

44

REVISTA
PORTUGUESA
DE
HISTÓRIA

COIMBRA 2013

Recensões

Ángel Vaca Lorenzo, *Puente (El) Romano de Salamanca, desde su construcción hasta la riada de San Policarpo de 1626*, Salamanca, Diputación de Salamanca, 2011, 260 pp.

O Autor é professor catedrático de *História Medieval* da Universidade de Salamanca, integrando uma linhagem intelectual e académica que inclui nomes como os de José Luis Martín Rodríguez (1936-2004), Salustiano Moreta Velayos, Ángel Barrios García (1951-2005) ou José Maria Mínguez Fernández, entre outros.

A Obra aqui em apreço vem *coroar* um conjunto de estudos que remonta a 2002, culminando num «dossier» investigativo apresentado em 2010 no âmbito das provas de concurso para uma cátedra salmantina de *História Medieval*.

Cinco capítulos a constituem, precedidos de uma «*Introducción*» (p. 15-26), onde o Autor começa por destacar o relativo *vazio* de estudos sobre a construção epónima, sem embargo da sua condição de «Monumento Histórico-Artístico» desde 1931, *vazio* só de algum modo iniciando superação nos anos 80 do século que passou, quando a ponte romana de Salamanca começou a ser incluída nos estudos gerais sobre a arquitectura de pontes. Mesmo assim sem a profundidade exigível, até porque a multidisciplinaridade requerida pelo estudo histórico das pontes (*História, Arqueologia, História da Arte, Arquitectura, Engenharia...*) as havia confinado a terrenos da Historiografia pelos quais «*nadie se siente responsable*» (p. 21, citando M. Durán Fuentes). A superação de um tal estado de coisas viria a estar em correlação com uma maior atenção patrimonial a pontes antigas e também com perspectivas de uma História urbana valorando variadíssimas urbes da Europa Ocidental como «*'nacidas del puente' (o de una estructura que atraviesa un curso de agua)*» (p. 22). Única passagem sobre o rio Tormes – e consequentemente único acesso meridional à cidade, situação

mantida até 1913 –, a ponte romana de Salamanca foi pois, necessariamente, um equipamento a ser objecto de permanentes cuidados de conservação e reparação, já que qualquer *cheia* do dito rio poderia redundar em perturbações na comunicação da cidade com os territórios de mais intensa relação.

«*El puente romano de Salamanca: un edificio y dos fábricas*»: tal o título do capítulo inicial (p. 27-67). «Fábricas» que foram, naturalmente, a *romana* e a *hispânica*, no conjunto da História de uma edificação a rondar os 2.000 anos de existência... «*La puente vieja o fábrica romana: sus elementos formales. El toro*» (p. 31-55) constitui portanto a primeira subdivisão do capítulo. Abrangendo a parte em causa da construção os 14 arcos (e parte do 15.^o) mais próximos da margem direita do Tormes, o Autor começa por identificar os elementos de «romanidade» desta secção do monumento: apoiando-se eficientemente o texto em abundante ilustração (desenhos, fotografias, gravuras antigas), vai-se então descrevendo esta «*obra de fábrica de sillería de granito*», desenvolvida «*sobre una arcada de quince vanos resueltos con bóvedas de médio cañon*» (p. 32). A estética do conjunto e a eficiência do mesmo ter-se-ão conjugado de forma singular: «*Simetría, proporción, ligereza y sencillez son los valores que transmite el diseño de una obra que, por sus características de utilidade y practicidad, no hace concesiones a la decoración y en la que la beleza se limita a la elegante sobriedade de sus formas; tal vez, porque sus constructores tenían la firme convicción de que la beleza de una obra de ingeniería civil como esta sólo dependia de la adecuación a sus propósitos de funcionalidade y durabilidad*» (p. 34). Segundo a tipologia de pontes hispano-romanas do já mencionado Durán Fuentes, a ponte em causa integraria um modelo «*de plataforma horizontal sobre una arquería compuesta de varias bóvedas de médio punto de luces muy parecidas o iguales*» (p. 34-35); ao mesmo modelo pertencerão também «*el Ponte de Pedra, el puente de Trajano de Chaves, el Romano de Lugo, el Ponte de Lima, el tramo III de Mérida, el de Albarregas, el Ponte Velha de Vila Formosa y (...) el de Alvantarillas de Sevilla y el de Caparra*» (p. 35). A descrição minuciosa desta primeira secção da ponte apoia-se por vezes nos dados de escavações arqueológicas remontando a 1999-2000 (p. 35-36 e 42-48). Já perto do final da subsecção, aborda o Autor «*un segundo elemento de icono emblemático de la ciudad de Salamanca [localizado na extremidade oriental da ponte]: una escultura zoomorfa de granito orientada hacia el sur, que parece representar la efigie de un toro o cerdo acéfalo, de pie y en posición estática, sobre un plinto que forma parte del mismo monólito y, todo ello, sobre un pedestal o peana de hormigón visto, escassamente acorde com el entorno y com la própria escultura*» (p. 49). Esquematismo, simplicidade de formas, um certo grau de abstracção, cânone naturalista,

