



BOLETIM **CULTURAL**

VILA NOVA DE FAMALICÃO

Boletim Cultural

Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão



III série | nº6/7

EDIÇÃO

Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão

DIRECTOR

Armindo Costa
Presidente da Câmara Municipal

DIRECTOR ADJUNTO

Paulo Cunha

COORDENADOR

Artur Sá da Costa

CONSELHO CONSULTIVO

Amadeu Gonçalves, António Joaquim Pinto da Silva, António José Queiroz, Armando Coelho Ferreira da Silva, Artur Sá da Costa, José Agostinho Pereira, Norberto F. Cunha

COLABORAM NESTE NÚMERO

António Joaquim Pinto da Silva, Angel Villa Valdás, Armando Coelho Ferreira da Silva, João Machado, Rui Lobato, Gongalo Cruz, José Antunes, Teresa Costa, Alvaro Brito Moreira, João Mendes Ribeiro, Isabel Drumont de Braga, Pedro Gomes Barbosa, Artur Sá da Costa, Paulo Costa Pinto, José Manuel Lopes Cordeiro, José Manuel Lages, Mariana Jacob Teixeira, António Gonçalves, Varico da Costa Pereira, Manuela Granja, Nelson Pereira, Paulo Campos Pereira, Carlos Mota, Dália Paulo, Joana Almeida Ribeiro, Júlio Machado Vaz, João Medina, Artur Ferreira Coimbra, Paulo Eduardo Guimarães, António José Queiroz, Ernesto Castro Leal, José Amado Mendes, Amadeu Gonçalves, Norberto Ferreira da Cunha, Paula Lamego, Rogério Bruno Guimarães Matos, Paulo Alexandre Campos Sampaio Correia, Joana Teresa Ribeiro do Couto, Isaura Costa, José Agostinho Pereira, António Freitas (fotógrafo)

SECRETARIADO

Alexandrina Costa

EXECUÇÃO GRÁFICA

SerSilito – Maia

TIRAGEM

500 exemplares

ISSN

0871-3308

DEPÓSITO LEGAL

22605/90

Saudação 9
Armindo Costa

Editorial 11
Artur Sá da Costa

I – História Local

Centenário da República (1910-2010) 19
Homenagem à 1ª vereação republicana municipal
Artur Sá da Costa e António Joaquim Pinto da Silva

Fac-simile do auto de proclamação da República em Vila Nova de Famalicão 33

Fac-simile do auto de posse da Comissão Administrativa da Câmara Municipal
(Acta n.º 1) 39

Da casa do Foral aos 50 anos dos Paços do Concelho de Vila Nova de Famalicão 43
António Joaquim Pinto da Silva

II – Seminário: Monumentos Balneários do noroeste peninsular – da proto-história à Idade Média

Las saunas castreñas: Santuários Urbanos en la Protohistoria Cantábrica 57
Angel Villa Valdés

Balneários Castrejos: Do Primeiro Registo à Arqueologia Experimental 79
Armando Coelho Ferreira da Silva, João Machado, Rui Lobato

Algumas considerações em torno dos balneários da Citânia de Briteiros 89
Gonçalo Cruz, José Antunes e Teresa Costa

O balneário castrejo do Monte Padrão, Santo Tirso 97
Álvaro Brito Moreira

Projecto de valorização, reabilitação e conservação das termas romanas de
S. Pedro do Sul. Programa de trabalhos, metodologia e conceito de intervenção 125
João Mendes Ribeiro

III – Seminário: Os Novos caminhos da história local e regional – 30 anos de Boletim Cultural

- Antigas e Novas Revistas de História Local e Regional: Objectivos e Alcances 137
Isabel Drumont de Braga
- A universidade e os municípios: história de uma colaboração 149
Pedro Gomes Barbosa
- B.C. – continuidades vs. descontinuidades 155
Artur Sá da Costa
- Índices (temático e de autores) da I e III série do Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão 161
Amadeu Gonçalves

IV – Seminário: Rede de Museus. Território. Identidade. Património

- O Castro das Eiras no contexto da Cultura Castreja e da Rede de Castros do Noroeste do Noroeste Peninsular 193
Armando Coelho Ferreira da Silva - Paulo Costa Pinto
- Museu da Industria Têxtil da Bacia do Ave: um percurso de 25 anos 207
José Manuel Lopes Cordeiro
- O Museu da Guerra Colonial – Breve História da Guerra Colonial 217
José Manuel Lages
- O Museu da Guerra Colonial e os Museus Militares 221
Mariana Jacob Teixeira
- O Centro de Estudos do Surrealismo
Rede de Museus e Centros de Arte Contemporânea 231
António Gonçalves
- Museus de arte sacra e turismo religioso: O caso de Vila Nova de Famalicão 233
Varico da Costa Pereira
- Vida e história do Museu de Cerâmica 245
Manuela Granja
- Gestão Integrada do Património Cultural no concelho de Vila Nova de Famalicão.
O caso prático da freguesia de Gondifelos 257
Nelson Pereira e Paulo Campos Correia

| | | |
|--|------------------------------|------------|
| | Conservação de Museus | 273 |
| | <i>Carlos Mota</i> | |
| Design para os museus: os museus enquanto objectos desenhados | | 279 |
| | <i>Francisco Providência</i> | |
| A Rede de Museus do Algarve – reflexão e acção museológica | | 289 |
| | <i>Dália Paulo</i> | |
| Museus de Famalicão – justificar-se-á a criação de uma rede? | | 299 |
| | <i>Artur Sá da Costa</i> | |
| O Museu dos Caminhos de Ferro de Lousado e os seus Públicos | | 323 |
| | <i>Joana Almeida Ribeiro</i> | |
| Dois Núcleos (Lousado e Nine). Um Museu: Museu Ferroviário do Minho | | 371 |
| | <i>Artur Sá da Costa</i> | |
| Rede Museológica Municipal – Declaração de Princípios | | 381 |

V – Museu Bernardino Machado – Centenário da I República

| | | |
|---|--------------------------------|------------|
| | Culto privado | 395 |
| | <i>Júlio Machado Vaz</i> | |
| Rafael Bordalo Pinheiro, Criador do Zé Povinho | | 401 |
| | <i>João Medina</i> | |
| A contra-revolução monárquica e a figura de Paiva Couceiro (1911-1919) | | 407 |
| | <i>Artur Ferreira Coimbra</i> | |
| A questão operária na I República: historiografia e memória | | 421 |
| | <i>Paulo Eduardo Guimarães</i> | |
| Alternativas à esquerda na I república: a Esquerda Democrática | | 431 |
| | <i>António José Queiroz</i> | |
| Os partidos políticos republicanos: uma perspectiva histórico-política (1910-1926) | | 441 |
| | <i>Ernesto Castro Leal</i> | |
| Industrialização e sociedade na I República: conflito de interesses | | 457 |
| | <i>José Amado Mendes</i> | |
| Ética e República. O cidadão ideal | | 465 |
| | <i>Amadeu Gonçalves</i> | |

