



Ad pontem catavi.

Contributo para o estudo da história construtiva da Ponte do Prado

JOSÉ SENDAS¹

1 Arqueólogo. Mestre em Arqueologia.
Ricardo Teixeira & Vítor Fonseca, Arqueologia
Lda. – Arqueologia e Património.

RESUMO

Apresentam-se os principais dados arqueológicos obtidos pelo acompanhamento arqueológico da empreitada de “Reabilitação e reforço estrutural da Ponte do Prado”, monumento medieval localizado junto à cidade de Braga, seu enquadramento histórico-documental, bem como uma proposta evolutiva da sua história construtiva.

PALAVRAS-CHAVE

Ponte do Prado; ponte medieval; Braga.

ABSTRACT

This article draws upon the results of the archaeological monitoring of the rehabilitation and structural reinforcement work carried out in the Ponte do Prado, a medieval bridge, located near the city of Braga (Portugal), its historical background, as well as an evolutionary proposal of its constructive history.

KEYWORDS

Ponte do Prado; medieval bridge; Braga.

1. Introdução

A Ponte do Prado sobre o rio Cávado (CNS2541) encontra-se classificada como Monumento Nacional, por Decreto de 16-06-1910 (DG, n.º 136, de 23-06-1910), estando representada na folha n.º 56 da Carta Militar de Portugal.

Situa-se no distrito de Braga, entre os concelhos de Vila Verde e Braga, na EN201, sensivelmente ao km 59+250, e faz a travessia sobre o rio Cávado entre as freguesias de Prado e a antiga Merelim São Paio, atual União das Freguesias de Merelim São Paio, Panoias e Parada de Tibães.

Em 2011, a Estradas de Portugal, S.A. promoveu a execução do projeto de “Reabilitação e reforço estrutural da Ponte do Prado”, e os trabalhos arqueológicos foram adjudicados à empresa Ricardo Teixeira & Vítor Fonseca, Arqueologia Lda. – Arqueologia e Património¹. Em termos gerais, a intervenção admitiu trabalhos de consolidação dos arcos, pilares, talha-mares e encontros, consolidação das fundações dos pilares e talha-mares, regularização

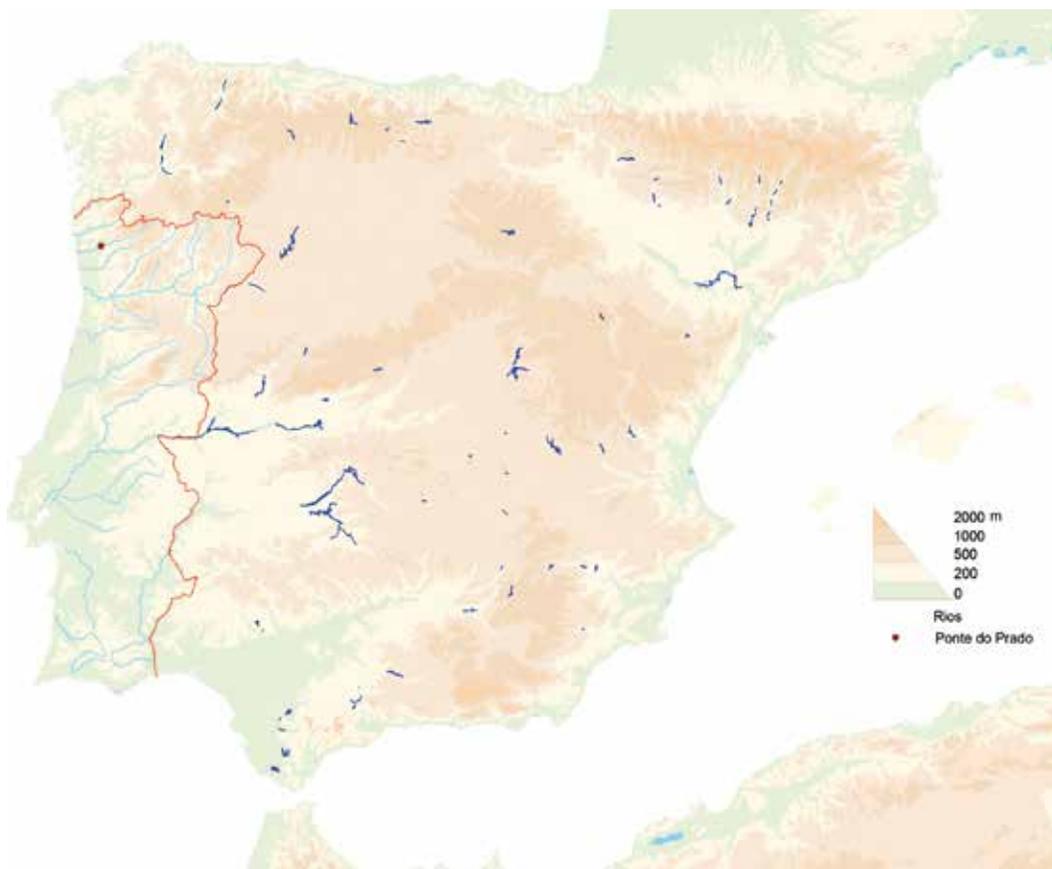


Figura 1 Localização da Ponte do Prado no mapa da Península Ibérica.

¹ A autorização dos trabalhos arqueológicos foi atribuída aos arqueólogos José Sendas, Teresa Silva e Jorge Fonseca, signatários do Pedido de Autorização para Trabalhos Arqueológicos (PATA). Para além do acompanhamento, foram ainda realizadas sondagens arqueológicas de avaliação e diagnóstico, cujos resultados não trouxeram quaisquer dados relevantes.

e impermeabilização do pavimento, e reabilitação do miradouro e guarda-corpos, cuja execução criou condições propícias ao registo pormenorizado do monumento, circunstância que constituiu, do ponto de vista do registo arqueológico, oportunidade única de acesso e observação a áreas que, em condições normais, se encontram inacessíveis, como, por exemplo, o intradorso dos arcos. Da mesma maneira, as *mexidas* no leito do rio, em torno dos pilares, permitiram a observação e recolha de importantes elementos relacionados com a longa história da ponte.

O artigo que agora se apresenta corresponde ao primeiro contributo da arqueologia para o conhecimento da complexa história da Ponte do Prado e seu processo construtivo.

2. Enquadramento histórico da Ponte do Prado

Segundo diversos autores (Almeida, 1968; Almeida, 1979; Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra e Alvarez Asorey, 2004), a romana Via XIX atravessaria o rio Cávado (*Celadus*) no lugar da atual Ponte do Prado, seguindo, a partir daí, para norte, no sentido de Ponte de Lima (*Limia*). Esta localização para a travessia do rio alicerça-se, em grande medida, no achado de vários marcos miliários nas imediações da ponte, bem como na existência de diversas evidências arqueológicas relacionadas com a ocupação romana da zona de Merelim São Paio e Prado. Aliás, a este propósito, Contador de Argote (1732, p. 610), para além de defender este mesmo trajeto, faz referência ao relato do achado de um marco miliário do tempo de Augusto “[...] que estava enterrado nas margens do Cavado, e se achou aquando se reedificou a ponte, [...], a que chamaõ a Ponte do Prado, [...]”.

