

## **Todos os caminhos vão dar a Roma? Estudo-síntese sobre estudos hodográficos e problemáticas afins em Portugal**

Nuno Resende\*

**RESUMO:** Geralmente entregues à Arqueologia, os estudos sobre a rede viária estagnam no termo da Idade Média. Além deste limite cronológico os estudos hodográficos (conceito praticamente desconhecido pela historiografia portuguesa) não deixam de fundamentar-se na persistência dos quadros económicos, políticos e sociais da Antiguidade Clássica. Mas como podemos crer em tal continuidade e permanência quando abordamos estruturas tão complexas e sujeitas a tão profundas modificações? O declínio de comunidades, a morte e a eclosão de santuários, por exemplo, assim como as orientações emanadas dos poderes e das centralidades sujeitaram os sistemas viários a grandes alterações diacrónicas, que por sua vez determinaram transformações no território e na paisagem (e na forma como a entendemos, através da criação/obliteração de canais de circulação). Sobre estas problemáticas e o caminho, a estrada e as pontes enquanto elementos de estudo ao mesmo tempo artísticos, económicos e “ideológicos”, pretendemos alicerçar uma abordagem-síntese do estado da arte, fornecendo elementos metodológicos para o estudo da via, da sua importância e “usos” no território e na paisagem nacional até à contemporaneidade.

**PALAVRAS-CHAVE:** hodografia, hodologia, caminhos, estradas, pontes, via, trânsito.

**ABSTRACT:** Usually delivered to Archeology, road network studies' stagnate at the end of the Middle Age. Beyond this chronological limit hodographic studies (unknown concept by portuguese historiography) do not cease to be based on the persistence of economic, political and social frameworks from Classical Antiquity. But how can we believe in such continuity and permanence when we approach such complex structures and subject to such profound changes? The decline of communities, hatching and death shrines, for example, as well as the the guidelines issued by powers and centralities subjected the road systems to large diachronic changes, which in turn led to remarkable changes in the territory and landscape (and in the form as we understand it, by creating / obliterating flow channels). On these issues, the way, the road and the bridges while infrastructural, economic and "ideological" elements of study, we intend to

---

\* DCTP – UP/ CITCEM

consolidate an approach-synthesis of the state of art and conceptualisation, providing methodological elements for the study of the route, its importance and "uses" in the territory and national landscape until the present.

**KEYWORDS:** hodography, hodology, path, road, route, brigdes.

## Introdução

Jonh Brinckerhoff Jackson, geógrafo e paisagista norte-americano - autor praticamente desconhecido em Portugal - definiu a *hodologia* como *a ciência ou o estudo dos caminhos*<sup>1</sup>. Na sua interpretação, porém, o significado de *hodos* (palavra grega para caminho ou jornada) é mais lato e não implica um olhar centrado, apenas, na construção, no trajecto ou na extensão dos caminhos e estradas, mas nas suas formas e funções - muito além do mero sentido técnico que geógrafos e engenheiros (historiadores e arqueólogos acrescentamos nós) lhes quiseram dar. A via – designação que J. B. Jackson considera mais adequada do que estrada ou caminho – não é um mero canal vazio, mensurável ou analisável do ponto de vista físico (ou cartográfico), mas um espaço polissémico com funções políticas e sociais - registo vivencial das comunidades e das sociedades ao longo dos tempos.

Embora na língua portuguesa a palavra *hodologia* apareça associada aos estudos da Psicologia, a sua raiz revela-se na composição de *hodografia*, termo sintetizado pelos dicionários como *descrição das estradas ou dos caminhos*<sup>2</sup>. Completamos esta designação como o *estudo da descrição das estradas e caminhos*, para assim justificar o presente trabalho e delimitá-lo do ponto de vista conceptual.

Quer hodologia, quer hodografia não integram o léxico historiográfico português. Em vão procuramos a definição nos vários trabalhos publicados sobre vias de comunicação terrestre em Portugal. Embora de cunho recente o termo hodologia podia já ter feito a aparição nos vários estudos históricos e geográficos sobre estradas que, nas duas últimas décadas, se multiplicaram a partir das temáticas da peregrinação, do urbanismo e da história económica.

Não obstante, permitimo-nos neste ensaio incluir aquele termo como referência a todos os estudos de carácter histórico, arqueológico, etnográfico e geográfico, que abordem questões ou problemáticas sobre vias, caminhos, estradas, deslocações individuais ou colectivas, migrações cíclicas ou sazonais, etc.

O nosso objectivo principal é o de compreender o lugar das estradas, caminhos e pontes na investigação nacional dentro do campo das Ciências Sociais, sistematizando

---

<sup>1</sup> Jackson, J. B. (2010) 61

<sup>2</sup> [S.a.] (2003). *Hodografia*. Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa. A. Houaiss and M. Villar. Lisboa, Temas e Debates. **10**: 4430.

os tópicos e as problemáticas abordadas, circunscrevendo os aspetos teóricos e metodológicos e delimitando as cronologias privilegiadas pelos investigadores.

Neste sentido faremos, primeiramente, uma leitura diacrónica dos trabalhos publicados, tendo em conta os elementos teóricos apresentados pelos autores. De seguida, utilizando como base a síntese bibliográfica, abordaremos questões de fundo sobre a hodologia e os estudos hodográficos em Portugal, nomeadamente através da enumeração de exemplos concretos sobre fontes de informação, metodologias e propostas de intervenção no património viário.

### **Os estudos hodográficos**

Jonh Brinckerhoff Jackson utilizou a *Casa*, lugar concreto de soberania, como elemento de comparação com a *Estrada* para discorrer sobre a importância desta na História: lugar de ninguém, percurso de estranhos e forasteiros por onde Caim espiou a culpa do fratricídio. E acrescentou:

*Desqualificada por sua própria genealogia, superada pelo prestígio do espaço privado, durante muito tempo a estrada foi desatendida pelos historiadores e pelos estudiosos da paisagem: descartaram-na por ser um espaço feio, extenso e sinuoso utilizado pelos comerciantes, exércitos, saqueadores e salteadores de caminho, enquanto a casa [...] se converteu no símbolo da simplicidade e da inocência arcádicas<sup>3</sup>.*

Na historiografia portuguesa as estradas e os caminhos, não sendo totalmente excluídos da investigação histórica, tornaram-se acessórios do ponto de vista da leitura da paisagem e da evolução do ordenamento territorial. Fundamentalmente centrada na Arqueologia, a leitura teórica a importância dos trajectos das vias centrou-se na Antiguidade Clássica e, durante os últimos dois séculos, as estradas romanas tornaram-se no principal objecto de estudo dos arqueólogos e mesmo de alguns historiadores<sup>4</sup>.