A “nova alvorada”: o espírito comemorativo republicano
(1891-1899) 473
Amadeu Gonçalves

José Relvas e Bernardino Machado (Correspondência) 479
Norberto Cunha

VI – Património Cultural

Reflexão para um *itinerário cultural de arquitectura, (made in)dústria*
Riba d’Ave e Oliveira de S. Mateus 489
Rogério Bruno Guimarães Matos; Paulo Alexandre Campos Sampaio Correia;
Joana Teresa Ribeiro do Couto

As pontes e os núcleos molinológicos na definição da malha viária sobre o Ave
– Vila Nova de Famalicão / Trofa 495
Rogério Bruno Guimarães Matos

VII – Informação Cultural 507

Isaura Costa e José Agostinho Pereira

As pontes e os núcleos molinológicos na definição da malha viária sobre o Ave – Vila Nova de Famalicão / Trofa

por Rogério Bruno Guimarães Matos*

Resumo: A seguinte reflexão começa por abordar a importância do contexto geográfico na definição da rede viária de comunicação quer no panorama inter-regional quer no âmbito local. O território, integrado na região do baixo Ave, correspondente aos concelhos de Vila Nova de Famalicão e da Trofa, apresenta um conjunto de características que se revelaram fundamentais para a localização dos traçados viários e posteriormente para o desenvolvimento urbano das cidades. O rio Ave em toda a sua extensão constituiu, ao longo de séculos, uma barreira natural à circulação viária, facto que motivou inúmeras alternativas de travessia que evoluíram desde a ponte romana, passando pela barca de travessia e culminando na actual ponte em betão armado. Neste contexto pretende-se compilar e ordenar diversas informações históricas sobre as opções de travessia viária do rio Ave, para além de relacionar esses conteúdos com a formação e consolidação dos aglomerados urbanos e rurais nos concelhos de Vila Nova de Famalicão e da Trofa.

O território Português é definido, basicamente, como um rectângulo com 89.060Km² de área que ocupa o litoral ocidental da Península Ibérica. Está orientado no sentido Norte / Sul com 561km de comprimento e 160km de largura média. «Estende-se sobre o comprido na direcção meridiana e é limitado, a Oeste e a Sul, pela costa rectilínea do vasto Oceano Atlântico (...)»¹, pontuada pelas cidades mais povoadas. Esta característica geográfica contribuiu para a criação de um eixo de comunicação longitudinal, delineado durante a ocupação Romana, com o propósito de interligar os povoados mais importantes: Braga / Porto / Coimbra / Lisboa. Dificultando a materialização desse traçado, existem inúmeros rios que “cortam” o território transversalmente, de forma mais vincada no Norte do País. Os rios permitiram numa primeira fase, estabelecer a comunicação entre o litoral e o interior, mas representaram ao longo de séculos uma oposição ao traçado viário Norte / Sul. Confrontado com este facto, o homem ao longo da sua história debateu-se com o desafio de criar condições de travessia dos rios, que permitissem a continuidade da malha viária, assegurando as comunicações locais e inter-regionais, fundamentais para o desenvolvimento social, cultural e económico. Se enquadrarmos estes aspectos geográficos e históricos com a formação do território na região do Baixo Ave levantam-se desde logo algumas questões. Qual a importância da região do Baixo Ave para a comunicação entre o Douro e o Minho? Que benefícios tiveram Vila Nova de Famalicão e Trofa ao integrarem um eixo viário com séculos de formação? Quais foram as alternativas de travessia do rio Ave entre Vila Nova de Famalicão e Trofa?

As características geográficas da região do Baixo Ave contribuíram para estabelecer os primeiros contactos inter-comunitários entre povoados na *Idade do Ferro* e canalizar os circuitos viários inter-regionais mais importantes entre o Douro e o Minho iniciados durante o período romano. A sua localização intermédia entre duas cidades que mantiveram uma relação comercial estreita durante séculos, Braga e Porto, associada às condições topográficas do Vale e do rio Ave contribuíram para atrair e canalizar o fluxo viário que encontrou em Vila Nova de Famalicão e na Trofa uma charneira de distribuição entre as cidades mais importantes da região.

* Licenciado em Arquitectura pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Lusíada e Mestre em Metodologias de Intervenção no Património Arquitectónico pela Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

¹ RIBEIRO, Orlando; LAUTENSAC, Hermann; “GEOGRAFIA DE PORTUGAL”, Volume I. A POSIÇÃO GEOGRÁFICA E O TERRITÓRIO; Edições João Sá da Costa; Lisboa; 1ª edição Dezembro de 1987.

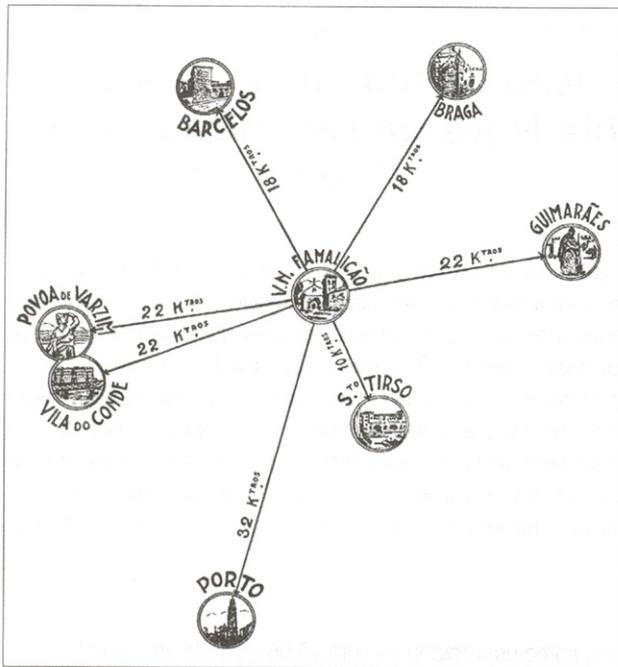


Fig. 1. Mapa turístico com as distâncias entre cidades;
 Fonte: «Vila Nova de Famalicão e as suas indústrias, comércio, profissões liberais e agricultura».