No entanto, Helena Carvalho (2008, p. 309) defende um fundamentado trajeto alternativo para a Via XIX, segundo um percurso a montante da atual estrada de ligação entre Braga e Prado, com travessia do rio a montante da atual ponte, a vau, ou mesmo por uma eventual ponte, ressalvando-se, tal como refere a autora, que o traçado proposto não impede a existência de outros caminhos de travessia do Cávado, tanto mais que a provável existência de um centro oleiro na região, na época romana, é quase certa, circunstância que deve ser tida em conta na perceção da rede viária principal e secundária que cruza esta área (Carvalho, 2008, p. 265).

A primeira menção à Ponte do Prado surge num documento de doação do arcebispo D. Paio Mendes (1118-1137) que, na primeira década do seu governo pastoral (1118-1128), doou os bens pessoais ao hospital que a Ordem do Templo tinha em Braga, antes de ser eleito arcebispo, em 1118, com a condição de dois terços dos frutos serem para a construção da Ponte de Prado (Costa, 1978, p. 359). Pouco depois, em 1176, emerge uma referência explícita à ponte sobre o rio Cávado: “[...] inter illam viam que vadit de Rua Nova ad pontem catavi” (Almeida, 1979, p.102).

Quase um século mais tarde, em 1260, D. Afonso III concede a Carta de Foral à Vila de Prado, firmando, assim, a sua crescente importância local.

Cabe relevar uma interessante descrição que consta no Arquivo Distrital de Braga (ADB), referente aos limites do Couto de Tibães:

Antes de se fazer a ponte de Prado que hoje existe não havia dúvida alguma sobre os limites do nosso couto com os do destrito do termo de Braga naquela parte que nos usurparão depois que compartime o que vai desde a estrada nova que se fez para a dita ponte até a estrada antiga que vem por Castro Mau para o barco da passagem que era no lugar de Macrome, sito asima da ponte na margem esquerda do rio. Mas depois de feita a ponte e mudada a estrada por onde hoje vay, pelos comp de mil trezentos e tantos, as justiças de Braga pela diuturnidade (?) do tempo ou por compart dos nossos monges se forão introduzindo na jurisdição até a dita estrada nova, fazendo-a limite do seu termo desde Castro Mau athe ao Rio (ADB, 1528-1907).

Ora, para além da referência aparentemente extemporânea à construção da ponte – “pelos comp de mil trezentos e tantos” –, importa destacar a alusão ao traçado do eixo viário existente até então, bem como ao local e sistema de travessia do rio Cávado, isto é, por barco, no lugar de Macrome, a montante da ponte atual.

A este propósito, Aurélio de Oliveira refere que:

[...] antes da abertura dessa estrada [Braga/Prado] e do acesso à ponte, os limites do Couto [de Tibães], conforme os textos de doação, iam mais para cima daquela até Macrome, limite do Couto com Braga onde ia ter outra, a antiga estrada de Braga com ligação para Ponte da Barca, Ponte de Lima, Valença e também Viana, lugar onde existia um barco de passagem real que servia todos os passageiros e que deixou de ter uso depois da abertura da ponte e nova estrada mais abaixo (Oliveira, 1979, pp. 70-71).

Curiosamente, a construção da ponte e consequente reorganização do eixo viário terá gerado longas querelas jurídicas sobre a delimitação do Couto de Tibães em relação ao de Braga:

[...] os limites do Couto por Castro Mau, em S. Pedro de Merelim, a este da actual estrada Braga-Prado, descendo os limites daí até ao Cávado. Todo esse grande pedaço de terra entrou num largo e grande litígio com a Mitra bracarense que apenas terminou em 1693, daí resultando a amputação de todo esse território, ficando a divisória, pelo lado este, a coincidir com a “Estrada do Carmo” que ligava Braga a Prado, pela ponte, que ainda hoje existe, e sobre a qual a Abadia passou a deter de meias a jurisdição (Oliveira, 1979, pp. 42-43).

É de assinalar a *singular* referência à Ponte do Prado feita pelo Barão Leon de Rosenthal de Blatná, aquando da sua viagem a Portugal, por volta de 1466, descrevendo o monumento como “[...] ponte de pedra não muito grande” (Almeida, 1968, p. 149).

Em 1510, data da confirmação do Foral da Vila de Prado pelo rei D. Manuel I, a ponte terá sido destruída por uma grande cheia do rio Cávado (Argote, 1732, p. 362; Vieira, 1886, p. 410).

Segundo o *Memorial a Filippe Quarto*, de Manoel Machado de Araujo, citado por Argote (1732, p. 362), nas ruínas da ponte destruída em 1510 achou-se uma pedra com a inscrição “BLANCA. ET BLANCAE. ET REX LEGIONIS FECERUNT”, afirmando que, antes da nacionalidade, “[...] a Provincia de Entre Douro, e Minho estivesse no domínio dos Reyes de Leão, assistindo hum destes em Braga, namorandose de huma Senhora ilustre chamada Branca Guterres da Silva, Senhora da Villa de Prado, reedificara esta Ponte para que o rio não servisse de obstáculo aos seus divertimentos [...]” (Argote, 1732, p. 362). Segundo Serra Nevada (2000), pelo menos entre os anos de 931 a 950, terá mesmo existido uma ilustre D. Branca Guterres da Silva.

Um pouco mais tarde, em 1561, conforme um documento dos acordos e vereações da Câmara de Braga (1561 – janeiro a agosto), averbou-se o seguinte:

“[...] Ponte de Prado / Acordaram mais que por quanto foram informados que a ponte de prado esta prjgosa em partes e pera cair [...] // que a vão [ver] eles regedores Quinta feira primeira que sera depois de amenhã por amenhã comp em camara e proverem no caso como melhor parecer e levaram consigo pedreiros pera isso.” (Cartório Dominicano Português (CDP), 1975).

No ano seguinte, em 1562, a ponte estaria ainda em mau estado: “[...] Porta Nova e Ponte do Prado a cair requereo o procurador que compartimen a porta nova ou a endereytsassem e a ponte de Prado que esta a cair” (CDP, 1978).

