

Sobre a rede viária em torno de Castelo Branco nos finais da Idade Média

Iria Gonçalves

O trabalho que de momento me proponho, não passará de alguns apontamentos sobre o assunto em epígrafe. Apontamentos, para mais, colhidos quase tão só numa única fonte documental: o conjunto de tombos mandados fazer por D. Manuel, como governador da Ordem de Cristo, nos primeiros anos de Quinhentos¹. Trata-se apenas, portanto, de uma abordagem preliminar. Abordagem que não irá além do estabelecimento das linhas de trânsito capazes de proporcionar a uma vila marcada pela sua posição geográfica de interior, a mobilidade necessária ao desenvolvimento de uma normal vida de relação.

Claro que essa relação se podia estabelecer – e se estabelecia, por certo, na maioria dos casos – a curtas, ou, quando muito, médias distâncias, mas isso não impedia a necessidade ou simplesmente o interesse na procura de contactos longínquos, a ultrapassar, para lá de qualquer medida, o estreito quadro que me proponho analisar². Aliás, se atentarmos apenas nas suas linhas gerais, já alguma coisa se vai conhecendo acerca dos grandes itinerários que sulcavam o País e permitiam a transposição de quaisquer fronteiras, terrestres como marítimas. E nesses itinerários, mais ou menos directamente, com maior ou menor facilidade, qualquer povoação do Reino era capaz de se integrar. Podem, assim, estudar-se pequenos espaços, a inscrever-se, depois, em esquemas bem mais amplos. É o que tentarei fazer.

Alias, entre nós, a maior parte das análises sobre temáticas relacionadas com a caminharia, têm tido como quadro geográfico e ponto de partida, o alfoz concelhio.

É sabido como, quer se trate de grandes ou pequenas povoações, todas elas precisam desenvolver em seu redor percursos diversos, com potencialidades diferenciadas e percorridos, cada um deles, a seus tempos e com objectivos específicos. Para referir um exemplo dos mais

¹ Os tombos a que me refiro são de uma enorme riqueza para o estudo das mais diversas facetas do quotidiano dos portugueses de então. Neste momento procede-se à preparação destes textos, com vista à sua publicação, no âmbito do projecto financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia POCTI/HAR/35069/99, “Paisagens rurais e urbanas entre a Idade Média e os Tempos Modernos. Fontes para o seu estudo”, do qual sou responsável e no qual o presente ensaio se inscreve.

De momento foram utilizados os códices seguintes: A..N.T.T. (Arquivo Nacional da Torre do Tombo), O.C. / C.T. (*Ordem de Cristo / Convento de Tomar*), liv. 304, 305 e 306 (cotas antigas: liv. 42, 24 e 280, respectivamente).

² Já há mais de trinta anos, Carlos Alberto Ferreira de Almeida (*Vias medievais, I – Entre Douro e Minho*, trab. dact. apres. à Faculdade de Letras do Porto, Porto, 1968, p. 6), se referia ao facto de que o estudo dos caminhos se deve fazer pelo menos à escala regional. Passado todo este tempo, a rede viária portuguesa, a nível mais minucioso, como é o caso do referido trabalho, não conheceu ainda outro estudo a uma escala tão alargada como o *Entre Douro e Minho*, espaço que, aliás, o autor voltou a abordar, sobre esta temática, mas com enfoque diferente em “Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal”, *A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica durante a Idade Média, Actas das 1.ªs Jornadas luso-espanholas de história medieval*, Lisboa, 25-30 de Setembro de 1972, t. I, Lisboa, 1973, pp. 39-57. Existem, no entanto, outras abordagens, a regiões mais limitadas em termos geográficos, mas com grande interesse científico. Gostaria de destacar os trabalhos de Maria Helena da Cruz Coelho, *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média (Estudo de história rural*, vol. I, Coimbra, 1983, pp. 400-415, vol. II, fig. 13 e Manuel Sílvio Alves Conde, *Uma paisagem humanizada. O Médio Tejo nos finais da Idade Média*, vol. I, Cascais, 2000, pp. 333-334. Eu própria trabalhei também sobre uma pequena região da Estremadura: *O património do Mosteiro de Alcobaça nos séculos XIV e XV*, Lisboa, 1989, pp. 380-386.

comezinhos, poderei lembrar que o camponês, quando se dirigia às terras de sua lavra a executar as tarefas que a estação do ano reclamava, ou à mata próxima, na procura de lenha que iria alimentar a sua lareira, não trilhava os mesmos caminhos que o levavam à cidade ou vila sede do seu concelho, onde venderia alguns dos excedentes que a terra lhe proporcionara, adquiriria qualquer artigo de confecção mais especializada, ou, quem sabe, participaria nas festividades religiosas do Corpo de Deus.

É também sabido como, na Idade Média, foram as vias aquáticas, fluviais ou marítimas, aquelas que proporcionaram maior facilidade, rapidez e segurança nas comunicações, embora, como é óbvio, nunca dispensassem o apoio das vias terrestres, mais versáteis e podendo insinuar-se, por assim dizer, através de qualquer espaço. Aliás, foi muitas vezes o cruzamento de linhas de comunicação importantes e de potencialidades diferentes que veio a contribuir, de forma muito significativa, para o nascimento e posterior desenvolvimento de algumas importantes cidades³. Entre nós são exemplos muito marcantes do facto, tanto Lisboa como o Porto ou mesmo Santarém, para citar apenas uns quantos casos bem conhecidos.

Castelo Branco, povoação do interior, não via passar nas suas imediações qualquer rio importante, a permitir a navegação⁴ em alguma parte do seu percurso⁵. Estava, por isso, circunscrita à utilização das vias terrestres, tanto nos seus percursos locais como regionais.

Mas a urbe era uma das mais importantes e populosas da Beira Interior, juntamente com a Covilhã, a Guarda, o Trancoso⁶, e estava em condições, nestes momentos de viragem da Idade Média para a Modernidade, de desempenhar funções de alguma relevância regional, circunstância claramente evidenciada pelo facto de D. João III, por volta de 1536, a ter feito centro de uma das maiores correições por ele criadas no âmbito da reforma administrativa que então levou a cabo⁷. Por outro lado, a cidade vinha exercendo, desde há muito, funções de centralidade no contexto dos senhorios da Ordem de Cristo na Beira, região onde, como se sabe, esta instituição dominava e organizava um extensíssimo território.

Castelo Branco tinha, portanto, que desenvolver em seu redor uma rede viária capaz, não só de satisfazer as necessidades de deslocação dos seus moradores e dos muitos que habitavam o dilatado termo⁸, mas também de quantos precisavam demandá-la, provenientes das vilas próximas, como de paragens mais alongadas.

³ Há já muito tempo que Amorim Girão, por exemplo, chamou a atenção para o facto em *Geografia Humana*, Porto, 1946, p. 139.