ideia de força enquanto «*fuelle de vida*», paganismo, tudo isto permite ao Autor (que cita a propósito Martín Vals e Gil González Dávila) integrar esta escultura num conjunto de 3 centenas de similares genericamente designados por «verracos» (porcos ou javalis os zoológicamente mais explícitos, patentes em zonas diversas de Castilla-León, Extremadura, Trás-os-Montes¹ e Beira Alta (p. 49-52). Fecha esta secção a análise do torreão central da ponte (*castillete*) (p. 52-55).

A segunda subdivisão do capítulo intitula-se «*La puente nueva o fábrica hispana: la heterogeneidad de sus elementos formales*» (p. 55-67). Esta parte da ponte «*se desarrolla entre el (...) castillete y la margen izquierda, mediante una estructura de obra de fábrica en sillería de piedra, que se define sobre arcada de once vanos resueltos con bóvedas de medio cañón*» (p. 55). Assim, contrastantemente se patenteia uma maior diversidade de elementos, já que «*Los arcos no fueran construídos de una sola vez, las pilas no presentan la misma planta y los tajamares no tienen idéntico perfil hidronámico*» (p. 56); para além do que, dois são os tipos de pedra utilizados. Este «tramo hispano» apresenta, por outro lado, 3 elementos estruturais: o *castillete*, «*verdadero elemento articulador del puente*» (p. 57); o tramo dos 9 arcos subsequentes, construído com grande uniformidade morfológica (p. 59); e os dois últimos arcos, completamente diferentes dos anteriores: «*su directriz es muy rebajada, afectada por la rasante y la margen del cauce*» (p. 63).

«*Edificación, financiación, autoría y cronología del puente romano de Salamanca*» (p. 69-102) – assim se intitula o capítulo seguinte, que abre com uma subdivisão sobre «Los diferentes expedientes de construcción y financiación de las obras públicas romanas» (p. 69-81). O Autor começa por encarar os processos de financiamento da construção, distinguindo as «prestaciones coactivas» da população («*en dinero, especie o ambas a la vez*», p. 70) dos contratos com particulares, «*cuyo coste pecuniario era asumido por las arcas públicas*» (id.). Discriminam-se depois os protagonistas da construção: arquitecto, promotor, mestre-construtor, «*praefectus fabrum*» e toda uma numerosa equipa de «*fabri*» (p. 72-75). O financiamento poderia passar antes de mais pelos ganhos provenientes da guerra ou pelas cobranças fiscais; ao que haverá que acrescentar o «evergetismo», i.e., «*subvenciones gratuitas y apoyo decidido que ofrecieron algunos ciudadanos pertenecientes a la alta aristocracia y a las elites locales para la realización de obras públicas*» (p. 76). Deixemos de lado a subdivisão central – «Las diversas teorías sobre la autoría