«(...) o segredo de seu espantoso progresso – Famalicão está no centro geográfico do Baixo Minho, ou seja em pleno coração da antiga província de Entre Douro e Minho. A Sul, a 28 quilómetros das Barreiras do Porto; a Norte a 18 da cidade de Braga; a Leste, a 23 da cidade de Guimarães; a Oeste a 23 da Póvoa de Varzim e de Vila do conde; a Noroeste, a 19 de Barcelos; a Sudeste, a 10 de Santo Tirso (...).»²

Se recuarmos ao período da *Idade do Ferro* existiram no Baixo Ave inúmeros Povoados Castrejos que estabeleciam contactos inter-comunitários, através de uma rede de vias de comunicação que privilegiavam essencialmente os caminhos naturais, ou seja, os seus rios principais – o Ave e o Este. «A grande concentração de povoados ao longo do curso do Ave sugerem-nos que este rio deveria funcionar como eixo fulcral na ligação das comunidades do litoral com as do interior».³ O autor António

Pereira Dinis admite a hipótese de que o rio não seria navegável em todo o seu curso continuamente, mas era possível navegá-lo em parte, desde que utilizando determinados tipos de embarcações, com dimensões reduzidas, construídas em pele conforme refere Estrabão. Para além disso, em alternativa à navegação, os vales marginais associados aos rios seriam zonas privilegiadas de circulação pedestre para percursos longos nomeadamente entre o litoral e o interior.

Durante o período de ocupação romana Vila Nova de Famalicão e Trofa integraram o eixo viário que estabelecia a ligação entre Bracara / Cale / Olisipo, aproveitando as condições geográficas do vale do rio Pelhe e a travessia do rio Ave na freguesia de Lousado, Ponte Lagoncinha. A via seguia em direcção a S. Martinho de Bougado, «(...) como o indica um marco miliário, do tempo do Imperador Carino (...)»⁴ passando pela Quinta do Painço e pelo castro de Alvarelhos até à Carriça onde prosseguia em direcção a Portus Cale.⁵

Fruto desta herança, Vila Nova de Famalicão e Trofa considerados *povoados de circulação*,⁶ foram criando condições de acolhimento ao longo do traçado viário que ligava Braga ao Porto. As estalagens e as *vendas*⁷ são

² SILVA, José Casimiro da; «ELUCIDÁRIO TURÍSTICO DO CONCELHO DE VILA NOVA DE FAMALICÃO E ROTEIRO DO MINHO»; Centro Gráfico de Famalicão, 1960.

³ DINIS, António Pereira; «ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DO BAIXO AVE NO I MILÉNIO A.C.»; Faculdade de Letras da Universidade do Porto; Mestrado em Arqueologia; Porto; Novembro de 1993.

⁴ PIMENTEL, Alberto; «SANTO THYRSO DE RIBA D'AVE»; Editado pelo «Club Thyrsense»; Santo Thyrsó; 1902.

⁵ RIBEIRO, Flávio; «PONTE PÊNSIL DA BARCA DA TROFA. À borda da estrada Porto – Braga»; Câmara Municipal da Trofa e Professor Napoleão Sousa Marques; Gráfica da Trofa; Abril de 2004.

⁶ CRUZ, António; «ACTAS DO COLÓQUIO DE HISTÓRIA LOCAL E REGIONAL – O REGUENGO DE BOUGADO INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA TERRA E DO HOMEM»; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; Santo Tirso, 1981.

⁷ DUARTE, Moutinho; «PONTE PÊNSIL DA BARCA DA TROFA. À borda da estrada Porto – Braga»; Câmara Municipal da Trofa e Professor Napoleão Sousa Marques; Gráfica da Trofa; Abril de 2004. As vendas eram as casas que acolhiam os viajantes,

o melhor exemplo para explicar a importância da circulação inter-regional para o desenvolvimento local. «Diz a lenda que, aí pelo século XIV, se instalou em Terra de Vermoim um sujeito chamado de Famelião, casado com uma tal Mota, antiga serviçal dos Condes de Barcelos. O local escolhido não oferecia grandes atractivos. Ficava num baixo e era completamente despovoado. (...) Tinha contudo, a vantagem de ser atravessado pela estrada de Braga ao Porto. Ora foi precisamente desta particularidade que Famelião soube tirar todo partido. Mandou construir uma casa e, dadas as suas tendências comerciais, vá de a transformar, pouco depois, numa convidativa estalagem».⁸ Na Trofa, ao longo do traçado viário existem referências a inúmeras *vendas* que remontam ao século XV como comprova o autor António Cruz ao recorrer a um documento datado de, «(...) 8 de Junho de 1462, D. Afonso V dava bom acolhimento a uma suplica de Tomé Domingues, cidadão do Porto e aí morador, que tinha uma *venda que era em terra da Maia que se chama a Trofa*».⁹ Queixava-se Tomé Domingues que existia outra *venda* que lhe retirava a clientela localizada «(...) *na estrada que vai do Porto para Braga* (...)».¹⁰

No século XVIII, a forte afluência de viajantes que circulavam na região é referida nas Memórias Paroquiais de 1758, pelo Abade Inácio Pimentel, «(...) *no lugar da Barca da Trofa, onde é passagem da estrada real, que seria mui útil tivesse uma ponte por facilitar melhor a contínua passagem de toda a província do Minho*».¹¹ Para além disso as inúmeras referências a pontes e barcas de passagem durante as Memórias Paroquiais transmitem a ideia que estamos perante «(...) um território de largo transito inter-paroquial, intra-concelhio e regional (...)».¹²

O circuito viário entre Braga e Porto apoiado numa longa tradição foi adquirindo cada vez mais importância. Em meados do século XIX, surge a *Companhia de Viação Portuense*¹³ que resolveu investir na conclusão das obras das estradas entre Porto, Braga e Guimarães para explorar economicamente as designadas viagens de

isto é, uma estalagem onde estes descansavam ou pernoitavam antes de retomar a viagem. Mais recentemente as vendas eram designadas pelos estabelecimentos onde se vendia pão, vinho ou qualquer outro sustento.

⁸ ABREU, Leonídio de; "SILVA MINHOTA"; Braga, 1956.

⁹ CRUZ, António; "ACTAS DO COLÓQUIO DE HISTÓRIA LOCAL E REGIONAL – O REGUENGO DE BOUGADO INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA TERRA E DO HOMEM"; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; Santo Tirso, 1981.