No decorrer do século XVI, a Ponte do Prado tornou-se o eixo primordial das relações entre Braga e o Alto Minho, emergindo, paralelamente, divergências sobre a jurisdição da mesma. A este propósito, porque revelador, transcreve-se o seguinte episódio:

Antes de se fazer a ponte de Prado chegava o nosso Couto ao lugar de Macrome que fica acima da mesma ponte; mas de se fazer a mesma ponte, succedeo haver peste em Viana por cujo o motivo se introduzirão os da camera de Braga a por guardas na dita Ponte fechando-a com tapamento e porta de madeira no ano de 1585. Acudio a Camera do nosso Couto queixando-se dos de Braga por se introduzirem a governar no Couto pois o lugar da ponte e a mesma ponte estava no distrito do Couto. Houve vários debates [...] e por fim convierão que houvesse duas chaves da porta da ponte, huma das quais estivesse na mão dos da Camera de Tibães e outra em poder das da Camera de Braga [...] em que por pouca diligencia nossa perdemos a parte do Couto que vai da ponte até ao lugar de Macrome que era acima da ponte, onde antes da ponte se fazia chegar o Couto e ahi dar a estrada de Braga a hum barco de passagem que unicamente havia naquele sitio (ADB, 1528-1907).

Albano Bellino (1900) refere:

No livro 7., II. 39 v. e 40, do município bracarense existe uma concordata celebrada entre a camara e o convento de Tibães para a reparação da ponte de Prado, sobre o Cavado. Provavelmente resultou d'essa concordata a construção da ponte actual, sobre as guardas da qual existem as armas do referido convento com esta exquisita mas conceituosa inscripcao de leitura difficil. Leitura: - Esta obra fez António de Crasto, da villa de Vianna, no anno de 1676. [...] (Bellino, 1900, p. 234)

Em torno desta baliza cronológica, importa ainda compulsar as informações constantes nas *Memórias Paroquiais de 1758* (Capela, 2003), nomeadamente:

No concelho de Vila Verde: [...] Na freguesia de S. Martinho de Moure, há um monte que chamam a Torre dos Mouros, onde «houve antigamente uma cidade que se chamava Milmendes e no meio tinha uma torre dos Mouros que houvera 90 anos pouco mais ou menos que existindo a metade, se desfez para o concerto da ponte de Prado» [...] (Capela, 2003).

Por seu turno, segundo inscrições lavradas no próprio monumento, a ponte terá sido alvo de reparações entre 1869 e 1882, denominadas de Obras Públicas – O.P. Pelo que é possível perceber, as obras de 1869 poderão estar relacionadas com eventuais destruições



Figura 2 Pormenor da inscrição com referência às cheias de 1868.

decorrentes das grandes cheias do rio Cávado de 1868, episódio de grande magnitude sinalizado numa inscrição junto à EN201, a cerca de 250 metros da ponte, para sul. Na inscrição, fincada no solo, sensivelmente à cota de topo do tabuleiro da ponte, pode ler-se: “No dia 14 de / Dezembro de 1868 / chegou aqui o rio”.

Como ficou evidente, a Ponte do Prado foi alvo de inúmeras ações construtivas, desde a sua fundação até aos dias de hoje. As mais recentes, realizadas entre 1960 e 1980, motivadas por iminentes ameaças de ruína, em consequência do abundante tráfego rodoviário, concretizaram trabalhos de limpeza e consolidação dos arcos e pilares, assentamento das mísulas, substituição de gatos, pintura do gradeamento, reparações pontuais devido a acidentes no tabuleiro, bem como substituição do pavimento da ponte. A partir de 1980, o tráfego de automóveis pesados foi proibido, com exceção dos transportes públicos.



Figura 3 Perspetiva do alçado jusante da Ponte do Prado, em 1963¹.

1 [S.a.], 1963. *Ponte do Prado*. [fotografia] IPA.00001250, FOTO.00063906. Lisboa: Direção-Geral do Património Cultural. Disponível em: <http://www.monumentos.gov.pt/Site/DATA_SYS/FONTES_DOC/IMAGES/00000020/00099345.JPG> [Consult. 22 de agosto de 2020].

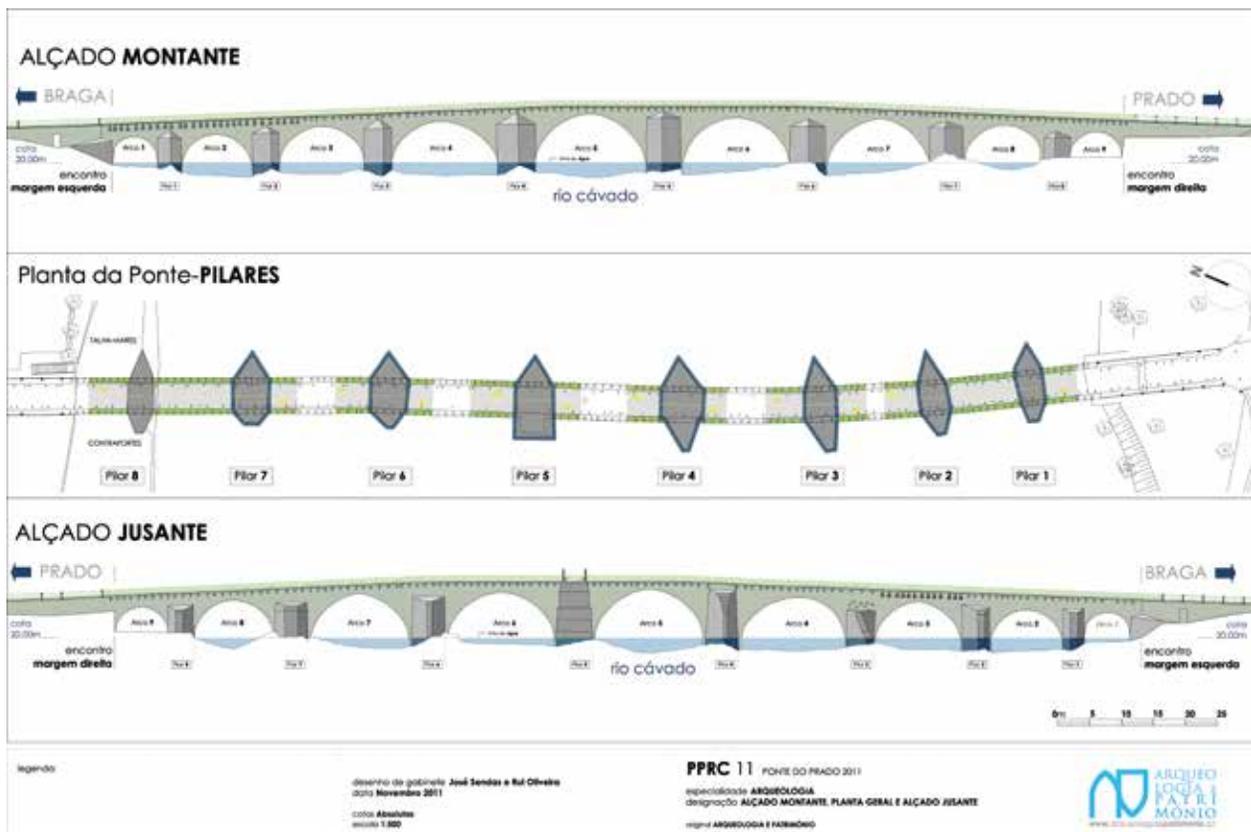


Figura 4 Planta geral e alçados da Ponte do Prado.