¹ Lembremos a conhecida «porca» de Murça.

y cronología del puente» p. 82-91) – e centremo-nos no *emblemático* apartado final do capítulo: «Nuestras propuestas de datación y autoría del puente» (p. 92-102). Ángel Vaca Lorenzo alcança indubitavelmente neste apartado uma das mais interessantes *performances* de toda a Obra, pela abundância da informação, pela segurança do seu tratamento e pela robustez da argumentação. Procuremos sintetizar os seus pontos de vista:

– Em função das cronologias da instalação romana (segunda metade do século II a.C.) e da edificação da ponte, «*resulta difícil admitir la ausencia de cualquier tipo de puente que salvara el cauce del Tormes durante los primeros doscientos treinta años de la presencia romana*» (p. 93); historiadores houve que apontaram a existência prévia de uma outra ponte, eventualmente de madeira.

– O Autor expõe seguidamente os dados de prospecções arqueológicas dos anos 90, permitindo cronografar a presença romana em correlação com as necessidades de travessia de um rio sito no percurso para Mérida e Astorga.

– A construção de uma ponte romana sobre o Tormes ter-se-ia plausivelmente processado por fases; relativamente à primeira delas, «*no es descabellado pensar que bien pudo haber sido originariamente en madera, pues de los dos tipos de puentes de época romana, madera y piedra, los primeros, más rápidos de construir y económicos, se utilizaron de manera circunstancial en zonas alejadas y marginales, o de manera provisional mientras se esperaba la construcción de otro pétreo*» (p. 96-97); para Salamanca não há, no entanto, registo documental nem arqueológico dessa primeira edificação, exclusivamente de madeira.

– Um momento subsequente, intermédio, seria documentado por «*cinco ‘mechinales’, situados ordenadamente bajo la cornija de talón de las pilas del tramo romano*»; sobre eles «*se apoyaron las cimbras de madera para edificar las bóvedas de los vanos*» (p. 97). O Autor aborda criticamente esta hipótese do ponto de vista construtivo, acabando por opinar que «*Mas lógico parece suponer que las cimbras se apoyaron se sobre la cornisa de talón que remata las pilas (...). Los mechinales sirvieron, com toda probabilidad, para el apoyo de maderos inclinados, tipo tornapuntas, que auxiliaban algún tipo de estructura (...); se trataría de los lugares de apoyo de cinco grandes vigas de directriz recta o incluso curva, que formaban la estructura de un puente de madera, anterior al actual y más o menos complejo: desde un sencillo tablero horizontal (...) hasta estructuras más complicadas*» (p. 97-98), exemplificando o Autor com a ponte sobre o Reno em Mogúncia, atribuível ao período 71-92.

– Seguir-se-á a construção firme e perdurável da ponte romana, com a «*sustitución de la estrutura de madera por un alzado pétreo, que se aprovechó de aquélla para facilitar la ejecución*» (p. 98), coincidindo com uma etapa

outra da ocupação romana, da segunda metade do século I até um momento impreciso dos inícios do IV.

– A petrificação da ponte documentaria uma nova fisionomia urbana, *maxime «una trama ortogonal y reticular adaptada a la topografía, pero com una orientación preferentemente noreste-suroeste»* (p. 98); documentaria também a própria consolidação e conversão do antigo *oppidum* «castreño» em *vicus* (alvares do Império) e depois em município (tempos de Vespasiano, 69-79). Relacionar-se-ia ainda com o incremento da circulação monetária no «*tramo salmantino de la calzada de la Plata*» (p. 101), atribuível ao tempo do mesmo imperador; com o «*vasto programa de impulso de obras públicas que acometió el emperador Vespasiano y que tendrá su reflejo en la mitad septentrional de Hispania*» (id.); e com «*la ocupación poblacional de la margen derecha del río Tormes y el nacimiento de un barrio águas arriba del puente*» (p. 101-102).

– A cronologia da construção, nos seus diversos momentos e materiais, processar-se-ia portanto de Augusto a Vespasiano, posteriormente – mas com uma relação estreita – às pontes romanas de Mérida, Albarregas e Caparra.

