

Estruturas pontísticas da freguesia de Lustosa (Lousada). Contributos para o seu inventário.



A necessidade de vencer obstáculos naturais, designadamente linhas de água, levou as comunidades a criar diversos tipos de estruturas de atravassamento, desde as mais simples e menos onerosas às mais complexas e mais dispendiosas. De madeiras as mais das vezes, de pedra quando os meios o permitiam, estas estruturas relativamente simples foram evoluindo, designadamente ao longo dos séculos XIX e XX, para estruturas mais imponentes e arquitetonicamente mais estruturadas à medida que a necessidade de carga crescia e o trânsito de carros de tiro passou, paulatinamente, a ceder lugar ao trânsito de veículos a combustão. É esta a realidade que encontramos na freguesia de Lustosa, onde diferentes modelos pontísticos, de diferentes épocas, preservam ainda a memória coletiva dos velhos caminhos.

Texto e Fotografia

Manuel Nunes
Arqueólogo
manuel.nunes@cm-lousada.pt

Paulo Lemos
Arqueólogo
paplemos@gmail.com

Apesar da existência de pontes e pontões um pouco por todo o território de Lousada, e Lutosa em particular, sempre que tal se afigurava possível, os caminhos que no seu traçado tinham necessidade de proceder à travessia de um curso de água, encaminhavam-se para os vaus, isto é, zonas pouco profundas, com menor corrente, onde a passagem se podia, então, fazer a pé, ou de carro de tração animal, sem necessidade de recorrer a estruturas pontísticas de qualquer espécie. Ainda assim, em alturas de invernía, quando os vaus se tornavam intransponíveis por força do aumento dos caudais, era comum fazer-se uso de poldras ou alpondras que, não raras vezes, se situavam nas suas imediações. Na verdade, as poldras são estruturas de atravessamento muito elementares que resultam da colocação, entre margens, de pedras fincadas verticalmente no leito do rio, a intervalos regulares coincidentes com uma passada bem fletida de um adulto. Estas pedras, talhadas de modo a adquirirem forma paralelepípedica e topo plano, elevavam-se acima da corrente formando um passadiço longitudinal que permitia atravessar o rio, ou ribeiro, a pé, mesmo com os caudais de inverno. No concelho de Lousada as poldras tornaram-se estruturas raras. À medida que as pontes e pontões foram sendo construídas, garantindo travessias mais seguras e cómodas, as poldras tornaram-se obsoletas e acabaram por desaparecer perpetuando-se apenas na toponímia local. Em Lustosa, a persistência do topónimo *Poldras* no lugar onde hoje se ergue a Ponte de Requeixos, junto ao arruinado Moinho das Poldras, designação que se conserva apenas na memória popular, remete-nos para o período medieval, altura em que o Caminho da Ermida se terá firmado enquanto via estruturante na paisagem da paróquia

Figura 2 A ponte de Requeixos para onde confluía uma das ramificações do caminho medieval Guimarães-Penafiel que, até Requeixos, e partindo do lugar de Portelas, próximo da Ponte Velha sobre o rio Vizela, percorria os lugares da Torre, Quintela, Porta e Venda. A partir de Requeixos o caminho encaminhava-se para São Mamede para subir à Ermida e logo descer ao vale do Sousa.

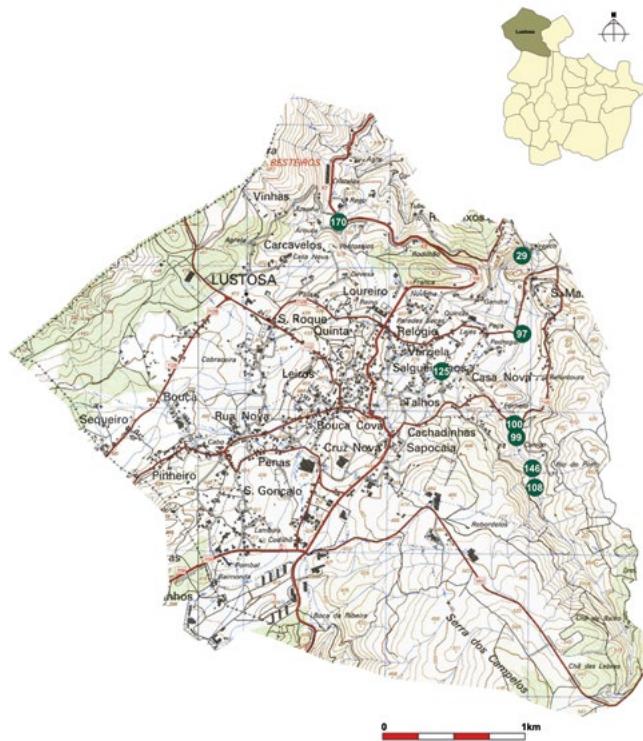


Figura 1 Localização das estruturas de atravessamento (pontes e pontões) identificadas na freguesia de Lustosa. Excerto da Carta Militar de Portugal, IGE. Escala 1:25 000. Folhas n.ºs 98 e 99.