3. Caracterização sumária do monumento

A Ponte do Prado possui um tabuleiro com um ligeiro declive, formando um cavalete pouco pronunciado, assente em nove arcos. Com cerca de 202 m de comprimento, apresenta diversas assimetrias ao nível da sua planta e geometria dos arcos, que aumentam de tamanho à medida que se aproximam do centro, ainda que de forma desigual.

Os oito pilares são “cegos” e reforçados, a montante, por talha-mares de planta triangular e, a jusante, por contrafortes de planta poligonal. O contraforte do pilar 5, ao centro da ponte, eleva-se até à cota do tabuleiro, onde foram edificados dois bancos, com espaldar, posicionados frente a frente, ostentando as seguintes pedras de armas e inscrições:

– Do lado sul, ladeando um brasão com as armas dos Condes de Prado: EMQO AN / TO TI / V ER / ES DIA / SM IRA / POR TIS / EPR VDE / NT EAS / ICO MO / PA GA / LA PO / NTE SEPA / GALAVIDABEVEME (“ENQUANTO TIVERES DIAS MIRA POR TI SÊ PRVDENTE. ASI COMO PAGA LA PONTE SE PAGA LA VIDA BREVEMENTE”).

– Do lado norte, ladeando as armas reais de Portugal: “ESTA OBRA FES ANTONI / O DE CRASTO DA VILA DE VIAN / A / 16 / 76”².

Atualmente, a ponte possui pavimento em cubo granítico, passeios laterais sobre mísulas salientes e guardas em ferro forjado.

No cômputo geral, foram contabilizados 2039 silhares com siglas de pedreiro. A maioria das siglas encontra-se no intradorso dos arcos – 1654 siglas.

	Total	Intradorso	Alçado	Simples	Associadas
Arco 1	106	104	2	106	–
Arco 2	134	134	–	133	1
Arco 3	6	6	–	6	–
Arco 4	7	3	4	7	–
Arco 5	292	290	2	110	182
Arco 6	359	348	11	179	180
Arco 7	157	157	–	152	5
Arco 8	351	351	–	58	293
Arco 9	242	242	–	64	178
Totais	1654	1635	19	815	839

Figura 5 Contabilização de siglas de pedreiro por arcos.

Em termos genéricos, registam-se siglas de composição simples, compostas e associadas, de morfologia alfabética, angular, geométrica, cruciforme, cursiva, cursivo-angular e outras, de desenho livre e/ou de difícil definição, registando-se uma considerável presença de pequenos segmentos de reta verticais *tipo* “tracinhos”, quase sempre associados a outras siglas³.

Ainda que o estudo sistemático das siglas de pedreiro esteja por realizar, tal como se percebe pela figura supra, de forma preliminar, admitimos a existência de várias dezenas de siglas diferentes, reportando-se, em teoria, a várias oficinas de canteiro que trabalharam na sua construção, reconstrução e/ou reparação.

Do ponto de vista arquitetónico, da análise realizada aos alçados jusante e montante, com exceção do terço superior da ponte – que foi claramente *desmantelado* para construção dos passeios, por volta de 1882, observa-se uma *aparente* continuidade na alvenaria. Apesar das sucessivas selagens de juntas que, de certa forma, uniformizaram o aspeto geral dos seus paramentos, a ponte apresenta um aparelho *tipo* pseudoisódomo, constituído

2 Não raramente é referida a data de 1616, apelidando-se a ponte como filipina. Para além desta leitura, quanto a nós infundada, sugere ignorar-se o facto de as armas em causa corresponderem, sem quaisquer dúvidas, às da Casa Real Portuguesa. É possível que esta ideia tenha origem na eventual confusão das armas dos Condes de Prado com as armas reais de Filipe II de Portugal, uma vez que o Conde de Prado, designado por D. João III, em 1526, tomou como seu símbolo heráldico as origens de seus trisavós, por casamento de Vasco Martins de Souza, bisneto por varonia de D. Afonso II de Portugal, e Inez Dias Manoel, bisneta por varonia de D. Fernando III de Castela-Leão, vertendo para as suas armas as armas de Portugal e de Castela.

3 Em termos gerais, seguimos a metodologia proposta por Leonardo Charréu (1995; 1997).

	Total	Alçado Norte	Alçado Sul	Simples	Associadas
Talha-mar 1	35	-	35	33	2
Contraforte 1	1	-	1	1	-
Talha-mar 2	-	-	-	-	-
Contraforte 2	-	-	-	-	-
Talha-mar 3	-	-	-	-	-
Contraforte 3	-	-	-	-	-
Talha-mar 4	98	54	44	95	3
Contraforte 4	-	-	-	-	-
Talha-mar 5	91	57	34	91	-
Contraforte 5	64	14	12	64	-
Talha-mar 6	31	27	4	30	1
Contraforte 6	3	3	-	2	1
Talha-mar 7	9	9	-	8	1
Contraforte 3	1	-	1	1	-
Talha-mar 8	47	24	23	42	5
Contraforte 8	-	-	-	-	-
Encontro Sul	5	-	-	5	-
Totais	385	188	154	372	13

Figura 6 Contabilização de siglas de pedreiro por talha-mar, contraforte e encontros.



Figura 7 Exemplos de siglas de pedreiro da Ponte do Prado (intradorso dos arcos 7 e 8).