⁴ Entre Castelo Branco e Vila Velha de Ródão, local mais próximo onde os albicastrenses podiam encontrar um rio navegável, distam, por estradas modernas, à volta de 28Km, distância que para a Idade Média não era de todo despreciable.

⁵ Embora o mesmo se não possa dizer do seu alfoz, que lindava com o Tejo no percurso compreendido entre as desembocaduras dos rios Ponsul e Aravil (A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 305, fl. 26) no troço que actualmente é designado por Tejo Internacional.

⁶ João José Alves Dias, "A Beira Interior em 1496 (Sociedade, administração e demografia)", *Ensaio de história moderna*, Lisboa, 1988, pp. 13-102; id., "A comarca de Castelo Branco em 1527-1540. Aspectos administrativos e demográficos", *ib.*, pp. 145-152; id., *Gentes e Espaços (em torno da população portuguesa na primeira metade do século XVI)*, [Lisboa], 1996, p. 105-106; id., "A população", *Nova História de Portugal*, dir. por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. V, *Portugal do Renascimento à crise dinástica*, coord. por João José Alves Dias, Lisboa, 1998, p. 35; Rita Costa Gomes, *A Guarda medieval. Posição, morfologia e sociedade (1200-1500)*, Lisboa, 1987, pp. 96-98.

⁷ João José Alves Dias, *Gentes e espaços*, pp. 211-219.

⁸ Segundo os valores apresentados por João José Alves Dias, o termo de Castelo Branco, na primeira metade do século XVI, abrangia uma área de 850Km², sendo apenas ultrapassado, a nível regional, pelo da Covilhã, com os seus 1299Km² e albergava uma população de 1417 fogos, de que 870 se concentravam no aglomerado urbano e também neste pormenor, mais uma vez a nível regional, só a Covilhã a superava, embora de muito longe, com os seus 4060 vizinhos. No entanto, e como centro urbano, a vila da Estrela ficava-lhe muito pouco aquém, pois não ia a mais de 819 fogos ("A comarca de Castelo Branco em 1517-1540", *cit.*, pp. 149-151). Algumas décadas antes, em 1496, encontramos situação semelhante, embora neste caso não seja possível fazer distinção entre os moradores das vilas e os dos respectivos termos (João José Alves Dias, "A Beira Interior em 1496", *cit.*, pp. 47-50). Já anteriormente o assunto havia sido tratado por Virginia Rau "Para a história da população portuguesa dos séculos XV e XVI (Resultados e problemas de método)", *Do Tempo e da História*, vol. I, 1965, pp. 7-46.

Não podendo desenrolar à sua volta outros caminhos para lá dos terrestres, nem por isso Castelo Branco deixaria de estabelecer entre eles uma hierarquia de funcionalidade e importância. Mas se essa é uma evidência que não oferece contestação, é ela, talvez, a única certeza de que dispomos em tal matéria. Quando pretendemos avançar um pouco mais, então é a hora de começarem as dificuldades, ao quisermos hierarquizar caminhos, plasmá-los no terreno, atribuir-lhes utilização. Sobretudo quando, como neste caso, as únicas fontes de apoio são os textos escritos⁹. Problema que, aliás, já foi sentido por vários outros autores¹⁰.

Ainda assim esses textos permitem-nos intuir alguma coisa, embora bem pouco, acerca da sua vocação.

Deste modo podemos aperceber-nos, em primeiro lugar, de uma rede de caminhos vicinais, de interesse puramente local; num segundo patamar, dos percursos que uniam entre si dois núcleos de população, fossem eles duas vilas próximas, ou apenas uma aldeia do termo à sua sede de concelho; por último as ligações a cidades mais distantes, essas indicadas de forma bem menos explícita.

Tentarei, dentro de um esquema simples – mas talvez o único que os dados disponíveis de momento permitem – tentar um esboço do que seriam os traçados de algumas linhas de comunicação à volta de Castelo Branco.

O primeiro patamar de caminhos, vocacionado para deslocações a curtas distâncias, formava, em toda a parte, redes cerradas e complexas, adensando-se junto das povoações e a toda a sua volta¹¹, alargando as malhas mas mostrando-se sempre por entre as terras de cultivo, não se escusando a entrar nas matas, por vezes a atravessá-las em toda a sua extensão¹². Eram caminhos pisados e repisados, vezes sem conta, por citadinos e camponeses do termo, no desenrolar dos seus quotidianos. Muitos deles não passavam de simples trilhos, rasgados na terra pelo repassar das gentes. Eram caminhos, muitas vezes, transitórios, porque bastava o levantamento de um obstáculo mais dificilmente transponível para os desviar, por vezes apenas em trilhos paralelos aos anteriores¹³. Do mesmo modo, a criação, deslocamento ou destruição do seu objectivo final¹⁴, podia criar, fazer

⁹ A este respeito penso que é preciso deixar escrito, para lá do que disse ao iniciar o presente ensaio, que sendo os trabalhos tão pouco esclarecedores no sentido que agora me interessa (quase só a estrada romana que passava por Idanha-a-Velha e atravessava a Gardunha tem merecido alguma atenção) restam, para quem não é arqueólogo, o recurso aos textos escritos e aqueles que estou usando são, neste sentido, dos mais ricos.

¹⁰ Cf. o que dizem, entre outros: Elisa Ferreira Priegue, *Los caminos medievales de Galicia*, Orense, 1988, pp. 57-61; id., "Circulación y red viaria en la Galicia medieval", *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age* (Actes du Colloque de Pau, 28-29 mars 1980), Paris, 1981, pp. 70-71; Arlette Higounet-Nadal, *Périgieux aux XIVe et XVe siècles. Étude de démographie historique*, Bordeus, 1978, p. 110; Manuel Silvio Alves Conde, *Uma paisagem humanizada. O Médio Tejo nos finais da Idade Média*, vol. I, p. 338; José Angel García de Cortázar, "Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa medieval" XVIII Semana de Estudios Medievales, Estella, 22 a 26 de Julio de 1991, Pamplona, 1992, reimp. de 1999, pp.41-42.

¹¹ É interessante notar como Duarte de Armas, que nestes primeiros anos do século XVI percorria a raia portuguesa com o encargo de verificar o estado das fortalezas e fazer os respectivos desenhos, nos deixou as imediações de algumas delas tão densamente carregadas de caminhos. Cf. por exemplo, no seu *Livro das Fortalezas*, int. de Manuel da Silva Castelo Branco, 2ª ed., Lisboa, 1997, fl. 21 (Jorumenha), fl. 26 (Elvas), fl. 30 (Ouguela), fl. 32 (Arronches), fl. 35 (Assumar), fl. 52 (Castelo Branco), fl. 59 (Penha Garcia), fl. 65 (Sabugal), fl. 70 (Castelo Mendo), zigzagueando de forma, por vezes, bem caprichosa (este último aspecto pode ver-se: *ib.*, fl. 11 (Noudar), fl. 14 (Mourão), fl. 76 (Castelo Rodrigo), fl. 83 (Miranda do Douro).