Herdeira do gosto Humanista e do culto historicista dos Românticos, a Arqueologia insistiu no interesse por aquele que considerava um dos principais instrumentos da romanização. Não obstante esta materialização, as abordagens que foram sendo feitas às estradas romanas resumiam-se à identificação de trajectos – geralmente reconstituídos com recurso a fontes pouco fiáveis ou incompletas ou seguindo hipóteses indevidamente fundamentadas<sup>5</sup>. Aspectos como os do aproveitamento de canais de circulação anteriores ao domínio romano, o

---

<sup>3</sup> JACKSON, 2011: 9.

<sup>4</sup> A este respeito ver ALARCÃO, 1995.

<sup>5</sup> O Itinerario de Antonio Pio, provavelmente redigido no século III d.C., constituiu ainda o principal documento para o reconhecimento e a reconstituição dos principais percursos terrestres no Império Romano. Mario de Saa um intelectual polígrafo português dedicou-se ao tratamento exaustivo desta fonte, de que resultou a obra: SAA, M., 1959.

aprofundamento sobre técnicas de construção ou ainda o cruzamento das fontes arqueológicas com a cartografia disponível a partir do século XVI – e tudo num contexto supranacional – foram esquecidos ou até ignorados. Os estudos locais marcados pelas conhecidas monografias municipais ou paroquiais pulverizaram a ideia de conjunto que era necessária para um conhecimento mais profundo sobre o tema. Este panorama, iniciado no século XIX, ainda hoje marca os principais estudos sobre vias de comunicação em Portugal, fazendo persistir sobre todos os outros, o sistema viário romano que o senso comum incorporou como sinal de antiguidade e prestígio locais<sup>6</sup>.

De resto foram vários os autores que fizeram corresponder à rede de estradas romanas o que consideraram ser um incipiente mapa viário medieval. Ao longo das décadas de 1920-1960 vários autores tentaram reconstituir (normalmente à escala regional) os percursos das vias romanas, procurando associar trajectos a vestígios arqueológicos, mormente os marcos miliários – mesmo apesar do carácter móvel e do reaproveitamento destas estruturas fora da sua implantação original. Armando de Mattos, Moreira Figueiredo, Eugénio de Andrea da Cunha e Freitas, Augusto Baptista, Costa Veiga, J. Inês Vaz são alguns dos nomes que se destacam no memorialismo histórico local com artigos publicados em revistas de âmbito geral sobre o sistema viário romano e medieval.

Por outro lado, quase simultaneamente ao trabalho dos referidos memorialistas, alguns geógrafos e etnógrafos abriram caminho para um conhecimento maior do significado, importância e das práticas sociais e culturais associadas às vias. J. Leite de Vasconcelos que foi, na sua formação transdisciplinar pioneiro na leitura do território, revelou-se um dos primeiros autores na abordagem de fontes de investigação etnográficas que documentavam o quotidiano ligado às estradas e pontes do nosso país<sup>7</sup>. Outrossim, o geógrafo Amorim Girão, a propósito das vias, introduziu novas leituras sobre a origem de povoados com traçado unilinear (onde o caminho definiu o eixo ordenador do urbanismo) tendo ainda contribuído para um maior conhecimento do fenómeno da transumância, assunto a que dedicou especial atenção<sup>8</sup>. Seguiram-se-lhes Orlando Ribeiro, Fernando Galhano e Jorge Dias – estes últimos com importantes estudos sobre as práticas culturais associadas ao acto de caminhar<sup>9</sup> e meios de transporte<sup>10</sup>.

Dar-se-ia apenas em finais da década de 1960 a importante viragem nos estudos

---

<sup>6</sup> Cf. ENCARNAÇÃO, J. d., 2006.

<sup>7</sup> VASCONCELOS, J. L., 1983, I: 123 ss.

<sup>8</sup> GIRÃO, A., 1940. Sobre este assunto veja-se ainda o contributo de DIAS, J., 1965. E mais recentemente os trabalhos sobre a transumância em Montemuro: Oliveira, A., A. Monteiro, et al., 2000.

<sup>9</sup> DIAS, J., 1993a: 375-383, DIAS, J., 1993b: 386-400.

<sup>10</sup> GALHANO, F., 1973.

holográficos portugueses, altura em que o historiador Carlos Alberto Ferreira de Almeida apresentou a sua dissertação sobre *Vias medievais entre Douro e Minho*<sup>11</sup>.

Neste trabalho pela primeira vez se proclamou a complexidade do tema e foram exploradas questões que ultrapassavam a subordinação do caminho ou da estrada a um traçado ou ao alcance meramente económico das mesmas. O autor foi peremptório na afirmação que testemunha o alcance da sua visão sobre a problemática: «as estradas são motivo de transformações sociais»<sup>12</sup>.

Distinguindo entre viação romana e viação medieval, C.A.F. de Almeida discorreu abundantemente sobre as primeiras, isolando-as na análise: «se as vias romanas foram traçadas e dirigidas sem as ligarem à vida local, sem as fazerem passar pelas povoações existentes não é pela arqueologia e povoados castrejos que as podemos reconstituir»<sup>13</sup>. Recorrendo a documentação medieval e moderna, à observação directa e ao vocabulário antropológico, o autor procurou relacionar o papel assistencial das instituições medievais e o novo quadro social demográfico para reconstituir as principais estradas e caminhos a norte do Douro. A sua dissertação nunca foi publicada, mas os resultados foram apresentados em artigo, no ano de 1973<sup>14</sup>. Pela primeira vez relacionava-se o traçado dos caminhos com o território e a paisagem e com a forma como o homem neles intervinha: a estrada adquiria novos sentidos, que não apenas de ligar o ponto A ao ponto B, facilitar as trocas económicas ou favorecer uma certa ideia de progresso.