¹⁰ CRUZ, António; "ACTAS DO COLÓQUIO DE HISTÓRIA LOCAL E REGIONAL – O REGUENGO DE BOUGADO INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA TERRA E DO HOMEM"; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; Santo Tirso, 1981. «O mapa de caminhos medievais portugueses tem sempre de inscrever com passagem pela *Trofa* – terra extrema – a carreiteira que ligava a cidade do Porto a Braga, por ser essa a mais directa e, como tal a preferida dos viajantes (...)», que justificou a existência de uma venda ou estalagem. «(...) porém a distar apenas uma légua da nossa estalagem, foi construída uma outra, a da carriça, no último quartel do século dezassete.»

¹¹ SILVA, José Pereira da Silva; "TROFA S. MARTINHO DE BOUGADO – ESBOÇO DE UMA MONOGRAFIA"; Livraria Sólivos de Portugal; Trofa; 1981. «(...) respectiva acta da Câmara Municipal de S. Tirso, com data de 11 de Janeiro de 1839: ... *que sendo de grande urgência ao Rendimento deste Município e ao bem do publico que seja construída uma ponte de pao no sítio denominado Barcada Trofa* (...)»

¹² CAPELA, José Viriato; SILVA, António Joaquim Pinto; "VILA NOVA DE FAMILIÇÃO NAS MEMÓRIAS PAROQUIAIS DE 1758"; Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão; V. N. de Famalicão; 2001.

¹³ SILVA, José Pereira da Silva; "TROFA S. MARTINHO DE BOUGADO – ESBOÇO DE UMA MONOGRAFIA"; Livraria Sólivos de Portugal; Trofa; 1981. «A Companhia Viação Portuense foi fundada após a publicação das bases do concurso para a conclusão das importantes estradas do Porto a Braga e do Porto a Guimarães, publicadas em D.º do Gov.º de 21-7-1851. Propôs então a companhia o seu acabamento a troco da concessão dos transportes públicos. Aceite a proposta, iniciaram-se imediatamente as respectivas obras, enquanto lhe era conferido o exclusivo da exploração de diligências e de carros acelerados nas duas estradas e concedia-se-lhe a condução das malas do correio nos mesmos carros, por dois terços do preço que até então era dispendido com esse serviço».

mala-posta.¹⁴ «Desta forma, pode concluir-se a estrada, considerada, ao seu tempo, monumental, quer pela sua extensão e largura, quer pela segurança que oferecia. Foi um melhoramento que veio iniciar uma nova era de prosperidade para todo o Minho, pelo considerável aumento de tráfego que originou». ¹⁵ Neste período Vila Nova de Famalicão ganha uma nova e intensa dimensão económica, social e cultural. Em 1861 o autor Vilhena Barbosa descreve o seguinte: «*Villa Nova de Famalicão já não é a mesma terra de há seis annos. Quem a viu então, e a visita hoje, desconhece-a inteiramente. Os novos prédios que ali se têm edificado ennobreciam qualquer grande cidade. E a edificação continua de um modo pasmoso a levantar não casas humildes, mas sim extensas propriedades com dois e três andares.*». E descreve a circulação: «*Innumeráveis vehiculos de todo o género transitam constantemente por essas estradas em todas as direcções. E como Famalicão dista do Porto cinco das nossas antigas e grandes léguas, é um ponto obrigado de descanso para os viajantes*». ¹⁶

Esse movimento viário, iniciado no período de ocupação romana e intensificado a partir do século XIX com as viagens de *mala-posta*, deparou-se durante séculos com um obstáculo natural formada pelo rio Ave. O rio era considerado de «(...) transposição dificultada pela corrente ou profundidade(...)»¹⁷ facto que motivou, a partir do século XVIII, a solicitação de uma ponte que ligasse a freguesia de Ribeirão, (margem direita), com a freguesia de S. Martinho de Bougado, (margem esquerda). «A qual ponte (da Lagoncinha) há muitos anos a esta parte pouca serventia tem, e se carece muito de outra para se passar o dito rio Ave, no lugar da Barca da Trofa, que fica na freguesia de S. Martinho de Bougado, vizinha desta, aonde com grande trabalho e perigo de vida, tendo morrido algumas pessoas afogadas, se dá passagem em três barcas, ao correio e povo que vem de Lisboa, Porto e de outras partes fazendo estrada direita por esta freguesia (...)».¹⁸

A partir de meados do século XIX, numa tentativa de dar continuidade à *estrada real* ou simplesmente ligar as duas freguesias Ribeirão e S. Martinho de Bougado foram idealizadas cinco soluções até aos nossos dias. A primeira solução é identificada pelo autor António Cruz como *Ponte da Barca* baseando-se numa referência existente no «(...) mapa do Entre Douro e Minho levantado pelo oficial de Engenharia Custódio José Gomes de Vilas Boas». ¹⁹ A segunda solução foi a *Ponte do Estreu* que devido à sua afluência foi explorada em parceria pelas Câmaras de Vila Nova de Famalicão e Santo Tirso que cobravam uma taxa de passagem, «Cada pessoa a pé 5reis; besta cavalariça, 20reis; dita muar, 25reis; gado vacum, 10reis; jumentos ou jumentas, 15reis; carro com uma junta de bois, 40reis; carro com duas ditas, 60reis; cada uma cabra, carneiro, ovelha

¹⁴ MARQUES, Napoleão Sousa; "PONTE PÊNSIL DA BARCA DA TROFA. À borda da estrada Porto – Braga"; Câmara Municipal da Trofa e Professor Napoleão Sousa Marques; Gráfica da Trofa; Abril de 2004. «Desde o dia 10 de Outubro de 1866, estas diligências, da Companhia de Viação, tiveram o seguinte horário:

Do Porto para Braga – 6horas da manhã e 1hora da tarde;

De Braga para o Porto – 6horas da manhã e às 11:30horas da noite;

Do Porto para Guimarães – 6horas da manhã e meio-dia;

De Guimarães para o Porto – 6horas da manhã 11:45horas da noite;

Do Porto para Viana do Castelo – ao meio-dia;

De Viana do Castelo para o Porto – 7horas da manhã.»

¹⁵ ABREU, Leonídio de; "SILVA MINHOTA"; Braga, 1956.

¹⁶ ABREU, Leonídio de; "SILVA MINHOTA"; Braga, 1956.

¹⁷ CRUZ, António; "ACTAS DO COLÓQUIO DE HISTÓRIA LOCAL E REGIONAL – O REGUENGO DE BOUGADO INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA TERRA E DO HOMEM"; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; Santo Tirso, 1981.

¹⁸ CRUZ, António; "ACTAS DO COLÓQUIO DE HISTÓRIA LOCAL E REGIONAL – O REGUENGO DE BOUGADO INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA TERRA E DO HOMEM"; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; Santo Tirso, 1981.