Figura 3
A presença de um cruciforme do tipo C5, cruz de calvário ou cruzeiro, (Nunes & Lemos, 2022, p. 5) gravado no tabuleiro da ponte de Requeixos, sacralizando o espaço e assegurando a segurança da travessia, sugere uma prática de atravessamento antiga.

de *Sancti Jacobi de Listosa*, ligando as terras altas da serra dos Campelos e do *Mons Calvelo* (atual Monte Telégrafo) ao vale do rio Vizela, percorrendo, pelo meio, as margens encaixadas do rio de Porto (Nunes & Lemos, 2013, pp. 62, 68-69, 112-113). Não foram, porém, as poldras, as estruturas de atravessamento mais comuns em tempos remotos. Esse papel coube, sem dúvida, aos pontões, certamente de madeira primeiro e só mais tarde em pedra. Destinados a garantir travessias curtas sobre ribeiros ou ribeiras, os pontões são estruturas de menor complexidade construtiva que as pontes, servindo, porém, os mesmos propósitos: passagem e circulação de pessoas, animais e mercadorias em veículos de tração animal (Augusto e Lopes, 2000, p. 58). Edificados em grande número durante a Idade Moderna e até no período Contemporâneo, muito destas estruturas recuam à Idade Média, sendo ainda hoje muito popular no Entre Douro e Minho¹ (Almeida, 1968, p. 126), como se constata na

¹ Na Idade Média, muitas destas estruturas pontísticas de menor envergadura eram de madeira, o mesmo acontecendo durante o período romano, altura em que a construção de pontes totalmente em madeira ou apenas com pilares em pedra, era uma prática relativamente comum (Almeida, 1968, p. 123).

freguesia de Lustosa, onde 6 das 8 estruturas pontísticas identificadas se enquadram nesta tipologia: Ponte de Requeixos, Ponte de Bestares, Ponte de Caniços, Ponte da Cachadinha 1 e 2 e Pontão das Lameirinhas (Nunes, Sousa & Gonçalves, 2008, p. 136, Nunes & Lemos, 2013, pp. 116-119).

Designadas localmente como *pontes de padieiras*, ou *pontes de*



Figura 4 A ponte de Bestares baliza a travessia do caminho antigo que, a partir do Pedregal, antes da abertura da Rua do Carvalho Torto e da construção da passagem rodoviária sobre o rio de Porto, servia de local de travessia daquele curso de água, na ligação com o lugar de São Mamede.



Figura 5 Edificada entre 1964 e 1965, a ponte rodoviária de Caniços situada sobre a antiga Estrada Municipal 1145, atual Rua de São Mamede, no lugar de Caniços, faz a ligação entre a EN 106 e o Lugar de São Mamede. É composta por um único arco de volta inteira assente em impostas.



Figura 6 Ao quilómetro 7+260 m, sob a Estrada Nacional 106 (atual N106), encontra-se uma passagem hidráulica denominada Pontão do Rego na EN 106 (RI_EN 106, 2013), sob a qual passa o ribeiro do Barroco.

cheias, pelo facto dos respetivos tabuleiros serem, geralmente, construídos com recurso a grandes lajes graníticas – padieiras – sem guardas e, por isso, serem completamente submergidas em alturas de cheias, estes pontões apresentam uma estrutura muito simples: dois encontros pétreos [paralelos às respetivas margens] e um tabuleiro em pedra ou madeira a servir de espaço de circulação, quando o ribeiro é de pequena expressão. Se a largura é superior ao desejável então construíam-se os pegões necessários [geralmente com talha-mar



Figura 7 Erigida sobre o rio de Porto, no lugar de Caniços, a montante da Ponte Rodoviária de Caniços, a Ponte da Cachadinha 1 inseria-se no antigo caminho da Ermida no seu percurso entre Caniços e São Mamede.

trapezoidal] *no leito do rio ou ribeiro de modo a garantir a receção e estabilidade das diversas pranchas de madeira ou de pedra [padieiras] que servem de pavimento* (Almeida, Almeida & Gonçalves, 2008, p. 18).

Finalmente, as pontes propriamente ditas, estruturas de envergadura e execução técnica assinalável, constituem, no caso da freguesia de Lustosa, exemplos recentes da arte de edificação de pontes. Se a Ponte rodoviária de Caniços é obra do Estado Novo (1964-65) e se enquadra na política de fomento rodoviário gizada pelos sucessivos diplomas de revisão e reordenamento da rede nacional de estradas (1926, com o Decreto 12:100 de 11 de agosto; 1933, com o Decreto-lei nº 23:239 de 20 de novembro; 1945, com o Decreto-lei nº 34:593 de 11 de maio), o Pontão rodoviário do Rego recua à 2ª metade do século XIX, altura em que o modelo de pontes refletia, ainda, o gosto das edificações dos séculos XVII e XVIII: arcos redondos, recurso a silhares de boa esquadria distribuídos um pouco de acordo com o antigo modelo romano. Com efeito, o Pontão rodoviário do Rego foi incorporado inicialmente na Estrada Distrital (ED) n.º 7-A (Vizela – Barrozas – Lousada) que, pelo Decreto de 5 de outubro de 1876, passa a integrar a designada Estrada Real (ER) n.º 36, entre Guimarães e Entre-os-Rios², via que entre 1867 e 1874 vê construídos os primeiros 3,3 quilómetros do ramal entre a ER n.º 32 (Guimarães-Porto) e Vizela e em 1875 tem já concluídas as obras do 2º lanço da Estrada Municipal entre Paredes e Lousada, via Reta de Lagoas, permitindo a ligação do circuito que hoje constitui o traçado da N106, entre Lustosa e Lodaes (Nunes & Lemos, 2013, p. 119).