É certo que estes traçados não representavam caminhos reais – embora alguns devessem, efectivamente, representar – mas o facto de Duarte de Armas ter julgado necessário desenhá-los com tanta precisão, é indicador seguro de que eles se multiplicavam de forma muito significativa nos arredores das povoações.

¹² A mata era, como se sabe, um reservatório inestimável de produtos indispensáveis ao quotidiano de todos. Forçoso era que ela estivesse aberta a quantos tinham a necessidade e o direito de explorá-la.

¹³ É aqui que surgem muitas vezes as menções ao "caminho velho".

¹⁴ Uma ermida que se constrói, uma fonte cujas águas são captadas para chafariz colocado em local diferente daquele de onde anteriormente brotavam, uma casa que cai em ruínas e perde os seus moradores, são condições suficientes para a mudança de direcção de alguns deste trilhos a que me estou a referir.

deslocar ou morrer, um ou vários destes caminhos. Escapavam a um destino assim fugaz e incerto os sendeiros que serviam de lindes a propriedades rústicas – e eram muitos e inscreviam-se em todas as paisagens – porque estas tendiam a perpetuar as suas confrontações, independentemente das partilhas ou dos emparcelamentos de que fosse sendo objecto ao longo dos tempos.

Na documentação em análise, surgem por todo o lado e com alguma profusão estes trilhos. Dificilmente, porém, somos capazes de os agarrar, de apreender o seu traçado, de os desenhar num mapa. A sua inscrição no terreno, tão nítida e significativa para os contemporâneos, desapareceu; a memória da toponímia a eles associada e que permitiria a sua recriação é, na maior parte das vezes, de uma escala tão diminuta, que desapareceu, talvez com eles, julgada inútil para uma fixação por escrito, que a conservaria viva.

Assim, resta-nos o conhecimento difuso da sua existência. Em muitos casos associado, como já disse, à sua funcionalidade. Sabemos dos caminhos que iam para o moinho¹⁵, para a igreja¹⁶, para a fonte¹⁷, ou aqueles que se internavam pelos campos agricultados¹⁸, campos, por certo, bem conhecidos de todos. Sabemos também das veredas que o apicultor seguia em direcção às suas silhas, quando precisava ocupar-se delas¹⁹, ou que levariam o camponês a inter-nar-se na mata²⁰, na exploração das suas múltiplas riquezas. Alguns eram apenas serventias, tanto públicas como privadas²¹.

Dentro deste patamar estariam também os caminhos designados por veredas²² e alguns, pelo menos, dos que se encontram referidos apenas como caminho²³, caminho do concelho²⁴, ou até caminho da vila²⁵. Se, relativamente a estes últimos, podemos estar perante vias de comunicação mais importantes que se dirigiam à sede do concelho e que nas suas imediações tomariam aquele designativo, nada nos assegura que assim fosse. Só o seu traçado em mapa nos poderia, de algum modo, elucidar, ao percebermos em que itinerário aquele troço de caminho se inseria. Infelizmente, porém, se em alguns casos essa inserção é possível²⁶, em outras, na maioria, não o é.

As estradas que ligavam a vila às povoações mais próximas são menos fugidias, sobretudo quando nos foram apresentadas na sua qualidade de elo de ligação entre um ponto de partida e um outro de chegada²⁷. Mas o seu traçado exacto ou, pelo menos, tão aproximado da realidade quanto possível, continua sobrecarregado de dificuldades. Primeiro a falta, insuficiência ou fraca funcionalidade dos pontos de referência intermédios; depois as próprias características dos caminhos medievais.

Estes raramente marcavam no terreno uma linha clara e contínua²⁸, apresentando-se, pelo contrário, difusos, formados por um feixe de linhas mais ou menos paralelas e mais ou menos

¹⁵ A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 305, fl. 22-22v.º.

¹⁶ Duarte de Armas dá-nos alguns exemplos destes caminhos: *Livro das Fortalezas*, fl. 4 (Serpa), fl. 17 (Terena), fl. 27 (Campo Maior), fl. 31 (Arronches), fl. 77 (Freixo de Espada à Cinta).

¹⁷ A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 305, fl. 40v.º; liv. 306, fl. 22.

¹⁸ *Ib.*, liv. 305, fl. 15v.º, 16v.º, 20.

¹⁹ *Ib.*, fl. 26.

²⁰ *Ib.*, fl. 20.

²¹ *Ib.*, fl. 13v.º; liv. 306, fl. 3.

²² *Ib.*, liv. 305, fl. 17v.º-18, 26.

²³ *Ib.*, liv. 304, fl. 130v.º; liv. 305, fl. 2, 5v.º-6, 17v.º-18, 19, 20, 26v.º; liv. 306, fl. 2v.º, 28.

²⁴ *Ib.*, liv. 305, fl. 39v.º, 40v.º, 45v.º; liv. 306, fl. 11, 18, 21v., 22, 25, 27.

²⁵ *Ib.*, liv. 305, fl. 49v.º, 51v.º; liv. 306, fl. 26v.º, 28, 30v.º.

²⁶ Nos casos em que foi possível localizar o caminho com bastante aproximação, integrou-se nos itinerários cartografados.

²⁷ Por exemplo, entre muitos outros casos: A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 305, fl. 41.º; liv. 306, fl. 1v.º, 23.

²⁸ É muito interessante a análise que sob este aspecto dos caminhos faz J. L. Auduc, "Bapaume: un carrefour routier aux XIIIe et XIVe siècles", *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes*, Flaran, vol. 2, Auch, 1982, pp. 248-249.

distanciadas umas das outras²⁹, que se juntavam a espaços para atravessar gargantas apertadas, a desenhar percursos alcantilados e sem grandes alternativas, ou nas imediações de qualquer acidente artificialmente criado para induzir – ou obrigar – o trânsito a não se desviar da linha ou ponto previamente traçados. Era assim quando uma calçada, com alguma continuidade ou muitas interferências³⁰ se desenhava, clara, no terreno; quando nas suas margens, os campos cultivados, eventualmente protegidos por vedações ou valados, diziam ao viajante que para lá do chão de terra batida era a propriedade privada, que não desejava intrusos; quando, nas imediações de atravessar uma linha de água, era necessário procurar o vau, muitas vezes apoiado numa fileira de poldras, a ponte que proporcionaria a forma mais fácil de continuar caminho³¹, ou a barca de passagem³², que essa, para lá de sujeita aos custos de transporte³³ e horários do barqueiro, podia não funcionar durante boa parte do ano; quando alguma determinação do poder real ou senhorial obrigava os passantes à confluência para um determinado lugar, sobretudo aqueles para quem o objectivo da viagem era a realização de trocas comerciais³⁴.