Outrossim C.A.F. de Almeida introduziu a necessidade de aplicar uma metodologia ao estudo das calçadas e das pontes. De facto, pouco a Arqueologia avançara nas suas propostas de identificação dos traçados romanos. Estes, como já referimos, eram delineados com base em hipóteses reconstitutivas a partir de canais de circulação (sugeridos pelo *Itinerário de Antonino Pio*) ou pela descoberta de novos sítios arqueológicos, sem que à calçada ou ao tipo de pavimento se aplicassem metodologias de análise como a medição da largura (bitola) e técnicas de construção. Por outro lado o profundo conhecimento sobre a paróquia, os seus limites comunais e o próprio ordenamento do território na Idade Média permitiram a C. A. F. de Almeida categorizar os caminhos segundo a sua função ou usos (ex.<sup>o</sup> caminhos de missa) – dando assim enunciação a um novo entendimento sobre as vias que o homem medieval tomava como expressão maior do aproveitamento de recursos e da humanização do território, então em marcha<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> ALMEIDA, C. A. F., 1968.

<sup>12</sup> Ibid., vol. I, p.5.

<sup>13</sup> Ibid., vol. I, p.22.

<sup>14</sup> ALMEIDA, C. A. F., 1973: 40-57.

<sup>15</sup> ALMEIDA, C. A. F., 1986: 113-130.

Derivado, em parte, da não edição deste trabalho, a obra de C.A.F de Almeida não operou a mudança que se esperava nos estudos hodográficos. Outrossim a incapacidade dos historiadores para, ainda que por breves momentos, abandonarem os arquivos e os seus gabinetes e procurarem nos lugares perspectivas e transformações não descritas nos pergamináceos ou no papel, terá contribuído para uma lenta difusão e aplicação do novo posicionamento teórico de Ferreira de Almeida.

As publicações do tipo monográfico, locais e regionais e os estudos de investigadores não académicos, pouco permitiram a renovação das abordagens e metodologias aplicadas no estudo dos caminhos e das estradas. A arqueologia, ainda a este respeito centrada na romanização, praticamente não avançou no período medieval: nem podia, uma vez que sobre as técnicas de construção (e reconstrução) das calçadas ainda pouco ou nada se sabia: era pois impossível expandir um modelo comum ou transversal de análise. Persistiram as visões meramente localistas, hipotéticas, debruçadas sobre traçados e trajectos de trânsito muitas vezes distorcidos para favorecerem a antiguidade de um município ou freguesia com acentuado brio bairrista.

A década de 1980 marcou, porém, uma mudança de paradigma quanto à dicotomia que balançava entre o período romano e a Idade Média. Tal deveu-se ao sucesso da ideia do *Caminho de Santiago* considerado em 1987 o *Primeiro Itinerário Cultural Europeu* e em 1998 *Património Cultural da Humanidade*. A perspectiva turística e, claro, a económica, multiplicaram as atenções e os estudos, dentro das academias e fora delas, sobre um suposto histórico fluxo de peregrinos a Compostela. Rapidamente se criou a ideia de que a medievalidade portuguesa era caracterizada por uma activa afluência de indivíduos em romagem à cidade galega, mesmo que aquele santuário fosse, pelo menos durante o reinado de D. Afonso Henriques (r. 1143-1185), um dos centros de rivalidade da política independentista portuguesa. Esta idealização orientou a atenção para o culto jacobeu, obliterando o panorama sobre outros santuários, de âmbito regional, mais próximos das comunidades rurais e cuja capacidade de atracção religiosa pudesse significar esforços individuais e colectivos menores do que uma viagem a Compostela de onde o romeiro medieval podia nem regressar<sup>16</sup>.

O fenómeno *Caminhos de Santiago* criou grandes expectativas. Foram, então, praticamente ignoradas as *transformações sociais* originadas pelas estradas como assinalou C.A.F. de Almeida. Efectivamente se as vias significam hoje *progresso* ou *desenvolvimento*, aproximando pessoas e bens, estimulando o crescimento da burguesia e alimentando as cidades, também serviam no passado para *esvaziar* as

---

<sup>16</sup> Embora o tema fosse já desenvolvido anteriormente (ECHEVARRIA BRAVO, P., 1965) consideramos Joaquim Veríssimo Serrão e Humberto Baquero Moreno os introdutores da temática na historiografia portuguesa, cf. SERRÃO, J. V., 1974 e MORENO, H. B., 1986: 77-90.

pequenas comunidades ou colocá-las ante ameaças ao seu equilíbrio demográfico: as pestes, os poderes religiosos, senhoriais e régios (através dos seus agentes), a guerra, entre outros chegavam através dos caminhos<sup>17</sup>.

Neste binómio romanização/medievalidade a ponte apresentou-se como uma estrutura particularmente expressiva arvorada por cada um dos lados da balança. Era o sinal mais concreto das gloriosas épocas de actividade construtiva viária: para os romanistas surgia como prova da conquista e monumentalização do vasto território imperial romano; para os medievalistas justificava a fervorosa actividade pia de homens e mulheres que asseguravam a construção de pontes dentro de uma concepção assistencial e utilitária (voltada a Compostela). Ao contrário das estradas e dos caminhos, perdidos na indefinição de meros canais de trânsito, às vezes apenas assinalados no território por um sulco aberto na paisagem, as pontes assumiam-se como importantes elementos visuais. E a repetição do modelo da travessia composta por tabuleiro sobre arco ou arcos de volta perfeita, o deficiente ou inexistente conhecimento sobre técnicas de construção e da implantação das estruturas ocasionou a multiplicação de pontes *romanas* ou *românicas* pelo território português, mesmo que grande parte delas fossem reproduções de edificação tardia. Os roteiros turísticos e algumas obras científicas estão repletas deste tipo de considerações.

Contudo nas últimas duas décadas o lugar da estrada deixou de ser um espaço vazio. A historiografia apresentou-nos os almocreves<sup>18</sup>, os estalajadeiros<sup>19</sup>, os barqueiros<sup>20</sup>, os mercadores e feirantes<sup>21</sup>, os reis e os viajantes ilustres, cujos perfis e percursos ajudaram a iluminar os caminhos medievais e modernos de Portugal. Esta dimensão hierárquica e até funcional das vias introduziu noções associadas não apenas à economia, mas às estratégias do poder: da ideia de um país praticamente dependente do sistema viário romano, à manta de retalhos medieval de um reino entrecortado por pequenos e sinuosos caminhos, a percepção sobre a amplitude da influência institucional e dos indivíduos foi tornando-se mais nítida, nomeadamente através da focagem sobre o papel das ordens religiosas na construção de estradas e pontes. De resto, por que razão deixaria D. Afonso Henriques determinado no seu testamento fossem os monges de São João de Tarouca os promotores da que poderia ter sido uma das maiores e mais importantes travessias do país: a ponte sobre o Douro, entre Barrô e Barqueiros<sup>22</sup>? Ou que os mais conhecidos construtores de pontes fossem, na cultura

---

<sup>17</sup> Sobre o medo da viagem e o apego dos homens medievais e modernos à sua comunidade ver OLIVEIRA, A., 1995: 259-307.

