha Peixoto.



— Fig. 20

Siglas da ponte de Ponte de Lima, tais como recolhidas e publicadas por Félix Alves Pereira.

Félix Alves Pereira ocupou-se também deste tema num dos seus escritos, que fez acompanhar da reprodução de 159 siglas, que, a seu pedido, tinham sido copiadas pelo P.º J. M. da Cunha Brito<sup>[63]</sup>. Comparou-as com outras, da mesma época ou de época relativamente próxima, recolhidas nas proximidades, designadamente nos panos da antiga muralha, construída no tempo do rei D. Pedro I, e na igreja matriz, erguida no século XV, assim como na ponte de Cabreiro, em Arcos de Valdevez.

Mais recentemente, Carlos Alberto Ferreira de Almeida voltou a interessar-se pelas siglas da ponte limiana, procedendo ao seu levantamento sistemático. Embora o acidente que o vitimou nos tenha privado do estudo que se

esperava sobre essa matéria, já na sua dissertação de doutoramento, que também não chegou a ser impressa, tinha adiantado as primeiras conclusões dessa investigação<sup>[64]</sup>. Depois de alertar para a possível existência de simples marcas de “posição”, isto é, destinadas a facilitar a correcta colocação das pedras no local para que foram talhadas, observa que “as siglas de canteiro, embora se possam descobrir, excepcionalmente, em alguns monumentos clássicos, são sobretudo um fenómeno da Idade Média final”.

Ao contrário do que sucede com as igrejas, as siglas “são sobretudo abundantes em edifícios civis e militares dos séculos XIV-XV”, pela simples razão de “as siglas se destinarem, primacialmente, à contabilidade do trabalho executado”. Embora “a partir dos meados do século XIII, o hábito de siglar atinja todo o operário-canteiro, que pode proceder assim por gosto e tradição – temos de convir que onde os pedreiros recebessem pelo trabalho dia ou onde operassem gratuitamente as marcas eram dispensáveis. Já o não eram onde os canteiros recebessem o seu salário ao fim da semana ou dos quinze dias e conforme o trabalho realizado, como parece ser a prática normal de então”.

De acordo com o saudoso historiador, “ao longo dos três séculos finais da Idade Média, as siglas evoluíram muito nas suas formas e características”. Com efeito, “se bem que os sinais simples se encontrem sempre, mesmo ao lado de outros muito elaborados” verifica-se que “a tendência geral foi para o seu desenho se complicar e tomar cada vez mais a forma alfabética ou ideográfica (há canteiros que apresentam como sigla a figuração do objecto que o seu apelido nomeia)”<sup>[65]</sup>. Siglas semelhantes que se distinguem apenas por ligeiras diferenças poderão indiciar o parentesco dos canteiros ou simplesmente a semelhança dos seus apelidos. Deve-se atentar ainda no facto de que certas siglas podem parecer diferentes sem na verdade o serem, em virtude de as pedras se encontrarem em diferentes posições (por vezes até com a sigla oculta). De qualquer modo, as siglas devem ser entendidas como as marcas pessoais com que os pedreiros anónimos que trabalharam na ponte assinalaram a sua participação nesta imponente obra.

As siglas têm sido tema de estudos recentes, entre os quais, referindo-se a uma obra congénere, é de citar expressamente o excelente artigo dedicado por Luís Seabra Lopes à ponte sobre o Vouga, construída na Idade Média e objecto de reconstruções posteriores<sup>[66]</sup>.

## Viajantes ilustres

A ponte teve, desde o início, uma importância primordial nas ligações entre o extremo noroeste e o resto do nosso país, assim como nas relações entre Portugal e a Galiza, uma vez que era o único local onde, em qualquer época do ano, se podia facilmente atravessar o rio Lima, sem o fazer a nado ou em barcas e jangadas. Para além da indiscutível função económica, foi também lugar de comunicação religiosa e cultural, na Idade Média, designadamente como o principal lugar de passagem dos romeiros que, das paragens meridionais, se punham a caminho de Santiago de Compostela.