Em todos os tempos e lugares a rede viária terrestre se apresentou de malhas tanto mais apertadas quanto maior densidade apresentasse a população aí residente. Castelo Branco encontra-se implantada num lugar de onde irradiam tendências secularmente diferenciadas no que se refere à densidade e até à forma do povoamento, entre um Norte/Oeste sempre mais povoado e um Sul/Leste com densidades sensivelmente menores³⁵. Essas tendências, embora a uma escala diminuta, parecem fazer-se sentir, na época, logo a uma curtíssima distância da vila, na sua ligação às aldeias do termo³⁶.

²⁹ Neste pormenor resulta muito saboroso, além de não menos significativo, o apontamento colhido por Joaquim Romero Magalhães numa das actas de vereação de Loulé, onde foi tratado o caso de um camponês de Tor, o qual havia lavrado a estrada que da vila se dirigia ao Norte, a Portugal (*Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*, Lisboa, 1970, p. 187).

³⁰ Cf., sobre este assunto, Carlos Alberto Ferreira de Almeida, *Vias medievais, I – Entre Douro e Minho*, pp. 135-137.

³¹ *Ib.*, pp. 119-133; id., “Os Caminhos e a assistência no Norte de Portugal”, cit., pp. 39-57; A. H. de Oliveira Marques, *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, vol. IV de *Nova História de Portugal*, dirg. pelo mesmo e Joel Serrão, Lisboa, 1987, p. 126; Manuel Silvio Alves Conde, *Uma paisagem humanizada*, vol. I, pp. 335-344.

³² Cf., por exemplo: Maria Ângela Beirante, *Santarém Medieval*, Lisboa, 1980, p. 240; Manuel Silvio Alves Conde, *ob. cit.*, vol. I p. 336; A. H. de Oliveira Marques, “A circulação e a troca de produtos”, *Nova História de Portugal*, dirg. pelo mesmo e Joel Serrão, vol. III, *Portugal em definição de fronteiras (1096-1325). Do Condado Portucalense à crise do século XIV*, coord. por Maria Helena da Cruz Coelho e Armando Luís de Carvalho Homem, Lisboa, 1996, p. 491; Paulo Drumond Braga, “Barcas de Passagem em Portugal durante a Idade Média. Elementos para o seu estudo”, *Arquivos do Centro Cultural Português*, vol. 32, 1993, pp. 373-388.

³³ A não ser que a barca tivesse sido instituída como obra assistencial, o que também podia acontecer com pontes e calçadas (Cf. por exemplo: Carlos Alberto Ferreira de Almeida, “Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal”, cit., pp. 47-48; Elvira Cunha de Azevedo Mea, “A Igreja em Reforma”, *Nova história de Portugal*, dirg. por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol.V, *Portugal do Renascimento à crise dinástica*, coord. por João José Alves Dias, Lisboa, 1998, p. 444).

³⁴ É sabido como não era raro que, a fim de canalizar para determinado lugar as receitas provenientes do pagamento de portagens de uma determinada região e avolumar assim as rendas do respectivo senhor, se podiam obrigar compulsivamente os caminhantes a seguir determinadas vias em detrimento de outras. Cf. dois exemplos beirões em Humberto Baquero Moreno, “Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas”, sep. de *Revista das Ciências do Homem da Universidade de Lourenço Marques*, vol. V, s.A., Lourenço Marques, 1972, pp. 16-17.

³⁵ Para época um pouco posterior àquela que neste momento me ocupa, resulta muito significativa a visualização do mapa de densidades populacionais por concelho publicado por João José Alves Dias, “A comarca de Castelo Branco em 1527-1540”, cit., p. 150.

³⁶ Convém notar que a densidade de núcleos populacionais exigindo infra-estruturas de circulação, para um lado e outro da vila, é completamente diferente (cf. as fl. 24 e 25 dos mapas do Instituto Geográfico e Cadastral, escala de 1:100 000). A rede viária que apresento só não reflecte essa realidade com maior expressão porque muitas das aldeias sediada para Oeste, nas imediações da vila, pertenciam já aos vizinhos concelhos de S. Vicente da Beira e Vila Velha de Ródão. O mesmo não acontecia na direcção Leste, onde a vila albicastrense senhoreava larga extensão de terras entre o Ponsul e o Aravil.

Talvez a mais importante estrada do alfoz albicastrense, tomada a nível puramente local, fosse a que ligava a vila à povoação de Escalos de Cima³⁷, com ramificações para vários outros povoados do termo³⁸. Dos Escalos³⁹ esse caminho seguia para a Lardosa⁴⁰, de onde se dirigia a Norte.

Menos bem documentada era a outra via conducente aos Escalos de Baixo e que saíam ambas da vila, eventualmente como uma única senda⁴¹. Com a mesma orientação seguia um outro caminho dirigido a Alcains⁴². Este caminho tinha também, como o anterior, continuação para Norte, mais uma vez na inevitável direcção da Lardosa. Era um caminho já designado por velho⁴³ e que portanto teria perdido parte da funcionalidade anterior, mas por certo ainda bem marcado no terreno porque a servir de confrontação a propriedades e sem dúvida utilizado pelos camponeses vizinhos nas suas deslocações. Estes caminhos tinham ainda, a acompanhá-los na mesma direcção e com o mesmo destino, um terceiro traçado, a Ocidente, e ligando directamente a Lardosa a Castelo Branco⁴⁴.

Eram assim três estradas⁴⁵, muito próximas todas e quase paralelas, mas inconfundíveis⁴⁶, a formar como que um feixe.

Continuando para Ocidente e em direcção não muito afastada dos anteriores, um outro caminho partia da vila em direcção a Cafede⁴⁷, servindo, primeiro, a ermida de Santiago, antes de entrar na aldeia⁴⁸ e continuando depois para Norte, até Póvoa de Rio de Moinhos⁴⁹. Seguiria daí, com toda a probabilidade, para S. Vicente da Beira, em cujo termo aquela povoação se integrava.

Não obstante toda a multiplicidade de traçados, irradiantes na sua origem mas prosseguindo objectivos muito próximos, esta última via era ainda acompanhada, ao menos em alguma parte do seu percurso, a partir de Cafede para Sul, por um chamado caminho velho⁵⁰. Talvez que bifurcando-se a partir desta última estrada, como ainda hoje acontece, na direcção do Salgueiro do Campo. Com efeito, um moinho que a Ordem de Cristo tinha no rio Ocreza, nas imediações da estrada que actualmente segue naquela direcção e se chamava moinho da Ponte⁵¹, não pode deixar de nos sugerir a existência efectiva daquela estrutura, inútil se não servisse de apoio a estrada de algum movimento.

A partir daqui e continuando a seguir a irradiação das vias que ligavam Castelo Branco às suas mediações, a rede de caminhos torna-se mais lassa. A vila partilhava o espaço com dois outros, na época, importantes concelhos – S. Vicente da Beira e Vila Velha de Ródão – o que lhe aligeirava a premência da necessidade de estabelecer estruturas de comunicação com as aldeias aí se sediadas. Mas outros caminhos lá estão, a servir a vila.