¹⁹ CRUZ, António; "ACTAS DO COLÓQUIO DE HISTÓRIA LOCAL E REGIONAL – O REGUENGO DE BOUGADO INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA TERRA E DO HOMEM"; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; Santo Tirso, 1981.

ou cevado, 5reis; cada carruagem, 120reis; cada uma leiteira, 8reis».²⁰ A ponte do Estreu foi construída em madeira e suportada por barcas facto que exigia uma permanente manutenção, como comprova a acta de sessão da Câmara de Santo Tirso de 16/6/1846. «Foi lido hum officio que o Presidente da Comissão Municipal de Villa Nova de Famalicão dirigiu ao Presidente desta Comissão (Santo Tirso), em que participava ter aquella Comissão resolvido em seção de hontem hir o seu fiscal no dia dezoito do corrente à Ponte do Streu a-fim de examinar quais os reparos de que aquela ponte precisava, rogando que esta Comissão, naquela ponte interessada igualmente, alli dirigisse, no indicado dia, hum dos seus membros para de combinação com aquele Fiscal procederem ao dito exame(...)».²¹

No entanto, as despesas resultantes da constante manutenção por parte dos Municípios de Vila Nova de Famalicão e de Santo Tirso tornaram insuportável a sua continuidade. Facto que incentivou a idealizar uma terceira solução que consistia num projecto para uma ponte sólida que respondesse às exigências impostas pela crescente circulação. Assim sendo, surge um projecto de uma ponte em pedra, «(...) de aduelas talhadas e acostadas à boa moda Romana, com avanços para um e outro lado do tabuleiro»,²² que não chegou a ser executado.

Em 1858 é materializada a quarta solução, a *Ponte Pênsil*,²³ com o impulso da Companhia de Viação Portuense e projectada pelos Engenheiros Belchior José Garcês e Sebastião Lopes Calheiros que a descrevem da seguinte forma:

«Adoptamos a forma de torres, depois de muito pensar na mais adequada às columnas de suspensão, e de combinarmos tal assumpto com os srs. engenheiro fiscal por parte do governo, e directores da Companhia. Effectivamente, sendo, como é, invariável o vão da ponte, 85,38 m. determinada por conseguinte a flexa dos cabos, que é de 6,56769 m., fixada fica em 7,56769 a altura das mesmas columnas, igual aquella flexa, e mais a do estrado da ponte, e altura da primeira tige. (...) De mais, a qualidade da pedra, não se prestando a delicado ornamento, sem a irmos procurar a légoas de distância, nem convindo envolver a Companhia em consideráveis dispêndios de fundição,

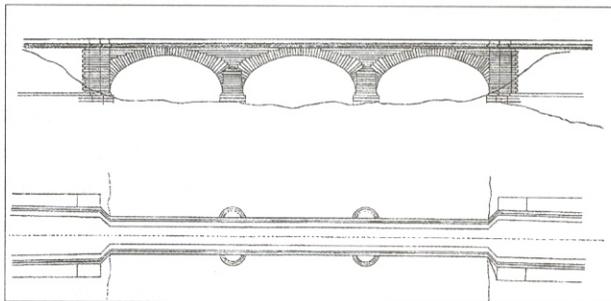


Fig. 2. Projecto da ponte sobre o rio Ave entre ribeirão e S. Martinho de Bougado que antecedeu à Ponte Pênsil;

Fonte: "Actas do Colóquio de História Local e Regional – O Reguengo de Bougado. Introdução ao Estudo da Terra e do Homem"

²⁰ SILVA, José Pereira da Silva; "TROFA S. MARTINHO DE BOUGADO – ESBOÇO DE UMA MONOGRAFIA"; Livraria Sólivos de Portugal; Trofa; 1981.

²¹ SILVA, José Pereira da Silva; "TROFA S. MARTINHO DE BOUGADO – ESBOÇO DE UMA MONOGRAFIA"; Livraria Sólivos de Portugal; Trofa; 1981.

²² CRUZ, António; "ACTAS DO COLÓQUIO DE HISTÓRIA LOCAL E REGIONAL – O REGUENGO DE BOUGADO INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA TERRA E DO HOMEM"; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; Santo Tirso, 1981.

²³ PIMENTEL, Alberto; "SANTO THYRSO DE RIBA D'AVE"; Editado pelo «Club Thyrsense»; Santo Thyrso; 1902. «Esta ponte desperta agradáveis recordações a todos quantos viajaram na antiga mala-posta d' aquela Companhia (a Viação Portuense), desde o Porto a Braga. Partia-se do Porto às 11 horas da noite, saindo da rua Entre – Paredes e rodava-se pela Batalha e rua de Santa Catarina até ganhar o largo de Aguardente (o actual jardim do Marquês), que era nesse tempo o limite povoado da cidade. Depois entrava-se em pleno campo, sempre por entre arvoredo, fazendo-se a primeira paragem na Carriça, onde o Silva, um homem forte e ancho, sempre de jaqueta, chapéu redondo na cabeça, vendia aos passageiros uma água de castanhas, a ferver, convencionalmente denominada café. Após breve demora, segue-se para a Trofa, onde a aparição da esbelta Ponte do Ave era sempre saudada com alegria pelos viajantes, não só porque a luz da manha começava a sorrir na paisagem, mas também porque se aproximava Vila Nova de Famalicão, onde uma nova paragem dava tempo para almoçar bifés e ovos.»



Fig. 3. Ponte Pênsil sobre o rio Ave entre Ribeirão e S. Martinho de Bougado;
Fonte: Arquivo do Fotografo Armando Maia.

rodoviária inaugurada em 1935. Construída para assegurar o trânsito pesado entre as duas margens era tida como uma nova esperança para o desenvolvimento da Indústria têxtil do Vale do Ave. «Em 1931, o quinzenário local O Trofense lançava aos ventos o primeiro alarme: A interessante e conhecida ponte pênsil da Trofa parece estar condenada a ser substituída por outra em cimento armado. Lamenta-se que o camartelo demolidor venha roubar-nos uma obra monumental que é o orgulho da nossa terra porque a conhecida ponte Pênsil da Trofa é a única em Portugal e uma das maiores da Europa, no género.»