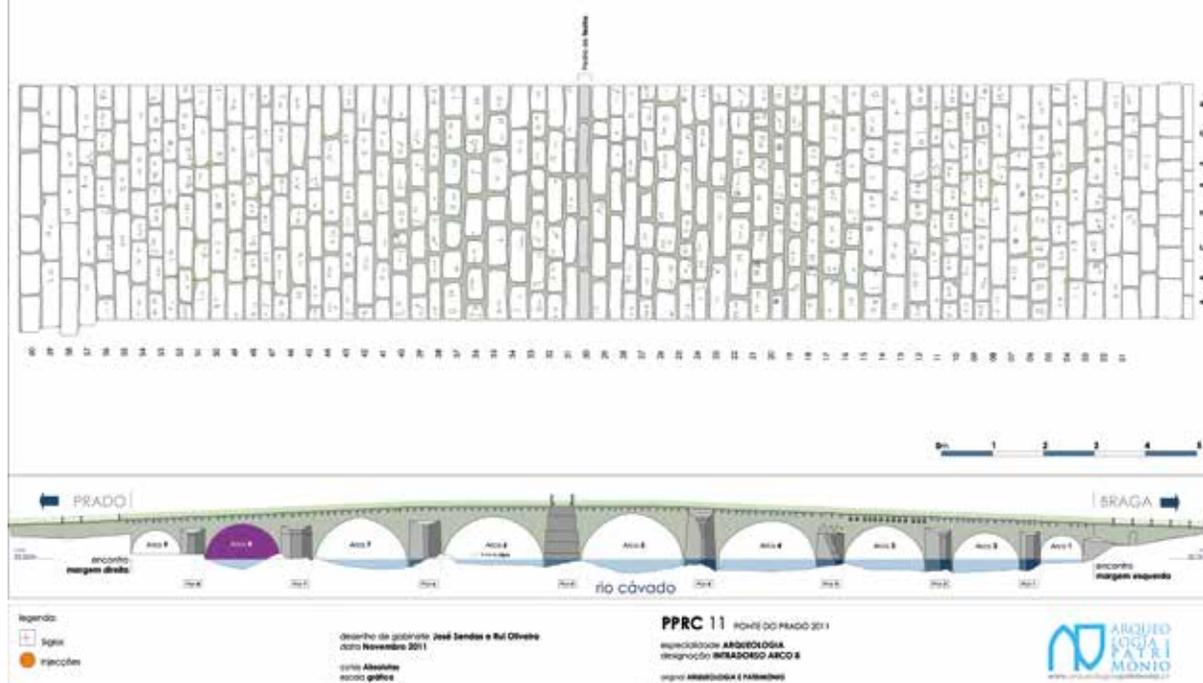


Figura 8 Intradorso do arco 8 com 351 siglas de pedreiro.

por silhares bem esquadrados, dispostos maioritariamente de “testa”, montados em fiadas tendencialmente regulares. Em algumas zonas, observam-se claros ressaltos no paramento, que poderão assinalar a aplicação de uma solução de engenharia construtiva e não a uma rutura/reconstrução. Globalmente, os alçados do corpo da ponte preservam um diminuto conjunto de siglas, maioritariamente de tipologia cruciforme (cruz grega).

Pelo intradorso dos arcos, ao nível da sua subestrutura, regista-se, pontualmente, para acerto horizontal das fiadas, o uso do talhe “em cotovelo”, assim como, não raras vezes, a preparação específica dos silhares por forma a *travar* com os talha-mares e/ou contrafortes, estabelecendo, assim, uma sólida interdependência estrutural. Por seu turno, os tramos superiores destes elementos *salientes*, registam-se, invariavelmente, encostados ao corpo da ponte. A este propósito cabe referir que, do ponto de vista estrutural, os talha-mares, cuja função se relaciona, primordialmente, com a quebra e desvio das forças da corrente, sobre os pilares da ponte, não poderiam ser totalmente *travados* com estes, uma vez que o seu colapso comprometeria irreversivelmente a integridade estrutural da própria ponte. O mesmo princípio pode ser aplicado aos contrafortes, ressaltando-se, porém, que a sua função é totalmente diferente: para além do truismo explícito, estes existem para incrementar a estabilidade e solidez da arquitetura.

Pelo intradorso de alguns arcos observa-se que os tramos inferiores, que integram já a subestrutura, são substancialmente mais largos do que o resto do arco, cuja largura se reduz através de ressaltos bem marcados, registando-se, em alguns casos, mais do que um ressalto. São exemplo disso os arcos 1, 5 e 6. Esta circunstância poderá evidenciar o reaproveitamento do arranque de arco *colapsado* ou simplesmente uma solução de engenharia para descarga e distribuição sustentada das forças suportadas.

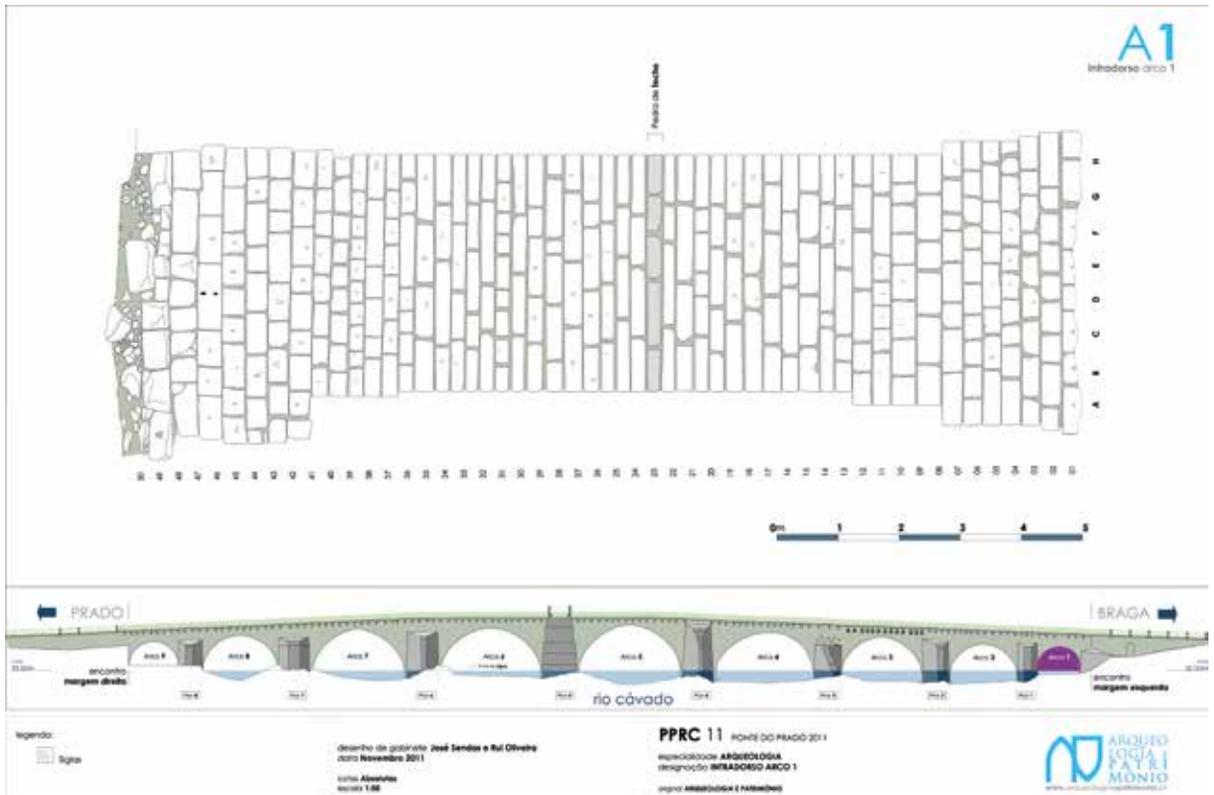


Figura 9 Intradorso do arco 1 com evidentes ressaltos.

Cabe destacar a ausência de agulheiros ou solução similar para fixação do cimbre ou cambota, aceitando-se que esta tenha sido assente diretamente no leito do rio, solução compatível com a sua profundidade neste setor.

Alguns talha-mares apresentam claros indícios de reconstrução, com marcadas ruturas no paramento, como é o caso do talha-mar do pilar 7. Aliás, sem grandes surpresas, estes elementos correspondem às zonas mais vulneráveis da ponte, tendo sido, certamente, alvo de diversas reconstruções/reparações.