Em direcção ao Poente, a estrada de Sarzedas⁵², em percurso que não nos foi pormenorizado,

³⁷ Estrada, aliás, das melhor documentadas: A.N.T.T., *O.C. / C.T.*, liv. 305, fl. 5, 41, 46, 51; liv. 306, fl. 1v.^o, 22v.^o, 26.

³⁸ A que diante me referirei.

³⁹ Talvez de um lugar muito próximo dos Escalos de Cima, antes de entrar na aldeia, vindo de Castelo Branco. Aí havia uma encruzilhada de caminhos, a que também me referirei na continuação deste trabalho.

⁴⁰ A.N.T.T., *O.C. / C.T.*, liv. 305, fl. 26v.^o, 40, 40v.^o; liv. 306, fl. 11, 22, 25.

⁴¹ *Ib.*, liv. 305, fl. 51v.^o; liv. 306, fl. 26v.^o.

⁴² *Ib.*, liv. 305, fl. 5.

⁴³ *Ib.*, fl. 2.

⁴⁴ *Ib.*, liv. 306, fl. 11v.^o, 12v.^o.

⁴⁵ A documentação que estou a utilizar usa indiferentemente a designação de caminho ou de estrada para se referir a uma mesma via de comunicação. Dado que, assim, é impossível hierarquizar os caminhos pela forma como são designados, amoldar-me-ei a este critério, não fazendo, também eu, qualquer distinção no emprego da terminologia.

⁴⁶ A.N.T.T., *O.C. / C.T.*, liv. 305, fl. 5.

⁴⁷ *Ib.*, fl. 3, 48, 49v.^o; liv. 306, fl. 29, 30v.^o.

⁴⁸ *Ib.*, liv. 305, fl. 49v.^o; liv. 306, fl. 30v.^o.

⁴⁹ *Ib.*, liv. 305, fl. 26v.^o.

⁵⁰ *Ib.*, fl. 49-50.

⁵¹ *Ib.*, fl. 3.

⁵² *Ib.*, fl. 19v.^o, 23v.^o.

mas que se pode supor seguiria caminho não muito distante de outros ainda actuais. Sabemos, isso sim, que era dobrado, em algumas partes do seu traçado, por outro caminho dito velho⁵³.

Igualmente nos resulta menos próximo o risco que levaria os caminhantes a Vila Velha de Ródão. Sabemos apenas que passava perto dos Cebolais, ao transpor os limites entre os concelhos de Castelo Branco e Vila Velha⁵⁴, a atingir esta povoação no respectivo porto⁵⁵, de onde se abria, ao viajante proveniente de Norte, todo o Alentejo, ou a facilidade do sempre desejado trajecto para Lisboa, rumando Tejo abaixo.

Ainda a conduzir o viajante para Sul do País, dois outros percursos tinham como destino mais próximo, o primeiro Nisa e o segundo Montalvão. Mais uma vez estes caminhos se não encontram muito bem documentados, e os itinerários que apresento, os mais próximos para os destinos em causa, tendo em conta as particularidades do terreno, precisarão certamente de ajustes.

É possível que ambas as vias se apresentassem autonomizadas logo que ultrapassadas as portas da vila beirã. Penso, no entanto, que partindo para Sul, o viajante se encaminharia, ou na direcção das aldeias mais próximas, avançando através delas – os Maxiais, o Retaxo, os Cebolais⁵⁶ – e aí percorreria a estrada que a documentação nos ensina seguir para Vila Velha de Ródão, ou procuraria os cursos de água, acompanhando-os da maneira possível e aproveitando o seu impacto sobre as terras que atravessam. Assim, os que se apresentam de maior funcionalidade em razão do percurso em vista, são as ribeiras da Pipa e de Alfrivida, desaguardo ambas no rio Ponsul, em locais próximos, mas provenientes de direcções quase opostas: a primeira, depois de ter feito um percurso Norte/Sul, a segunda vinda de Sul/Sueste. Penso que essa estrada se dirigiria à pequena localidade de Alfrivida. Documentação um pouco anterior aponta-nos aí uma estalagem, nas margens de todo um deserto relativamente a tais infra-estruturas⁵⁷, o que se reveste de algum interesse, indiciando a passagem de caminhos transitados com certa frequência. Ao menos a nível regional. É muito possível, por isso mesmo e também porque as condições do terreno assim o sugerem, que a partir daquela povoação a estrada se bifurcasse, rumando, cada um dos seus braços, a pontos diferentes do Tejo. O primeiro, o mais ocidental, passava no limite da coutada de Locriz⁵⁸, desembocando no Pego do Bispo, sobre o Tejo, local onde a Ordem de Cristo mantinha uma barca de passagem⁵⁹. Daí seguia uma via de comunicação directamente para Nisa⁶⁰. O outro tramo só podia dirigir-se a Monte Fidalgo, sobre

⁵³ *Ib.*, fl. 19.

⁵⁴ *Ib.*, fl. 27; liv. 306, fl. 74.

⁵⁵ Como se sabe, o Tejo, permitindo navegação permanente numa longa extensão do seu percurso e sendo uma via de comunicação tão importante como efectivamente era, encontrava-se bordejado, numa e outra das suas margens, por grande número de portos que se mantiveram activos, ao longo de todo o percurso através de terras portuguesas, até época muito próxima de nós. Cf. Fernando Castelo-Branco, "Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, vol. LXXVI, 1958, pp. 39-66; id. "Tráfego portuário e história regional portuguesa", *Papel das áreas regionais na formação histórica de Portugal, Actas do colóquio*, Lisboa, 1975, pp. 241-249; Álvaro F. do Amaral Neto, "Os primitivos portos do Médio Tejo e a importância do seu comércio fluvial", *Boletim da Junta da Província do Ribatejo*, n.º 1, 1937-1940, pp. 115-128; Jorge Gaspar, "Os portos fluviais do Tejo", *Finisterra*, vol. V, n.º 10, 1970, pp. 153-204; Orlando Ribeiro, *Introduções geográficas à história de Portugal. Estudo crítico*, Lisboa 1977, p. 99; Artur Teodoro de Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, vol. 1, 1980, pp. 279-288, 435-438; Manuel Sílvio Alves Conde, *Uma paisagem humanizada*, vol. I, p. 336.

⁵⁶ Cf. mapa junto.

⁵⁷ Iria Gonçalves, "Privilégios de estalajadeiros portugueses (séculos XIV e XV)", *Imagens do mundo medieval*, Lisboa, 1988, pp. 150-151.

⁵⁸ A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 305, fl. 6v.º.

⁵⁹ *Ib.*, fl. 62. Nesse local existia uma terra chamada Várzea da Barca (*ib.* fl. 61v.º), por certo no local onde o veículo ficava encalhado. Ainda actualmente o topónimo subsiste na forma Lomba da Barca (Instituto Geográfico e Cadastral, fl. 28 do mapa na escala de 1:100 000).