Todas estas pontes surgem com um objectivo principal de criar condições viárias de comunicação inter-regional. Podemos referir que as pontes atrás descritas foram respondendo de forma eficaz aos objectivos propostos, dando continuidade ao eixo viário entre Braga e Porto. No entanto existiu durante séculos, uma rede de caminhos locais que foram fundamentais nas relações diárias das populações que viviam nas freguesias marginais ao rio Ave.²⁵ «No Noroeste, coração da civilização portuguesa, são os carros de duas rodas dos camponeses que asseguram a circulação nos caminhos. (...) Ao longo de todo o dia ouve-se a melodia dos “carros que chiam” através das gândaras, matas, campos de milho e vinhas embarradas. Estes carros semelhantes ao *plaustrum romano* e que datam com certeza de milhares de anos, são puxados exclusivamente por bois, que conseguem, com estes veículos pesados e fortes, vencer todos os acidentes do terreno».²⁶

É certo que desde o período de ocupação romana até meados do século XVIII a travessia do rio Ave por ponte, entre Vila Nova de Famalicão e Trofa, realizava-se exclusivamente pela Ponte da Lagoncinha. No entanto, entre o século XV e princípios do século XX existiram inúmeras alternativas de travessia do rio Ave, realizadas por barca, a vau ou a pé, a mula ou a carro de bois, que estabeleciam de forma disseminada a relação da teia de caminhos locais entre a margem direita, Vila Nova de Famalicão e a margem esquerda, Trofa respondendo às necessidades quer da população local, quer dos viajantes que circulavam na região. Esses pontos de travessia, estão associados aos núcleos molinológicos que se estendem ao longo do rio Ave e relacionam os caminhos da margem direita com os da margem esquerda. Neste sentido as azenhas e açudes representam um elo de ligação entre as duas margens, mas também são um amparo às correntes

fomos com compellidos a dar às nossa columnas de suspensão a forma de torres antigas, por meio das quaes obtivemos a resistência necessária com o mínimo dispêndio, imprimindo-lhe um aspecto de novidade que agradou. De facto, os pòrticos, as columnas de qualquer ordem, os abeliscos de pedra, ou ligeiras columnas de ferro fundido, tudo seria imitação de outras pontes n'este género».²⁴

Por último, a solução de travessia do rio Ave entre a freguesia de Ribeirão e S. Martinho de Bougado é a actual ponte

²⁴ ABREU, Leonídio de; “SILVA MINHOTA”; Braga, 1956.

²⁵ RIBEIRO, Orlando; LAUTENSAC, Hermann; “GEOGRAFIA DE PORTUGAL”, III. O POVO PORTUGUÊS; Edições João Sá da Costa; Lisboa; Novembro de 1989. «À grande massa de população das bacias, vales e planícies corresponde uma densa rede de estradas (...). A multidão de aldeias, lugarejos, e casais está ligada por densa rede de caminhos de carros, onde circulam os primitivos carros dos camponeses, puxados por junta de bois gigantes, presos às cangas.»

²⁶ RIBEIRO, Orlando; LAUTENSAC, Hermann; “GEOGRAFIA DE PORTUGAL”, III. O POVO PORTUGUÊS; Edições João Sá da Costa; Lisboa; Novembro de 1989.

que dificultavam a travessia do rio Ave. Para além disso, a azenha permanentemente habitada pelo moleiro era um ponto de vigia que tranquilizava quem atravessava o rio. Durante o Verão, quando o açude não ficava coberto por água, era frequente o moleiro abrir a azenha para permitir à população atravessar o rio, em troca da contribuição, principalmente quando haviam festas e romarias religiosas.²⁷

Ancorada à azenha existia frequentemente a Barca de travessia, por vezes explorada pelo moleiro ou pelas próprias entidades municipais. «Os históricos viandantes, com objectivo Braga, ao chegarem à margem esquerda do rio Ave, apeavam as pessoas, que buscavam a Barca onde cabiam 12 pessoas que o moleiro a troco de uns reais, transportava para a margem direita daquele rio com o impulso de uma vara de eucalipto com cerca de quatro metros, apoiada no seu leito.»²⁸ Os municípios de V. N. de Famalicão e de Santo Tirso exploraram também Barcas de passagem entre a freguesia de S. Martinho de Bougado e a freguesia de Ribeirão no lugar da Barca. Facto que esteve na origem de conflitos originados pelas taxas exigidas pelas referidas Câmaras Municipais na travessia das barcas «(...) comparecia na Câmara de Santo Tirso o arrematante da Barca da Trofa (...) a reclamar, em virtude de a sua barca se achar parada “sem poder navegar por motivo da barca da Câmara de Villa Nova de Famalicão a ter atrabuido no desembarque da Barca desta Câmara”(...)».²⁹ Efectivamente a travessia por barca mais conhecida efectuava-se no lugar da Barca, entre a azenha da Barca, em S. Martinho de Bougado, e a azenha da Agra da Várzea, em Ribeirão.³⁰ O autor António Cruz documenta a sua existência com base em prazos lavrados em 26 de Setembro de 1560. «Talvez uma só de princípio (séculos XV e XVI), depois duas, por força do movimento que as exigia, finalmente e logo a partir do segundo quartel do século XVIII, eram já três as barcas que asseguravam a travessia e mantinham a ligação entre os dois troços de estrada real do Porto a Braga».³¹ Mais recentemente existem registos relativos à sessão de Câmara com a data de 7 de Abril de 1837 em que é «(...)posta em praça a arrematação da cobrança das passagens da Barca da Trofa e do Barquinho de Chaves. A primeira foi arrematada por Caetano José da Silva, de Vila Nova de Famalicão pela quantia de 650\$000; e a segunda, por Narciso da Silva Carneiro, de Bougado Grande, 13\$500 rs.».³²

Nas freguesias de S. Martinho de Bougado e Lousado existiu uma barca de travessia associada à Azenha da Esprela e à Azenha do Zé da Carolina, retratada na obra «O Minho Pitoresco». Existe referência a uma barca de carácter clandestino, que funcionava essencialmente durante a noite «E aquela vez em que ouviste,

²⁷ São frequentes os relatos de pessoas que viviam em S. Martinho de Bougado e atravessavam o rio pelo açude da Azenha da Esprela e da Azenha do Zé da Carolina para irem à festa em Lousado realizada durante o mês de Setembro. Também era hábito a população participar nas festas e romarias entre a freguesia de Fradelos e Guidões e entre a freguesia de S. Tiago de Bougado e Ribeirão como referem os moleiros das respectivas azenhas que possibilitavam a travessia do rio Ave.

²⁸ PORTELA, José Costa; “PONTE PÊNSIL DA BARCA DA TROFA. À borda da estrada Porto – Braga”; Câmara Municipal da Trofa e Professor Napoleão Sousa Marques; Gráfica da Trofa; Abril de 2004.

²⁹ SILVA, José Pereira da Silva; “TROFA S. MARTINHO DE BOUGADO – ESBOÇO DE UMA MONOGRAFIA”; Livraria Sólivos de Portugal; Trofa; 1981.