Antes da ponte dionisina, aqui terão passado D. Henrique e D. Teresa, assim como D. Afonso Henriques, fundadores da nacionalidade, e ainda D. Sancho I. Este teria de atravessar o rio Lima, quando, em 1186, se apoderou de Tui e depois, em 1197, voltou a cercar e dominar esta e outras localidades. A caminho de Santiago de Compostela também por aqui transitaria D. Sancho II, no ano de 1244. D. Afonso III aqui terá passado diversas vezes, designadamente quando assinou, com o Bispo de Tui, o contrato de escambo relacionado com o foral de Viana, em 1262.

D. Dinis, como já referimos, atravessaria o Lima no início do seu reinado, assinando na nossa vila, em 11 de Julho de 1280, um documento em que confirmava a isenção do pagamento de anúduva pelos moradores da Correlhã, em virtude de esta freguesia pertencer à Igreja de Santiago de Compostela. Após a morte deste rei, Ponte de Lima pôde ver a Rainha Santa Isabel, que se dirigia, com as suas damas de honor, em peregrinação a Santiago, cheia de dádivas para o santuário: os atavios de rainha, incluindo a coroa marchetada de pedras preciosas, uma cavalgadura com os arreios de ouro, prata e pedrarias, vasos e paramentos sagrados, ricos tecidos recamados com as armas de Portugal e de Aragão, sua terra natal. De regresso, traria a bolsa e o bordão de peregrina, com que viria a ser sepultada e se encontrariam no seu túmulo, quando o reabriram, em 1612<sup>[67]</sup>.

A D. Pedro I já fizemos referência. De toda a gente é conhecido o episódio da tomada da vila por D. João I, narrado na *Crónica* de Fernão Lopes. A esse propósito refere o cronista que a vila “tem hũa grande e fermosa ponte, comprida e espaçosa, de muitos piares”<sup>[68]</sup>.

Em 23 de Novembro de 1502, D. Manuel I, o *Venturoso*, atravessava a ponte limiana, no regresso da peregrinação a Santiago, onde deixou a arder perpetuamente uma lâmpada votiva alimentada com azeite pago pelo almoxarifado de Ponte de Lima<sup>[69]</sup>.

Em 1549, passariam na mesma ponte o infante D. Luís e Francisco de Holanda, recém-chegado da Itália, segundo o testemunho deste último no livro *Do tirar polo natural*<sup>[70]</sup>.

Entre os viajantes ilustres que no passado por aqui seguiram no caminho de Santiago de Compostela, em viagens de que nos deixaram relatos, contam-se Leão de Rozmithal, Nicolás de Popplau, Jerónimo Münzer, Erich Lassota de Steblau e Jacobo Sobieski.

O barão Leão de Rozmithal partiu da Boémia numa viagem através das cortes europeias, que se estendeu de 1465 a 1467, na qual incluiu uma ida a Compostela. A caminho de Santiago, vindo de Braga, atravessou o rio em Ponte de Lima e daí seguiu para Valença e Tui, em direcção ao túmulo do Apóstolo<sup>[71]</sup>.

Nicolás de Popplau, um polaco germanizado, nascido em Breslau, fez a sua viagem no estio de 1484. Após a visita a Santiago, onde esteve a 21 de Julho, o nobre da Silésia dirigiu-se para Lisboa, fazendo por terra o percurso até ao Porto e continuando por mar a partir desta cidade. No seu caderno de viagem anotou os lugares onde ia passando, entre eles Ponte de Lima a cinco milhas (léguas) de Valença e outras tantas de Barcelos<sup>[72]</sup>.

Jerónimo Münzer, médico de Nuremberga, para fugir à peste que se declarara na sua cidade, empreendeu com vários amigos uma grande viagem através da Europa, em cuja parte final se incluiu Santiago. Procedente de Barcelos, chegou, em 10 de Dezembro de 1494, a Ponte de Lima, seguindo, no dia seguinte, para Valença<sup>[73]</sup>.

Erich Lassota de Steblau, oriundo da Silésia, de língua alemã, esteve ao serviço de Filipe II de Espanha, nas campanhas militares que conduziram à anexação de Portugal. Em Janeiro de 1581, com outros companheiros, empreendeu uma viagem a Santiago. Saiu de Braga e, deixando para trás a vila de Prado e a Portela das Cabras, no dia 20 de Janeiro passou em Ponte de Lima, referida na crónica da viagem como “vila grande e amuralhada”, daí seguindo para Rubiães e Valença<sup>[74]</sup>. No regresso, procedente de Valença, passou

novamente na ponte sobre o Lima, em 31 de Janeiro, seguindo por Moure até Braga.