⁶⁰ Perto de Nisa, no local denominado Pomar, passava uma estrada "que uay pera castel branco" (A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 306, fl. 58v.º). Esta forma de designar uma estrada à distância a que isso era feito e que no mínimo, na

o rio⁶¹, frente ao porto de Montalvão, onde a Ordem tinha outra barca de passagem⁶². Transposto o Tejo, o percurso continuava na direcção daquela vila⁶³.

A este transporte e a esta estrada se referiu Duarte de Armas quando, no desempenho da missão que lhe fora incumbida de visitar e debuxar os castelos da Raia, viajou entre Montalvão e Castelo Branco. De acordo com as suas informações, as duas vilas distam cinco léguas uma da outra e para vencer a distância havia, na altura, que percorrer um caminho todo ele muito frágil⁶⁴.

Continuando agora para Leste, há que reparar em qualquer coisa que só pode ser atribuída a lacuna documental. Com efeito, a comenda de Castelo Branco, entre as várias granjas que tinha espalhadas pelo seu alfoz concelhio, contava, como uma das mais extensas, a de Monforte⁶⁵, que viria a ser o núcleo inicial da povoação de Monforte da Beira. É muito pouco provável que nenhum caminho existisse a facilitar as comunicações entre o centro funcional da granja e a vila e que a distância entre ambas, necessariamente percorrida em variadas e talvez frequentes ocasiões e por pessoas da mais diversa condição, tivesse de ser transposto a cortamato. No seu interior são, inclusive, conhecidos alguns caminhos que seriam, por certo, de bem menor importância do que esta ligação. Assim, é possível que existisse um caminho a acompanhar, aproximadamente, o traçado de uma via que ainda na actualidade estabelece a ligação entre os dois pontos em causa, ramificando-se, ou não, para Malpica do Tejo⁶⁶. Devido ao acidentado do terreno nas proximidades de Monforte, era também possível que o caminho avançasse pelo sopé do monte, talvez a interceptar a estrada proveniente do Rosmaninhal, estrada que depois podia ser seguida até Castelo Branco.

Como todas as demais neste quadrante, a linha de comunicação com o Rosmaninhal não se mostra com muita nitidez. Como as restantes dirigidas a leste, apresenta-se-nos a visar destino bastante alongado, o que, naturalmente, esbate de forma bem significativa a marca do seu traçado sobre o terreno. Assim, sabemos quase apenas que ela interceptava o caminho do Carregal antes que este, no seu percurso de Sul para Norte, atravessasse o Vale do Vidigal⁶⁷, dirigindo-se daí a Castelo Branco. Deste modo a estrada em causa transportaria o rio Aravil no local actualmente chamado Porto dos Barros⁶⁸, seguiria, um após outro, os cursos das ribeiras do Salgueiral e da Lameira, na direcção do já referido Vale do Vidigal⁶⁹, tendo ainda que vencer, talvez por ponte, talvez por barca, o obstáculo representado pelo Ponsul, antes de atingir Castelo Branco. Voltamos depois a encontrar este traçado nas proximidades da vila⁷⁰.

Idade Média, significava um longuíssimo dia de marcha, tendo, para mais, que vencer no seu percurso um obstáculo de tal forma imponente como é o rio Tejo, só pode significar que essa estrada ligava directamente as duas povoações em causa. Porque Alfrivida não era suficientemente importante para fazer ecoar o seu nome a uma distância tão grande como a que a separava de Nisa.

⁶¹ É a Monte Fidalgo que vem ter, sobre o Tejo, a única estrada que, à saída de Castelo Branco, se dirigia para Sul, de acordo com o mapa elaborado em 1828 por Carlos Frederico de Caula, comandante do Real Corpo de Engenheiros (Artur Teodoro de Matos, *Transportes e comunicações*, vol. 2, mapa V).

⁶² A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 306, fl. 49v.^o. Tanto esta barca como aquela a que anteriormente me referi encontravam-se, na altura em que foi produzida a documentação de que me estou a servir, emprazadas a grupos de dois homens, possivelmente os próprios barqueiros, que se revezariam na execução do trabalho (*ib.*, fl. 49v.^o e 63).

⁶³ *Ib.*, fl. 40.

⁶⁴ Duarte de Armas, *Livro das Fortalezas*, fl. 134v.^o.

⁶⁵ A sua delimitação pode ver-se em A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 305, fl. 20-20v.^o

⁶⁶ Esta ramificação seria, aliás, muito lógica.

⁶⁷ A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 305, fl. 17v.^o-18.

⁶⁸ Instituto Geográfico e Cadastral fl. 25 do mapa na escala de 1:100 000.

⁶⁹ *Ib.*.

⁷⁰ A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 305, fl. 16v.^o-17.

Na sequência destes caminhos radiais, um outro, dito estrada, dirigia-se a Santa Maria de Mércoles⁷¹, uma “deuota hermda”⁷² a meia légua da vila⁷³, como nos é dito, localizada no centro da granja do mesmo nome e onde ainda actualmente se realiza uma romaria mariana com a mesma invocação. Essa estrada tinha ali o seu termo ou, pelo menos, uma baliza importante, o que a documentação em análise não permite estabelecer com precisão. É possível que a citada linha de trânsito se dirigisse exclusivamente à ermida, talvez já na altura visitada por muitos devotos e que por isso necessitasse, no mínimo a partir de Castelo Branco, de acessos condignos. Mas é também verosímil que aí, ou às suas imediações, viessem aportar os viadantes provenientes de Segura.

Na verdade, esta via de comunicação chega até nós envolta em indefinições semelhantes às anteriormente apontadas para as que lhe estavam mais próximas. Segura é uma vila assaz distante e só tomamos contacto com o caminho que a unia a Castelo Branco em dois momentos diferentes: na altura em que entrava no alfoz albicastrense⁷⁴, no chamado Porto das Vacas⁷⁵ e depois, acompanhando um pouco a delimitação do concelho até ao Vale das Ferrarias⁷⁶ e adiante, ao cimo do respectivo ribeiro⁷⁷. Daí vinha atravessar o Ponsul numa minhoteira para Norte do Vale do Vidigal⁷⁸. Transposto o rio, de acordo com as condições do terreno e com a necessidade, sempre presente, de encurtar caminho, a passagem para Santa Maria de Mércoles seria a mais lógica.

Por último, a completar o circuito, o “camjnho e estrada ppublica”⁷⁹ proveniente de Idanha-a-Nova. Aqui surgem novamente, para a determinação do percurso, algumas dificuldades provocadas, mais uma vez, pela já conhecida escassez de informações dos textos que estão em análise, a que, no entanto, podemos acrescentar o apontamento de alguém que na mesma época percorreu esse caminho e nos deixou testemunho disso, aliás já atrás lembrado a propósito de outro percurso: Duarte de Armas.