³⁰ SILVA, José Pereira da; “TROFA S. MARTINHO DE BOUGADO – ESBOÇO DE UMA MONOGRAFIA”; Livraria Sólivos de Portugal; Trofa; 1981. «E quando se teria iniciado a actividade dessa barca? Se esse início coincidiu com o levantamento do açude do respectivo local – como opina José Francisco da Costa – bem remota deve ser a existência da Barca da Trofa. A primeira alusão ao lugar da Barca, nos assentos paroquiais, vem de 1652 (...)»

³¹ CRUZ, António; “ACTAS DO COLÓQUIO DE HISTÓRIA LOCAL E REGIONAL – O REGUENGO DE BOUGADO INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA TERRA E DO HOMEM”; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; Santo Tirso, 1981.

³² SILVA, José Pereira da; “TROFA S. MARTINHO DE BOUGADO – ESBOÇO DE UMA MONOGRAFIA”; Livraria Sólivos de Portugal; Trofa; 1981.



Fig. 5. Gravura dos barcos de travessia do Ave, entre as Azenha da Esprela, (S. Martinho de Bougado) e a Azenha do Zê da Carolina, (Lousado);
Fonte: "Minho Pitoresco"; Desenho de João de Almeida.

margem esquerda de Santiago de Bougado, de acesso ao lugar da Corredoura e Lagoa»³⁵, facto confirmado pelo proprietário da azenha de Sam.

Entre as freguesias de Fradelos e de S. Tiago de Bougado existiu uma barca de travessia que merece especial destaque conhecida como o *Barquinho de Chaves*. Nas Memórias Paroquiais que datam de 6 de Maio de 1758 sobre Santa Leocádia de Fradelos o Abade Luís de Moura Teixeira na descrição das travessias do rio Ave na freguesia de Fradelos refere o seguinte: «*Não tem pontes e no rio Ave, tem huma barca no destrito desta freguezia, chamada a Barca de Chaves.*». Além desta referência existe também uma certidão «(...) concluída, concertada e assinada, na cidade do Porto a 10 de Junho de 1793»³⁶ que descreve os bens moveis e imóveis da Casa de Lavoura de Constantino da Silva Carneiro, localizada no lugar de Bairros: «Vinhos, cereal, cascos e barcos: (...) uma barca no rio – 9.600 rs. ; um barquinho pequeno – 4.000 rs.». ³⁷ Efectivamente o Barquinho de Chaves foi durante vários séculos um meio de travessia do rio Ave bastante solicitado, «(...) foste centro de passagem entre as duas margens, servindo-te da barca que possuías (ainda lá estão os ganchos de a prender) para transportares carros e pessoas quando o rio ia cheio. Há quem se recorde de pagar 5reis de ida e de volta. E hoje sem barca e com barco, só nos fins-de-semana, ainda continua o transporte de pessoas entre as duas margens, pelo preço de 5 escudos de ida e volta».³⁸

³³ RODRIGUES, Alcino; "MISÉRIAS E GRANDEZAS DA TERRA DE BOUGADO – II PARTE"; Livraria Sólivos de Portugal; Trofa; 1984.

³⁴ SANTOS, Firmino; "VILA DE RIBEIRÃO – UMA TERRA, UM POVO E A SUA HISTÓRIA"; Gráficasmares, Lda; Julho de 2008. «Era pertença de um morador da aldeia da Portela (...)» servia os «(...) passageiros que se deslocavam para S. Martinho de Bougado, Santo Tirso e outros, como para Ribeirão, Lousado e Vila Nova de Famalicão.»

³⁵ SANTOS, Firmino; "VILA DE RIBEIRÃO – UMA TERRA, UM POVO E A SUA HISTÓRIA"; Gráficasmares, Lda; Julho de 2008.

³⁶ CRUZ, António; "CASAS DE LAVOURA DO REGUENGO DE BOUGADO NA CHARNEIRA DE DOIS SÉCULOS – BOLETIM CULTURAL, VOLUME I, Nº I"; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; 1977.

³⁷ CRUZ, António; "CASAS DE LAVOURA DO REGUENGO DE BOUGADO NA CHARNEIRA DE DOIS SÉCULOS – BOLETIM CULTURAL, VOLUME I, Nº I"; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; 1977.

³⁸ RODRIGUES, Alcino; "NOTÍCIA DO JORNAL A VOZ DA TROFA – A AZENHA DE BAIROS".

Para além das barcas de travessia, enumeradas anteriormente, existiram outras ao longo do rio Ave. Refiro-me ao local de travessia, junto às azenhas dos Frades e Povoação, realizada por barca localizada a montante das azenhas e por barco pertencente à azenha de Povoação que efectuavam a ligação comercial entre as freguesias de Guidões e Fradelos, como testemunha o proprietário da azenha de Povoação: «era frequente atravessarem inúmeras mulheres vindas de Cidai com cestos à cabeça que iam comprar ovos e galinhas a Fradelos ou mesmo deixar oferendas na Capela de São Bento localizada no largo da Aldeia de Povoação».³⁹ Podemos também referir a barca localizada a jusante da Azenha do Bicho e a importância das azenhas do Arnado e do Passadiço para a travessia do rio Ave nas relações entre Guidões e Ferreiró.⁴⁰

Se por um lado, as pontes permitem a continuidade das vias de comunicação entre as capitais de distrito, por outro não podemos esquecer a importância dos inúmeros pontos de travessia do rio Ave associados aos núcleos molinológicos. Estes últimos, de forma plurinuclear logo mais abrangente, representaram uma alternativa e um complemento, que garantiu a permanente circulação na região. A barca e o açude foram, durante séculos, elos de ligação entre margens e essa condição específica, permitiu manter o fluxo viário nos caminhos secundários, quer pelo viajante que optava por atravessar o rio por barca ou a vau, quer pela população local que atravessam o rio para comercializar produtos ou simplesmente ali recorriam para moer os cereais, macerar o linho, pisar a lã, serrar a madeira, lavar a roupa, tomar banho e pescar.

Após esta reflexão, considero que as pontes e os núcleos molinológicos que comportavam a travessia do rio Ave, durante séculos, foram contributos preciosos para garantirem o traçado viário inter-regional e local. Aspecto acabaria por influenciar de forma decisiva a distribuição e a ocupação do território quer de Vila Nova de Famalicão e quer da Trofa. Ainda hoje podemos verificar dois tipos de povoados: um ao longo do traçado viário inter-regional, outro disperso pelo Vale do Ave associado ao campo agrário e ao caminho. E é com o cruzamento destes dois tipos de povoados que obtemos o retrato da ocupação do nosso território.