Segundo um hábito comum entre a nobreza do seu país, Jacobo Sobieski, pai do futuro rei da Polónia João III, dedicou seis anos da sua juventude a uma viagem através da Europa, para completar a sua formação. Baseando-se nos breves apontamentos que tomou, redigiria, vinte e nove anos mais tarde, uma memória das suas andanças, em língua polaca. Quando, em 1611, chegou a Ponte de Lima, já tinha passado em Santiago de Compostela. Entusiasmado com a nossa ponte, fez um comentário que, a concluir esta resenha, é indispensável transcrever: “Ponte de Lima, a cinco milhas de Valença, tem uma ponte de pedra, bastante larga e comprida e de tão grande formosura que, no meu parecer, não se encontrará outra na cristandade de igual obra, beleza e magnificência”<sup>[75]</sup>.



— *Fig. 21*

Parte do tabuleiro da ponte durante a cheia histórica de 1909. Procedente do quartel militar, o avô materno do autor atravessou a ponte nesta ocasião. AMPL.

[\*] CEPSE (Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade) da Universidade do Porto; Membro da Classe de Letras da Academia das Ciências.

[1] Eutrópio, *Breviarium*, liv. 4, n.º 16; Tito Lívio, *Ab Urbe condita*, períoica 54.

[2] Por vezes confunde-se indevidamente Décimo com Décio. Este último foi o nome de um imperador romano.

[3] Estrabão, *Geografia*, liv. 3, cap. 3, n.º 4.

[4] *Ibid.*, n.º 5.

[5] Tito Lívio, *Ab Urbe condita*, períoica 56.

[6] *Ibid.*, períoica 55.

[7] O texto latino é o seguinte: “Quemadmodum flumina quæ maiora sunt transeantur. In transitu fluviorum gravis molestia neglegentibus frequenter emergit. Nam si aqua violentior fuerit aut alveus latior, impedimenta pueros et ipsos interdum ignaviores solet mergere bellatores. Ergo explorato vado duæ acies equitum cum electis animalibus ordinantur intervallis competentibus separatæ, ut per medium pedites et impedimenta transeant. Nam acies superior aquarum impetum frangit, inferior qui rapti subversisque fuerint colligit atque transponit. At cum altior fluctus nec peditem nec equitem patitur, si per plana decurrat, ductis multifariam spargitur fossis divisusque facile transitur. Navigeri vero amnes stilis fixis ac superpositis tabulatis pervii fiunt vel certe tumultuario opere colligatis inanibus cupis additisque trabibus transitum præbent. Expediti vero equites fasces de cannis aridis vel ulva facere consueverunt, super quos loricas et arma, ne uidentur, imponunt; ipsi equique natando transeunt colligatosque secum fasces pertrahunt socis. Sed commodius repertum est ut monoxylus, hoc est paulo latiores scafulas ex singulis trabibus excavatas, pro genere ligni et subtilitate levissimas, carpentis secum portet exercitus, tabulatis pariter et clavis ferreis præparatis. Ita absque mora constructus pons et funibus, qui propterea habendi sunt, vinctus lapidei arcus soliditatem præstat in tempore”. A obra de Flávio Vegécio Renato tem sido objecto de várias publicações e traduções. Para a língua portuguesa, regista-se a edição de João Gouveia Monteiro e José Eduardo Braga, *Vegécio:*

*compêndio da arte militar*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2009. Inclui estudo introdutório, texto latino, versão em língua portuguesa, comentários e notas. A passagem que citamos corresponde ao capítulo VII do liv. 3. A nossa tradução dessa passagem, por razões de rigor e de fácil entendimento para o comum dos leitores, é um pouco diferente.

[8] Antonio Rodríguez Colmenero, *Quarquernia. El devenir histórico de un pueblo galaico-romano. A andaina histórica dun pobo galaico-romano*, Fundación Aquæ Querquennæ Via Nova, Xunta de Galicia / Dirección Xeral de Turismo, 2009; *id.*, *Aquæ Querquennæ. Porto Quintela, Bande (Ourense). Campamento militar romano e mansión viaria. Guía do xacemento arqueolóxico*. Fundación Aquæ Querquennæ Via Nova, Xunta de Galicia / Dirección Xeral de Turismo / Unión Fenosa, 2009.