<sup>18</sup> MORENO, H.B, 1979.

<sup>19</sup> FERREIRA, J. A. P., 1956: 240-241, BRAGA, P. D., 2000: 145-163.

<sup>20</sup> BRAGA, P. D., 1993: 373-388, d'ABREU, C., 2006: 45-75.

<sup>21</sup> RAU, V., 198.

<sup>22</sup> Ver o que a este propósito escrevemos em *Ponte da Veiga* (inédito) a publicar na próxima monografia

portuguesa, taumaturgos como Gonçalo de Amarante ou Lourenço Mendes, ambos dominicanos ou, ainda, Santa Mafalda, a princesa a quem se atribuem várias obras pias<sup>23</sup>?

Estas questões têm sido afloradas, ainda que de forma ténue, em estudos contemporâneos. A recente publicação de fontes históricas trouxe para o centro da discussão questões relacionadas já não só com a romanização, nem com a Idade Média, mas perscrutando as épocas moderna e contemporânea, nomeadamente nos seus aspectos institucionais<sup>24</sup>. Visitações, procissões, deslocações régias e episcopais<sup>25</sup> – em suma o controlo do território através dos caminhos<sup>26</sup> – coloca-nos hoje perante novíssimos ângulos de investigação<sup>27</sup>.

Por outro lado os trabalhos de história do território têm privilegiado as vias como elementos estruturantes do ordenamento urbanístico e demográfico. A reconstituição do sistema viário regional, através de fontes documentais e cartográficas, surge paulatinamente no panorama das dissertações e trabalhos académicos que privilegiam a leitura histórica da geografia<sup>28</sup>.

Ficam ainda por questionar e explorar os caminhos pré-romanos<sup>29</sup>, os percursos dos avanços e recuos muçulmanos durante a Reconquista (e, atente-se, não lhes chamamos *caminhos* ou *estradas*) ou ainda os trilhos sulcados na paisagem como forma de escapar ou contornar as vias oficiais ou políticas gizadas ou controladas pelos poderes locais ou central. O atalho não será, afinal, na paisagem, uma notável expressão de desobediência?

### **Propostas de metodologia, investigação e intervenção**

Da incapacidade de olhar para as estradas e caminhos sob um ponto de vista holístico, integrando conceitos externos à História e à Arqueologia, advém o desconhecimento de um conjunto abrangente de fontes passíveis de contribuir para a produção de estudos hodográficos nos períodos medieval e moderno. De um

---

da Rota do Românico (no prelo).

<sup>23</sup> Cf. nota anterior e *Ponte do Arco*, na mesma publicação em edição.

<sup>24</sup> Embora centrados no período medieval e na época moderna, não podemos deixar de assinalar para a contemporaneidade os trabalhos de Artur Teodoro de Matos, Maria Fernanda Alegria e Amélia Andrade.

<sup>25</sup> OSSWALD, H., 1999.

<sup>26</sup> VENTURA, M. G., 2003.

<sup>27</sup> OSSWALD, H., S. PINTO, et al., 2005.

<sup>28</sup> Salientámos porque recente o trabalho de MONTEIRO, H. P. R., 2005. Esta dissertação, pioneira na interpretação da estrada como materialização cultural supra-local e supra-regional, não deixa de enfatizar a sobrevivência da romanização na organização medieval da malha viária recorrendo (sem a devida crítica) a um conjunto de trabalho de monógrafos regionalistas dos anos 1930-60.

<sup>29</sup> Esta questão tem sido aflorada pelo investigador J. Inês Vaz, nomeadamente em artigo recente: VAZ, J. I., 2009. Todavia as posições do autor, embora suscitem importante discussão, fundamentam-se na ideia de persistência e continuidade de percursos humanos – hipótese difícil de sustentar, quer antes da Romanização, quer depois, devido à limitação das fontes disponíveis.



reportório maior, em preparação, destacamos as seguintes:

- a) Inquirições régias e documentação similar;
- b) Forais;
- c) Cartografia;
- d) Tombos de empraçamento e documentação notarial pública;
- e) Livros de visitação (visitas diocesanas de ordens monásticas ou militares);
- f) Outra documentação religiosa ou para-religiosa (de Confrarias ou Irmandades);
- g) Documentação de produção central (legislativa, contabilística e jurídica);
- h) Documentação de produção municipal (posturas, reconhecimentos, relatórios, etc.);
- i) Literatura de viagem (epistolografia e diários) e manuais de viajantes;
- j) Crónicas de ordens religiosas;
- k) Memorialismo histórico local
- l) Tratadística (relacionada com construção e planeamento);
- m) Fontes iconográficas.

As inquirições régias, os forais e documentação similar produzida por instituições civis e eclesiásticas para governo dos seus domínios constituem um excelente reportório de indicações geográficas e termos relacionados com as vias de comunicação terrestres. O estudo do léxico ou vocabulário hodográfico, ainda por fazer, deverá começar por este tipo de documentação, produzida ainda antes do século XII arrancando assim a burocratização do reino nascente<sup>30</sup>. Da documentação medieval produzida no âmbito da administração senhorial, eclesiástica ou régia, avultam as referências a estradas, carreiros, carreiras, vias, etc. e delimitações ou especificações sobre tipologias de percursos, ainda não devidamente explorados pela historiografia. O mesmo se pode aplicar aos forais, como repositório de menções semelhantes, nomeadamente quanto à contribuição da portagem (ver adiante).

Estas fontes devem, porém, ser tratadas numa lógica regional ou nacional e do ponto de vista político. O carácter umas vezes vago, outras vezes idiossincrático das expressões registadas embora permitam a sistematização de um léxico e a hierarquização da terminologia viária (o que *per se* constituiu um valioso auxílio na determinação da importância e hierarquia das vias no território como canais transitáveis por carros, cavalos ou pessoas a pé, etc.), necessita ser revisto na diacronia e na comparação com outras fontes, locais ou nacionais.