² Em resposta aos requisitos publicados em Diário do Governo número 173 de 4 de agosto de 1879, relativos a uma disputa entre Lousada e Paços de Ferreira pela atribuição da Comarca, é possível atestar que a estrada real n.º 36 (atual N106) e, por conseguinte, a travessia no Pontão do Rego, se encontrava já concluída. Em ata de 02.12.1879, o Município de Lousada responde ao sexto quesito colocado no referido Diário do Governo – Há estradas reaes, districtaes ou municipaes, que liguem as freguesias à sede da Comarca? – nos seguintes termos: *Há uma estrada real [36], trez districtaes e uma municipal que ligam à sede de Comarca a maior parte das freguesias que a compõem. A estrada real vem de Entre-os-Rios às Caldas de Vizella e passa n'este concelho pelas freguesias de Lodaes, Nevogilde, Casaes, Christellos, Covas, Sousela, Lustosa, Ordem e Santa Eulália de Barroaos* (Miguéis & Morais, 2003, p. 77; Nunes & Lemos, 2013, p. 114).

Cód. Inv.	Nome	Localização		Tipologia
		Latitude	Longitude	
LUS29	Ponte de Requeixos	41°20'30.0"	08°17'47.9"	Ponte de Padieiras
LUS97	Ponte de Bestares	41°20'11.1"	08°17'49.6"	Ponte de Padieiras
LUS99	Ponte rodoviária de Caniços	41°19'48.5"	08°17'52.1"	Ponte rodoviária
LUS100	Ponte de Caniços	41°19'48.5"	08°17'52.0"	Ponte de Padieiras
LUS108	Ponte da Cachadinha 1	41°19'39.4"	08°17'45.7"	Ponte de Padieiras
LUS125	Pontão das Lameirinhas	41°20'01.9"	08°18'11.8"	Ponte de Padieiras
LUS146	Ponte da Cachadinha 2	41°19'36.5"	08°17'45.7"	Ponte de Padieiras
LUS170	Pontão rodoviário do Rego	41°20'35.9"	08°18'44.6"	Ponte rodoviária

Tabela 1 Estruturas pontísticas inventariadas na freguesia de Lustosa.

Bibliografia

- Almeida, C.A.B; Almeida, P.B. & Gonçalves, M.C.S. (2008). *Caminhos Antigos e de Peregrinação em Penafiel*. Penafiel: Museu Municipal.
- Almeida, C.A.F. (1968). *Vias Medievais de Entre-Douro-e-Minho*. Dissertação para a Licenciatura em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto. (Policopiado).
- AEP_ *Arquivo das Estradas de Portugal*. PT/DOP/22/1720 – Processo de construção da Estrada Real n.º 36 Estrada Guimarães a Entre-os-Rios, lanço entre Vizela e Portelas (1867-1874). Direção geral das Obras Públicas e Minas/Direção das Obras Públicas do Distrito do Porto.
- Augusto, M. & Lopes, R.T. (2000). *Murça, Património Artístico*. Mirandela: João Azevedo Editor.
- Caldas, A.J.F., Pe. (1881). *Guimarães, apontamentos para a sua História*. Vol. I. Porto: Tipografia de A. J. Silva Teixeira.
- Decreto do Governo de 5 de outubro de 1876
- Decreto 12:100 de 11 de agosto de 1926
- Decreto-lei nº 23:239 de 20 de novembro de 1933
- Decreto-lei nº 34:593 de 11 de maio 1945
- Miguéis, C. & Morais, J.C.M. (2003) - *Presidentes da Câmara Municipal de Lousada. Desde 1838 até 1900*. Lousada: CML.
- Nunes, M. & Lemos, P. (2013). *Lustosa, Património e Identidade*. Lousada, Junta de Freguesia de Lustosa.
- Nunes, M. & Lemos, P. (2022). *Molinological graffiti in Lousada (Portugal): an ethnoarchaeological study*. Academia Letters, Article 5330.
- Nunes, M.; Sousa, L. & Gonçalves, C. (2008). *Carta Arqueológica do Concelho de Lousada*. Lousada: CML.
- RI_ *Relatório de Inventário EN 106: Pontão do Rego na EN 106* (EP. PRT-106 (EN).007+300. PH.2792.0#0.0). Estradas de Portugal, S.A. 2013.