[9] Marcelo Macias, *Civitas limicorum: estudio acerca de la verdadera situación del Forum Limicorum con noticias del pueblo y territorio de los antiguos límicos y los monumentos epigráficos que a ellos se referen...*, Ourense, Imprenta de A. Otero, 1904.

[10] Para uma introdução ao estudo das pontes romanas e, concretamente, das pontes romanas do noroeste peninsular, cf. Vittorio Galliazo, *I ponti romani*, Treviso, Edizioni Canova, 1995; Manuel Durán Fuentes, *La construcción de puentes en la antigua Galacia romana*, Coruña, Escola Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, s.d. [2001]; *La construcción de puentes romanos en Hispania*, [2.ª ed.], Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1995. Nesta obra, além de lhe fazer outras referências, o autor ocupa-se da nossa ponte nas pp. 374-380.

[11] Vitruvius, *De architectura*, liv. 5, cap. 12. Referindo-se a aspectos técnicos ou práticos específicos, o texto de Vitruvius é de leitura e tradução muito problemática.

[12] Durán Fuentes, *La construcción de puentes romanos en Hispania*, p. 326.

[13] *Ibid.*

[14] Cf. Leon Battista Alberti, *L'architettura [De re ædificatoria]*, ed. Giovanni Orlandi e

Paolo Portoghesi, Milão, Edizioni il Polifilo, 1966, pp. 309-322.

[15] Félix Alves Pereira, “Os arcos romanos de Ponte de Lima”, in *Limiana*, n.º 2, Agosto de 1912, pp. 29-35.

[16] José Rosa de Araújo, *Caminhos velhos e pontes de Viana e Ponte de Lima*, Viana do Castelo, s.n., 1962, p. 93.

[17] Alberto de Sousa Machado, “A ponte romana de Ponte de Lima”, in *Studium generale: boletim do Centro de Estudos Humanísticos*, Universidade do Porto, vol. 9, Porto, 1962, pp. 289-297. É de referir que o coronel Machado, além do seu interesse pela história e pela arqueologia, exercia, na altura, as funções de Presidente da Câmara de Ponte de Lima.

[18] Por exemplo, a de que no pavimento superior deste troço “a ponte teve, a princípio, o seu leito horizontal” e não em *cavalete*.

[19] Em Machado, “A ponte romana de Ponte de Lima”, p. 295, registam-se em termos comparativos as medições feitas por Félix Alves Pereira e publicadas em 1912. As ligeiras variações eram consequência das oscilações no assoreamento do rio. Duran Fuentes, em *La construcción de puentes...*, registou as medidas tiradas recentemente, que não são muito diferentes

[20] No restauro de 1959-60, foi colocada na base de todos estes arcos uma faixa perimetral de betão armado, enterrada a cerca de 90 cm, como registou Duran Fuentes, *ibid.*, p. 377.

[21] Efectuadas sob a orientação do Eng.º e Arq.º Doutor João Gomes de Abreu Lima, a quem igualmente agradeço outras sugestões, que contribuíram para a melhoria deste estudo.

[22] Telo Alvites era sobrinho da célebre condessa Mumadona, e a sua esposa, que tinha o mesmo nome, era sobrinha do falecido marido da primeira, o poderoso conde Portucalese Ero Fernandes.

[23] Documento, cujo paradeiro se desconhece, transcrito em “Dois documentos inéditos anteriores à nacionalidade” [separata de *O Archeólogo Português*, vol. 17, 1929], Lisboa, Imprensa Nacional, 1930, p. 16.

[24] Miguel Roques dos Reis Lemos, *Anais municipais de Ponte de Lima* [3.ª edição, revista e apresentada por António Matos Reis], Ponte de Lima, Câmara Municipal, 2003, p. 23.

[25] ANTT, Chancelaria de D. Dinis, liv. 4, fl. 75, sob o título “Carta de foro dũa casa que jaz em Ponte de Limha”.

[26] ACSC, *Tumbo B*, fl. 277<sup>r-v</sup>; *Tumbo C*, fl. 167. Transcrito por José Ignacio Fernández de Viana y Vieites, “La feligresía portuguesa de Correlhã y la sede compostelana”, in *Compostellanum: revista de la archidiócesis de Santiago de Compostela*, vol. 15, n.º 4, 1970, pp. 599-631: 620. Cf. António Matos Reis, “A Vila Corneliã em documentos: meio milénio de História”, em *Estudos Regionais*, n.º 14, série II, 2020, pp. 119-163: 145-146.