Importa ainda referir a heterogeneidade morfológica dos diferentes arcos da ponte. Desde logo, o arco 1, de diminutas dimensões, quase desproporcionais em relação aos res-

tantes, que, sendo de volta perfeita (a jusante), adquire um aspeto quase aviajado (lado montante), característica que poderá relacionar-se com o abatimento assimétrico da sua subestrutura. Já os arcos 3 e 4 apresentam marcadas anomalias arquitetónicas, como, por exemplo, a relação assimétrica entre o lado norte, mais abatido, e o lado sul, entre outras, correlacionáveis, ao que tudo indica, com o elevado grau de deterioração dos seus pilares, onde se observou uma acentuada infraescavação e/ou destacamento de silhares.

Relativamente à tipologia formal dos arcos, cabe destacar os arcos 5, 6 e 7, que poderiam ser descritos como arcos quebrados ou em ogiva, ainda que os primeiros sejam geometricamente subtis. Relativamente ao uso deste tipo de arcos, importa referir que, do ponto de vista funcional, os arcos em ogiva têm melhor capacidade para suportar forças concentradas a meio do vão. Por outro lado, os de volta perfeita são mais adequados para arcos submetidos a ações de cargas distribuídas (Lança, 2006, p. 60). Neste contexto, e tendo em conta que os arcos 5, 6 e 7 apresentam uma reduzida espessura entre o tardo das aduelas de fecho e o pavimento de circulação, as forças a suportar concentrar-se-iam aqui, a meio do vão, tanto mais que, antes das reformas no tabuleiro, datáveis da segunda metade do século XIX, a cota do pavimento estaria muito próxima do tardo das aduelas destes arcos⁴.



Figura 10 Levantamento fotogramétrico dos alçados jusante e montante.

4 Refira-se que, não raras vezes, sobretudo nos arcos centrais de pontes medievais de menor dimensão, o tardo das aduelas de fecho e anexas observa-se incorporado no pavimento do tabuleiro.

4. Acompanhamento arqueológico

Os trabalhos de acompanhamento arqueológico desenvolveram-se ao longo da construção da “ensecadeira”, remoção dos enrocamentos existentes e rebaixamento do leito do rio em torno dos pilares, para a construção da cinta em betão armado de reforço estrutural.

Ao longo destes trabalhos foi possível registar importantes dados arqueológicos relacionados com a longa história da Ponte do Prado, destacando-se, desde logo, a recolha, sobre o leito do rio, de diversos elementos arquitetónicos, nomeadamente vários silhares graníticos, módulos das antigas guardas da ponte, bem como o *pilar* omissa do emolduramento das armas reais. Naturalmente, este último elemento foi reintegrado na arquitetura.



Figura 11 Elemento das antigas guardas da ponte recuperado no leito do rio Cávado.



Figuras 12 e 13 Pilar recuperado ao longo do acompanhamento arqueológico pertencente ao emoldramento das armas reais (em baixo).

Por seu turno, a observação da subestrutura da ponte permitiu registrar algumas pré-existências estruturais, como, por exemplo, no talha-mar do pilar 2, onde se identificaram elementos de um talha-mar *antigo*, de menor dimensão e orientação divergente, que terá sido “assimilado” pelo talha-mar atual.



Figuras 14 e 15 Vista geral do talha-mar do pilar 2, em fase de reabilitação, e pormenor do talha-mar *antigo*, pré-existente.

Contudo, merecem especial menção os vestígios identificados no pilar 3 (arco 3), correspondendo a uma sólida estrutura *tipo* contraforte, adossada ao arranque de um arco e contraforte *antigos*.



Figuras 16 e 17 Vista geral das estruturas identificadas no pilar 3 e pormenor do seu contraforte, em avançado estado de degradação.

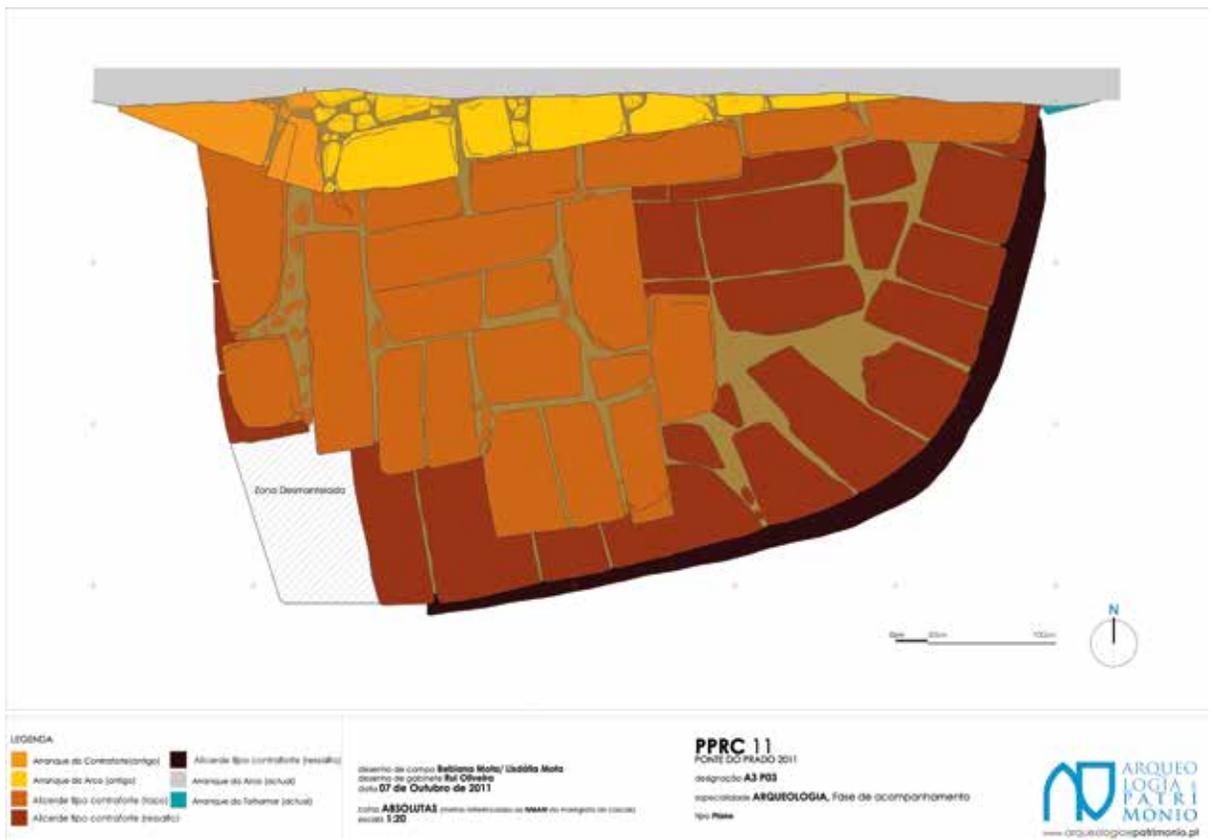


Figura 18 Planimetria das estruturas pré-existentes sob o pilar 3.