De um ponto de vista local ou microgeográfico é possível, com recurso a

---

<sup>30</sup> Este trabalho de sistematização dos termos exarados na documentação medieval foi tentado, à escala regional, por Helena Romão Monteiro no seu trabalho, já citado: MONTEIRO, H. P. R., 2005.

documentação muito específica e particularmente descritiva, a reconstituição da malha viária, da tipologia de caminhos e das estradas e até aferir dos seus *usos* e percursos. Referimo-nos à documentação do tipo notarial, como tombos de empraçamento, escrituras de compra e venda, entre outros, onde as confrontações assinalam locais de demarcação ou de acesso os termos comunais das aldeias, designados por caminhos, quelhas ou quelhos, cangostas, ruas, calçadas, etc. A comparação diacrónica deste tipo de documentação pode permitir a reconstituição do avanço na humanização e urbanização de pequenos territórios<sup>31</sup>.

Foi já bastante tarde que a cartografia integrou o conjunto dos instrumentos de trabalho dos historiadores, quer como fonte primária, quer como elemento auxiliar da leitura do território<sup>32</sup>. Não obstante, o estudo cronológico da cartografia moderna<sup>33</sup> permite avaliar a persistência de canais de circulação e eventuais padrões na sua implementação territorial (altitudes médias, locais de travessia, etc.). Num país onde a industrialização fez uma entrada tardia e uma lenta progressão, a modernização ou substituição dos velhos itinerários medievais e modernos só se processou efectivamente durante o Estado Novo (1933-1974), permitindo, assim, ao investigador, obter uma imagem muito nítida da evolução histórica quanto à circulação de pessoas e bens em território nacional até à contemporaneidade.

Alguns estudos hodográficos já publicados revelam o interesse da relação entre as instituições e os lugares de trânsito. A edição, pela Academia Portuguesa de História, dos itinerários régios de alguns monarcas portugueses permitiu delinear percursos mais ou menos importantes em território nacional<sup>34</sup>. Mas outros poderes, que não os da coroa, faziam uso das estradas para estender ou consolidar os seus domínios ou ainda para controlar o pensamento religioso, cultural e até moral dos fiéis. Referimo-nos às visitas e visitas pastorais pós-tridentinas que prelados e outros eclesiásticos efectuavam regularmente no território diocesano. Os percursos, devidamente registados permitem calcular tempos de viagem e itinerários, sendo frequentes as admoestações relativas ao estado de conservação (ou inexistência) de vias para acesso a

---

<sup>31</sup> A este respeito veja-se o nosso trabalho de reconstituição da propriedade monástica em Meridãos, Tendais, c. Cinfães, RESENDE, N., 2009.

<sup>32</sup> Salientámos a introdução tardia de material cartográfico de apoio ao trabalho de investigação histórica. Entre muitos outros, salientámos o pioneiro estudo sobre a região da Feira, onde o mapa desempenha valioso material de informação: MATTOSO, J., L. KRUS, et al., 1989. Também no nosso trabalho sobre hagiotopografia, assunto intrinsecamente ligado às vias, não deixámos de utilizar a cartografia como elemento fundamental de prospecção, cf. RESENDE, N., 2012.

<sup>33</sup> cujo início convencionámos assinalar com a primeira edição do mapa de Fernando Álvares Seco, em 1561.

<sup>34</sup> Nas décadas de 1970-80 multiplicaram-se as publicações e os estudos de sobre itinerários régios dos monarcas das primeiras dinastias, pelo que salientámos apenas os nomes dos seus autores: Humberto Baquero Moreno, João José Alves Dias, Teresa Campos Rodrigues, Virgínia Rau, Joaquim Veríssimo, J. T. Montalvão Machado e Júlia Galego.

templo e povoações em épocas caracterizadas pelo aumento de procissões cíclicas ou rogatórias.

Outrossim a existência de confrarias vocacionadas para a assistência e a manutenção do culto em ermidas ou santuários, pode significar a existência de material documental para o estudo da gestão e conservação de certos caminhos destinados à passagem do Santíssimo, ao acesso a sítios de romagem ou ao trânsito processional (ex. confrarias de Subsino).

Embora nos centremos num período cronológico que baliza entre a Idade Média e o início da contemporaneidade, não podemos deixar de assinalar o papel do poder central e do poder local na construção, regulamentação e manutenção das vias. Tradicionalmente associados ao domínio público – locais de ninguém e de todos, portanto – as estradas e os caminhos sujeitavam-se a várias jurisdições e poderes. A cobiça pelo acesso e pela apropriação dos espaços de circulação foi sempre constante ao longo da História e os poderes, fossem os locais ou o poder central, tentaram refrear situações menos regulares. Outrossim, embora fosse comum durante a medievalidade a intervenção particular na edificação de estradas e pontes (intervenção que parecer aumentar ao longo da época moderna) coube ao Estado uma crescente ingerência na criação e manutenção destas infraestruturas. Para tal eram lançadas *fontas*, impostos que asseguravam a construção de obras de maior envergadura. Assim, quer ao nível do registo central, quer nos arquivos concelhios, existem várias referências de teor contabilístico, legislativo e até descritivo sobre vias. Nas chancelarias régias, por exemplo, abundam alvarás e decretos que autorizam construções, reconstruções e reparações de pontes e de vias consideradas de interesse estratégico nacional ou regional.

Ainda dentro do mesmo âmbito da legislação e das jurisdições as múltiplas instituições dominiais lançaram vários impostos de circulação (de que se destacam a portagem), cujo registo possibilita a reconstituição dos principais canais de tráfego comercial desde a Idade Média. Uma consulta à obra de Henrique de Gama Barros<sup>35</sup> permite aferir do interesse e da importância da documentação administrativa para os estudos hodográficos. E com certeza que a publicação de fontes legislativas sobre estradas, caminhos e pontes facilitaria o acesso a informação que nos parece relevante em termos hodológicos<sup>36</sup>.

A literatura de viagem e os manuais de viajantes conhecidos com mais expressão

---

<sup>35</sup> BARROS, H. d. G., [s.d.].