[27] AMPL, Livro das correições 1742-1749, fl. 17, citado por Miguel Roque dos Reis Lemos in *Apointamentos para as memórias das antiguidades de Ponte de Lima*, manuscrito de 1873 em cópia caligráfica de c. 1930 por Justino Valente, dito *Justininho*, AMPL, cota 2.6.1.53, pp. 8-9.

[28] AMPL, Pergaminhos, 3; a 31 de Maio de 1360, D. Pedro I dá uma carta de sentença a favor do concelho de Ponte contra os moradores da terra de São Martinho, que pretendiam escusar-se das fintas e talhas postas pelo dito concelho e, concretamente, da sisa imposta pelo corregedor para “fazer a cerca” que o rei mandara construir. A “terra de São Martinho” correspondia *grosso modo* à parte do actual território do concelho que se estende pela margem direita do Lima, a que inicialmente se adicionavam as freguesias desta margem que foram integradas no concelho de Viana.

[29] Cf. Maria Teresa Campos Rodrigues, “O itinerário de D. Pedro I: 1357-1367”, in *Ocidente*, nova série, n.º 408, Abril de 1972, pp. 147-176: 164 e 170. Pode ver-se a transcrição de documentos datados de Ponte de Lima em *Chancelarias medievais Portuguesas*, ed. A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica / Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa 1984, pp. 197, 371-372 e 378-379.

[30] Manuel Gomes de Lima Bezerra fala de uma capela situada na ponte, em termos bastante imprecisos: “A capela de Nossa Senhora do Carmo, chamada antes da Esperança, está collocada sobre a ponte junto à Torre Velha da ponte”. Possivelmente, esta capela terá dado origem ao templo actualmente designado como igreja de Santo António da Torre Velha. Cf. *id.*,

*Os estrangeiros no Lima: ou, conversações eruditas sobre varios pontos de historia ecclesiastica, civil, litteraria, natural, genealogica, antiguidades, geographia, agricultura, commercio, artes, e sciencias...*, Coimbra, Real Officina da Universidade, 1785, vol 1, p. 243.

[31] Lemos, *Apontamentos...*, p. 8.

[32] *Id.*, *Anais municipais de Ponte de Lima*, p. 43.

[33] AMPL, Câmara Municipal de Ponte de Lima, Livro de vereações 1625-1626, fl. 158<sup>v</sup>.

[34] A provisão de D. João I encontra-se transcrita em AMPL, Câmara Municipal de Ponte de Lima, Livro de vereações 1642-1646, fl. 10.

[35] Miguel Roque dos Reis Lemos, *Apontamentos...*, p. 13.

[36] AMPL, Livro de vereações 1577-1578, fl. 86.

[37] AMPL, Livro de vereações 1723, fl. 110

[38] AMPL, Livro de vereações 1766-1768, fl. 63 e 59<sup>v</sup>.

[39] AMPL, Livro de vereações 1781-1787, fl. 110<sup>v</sup>.

[40] AMPL, Livro de vereações 1602-1605, fl. 65.

[41] AMPL, Livro de registos 1646-1656, fl. 201.

[42] AMPL, Livro de registos 1676-1686, fl. 114.

[43] AMPL, Livro de vereações 1725-1729, fl. 110.

[44] AMPL, Livro de vereações 1745-1749, fl. 96.

[45] AMPL, Livro de vereações 1754-1759, fl. 239.

[46] AMPL, Livro de Vereações 1775-1781, fl. 225<sup>v</sup>.

[47] Simão José da Luz Soriano, *História da Guerra Civil e do estabelecimento do governo parlamentar em Portugal...*, t. 2, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882, pp. 178-180.

[48] José de Magalhães, “Defesa de Ponte de Lima em 1809”, in *Almanaque illustrado de “O Commercio do Lima”*, n.º 3, 1909, pp. 130-132.

[49] O autor destas linhas também incorreu nesse deslize.

[50] Albert Duplan, *Vie militaire du lieutenant-colonel Victor-Marie Duplan. Mémoires et campagnes*, Moutiers-Tarentaise / Fran-

çois Ducloz Imprimeur, 1901, pp. 131-221: 102 e 185-187.