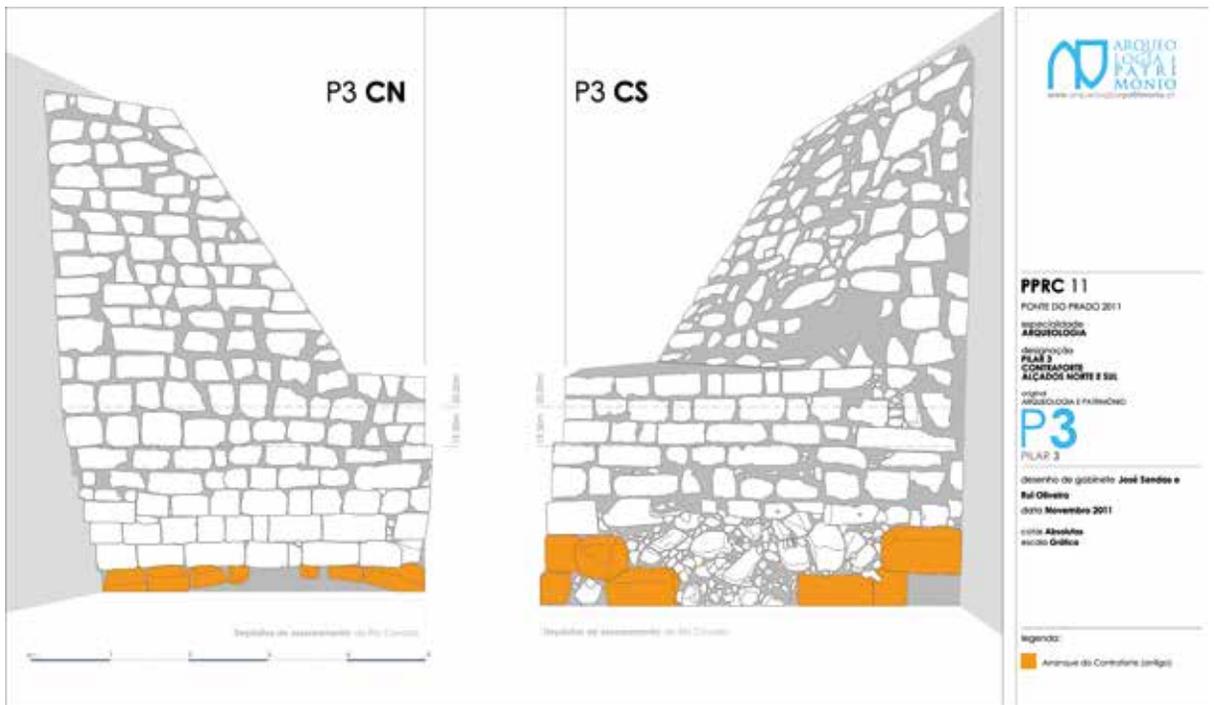


Figura 19 Alçados do contraforte do pilar 3.

5. Proposta evolutiva da história construtiva da Ponte do Prado

A seguinte proposta evolutiva, de feição diacrónica, pretende *desconstruir* a complexa história construtiva da Ponte do Prado e *compartimentá-la* em função dos principais momentos histórico-arqueológicos identificados, reportáveis a conjuntos estratigráficos específicos, em direta associação, ou não, com factos históricos documentados, constituindo-se, naturalmente, como uma hipótese de trabalho que poderá e deverá ser revista em função do surgimento de novos dados.

A primeira ponte construída neste local, em concordância com as referências documentais, deverá ter sido edificada entre os anos 1118 e 1176. Com efeito, se em 1118 havia uma clara intenção de construir a Ponte do Prado, cujo plano mereceu o *alto patrocínio* de D. Paio Mendes (Costa, 1978, p. 359), em 1176 é já explícita a existência da ponte sobre o rio Cávado (Almeida, 1979, p. 102).

Embora não tenhamos quaisquer elementos que nos permitam datar, de forma absoluta e com base segura, as pré-existências detetadas no pilar 3, admitimos que tais realidades arqueológicas – “verdadeiras ruínas de uma ponte” – correspondam a esta primeira fase construtiva, genericamente de meados do século XII, tratando-se, claramente, de um modelo arquitetónico distinto dos subsequentes, registando-se, inclusivamente, um substancial desfasamento entre o alinhamento definido pelo arranque do *arco antigo* e aquele registado no arco atual, que o sobrepõe. Atendendo à singularidade e originalidade da estrutura *tipo* contraforte existente, e embora possa corresponder à solução arquitetónica original, inclinamo-nos para a possibilidade de se tratar de uma resolução construtiva de recurso, para reforço estrutural da subestrutura do arco, construída, quiçá, em contexto de colapso iminente e/ou de infraescavação acentuada, tanto mais que a sua localização constitui um evidente constrangimento à *circulação* sob o arco.

A seguinte fase construtiva identificada, assinalando, ao que tudo indica, um episódio construtivo de grande relevância, corresponde, *grosso modo*, aos arcos 1 e 2, bem como ao encontro contíguo, concretizando a evidência de um modelo arquitetónico diferenciado, cuja construção poderá estar relacionada com o irreparável *colapso* da ponte original, hipótese fortemente sugerida pela presença da estrutura *tipo* contraforte, cuja construção, como dissemos, poderá estar relacionada com a existência de graves patologias arquitetónicas.

A este propósito, importa referir algumas das particularidades registadas nos arcos 1 e 2, destacando-se, desde logo, o facto de se registarem, nas aduelas desses arcos, 239 siglas de pedreiro de composição simples, num total de 240 siglas, circunstância excecional no quadro geral do monumento, apenas equiparável ao registado no arco 7. Da mesma maneira, importa ainda mencionar que o alinhamento definido por estes arcos é substancialmente distinto do alinhamento dominante da ponte, que se regista a partir do arco 3 em diante, existindo, paralelamente, um subtil desvio em relação ao alinhamento da ponte *original*, facto que concorre para legitimar a hipótese teórica de estes dois arcos materializarem uma fase *per se*, cristalizando, a confirmar-se, um modelo arquitetónico datável, conjeturalmen-