<sup>36</sup> São várias as fontes de legislação, desde a Romanidade, até à época contemporânea que permitem conhecer o sentido, a forma e os *usos* dados às vias de comunicação. Salientámos, para a Idade Média, o Foro Real, de Afonso X e, no caso português as Ordenações, que prolongam pela época moderna e contemporaneidade certas obrigações relativas aos espaços viários.

a partir do século XVII servem sobretudo o conhecimento das épocas moderna e contemporânea. Associados frequentemente a deslocações motivadas pela guerra ou por questões diplomáticas, revelam-se fundamentais para a reconstituição de canais de circulação, pontos de descanso (estalagens e malas-postas), travessias mais importantes, aludindo outrossim às condições das estradas por comparação com outras regiões e países. Embora devam ser sujeitos à devida crítica e ao estudo comparativo com outras fontes, como o caso das crónicas referente às deambulações de frei Claude de Bronserval<sup>37</sup> no início do século XVI (algo predispostas ao pessimismo), este tipo de literatura clarifica sobre o próprio sentido da viagem - circunstância marcante por que acessível mais frequentemente aos grandes - fossem eles nobres, burgueses, diplomatas ou intelectuais. À falta do registo fotográfico as cartas ou os diários são a mais fiel reprodução de locais e práticas, muitas delas ocorridas nos caminhos e nas estradas.

Por tratadística entendemos todas as fontes primárias impressas ou manuscritas sobre construção (não necessariamente construção de caminhos ou pontes) e manutenção de infraestruturas associadas à rede viária. Longe de ser um espaço confinado ao canal de circulação a estrada integra-se num universo de vasos comunicantes, pois são inúmeros os ofícios que se lhe relacionam, desde os pedreiros, carreiros e canteiros que extraíram, transportavam e talhavam as pedras para a pavimentação, até aos carpinteiros, ferreiros e outros oficiais cujos trabalhos permitia a concretização da obra – nomeadamente no caso das pontes, onde o cimbreiro de madeira desempenhava um dos elementos fundamentais da estrutura. Como tal, o conhecimento sobre processos e técnicas do oficialato e mesteres associados à construção viária, permite compreender as etapas, os instrumentos, os materiais e a teorização associada à obra. Depende muito em parte desta abordagem analítica à tratadística o conhecimento sobre obras com maior ou menor presença de *linguagem erudita*. A tratadística, associada aos elementos nominais e factuais extraídos da documentação notarial e iconográfica permite-nos uma incursão pela actividade construtiva medieval e moderna dos oficiais – em parte desconhecida<sup>38</sup>.

Ainda no âmbito das fontes manuscritas e impressas, a cronística religiosa tem uma dupla importância para os estudos hodográficos: por um lado o acompanhamento do avanço das ordens em território português tendo em conta o seu papel civilizador e,

---

<sup>37</sup> BRONSERVAL, C., fr., 1970.

<sup>38</sup> Um dos mais profícuos trabalhos sobre a autoria e construção de pontes na Idade Média, é o artigo de Nogueira Gonçalves: GONÇALVES, A. N., 1967. Outrossim a obra de Viterbo traz à luz do dia os nomes de alguns mestres responsáveis por várias pontes em Portugal, algumas delas (como a de Coimbra) de grande envergadura, cf. VITERBO, S., 1988, INCM. Mais recentemente pudemos identificar um mestre pedreiro natural do Minho e activo na região do Douro no século XVIII como o responsável por várias pontes em Baião e Resende, tidas como pontes romanas ou românicas; ver *Timóteo Calheiros* que aparece com outros mestres pedreiros ou arquitectos, executores de várias passagens na região das Beiras em ALVES, A., 2001.

por outro a alusão à actividade construtiva de calçadas e pontes por acção dos seus homens e mulheres. Efectivamente já atrás fizemos referência aos casos de Gonçalo de Amarante e Lourenço Mendes, dois dominicanos a quem se atribui o papel de construtores de pontes. Mas estes taumaturgos não são caso único na história do monaquismo europeu. São Maxêncio (séc. IV), San Pedro Gonçalves Telmo (séc.s XII-XIII), São Domingos da Calçada (séc. XII), São João Nepomuceno (séc. XIV), entre outros bispos e monges tornaram-se afamados feitores de travessias e caminhos. É notável a ligação de maior parte daqueles santos aos Pregadores, mas praticamente todas as ordens tinham o conhecimento e o interesse para multiplicar estradas e pontes. Aos mosteiros e dada a dispersão das suas propriedades era necessário gerir convenientemente o acesso aos bens dominiais; para os mendicantes e missionários era importante assegurar o célere acesso às comunidades, fazendo chegar a Palavra salvífica ao maior número de indivíduos<sup>39</sup>.

A ponte é aliás o reflexo maior do combate entre o bem e o mal que os caminhos trazem e levam. Obra de santos ou do demónio<sup>40</sup>, segundo tradições vernaculares disseminadas por todo o Ocidente, a ponte assume-se a partir da Idade Média como mais do que uma estrutura votiva – trata-se de uma edificação política ao serviço dos grandes: monges, bispos, senhores, príncipes e reis pretendem o rápido acesso aos seus domínios. Em alguns casos o aspecto assistencial parecia apenas um pretexto para o avanço célere dos poderes.

Entre os séculos XVII e XVIII o memorialismo local, as corografias e os inquéritos postos a circular dentro do espírito academista barroco multiplicaram informações sobre locais, santuários e caminhos. O desejo de aceder a elementos estatísticos e ao conhecimento mais profundo do território e da sua população constituiu, para os monarcas de seiscentos e setecentos, a melhor forma de domínio e administração, sobretudo quando o clima de guerra envolvia as nações europeias da época. Juntamente com a cartografia foram publicadas grandiosas obras de conjunto e enciclopédias sobre o território. São óbvias as vantagens do hodógrafo perante este manancial: dados estatísticos, referência a distâncias, centros de poder e de atracção espiritual, informações de teor demográfico e sobre as estruturas viárias: pontes, barcas de passagem, albergarias e hospitais, etc. A *Corografia Portuguesa de 1706-1712*, o *Santuário Mariano* (1711), o *Mapa de Portugal Antigo e Moderno* (1742-1763), o *Dicionário Geográfico* juntamente com as denominadas *Memórias Paroquiais* de 1758 e o *Portugal Sacro Profano* (1767-1768) constituem alguns dos documentos fundamentais para o conhecimento do território e, nele, as vias de comunicação. Nesta

---

<sup>39</sup> Sobre as vias construídas nos coutos monásticos salientamos os trabalhos de GINJA, 2008; CASTRO/SEBASTIAN, 2008-2009 e, mais recentemente o de CASTRO, 2013.