[51] *Memoires sur les operations militaires des français en Galice, en Portugal, et dans la vallée du Tage en 1809*, Paris, Barrois L’Ainé Libraire, 1821, pp. 144 e 188; *Campagnes des généraux Français depuis la Revolution de 1789 jusqu’à nos jours en Campagne de Galice et de Portugal (1809)*, Paris, Bureau des Annales Militaires, 1851, p. 81.

[52] Compreensível é também que em autores ingleses não haja referências ao combate de Ponte de Lima ou que elas sejam muito genéricas. Como exemplo em Charles Oman, *A history of the Peninsula War*, vol. 2, Oxford, Clarendon Press, 1903, p. 262.

[53] A Câmara Municipal decidiu reutilizar na reparação da ponte a pedra dos muros arruinados. Cf. AMPL, Livro de vereações 1825-1834, fl. 71-71<sup>v</sup>. No dia 1 de Fevereiro, os miguelistas tinham invadido a vila, proclamando D. Miguel rei absoluto; em 8 de Fevereiro, a Câmara decidiu repor a situação, aclamando pela segunda vez D. Pedro IV, sem fazer qualquer referência à ponte (Livro de vereações 1825-1834, fl. 61<sup>v</sup>).

[54] AMPL, Livro de vereações 1825-1834, fl. 87.

[55] AMPL, Livro de vereações 1857-1860, fls. 26<sup>v</sup> e 34<sup>v</sup>. A demolição foi autorizada por alvará do Governo Civil de 5 de Novembro do mesmo ano.

[56] AMPL, Livro de vereações 1860-1862, fls. 39, 60 e 71. Cf. Lemos, *Apontamentos...*, p. 7.

[57] António Augusto da Rocha Peixoto, “Archeographia local: as siglas da ponte”, in *Almanaque illustrado de “O Commercio do Lima”*, n.º 3, 1909, pp. 217-223: 218.

[58] Cf. Jorge Barreiros Cardoso, “A nova Ponte de Ponte de Lima”, in *Arquivo de Ponte de Lima*, n.º 2 (Maio-Agosto 1980), pp. 3-10. Esta ponte, entre 1998 e 2007, foi objecto de vários estudos e de intervenções, destinadas a corrigir algumas deficiências e a aumentar a capacidade de carga da laje superior do tabuleiro.

[59] Atanazy Raczyński, *Les arts en Portugal: lettres adressées a la société artistique et scientifique de Berlin et accompagnées de documents*, Paris, Jules Renouard, 1846, pp. 333-334.

[60] Joaquim Possidónio da Silva, *Mémoire de l’archeologie sur la veritable signification*

*des signes qu'on voit gravés sur les anciens monuments du Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868.

[61] Peixoto, *Archeographia local...*, p. 220.

[62] *Ibid.*

[63] Félix Alves Pereira, “Jornadas de um curioso pelas margens do Lima”, in *O Archeologo Português*, 1.ª série, vol. 28, 1927-1929, pp. 1-51: 32-38.

[64] Carlos Alberto Ferreira de Almeida, *Arquitectura românica de Entre-Douro-e-Minho*, Porto, Faculdade de Letras, 1978, pp. 44-50.

[65] *Ibid.*

[66] Luís Seabra Lopes, “A ponte medieval de Burgo de Vouga: uma das grandes pontes construídas em Portugal no século XIII”, em *Al-madan*, t. 1, n.º 25, Janeiro de 2022, pp. 117-133.

[67] Luis Vasquez de Parga, José Maria Larrara e Juan Uría Riu, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela* [2.ª reimpressão], Pamplona, Iberdrola / Gobierno de Navarra, 1993, vol. 1, p. 80

[68] Fernão Lopes, *Crónica de D. João I*, cap. 14.

[69] Damião de Gois, *Crónica de D. Manuel I*, t. 1, cap. 64.

[70] Francisco de Holanda, *Do tirar polo natural*, ed. José da Felicidade Alves, Lisboa, Livros Horizonte, 1984, p. 11.