A partir dos textos escritos nós sabemos que a comunicação entre Castelo Branco e Idanha-a-Nova se fazia por Santa Marinha⁸⁰, entre Ponsul e Alpreade⁸¹ e que essa via era dobrada por uma outra, chamada de estrada velha, que lhe passava muito próximo⁸². Por sua vez Duarte de Armas, embora nos diga, que “antre vylla e villa core hũu Rio que se chama mon-sull”⁸³, o que não é verdade, uma vez que ambas as povoações se posicionam para lá da sua margem direita, diz-nos também que a distância entre elas é de cinco léguas, o que significa a obrigatoriedade de um percurso quase em linha recta. Deste modo a estrada sairia da Idanha

⁷¹ *Ib.*, fl. 15v.^o.

⁷² *Ib.*, fl. 17.

⁷³ *Ib.*, fl. 15v.^o.

⁷⁴ *Ib.*, fl. 26.

⁷⁵ Não pude, sequer, encontrar actualmente lembrança de Porto das Vacas. O documento é, no entanto, muito preciso na sua localização. Seguindo os limites do concelho, diz-nos que começa à foz do Ponsul, seguindo Tejo acima, até à foz do Aravil “e de hi pollo arauil acima atee ho porto das vacas e atee aqui parte com o lemite do rosmaminhal e começa de partir com o termo da idanha ha noua” (*ib.*, fl. 26). Isto é, no Porto das Vacas encontram-se os limites das três povoações. Ainda hoje, no local que aponto – confluência da ribeira da Rata com a do Aravil – se estabelecem as confrontações entre os concelhos de Castelo Branco e Idanha-a-Nova e, neste, as da freguesia do Rosaminhal (cf. mapa cit. na nota 70 e fl. 25 na escala de 1:50 000).

⁷⁶ A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 305, fl. 26.

⁷⁷ *Ib.*, liv. 304, fl. 136v.^o.

⁷⁸ *Ib.*, liv. 305, fl. 17v.^o-18.

⁷⁹ *Ib.*, liv. 304, fl. 130v.^o.

⁸⁰ *Ib.*.

⁸¹ Cf. mapa cit. na nota 70.

⁸² Teriam que ser muito próximas estas vias, dado que uma propriedade que só podia ser bastante pequena porque é chamada de chão, confrontava ao mesmo tempo com ambas. (A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 304, fl. 130v.^o).

⁸³ Duarte de Armas, *Livro das Fortalezas*, fl. 135.

na direcção do Poente a alcançar Santa Marinha, a partir de onde flectiria para Sudoeste e entraria a percorrer terrenos muito acidentados – Duarte de Armas deixou-nos dito que se tratava de um caminho muito frágil, embora também muito arborizado – e deixando pouca margem a traçados alternativos. Talvez o único viável neste troço fosse em direcção à confluência entre o Ponsul e o Alpreade, pela cumeada entre os vales tão encaixados de ambos os rios, percurso, aliás, modernamente seguido por um trilho vicinal, o que mostra a viabilidade do traçado. Aí havia que atravessar o Alpreade, seguir em curvaturas a vencer os acentuados desníveis do terreno, até desembocar nas terras mais planas que aproximam a vila e onde o caminho podia traçar-se sem os anteriores constrangimentos.

Cruzando este conjunto de vias radiantes, que davam coerência ao território concelhio controlado por Castelo Branco, havia, por certo, muitos outros caminhos a envolver a vila e a não permitir que a mais pequena aldeia ficasse à margem desta rede de comunicações. Porém, em poucos casos nos foi conservada a sua memória, ao menos de forma inteligível.

A partir dos Escalos de Cima formava-se um pequeno nó de circulação centrado nas imediações da aldeia, em local não rigorosamente identificado mas muito próximo dela, sintomaticamente designado por Encruzilhada⁸⁴. Aí, para lá de chegar a estrada proveniente da vila, originavam-se os caminhos dirigidos à Lardosa, a que já me referi; à Póvoa de Rio de Moinhos⁸⁵, possivelmente cruzando a ponte sobre o Ocreza e um outro, paralelo a ele mas fazendo um desvio para Alcains⁸⁶. Em direcção oposta comunicava com a Lousa⁸⁷, com Proença-a-Velha⁸⁸, eventualmente por caminhos diferentes⁸⁹ e com a Aldeia da Mata⁹⁰. Uma última ligação, não documentada embora óbvia, até porque todo o percurso se faria, como hoje, por um vale, uniria as duas aldeias dos Escalos.

Para lá deste nó só podemos aperceber-nos de três percursos alheios à vila: os que uniam a Lousa aos Escalos de Baixo⁹¹ e à Aldeia da Mata⁹² e o que, a partir da estrada conducente a Monforte, passava pelo Carregal⁹³ e iria continuar pelo Gramezinho⁹⁴, na direcção do Ladoeiro.

Através de todos estes canais de circulação, Castelo Branco acabava por poder comunicar com qualquer destino, tanto a nível regional como nacional, ou até transfronteiriço, embora nenhum grande itinerário lhe percorresse o tecido urbano ou, sequer, rondasse as suas portas.

Vejamos algumas das suas possibilidades.

Para Norte, a continuar pela Lardosa, podia seguir-se na direcção da Covilhã, transitando uma estrada no mínimo bastante larga⁹⁵, porque de transumância⁹⁶, seguindo depois rumo à

⁸⁴ A.N.T.T., O.C. / C.T., liv. 305, fl. 5, 40v.^o, 51; liv. 306, fl. 22.

⁸⁵ *Ib.*, liv. 305, fl. 5v.^o-6.

⁸⁶ *Ib.*, fl. 2, 45v.^o; liv. 306, fl. 25.

⁸⁷ *Ib.*, liv. 306, fl. 1v.^o, 4, 28.

⁸⁸ *Ib.*, liv. 304, fl. 67v.^o; liv. 306, fl. 2.

⁸⁹ Este último caminho fora traçado a curta distância, porque uma mesma propriedade confrontava com ambos. Um deles era dito, ao tempo, “caminho uelho que sohia hir. pera castel branco”. Este fora, por assim dizer, “desactivado” – “sohia hir” – pelo “caminho nouo direito aa ponte” (*ib.*, liv. 305, fl.23) que só poderia ser a de S. Gens, sobre o Alpreade, uma vez que a informação nos foi transmitida em contexto relacionado com a granja de S. Gião.

⁹⁰ *Ib.*, liv. 305, fl. 41.

⁹¹ *Ib.*, fl. 41v.^o; liv. 306, fl. 4, 23.

⁹² *Ib.*, liv. 306, fl. 3.

⁹³ *Ib.*, liv. 305, fl. 17v.^o-18.

⁹⁴ *Ib.*, fl. 26.

⁹⁵ García de Cortazar diz-nos, com toda a lógica, que os caminhos percorridos pelo gado transumante eram de todos os mais largos, podendo atingir os cinquenta ou setenta metros. (“Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa medieval”, cit., p. 42).