Bibliografia

- ABREU, Leonídio de; "SILVA MINHOTA"; Braga, 1956.
- CAPELA, José Viriato; SILVA, António Joaquim Pinto; "VILA NOVA DE FAMILICÃO NAS MEMÓRIAS PAROQUIAIS DE 1758"; Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão; V. N. de Famalicão; 2001.
- CRUZ, António; "ACTAS DO COLÓQUIO DE HISTÓRIA LOCAL E REGIONAL – O REGUENGO DE BOUGADO INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA TERRA E DO HOMEM"; Edição da Câmara Municipal de Santo Tirso; Santo Tirso, 1981.
- DAVEAU, Suzanne; "PORTUGAL GEOGRÁFICO"; Edições João Sá da Costa, Lda.; 1ª Edição; Lisboa; 1995.
- DINIS, António Pereira; "ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DO BAIXO AVE NO I MILÉNIO A.C."; Faculdade de Letras da Universidade do Porto; Mestrado em Arqueologia; Porto; Novembro de 1993.
- DUARTE, Moutinho; "PONTE PÊNSIL DA BARCA DA TROFA. À borda da estrada Porto – Braga"; Câmara Municipal da Trofa e Professor Napoleão Sousa Marques; Gráfica da Trofa; Abril de 2004.
- FERNANDES, Agostinho Peixoto; "PATRIMÓNIO E INDÚSTRIA NO VALE DO AVE – UM PASSADO COM FUTURO"; ADRAVE – Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave, S.A.; Novembro de 2002.
- MAIA, Manuel Domingues de Sousa; "HISTÓRIA DE GUIDÕES"; Porto.

³⁹ Depoimento do Sr. Mário Loureiro.

⁴⁰ CAPELA, José Viriato; SILVA, António Joaquim Pinto; "VILA NOVA DE FAMILICÃO NAS MEMÓRIAS PAROQUIAIS DE 1758"; Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão; V. N. de Famalicão; 2001. Existem desde o século XVIII inúmeras barcas com uma importância vital na comunicação entre a população «(...) as barcas de passagem mais importantes; a de nossa Senhora de Porto d'Ave, a barca da Taipia (ao pé de vila Nova de Sande) o Barco do Nuno (na freguesia do mesmo nome, o barco do Porto, na freguesia de Lama, junto a Santo Tirso; a barca de Santo Tirso junto ao Convento que é dos Beneditinos; a barca da Trofa, em Ribeirão; a barca de Chaves, na Freguesia de Fradelos.»

- MACHADO, Carlos Sousa; REBELO, Lamarck; "VILA NOVA DE FAMALICÃO E AS SUAS INDUSTRIAS, COMÉRCIO, PROFISSÕES LIBERAIS E AGRICULTURA"; Oficinas Gráficas Minerva; V. N. de Famalicão; 1947.
- MARQUES, Napoleão Sousa; "PONTE PÊNSIL DA BARCA DA TROFA. À borda da estrada Porto – Braga"; Câmara Municipal da Trofa e Professor Napoleão Sousa Marques; Gráfica da Trofa; Abril de 2004.
- MATOS, R. Bruno; "CONTRIBUTO PARA A SALVAGUARDA DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO – AZENHAS & AÇUDES NO VALE DO AVE, PAISAGEM E MEMÓRIA"; Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto; 2011.
- MATOS, R. Bruno; "PATRIMÓNIO À PROVA DE ÁGUA – APONTAMNETO PARA A SALVAGUARDA DAS AZENHAS & AÇUDES NAS MARGENS DO RIO AVE, VILA NOVA DE FAMALICÃO/TROFA"; Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão; Novembro de 2011.
- MOTA, Jorge Bruno Coelho; "VILA NOVA DE FAMALICÃO: OITOCENTOS ANOS DE FORAL"; Vila Nova de Famalicão: Phrase Editora, 2005.
- PIMENTEL, Alberto; "SANTO THYRSO DE RIBA D'AVE"; Editado pelo «Club Thyrsense»; Santo Thyrso; 1902.
- PORTELA, José Costa; "PONTE PÊNSIL DA BARCA DA TROFA. À borda da estrada Porto – Braga"; Câmara Municipal da Trofa e Professor Napoleão Sousa Marques; Gráfica da Trofa; Abril de 2004.
- RIBEIRO, Flávio; "PONTE PÊNSIL DA BARCA DA TROFA. À borda da estrada Porto – Braga"; Câmara Municipal da Trofa e Professor Napoleão Sousa Marques; Gráfica da Trofa; Abril de 2004.
- RIBEIRO, Orlando; LAUTENSAC, Hermann; "GEOGRAFIA DE PORTUGAL", Volume I. A POSIÇÃO GEOGRÁFICA E O TERRITÓRIO; Edições João Sá da Costa; Lisboa; 1ª edição Dezembro de 1987.
- RIBEIRO, Orlando; LAUTENSAC, Hermann; "GEOGRAFIA DE PORTUGAL", Volume III. O POVO PORTUGUÊS; Edições João Sá da Costa; Lisboa; Novembro de 1989.
- RIBEIRO, Orlando; "INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA GEOGRAFIA REGIONAL"; 2ª edição; Edições João Sá da Costa, Lda; 1995.
- RIBEIRO, Orlando; "PORTUGAL O MEDITERRÂNICO E O ATLÂNTICO – ESBOÇO DE RELAÇÕES GEOGRÁFICAS"; 7ª edição; Livraria Sá da Costa Editora; 1998.
- RODRIGUES, Alcino; "MISÉRIAS E GRANDEZAS DA TERRA DE BOUGADO – II PARTE"; Livraria Sólivos de Portugal; Trofa; 1984
- SANTOS, Firmino; "VILA DE RIBEIRÃO – UMA TERRA, UM POVO E A SUA HISTÓRIA"; Gráficamares, Lda; Julho de 2008.
- SILVA, Bernardino Areal; "VILA DO CONDE E AS FREGUESIAS DO SEU CONCELHO NAS MEMÓRIAS PAROQUIAIS DE 1758"; Guidões; 2008.
- SILVA, José Casimiro da; "ELUCIDÁRIO TURÍSTICO DO CONCELHO DE VILA NOVA DE FAMALICÃO E ROTEIRO DO MINHO"; Centro Gráfico de Famalicão, 1960.
- SILVA, José Pereira da Silva; "TROFA S. MARTINHO DE BOUGADO – ESBOÇO DE UMA MONOGRAFIA"; Livraria Sólivos de Portugal; Trofa; 1981.
- VIEIRA, José Augusto; "O MINHO PITTORESCO, TOMO II"; Livraria de António Maria Pereira; Lisboa; 1887.