[71] Crónica de Gabriel Tetzl, em edição espanhola de Antonio María Fabié, *Viajes por España de Jorge de Eigheu, del barón León de Rozmihal de Blatna...*, Madrid, Librería de los Bibliófilos, 1879. Cf. Vasquez de Parga, *Las peregrinaciones a Santiago...*, pp. 238-239.

[72] Ksavery Liske, *Viajes de extranjeros por España y Portugal en los siglos XV, XVI e XVII*, Madrid, Medina, [1879], pp. 16-17.

[73] A crónica desta viagem consta do seu *Itinerarium* escrito em latim, encontrando-se a tradução da parte relativa à Península Ibérica publicada por Julio Puxol, “Viaje por España y Portugal”, em *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 24, 1924, pp. 32-119 e 197-279. Cf. Luis Vasquez de Parga, *Las peregrinaciones a Santiago...*, pp. 240-241.

[74] Ksavery Liske, *Viajes de extranjeros por España y Portugal...*, pp. 93 et seq.

[75] *Ibid.*, p. 248.

---

### Abreviaturas utilizadas

ACSC — Archivo de la Catedral de Santiago de Compostela

ADVC — Arquivo Distrital de Viana do Castelo

ANTT — Arquivo Nacional Torre do Tombo

AMPL — Arquivo Municipal de Ponte de Lima

DGEMN — Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais

### Fontes e bibliografia

#### Fontes manuscritas

ACSC, Tumbo B e Tumbo C

AMPL, Câmara de Ponte de Lima, Livro das Correições 1742-1749

—, Livros das Vereações 1577-1578, 1602-1605, 1625-1626, 1642-1646, 1723, 1725-

1729, 1745-1749, 1754-1759, 1766-1768, 1775-1781, 1781-1787, 1825-1834, 1857-1860 e 1860-1862

—, Livro de registos 1646-1656 e 1676-1686

—, Pergaminhos, 3

—, Miguel Roque dos Reis Lemos, *Apontamentos para as memórias das antiguidades de Ponte de Lima*

ANTT, Chancelaria de D. Dinis, liv. 4

#### Fontes impressas

Estrabão, *Geografia*, liv. 3, in *España y los españoles hace dos mil años*, ed. e trad. António García Bellido, Madrid, Espasa-Calpe, 1986

Eutrópio, *Breviarium historiae romanae*, ed. e trad. Manoel Vaz Lobo, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1930

Góis, Damião de, *Crónica de D. Manuel I*, Lisboa, Officina de Miguel Manescal da Costa, 1749