<sup>40</sup> Cf. SILVA, J. B. P., 1996.

categoria memorialística devem incluir-se também os roteiros militares ou dos percursos da posta, como a *Noticia geografica del Reyno y caminos de Portugal* (1762) e o *Roteiro terrestre* (1814).

A iconografia sobre caminhos, estradas e pontes é vasta e complexa. Para o período em estudo, naturalmente que se exclui a abundante reprodução de paisagens e edifícios iniciada em oitocentos na sequência do *Grand Tour*. Porém, quer a nível de pintura, desenho, gravura e mesmo escultura existe um vasto manancial de elementos que pode ser tratado como auxiliar para o estudo da construção, implantação e reconstituição de estruturas e canais viárias. O rol de representações associadas a Gonçalo de Amarante, em que a ponte é atributo quase sempre presente, a introdução de elementos paisagísticos, mais ou menos realistas, nas pinturas de autores portugueses desde a Idade Média<sup>41</sup>; as iluminuras e as gravuras veiculando cenas do quotidiano das grandes viagens ou pequenas deslocções do trabalho diário constituem elementos ainda pouco aproveitados para os estudos hodográficos.

### **Epílogo**

Mais do que uma conclusão, servimo-nos deste período final para apresentar resultados concretos do nosso processo de investigação no âmbito da hodologia e da hodografia. O perfil dos geógrafos culturais e paisagistas como Brinckerhoff era do tipo interventivo, ou seja ao conhecimento do território, à análise da paisagem seguia-se a interpretação aplicada no espaço. Embora muito longe do papel de técnico, cabe também ao historiador recursar a passividade do mero discurso hipotético ou dedutivo, apresentando soluções para a investigação, mas também para a preservação do património em estudo.

Em 2011 apresentámos no I *Encontro RuralRePort*<sup>42</sup> a comunicação intitulada *Contributos para o estudo, sistematização e salvaguarda dos caminhos rurais*, cujos objectivos imediatos se repartiam por a) conhecimento das técnicas associadas à construção e a manutenção de caminhos lajeados ou calçadas; b) definição de tipologias de vias segundo a sua funcionalidade cultural; c) elaboração de um léxico funcional e toponímico relacionado com a rede viária medieval e moderna; d) intervenção ao nível da conservação e restauro das calçadas, mediante o levantamento dos ofícios e das técnicas envolvidas na sua construção. O nosso tubo de ensaio situava-se na região de Montemuro, área montanhosa a sul do Douro particularmente sedutora aos olhos dos hodógrafos pois apresenta uma paisagem e uma geomorfologia diversificadas e foi, até 1992, um dos principais destinos dos gados transumantes.

---

<sup>41</sup> Com especial atenção para a pintura votiva, muitas vezes associada a acidentes ocorridos em viagem.

<sup>42</sup> Cf. RESENDE, 2011. Comunicação apresentada nas instalações da FCSH-UNL a 7 de Maio de 2011.

Com o referido projecto e comunicação pretendemos, acima de tudo, chamar a atenção para o património viário que tem sucumbido de forma célere perante necessidades nem sempre prementes e algo subjectivas quando fundamentadas nas vagas ideias de *desenvolvimento e progresso*. O maior atentado que tem acometido esta tipologia de construção é a substituição dos primitivos empedrados por pavimentação paralelepipédica de granito azul. Ou quando não a simples supressão do revestimento pétreo por cimento ou asfalto. Este tipo de acções tem levado à destruição compulsiva de saberes e práticas e de registos muito expressivos da cultura portuguesa.

De facto a estrada e os caminhos constituem tipologias de património que associam o material ao imaterial, a técnica às práticas. São, por isso espaços desconsiderados, sobretudo porque associados à qualidade ou ideia de espaços de ninguém. Talvez por isso nas reformas legislativas o caminho não tenha sido pensado como património material devidamente individualizado e fosse integrado na qualidade de património arqueológico<sup>43</sup>. Como vimos, porém, é muito reduzida a importância da via no conceito e no âmbito da arqueologia, incapaz que tem sido de olhar além do tempo clássico e da cronologia medieval.

Outrossim, o lado imaterial dos caminhos, as práticas sociais que lhe estão associadas, começando pelo próprio sentido da viagem e da deslocação humana, embora integrados nas definições universais no princípio de itinerários culturais, não colhem na política de defesa patrimonial portuguesa o interesse com que devem ser olhados os percursos das jornadas, de romagem ou de migrações cíclicas que modelaram a paisagem e o território português ao longo de séculos.

## **Bibliografia**

- [S.a.] (2003). *Hodografia*. Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa. A. Houaiss and M. Villar. Lisboa, Temas e Debates. 10: 4430.
- Alarcão, J. d. (1995). O domínio romano em Portugal. Mem Martins, Edições Europa América.
- Almeida, C. A. F. d. (1968). *Vias medievais entre Douro e Minho*. Faculdade de Letras. Porto, Faculdade de Letras. Dissertação para obtenção do grau de Licenciatura em História.
- Almeida, C. A. F. d. (1973). *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, Instituto de Alta-Cultura/CEH-FLUL. 1: 40-57.

---

<sup>43</sup> Cf. Lei de bases da política e do regime de protecção e valorização do património cultural (lei n.º 107/2001, de 8 de Setembro) apud NABAIS, J. C.; SILVA, S. T., 2006.