– E concluindo o capítulo: «*no era una obra simple, sino una obra singular com alto coste económico y exigência técnica (...). Al cumplir estos requisitos básicos, la ingeniería romana pudo construirlos de manera sólida y estable, sin concesiones a la ligereza y con una clara intención de que durasen eternamente y que el passo del tiempo ha convertido en paradigmas de buena construcción y en símbolos de la majestas imperii y de la publica magnificentia del pueblo romano*» (p. 102).

As restantes secções do livro abrangem a vida ulterior da ponte, em tempos medievos e alti-modernos.

Assim, o terceiro capítulo – «*Primeras rupturas del Puente Romano de Salamanca en la Edad Media: con los andiluvios grandes ni quedan vados ni puentes*» (p. 103-135) – aborda sucessivamente os mais antigos testemunhos documentais sobre o monumento (p. 104-117) e «*Los tiempos de las avenidas e de los aguaduchos*» (p. 118-135), com apartados sobre as «riadas» de 1256 (p. 119 ss.) e de 1498 (p. 127 ss.).

O quarto capítulo volta à problemática da «*Ejecución y financiación de las reparaciones del puente romano de Salamanca*», agora em tempos medievais (p. 137-174). Duas subdivisões se nos deparam: «*La financiación: rentas de bienes de propios, legados testamentários, derramas especiales y sisas sobre el vino, carne y pescado*» (p. 142-158); o Autor começa por destacar a importância do concelho como a instituição com a «*preeminencia suficiente para adquirir un estrecho control sobre todo el territorio circundante a él assignado, el*

alfoz» (p. 142); perpassam-se assim as fontes de rendimento do município, dos rendimentos normais, às doações testamentárias e piedosas, às «derramas» e outras imposições expressamente lançadas sobre os habitantes (incluindo-se aqui o problema da aplicação de tais imposições a clérigos e seus vassalos) e o modo como tudo isso poderia ou não bastar para as necessidades de manutenção e reparação, mormente por ocasião de circunstâncias como as duas versadas na alínea subsequente; e «*Las reparaciones de los derribos de las riadas de los Difuntos y Santa Bárbara*» – 1256 e 1498, respectivamente (p. 158-174).

O quinto e último trata de «*Repartimientos y nuevas intervenciones en el puente romano de Salamanca en los primeros tempos modernos*» (p. 175-220). Os sucessivos apartados revelam-se fundamentais no revelar do *quomodo* da aquisição, pela ponte romana de Salamanca, de boa parte do seu *facies* actual, incluindo-se a abordagem dos protagonistas das *reformas* estruturais e visuais do edifício; sem esquecer, e tal como anteriormente, o financiamento das obras executadas neste outro período: assim acontece com «*La transformación del puente en un baluarte por obra de Gómez Herrador: el castillete y las almenas*» (p. 178-185); com «*El enlosado del puente y Machín de Sarasola: las ordenanzas sobre el tráfico rodado*» (p. 185-200); e com «*Los repartimientos de Felipe III y el maestro de cantería Pedro de la Puente Montecillo*» (p. 201-220).

Completam o volume: um catálogo documental de 64 espécies [1102-1622] (p. 221-242); a discriminação das fontes manuscritas, onde o natural realce vai para fundos de arquivos da própria cidade [catedral, diocesano, provincial, municipal e universitário] (p. 243-245); e uma *Bibliografía* que, entre *Fontes Impresas* e *Estudios citados*, abrange um total de 209 títulos.

Tal um conspecto possível por uma obra de tomo, que para além de consagrar o Autor e a *Escola de História Medieval* a que pertence, dá conta da sua muito especial clareza de escrita e de uma particular *afeição* à Cidade onde vive e trabalha e a um monumento emblemático da mesma.

Porto, 08 de Março de 2013

Armando Luís de Carvalho Homem

Faculdade de Letras da Universidade do Porto