- Holanda, Francisco de, *Do tirar polo natural*, introdução, notas e comentários de José da Felicidade Alves, Lisboa, Livros Horizonte, 1984
- Liske, Ksavery, *Viajes de estranjeros por España y Portugal en los siglos XV, XVI e XVII*, Madrid, Casa Editorial de Medina, 1879
- Lívio, Tito, *Historiarum ab Urbe condita...*, Lisboa, Ex Typographia Nationali, 1862
- Lopes, Fernão, *Chronica de el-rei D. João I*, vol. 1, Lisboa, Escriptorio, 1897
- Münzer, Jerónimo, “Viaje por España y Portugal”, em *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 84, 1924, pp. 32-119 e 197-279
- Vegécio, Flávio, *Vegécio: compêndio da arte militar*, ed. João Gouveia Monteiro e José Eduardo Braga, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2009
- Bibliografia**
- Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Arquitectura românica de Entre Douro e Minho*, Porto, Faculdade de Letras, 1978
- Araújo, José Rosa de, *Caminhos velhos e pontes de Viana e Ponte de Lima*, Viana do Castelo, junta Distrital, 1962
- Bezerra, Manuel Gomes de Lima, *Os estrangeiros no Lima: ou, conversações eruditas sobre varios pontos de historia ecclesiastica, civil, litteraria, natural, genealogica, antiguidades, geographia, agricultura, commercio, artes, e sciencias...*, vol. 1, Coimbra, Real Officina da Universidade, 1785
- Cardoso, Jorge Barreiros. “A nova Ponte de Ponte de Lima”, in *Arquivo de Ponte de Lima*, n.º 2, Maio-Agosto 1980, pp. 3-10
- Colmenero, Antonio Rodríguez, *Quarquerria. El devenir histórico de un pueblo galaico-romano. A andaina histórica dun pobo galaico-romano*, Fundación Aquæ Querquennæ Via Nova, Xunta de Galicia / Dirección Xeral de Turismo, 2009
- , *Aquæ Querquennæ. Porto Quintela, Bande (Ourense). Campamento militar romano e mansión viária. Guía do xacemento arqueolóxico*. Fundación Aquæ Querquennæ Via Nova, Xunta de Galicia / Dirección Xeral de Turismo / Unión Fenosa, 2009
- Duplan, Albert, *Vie militaire du lieutenant-colonel Victor-Marie Duplan. Mémoires et campagnes*, Moutiers-Tarentaise, François Ducloz Imprimeur, 1901
- Manuel Durán Fuentes, *La construcción de puentes en la antigua Gallaecia romana*, 2004, Coruña, Escola Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, s.d. [2001]
- Viana y Vieites, José Ignacio Fernández, “La feligresía portuguesa de Correlhã y la sede compostelana”, in *Compostellanum: revista de la archidiócesis de Santiago de Compostela*, vol. 15, n.º 4, 1970, pp. 599-631
- Galliazzo, Vittorio, *I Ponti romani*, Treviso, Edizioni Canova, 1995
- Lemos, Miguel Roque dos Reis, *Anais municipais de Ponte de Lima* [3.ª ed. revista e apresentada por António Matos Reis], Ponte de Lima, Câmara Municipal, 2003
- Lopes, Luís Seabra, A ponte medieval de Burgo de Vouga: uma das grandes pontes construídas em Portugal no século XIII”, em *Almadan*, t. 1, n.º 25, Janeiro de 2022, pp. 117-133
- Machado, Alberto de Sousa, “A ponte romana de Ponte de Lima”, in *Studium generale: boletim do Centro de Estudos Humanísticos*, Universidade do Porto, vol. 9, Porto, 1962, pp. 289-297
- Macias, Marcelo, *Civitas limicorum: estudio acerca de la verdadera situación del Forum Limicorum con noticias del pueblo y territorio de los antiguos límicos y los monumentos epigráficos que a ellos se refieren...*, Ourense, Imprenta de A. Otero, 1904
- Marques, A. H. de Oliveira, ed., *Chancelarias Medievais Portuguesas*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica / Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa 1984
- Monteiro, João Gouveia; Braga, José Eduardo, *Vegécio: compêndio da arte militar*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2009
- Peixoto, António Augusto da Rocha, “Archeographia local: as siglas da ponte”, em *Almanaque ilustrado de “O Commercio do Lima”*, n.º 3, 1909, pp. 217-223
- “Os Arcos Romanos de Ponte de Lima”, in *Limiana*, n.º 2, Agosto de 1912
- Pereira, Félix Alves, “Jornadas de um curioso pelas margens do Lima”, in *O Archeologo*

- Português*, 1.<sup>a</sup> série, vol. 28, 1927-1929, pp. 1-51
- Raczinski, Atanazy, *Les arts en Portugal: lettres adressées a la société artistique et scientifique de Berlin et accompagnées de documents*, Paris, Jules Renouard, 1846
- Reis, António Matos, “A construção da ponte medieval de Ponte de Lima”, in *O Anunciador das Feiras Novas*, 2.<sup>a</sup> série, n.º 17, 2000, pp. 81-83
- , “A ponte de Ponte de Lima”, in *Vale do Lima: um rio, dois países*, Ponte de Lima, Valima / Abril, 2001, pp. 65-66
- Rodrigues, Teresa Campos, “O itinerário de D. Pedro I: 1357-1367”, in *Ocidente*, nova série, n.º 408, Abril de 1972, pp. 147-176
- Silva, Joaquim Possidónio da, *Mémoire de l'archeologie sur la veritable signification des signes qu'on voit gravés sur les anciens monuments du Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868
- Soriano, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil e do estabelecimento do governo parlamentar em Portugal...*, t. 2, Lisboa, Imprensa Nacional, 1882
- Tetzel, Gabriel, *Crónica*, in *Viajes por España de Jorge de Eigheu, del Barón León de Rozmihal de Blatna*, ed. A. M. Fabié, Madrid, Librería de los Bibliófilos, 1879
- Vasquez de Parga, Luis; Lacarra, José María; Riu, Juan Uría, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela* [2.<sup>a</sup> reimpressão], Pamplona, Iberdrola / Gobierno de Navarra, 1993, vol. 1