- Almeida, C. A. F. d. (1986). "A paróquia e o seu território." Cadernos do Noroeste: 113-130.
- Alves, A. (2001). Artistas e artífices nas Dioceses de Lamego e Viseu. Viseu, Governo Civil.
- Barros, H. d. G. ([s.d.]). História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV. Lisboa, Livraria Sá da Costa.
- Braga, I. D. (2000). Estalagens e Estalajadeiros em Portugal no reinado de D. João III (1521-1557). Caminería Hispánica. Guadalajara, Ediciones AACHE. 1: 145-163.
- Braga, P. D. (1993). "Barcas de passagem em Portugal durante a Idade Média: elementos para o seu estudo." Arquivos do Centro Cultural Português 32: 373-388.
- Bronserval, C., fr. (1970). Peregrinatio hispanica (1531-1533). Paris, PUF.
- d'Abreu, C. (2006). "Das antigas barcas de passagem no Douro ibérico." Douro - Estudos&documentos(21): 45-75.
- Castro, A. S. e. and L. Sebastian (2008/2009). "A implantação monástica no Vale do Varosa: o caso do Mosteiro de S. João de Tarouca." Oppidum(4): 115-136.
- Castro, A. S. e. (2013). Vias medievais nos coutos monásticos de S. João de Tarouca e St. a Maria de Salzedas. Actas das 1.as Conferências do Museu de Lamego/CITCEM. Lamego, Museu de Lamego/CITCEM (no prelo).
- Dias, J. (1965). "Aspectos da vida pastoril em Portugal." Revista de Etnografia(8).
- Dias, J. (1993). Maneira das mulheres acartarem em Portugal. Estudos de antropologia. J. Dias. Lisboa, INCM. 2: 386-400.
- Dias, J. (1993). Maneiras dos homens acartarem em Portugal. Estudos de antropologia. J. Dias. Lisboa, INCM. 2: 375-383.
- Echevarria Bravo, P. (1965). Portugal através del camino de Santiago Actas do Congresso Internacional de Etnografia. Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar. 3.
- Encarnação, J. d. (2006). Caminhos antigos, percursos modernos. Actas das I Jornadas As Vias do Algarve da Época Romana à Actualidade. S. Brás de Alportel, Arqueologia Algarve.
- Ferreira, J. A. P. (1956). "Os estalajadeiros do Porto e seus privilégios : alguns documentos existentes no Gabinete de História da Cidade." Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto 19(1-4): 240-241.
- Galhano, F. (1973). O carro de bois em Portugal. Lisboa, Instituto de Alta Cultura/Centro de Estudos de Etnologia.



- Ginja, A. (2008). O Mosteiro de Santa Maria de Salzedas. uma perspectiva sobre a rede viária do couto monástico. Coimbra, Universidade de Coimbra (trabalho apresentado ao Seminário de Arqueologia e História).
- Girão, A. (1940). Montemuro. Coimbra, Coimbra editora.
- Gonçalves, A. N. (1967). "As pontes do mestre Zacaris de Córdova no século décimo." Ocidente 72.
- Jackson, J. B. (2010). Descubriendo el paisaje autóctono. Madrid, Editorial Biblioteca Nueva.
- Mattoso, J., L. Krus, et al. (1989). O castelo da Feira. Lisboa, Editorial Estampa.
- Monteiro, H. P. R. (2005). A estrada de Beira: reconstituição de um traçado medieval. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Lisboa, Universidade de Lisboa. Mestrado em História.
- Moreno, H. B. (1986). "Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média." Revista da Faculdade de Letras : História(3): 77-90.
- Nabais, José Casalta; Silva, Suzana Tavares da- Direito do património cultural. 2.<sup>a</sup> edição. Coimbra: Edições Almedina, 2006.
- Oliveira, A., A. Monteiro, et al. (2000). Actas do colóquio Montemuro a última rota da transumância. Arouca, Associação da Defesa do Património Arouquense/Escola Superior Agrária de Viseu.
- Oliveira, A. d. (1995). "Migrações internas e de média distância em Portugal de 1500 a 1900." ARQUIPÉLAGO. História 1(1): 259-307.
- Osswald, H. (1999). Os caminhos das visitas pastorais na comarca da Maia na época Moderna. Carlos Alberto Ferreira de Almeida: in memoriam. M. Barroca. Porto, FLUP. 2: 157-173.
- Osswald, H., S. Pinto, et al. (2005). Ensaio de reconhecimento do ordenamento territorial eclesiástico no Noroeste litoral, em meados de setecentos. Em torno dos espaços religiosos - monásticos e eclesiásticos. Actas do colóquio de homenagem a Frei Geraldo Coelho Dias. I. Amorim, H. Osswald and A. Polónia. Porto, IHM-Universidade do Porto.
- Rau, V. (1981). Feiras Medievais Portuguesas. Lisboa, Presença.
- Resende, N. (2009). Escrever História sem palavras. A influência económica e espiritual dos mosteiros cistercienses de São João de Tarouca e Salzedas, na serra de Montemuro, através da análise de fontes indirectas (séculos XVI a XVIII). Actas. IV Congresso Internacional Císter en Portugal y en Galicia. M. Á. González García and J. L. A. Carreiras. Braga-Oseira. 1: 345-390.
- Resende, Nuno- Contributos para o estudo, sistematização e salvaguarda dos caminhos rurais: I Encontro RuralRePort. Lisboa: [não publicado], 2011.

- Resende, N. (2012). Fervor & Devoção: Património, culto e espiritualidade nas ermidas de Montemuro (séculos XVI a XVIII). Departamento de Ciências e Técnicas do Património. Porto, Universidade do Porto. Doutoramento.
- Saa, M. d. (1959). As grandes vias da Lusitania. Lisboa, [edição do autor].
- Serrão, J. V. (1974). "Os caminhos portugueses de Santiago." Arquivos do Centro Cultural Português 7.
- Silva, J. B. P. d. (1996). As pontes do diabo e os baptismos da meia noite. Municipalismo e desenvolvimento no Noroeste Peninsular: actas do congresso. Marco de Canaveses, Câmara Municipal do Marco de Canaveses. 1: 153-176.
- Vasconcelos, J. L. d. and M. V. Guerreiro, org. (1983). Etnografia portuguesa. Lisboa, Imprensa nacional Casa da Moeda.
- Vaz, J. I. (2009). Cultos pré-romanos, caminhos de Santiago e mosteiros cistercienses - uma relação (im)possível? Actas IV Congreso Internacional sobre el Císter. A. González Garcia and J. A. Carreiras. Ourense, [s.e.]. 1: 145-152.
- Ventura, M. G. (2003). Caminhos e estradas no século XV: dimensão política, intenções régias e problemáticas locais. Estudos sobre o poder: (séculos XIV-XVI). M. G. Ventura. Lisboa, Edições Colibri: 53-74.
- Viterbo, S. (1988). Dicionário histórico e documental dos arquitectos, engenheiros e construtores portugueses. Lisboa, INCM.