⁹⁶ Maria José Lagos Trindade diz-nos que os gados transumantes que descem a serra da Estrela a fazer a invernoada a Sul, se reúnem na Covilhã para daí seguirem na direcção de Castelo Branco, de onde se dirigem aos campos

Guarda e ao Trancoso⁹⁷, a poder integrar-se num caminho de peregrinação a Santiago de Compostela, estrada que a memória dos velhos lembra ainda sob a sintomática designação de caminho francês⁹⁸. A mesma estrada, talvez bifurcando-se na Covilhã, podia levar o caminhan-te a Viseu, Lamego, outras povoações mais a Norte⁹⁹.

Para Ocidente e a partir de Sarzedas podiam atingir-se alguns dos mais importantes itinerários medievais de carácter nacional, passando por Amêndoa, Vila de Rei e Tomar. Daqui uma estrada rumava a Santarém, a atingir o vale do Tejo, de onde, por terra ou pelo rio, facilmente se chegava a Lisboa. Uma outra dirigia-se a Coimbra¹⁰⁰ e esta, se não estabelecia entre as duas povoações a ligação mais curta, poupava ao viajante as agruras de uma travessia da serra da Estrela, o que, sobretudo no Inverno, não era circunstância a merecer pouca consideração. Chegado à cidade do Mondego, o viajero estava integrado em outro dos mais importantes itinerários: aquele que colocava o Norte, provindo já da Galiza, em comunicação, por Lisboa ou Santarém, com o Sul alentejano e algarvio. Claro que o viajante proveniente de Castelo Branco, dificilmente procuraria este caminho para se internar em terras alentejanas, mas querendo demandar o Porto, alguma urbe minhota como Braga, Guimarães ou Valença, por exemplo, e avançar depois, Galiza a dentro, esta seria uma boa opção.

Todos os caminhos que levavam os albicastrenses para Sul, mas sobretudo dois deles, conduziam a grandes itinerários. Todos proporcionavam uma normal travessia do Tejo, por barca. Referi-me, atrás, a dois desses veículos: o que circulava no Pego do Bispo e o que efectuava a travessia no porto de Montalvão, que ambos faziam a ponte entre caminhos provenientes de Castelo Branco. Quanto ao terceiro, o que desembocava em Vila Velha de Ródão, chegava a um porto de bastante importância¹⁰¹ e tanto assim que ainda no século XIX suscitava o interesse dos poderes públicos¹⁰². A partir de todos eles se podia navegar Tejo abaixo, até Lisboa¹⁰³. A partir de todos eles o viajante se podia internar pelo Alentejo e daí optar pelo itinerário mais conveniente.

A partir da passagem pela barca de Montalvão, mais logicamente seria para continuar, a partir da vila, por Castelo de Vide, Portalegre e Elvas, de onde, pela ponte sobre o Guadiana, era fácil ganhar Badajoz. Daí abria-se à frente do viajante, toda a vasta região castelhana¹⁰⁴. Do Pego do Bispo havia, como disse, uma estrada directa para Nisa, de onde, por Alpalhão, Crato ou Monforte e Estremoz se ganhava Évora, e da cidade, coração que era do Alentejo, se podiam

da Idanha ou ao Alentejo, demandando as terras do Campo de Ourique ("A vida pastoril e o pastoreio em Portugal nos séculos XII a XVI", *Estudos de história medieval e outros*, Lisboa, 1981, p. 41; id., "Problemas do pastoreio em Portugal nos séculos XV e XVI", *ib.*, pp. 100-101).

⁹⁷ Humberto Baquero Moreno, "Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas", cit., p. 10; id., "Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média", *Revista da Faculdade de Letras do Porto*, II s., vol. III, 1986, p. 889; José Marques, "Viajar em Portugal nos séculos XV e XVI", *ib.*, vol. XIV, 1997, p. 21.

⁹⁸ Informação colhida localmente, há já algumas décadas. É curioso notar, acompanhando todo o caminho de Santiago, desde a fronteira leste até Valença do Minho, de onde se atravessava o rio para Tui, uma considerável densidade de estalagens privilegiadas pelos monarcas do século XV, em especial D. Afonso V e D. João II (Iria Gonçalves, "Privilégios de estalajadeiros portugueses", cit., p. 150).

⁹⁹ Humberto Baquero Moreno, "Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média", cit., pp. 82, 89; José Marques, "Viajar em Portugal nos séculos XV e XVI", cit., p. 121.

¹⁰⁰ Sobre estas comunicações cf. Manuel Sílvia Alves Conde, *Uma paisagem humanizada*, vol. I, pp. 338-342, com o mapa que as acompanha.

¹⁰¹ Cf. Jorge Gaspar, "Os portos fluviais do Tejo", cit., p. 155.

¹⁰² Artur Teodoro de Matos, *Transportes e comunicações*, vol. I, pp. 280-288.

¹⁰³ Este facto era sobretudo marcante para o transporte de produtos, aspecto que, de momento, não estou a tomar em consideração. Mas penso que nessa linha é muito significativo o mapa apresentado por Jorge Gaspar, *ob. cit.*, p. 155, embora para uma época muito posterior àquela de que me ocupo.

¹⁰⁴ José Marques, *ob. cit.*, p. 119, 121.

atingir os pontos mais recônditos da metade sul de Portugal¹⁰⁵. Idêntico percurso se podia fazer transpondo o Tejo em Vila Velha de Ródão e, daí, alcançando Nisa.

Para Leste abriam-se diversos caminhos, vários deles, como ficou visto, a atingir directamente outras vilas que, com Castelo Branco, estruturavam o espaço regional. Para lá era a fronteira, era Castela. Uma Castela que se abria ao caminhante quando, passada Segura, se franqueava o Tejo pela ponte de Alcântara, já em terras estrangeiras.

É sabido como essa ponte constituiu peça importante de uma via romana que entrava em território actualmente português, precisamente em Segura, para se dirigir a Idanha-a-Velha, Monsanto, conhecendo-se uns tantos itinerários beirões, que nem todos estão ainda cabalmente identificados¹⁰⁶. Mas era mais uma via que continuava, pelo menos em alguns dos seus troços, a ser utilizada, proporcionando aos albicastrenses a fruição de mais um itinerário de relevância.

Temos assim uma coroa de percursos de diversa importância e por certo de diferente qualidade no que se refere às condições oferecidas ao viajante para levar a bom termo a sua jornada, mas que no seu conjunto cumpria com eficácia a função de colocar Castelo Branco em contacto com o mundo.

¹⁰⁵ Maria Ângela Rocha Beirante, *Évora na Idade Média*, Lisboa, 1995, p. 441.

¹⁰⁶ Jorge Alarcão, *Portugal Romano*, 4ª ed., [Lisboa], 1987, pp. 105-112.

Traçado da Rede Viária