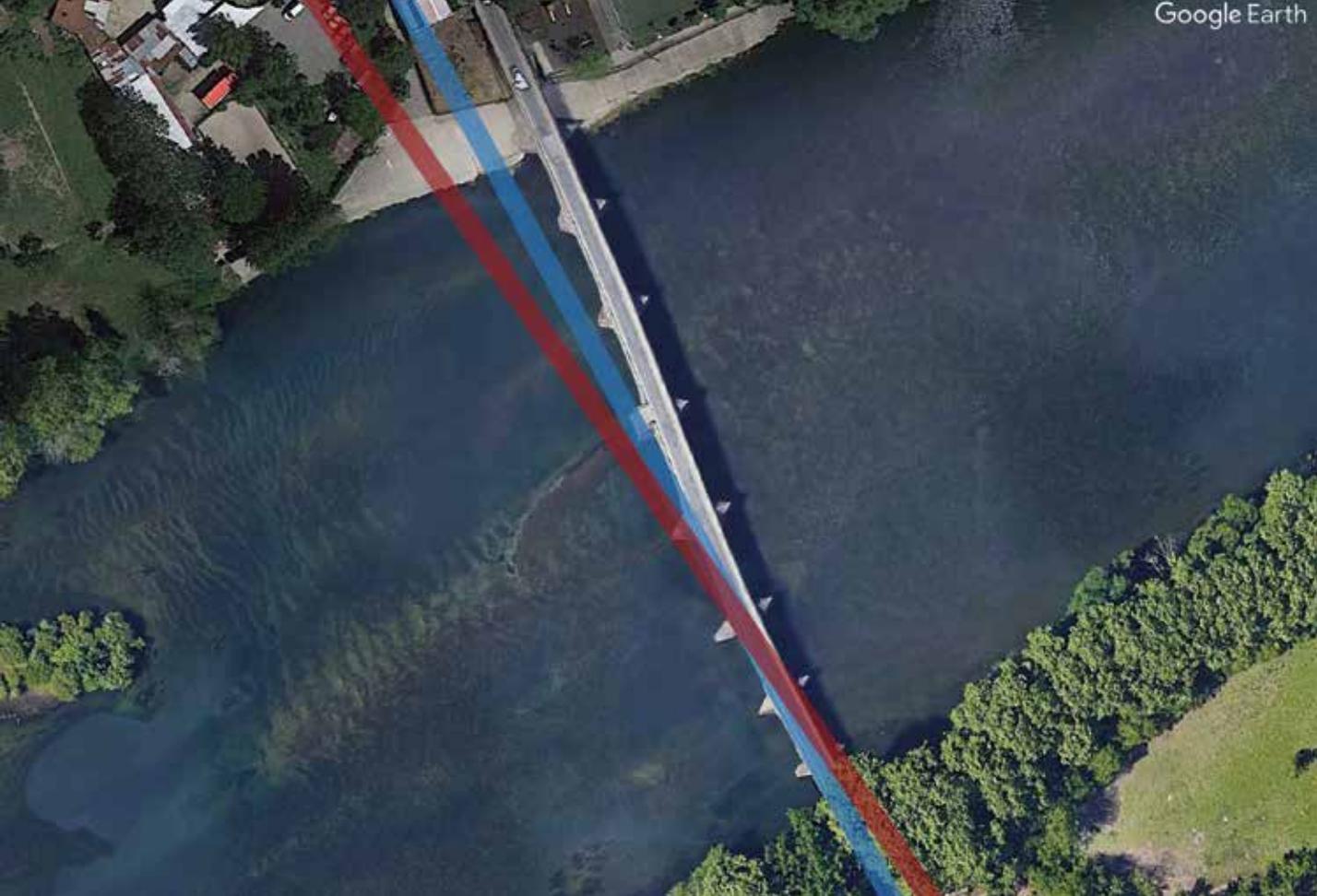


Figura 20 Projeção do *tabuleiro* da ponte original, de meados do século XII (a vermelho) e tabuleiro da ponte do século XIV (a azul).

te, do século XIV, arrolando-se a este propósito a alusão à construção da Ponte do Prado “pelos annos de mil trezentos e tantos” (ADB, 1528-1907), que assim poderá ter fundamento histórico, expressando, porventura, um cenário de reconstrução total. Como mera hipótese interpretativa, assentimos associar a esta fase o talha-mar *antigo* registado no pilar 2.

Em termos gerais, e apesar de não termos dados conclusivos, é de admitir que estes modelos arquitetónicos *antigos*, quando comparados com o modelo que chegou até nós, possam ter concretizado estruturas de menor dimensão, circunstância que poderia justificar a *inusitada* descrição de 1466: “ponte de pedra não muito grande” (Almeida, 1968, p. 149).

As fases construtivas subsequentes constituem momentos construtivos de grande magnitude, e a sua possível existência alicerça-se na correlação entre as informações histórico-documentais e as evidências arqueológicas patentes no monumento.

Ao que tudo indica, em meados do século XVII, a Ponte do Prado terá sido alvo de um amplo programa de obras de reabilitação/reconstrução, no âmbito das quais não só se tornou necessário desmantelar a *torre dos Mouros* (Capela, 2003), como foi celebrada uma concordata entre a Câmara de Braga e o convento de Tibães (Belino, 1900, p. 234). Porventura, como corolário da obra terminada, em 1676, e atendendo à sua magnitude e importância regional, o *projeto* tenha mesmo granjeado a construção do varandim central e colocação das pedras de armas.

A esta eventual fase seiscentista admitimos associar os arcos 5, 6, 8 e 9, conjunto onde se identificou uma característica singular, isto é, a provável reutilização de aduelas de arcos pré-existentes e/ou a transformação de silhares siglados em aduelas, recurso construtivo fortemente sugerido pelo facto de as aduelas destes arcos ostentarem, invariavelmente, marcas/siglas *tipo* “tracinhos” verticais, em associação com outras siglas, quase sempre no mesmo número por fiada. Esta singular característica levou-nos a reconhecer a possibilidade de estas marcas/siglas terem sido *acrescentadas* ao silhar/sigla “original”, circunstância que permite interpretá-las como possíveis “indicadores” de posição e/ou fiada, lavradas em estaleiro, por forma a orientar a integração de cada elemento numa dada fiada do arco em (re)construção (a título de exemplo, veja-se o intradorso do arco 8 (Figura 8)).

Todavia, a aceitação desta fase implica, por força da evidência que a seguir explicitaremos, que o princípio arquitetónico que chegou até aos dias de hoje seja resultado de uma possível fase precedente, datável de forma genérica do século XVI, porventura decorrente do episódio *destrutivo* de 1510 (Argote, 1732, p. 362; Vieira, 1886, p. 410).

Com efeito, uma das principais características da Ponte do Prado é a existência de uma significativa torção, para montante, na zona do pilar 3, que confere uma distinta orientação ao tabuleiro da ponte a partir desse ponto específico (Figuras 4 e 20). Esta característica sugere correlacionar-se com uma fase construtiva que, entre outros, determinou a ampliação da sua extensão, tendo incorporado os arcos 1, 2 e, muito provavelmente, o encontro correspondente, mas que não seguiu o alinhamento destes.

Ora, os arcos 5, 6, 8 e 9, da fase seiscentista supra, dispõem-se segundo essa *nova* orientação dominante, bem como o arco 7, que, ao contrário dos demais, não apresenta as características particulares mencionadas para o primeiro conjunto, antes sim evidências que permitem a sua individualização, nomeadamente a sua tipologia formal, claramente ogival e, sobretudo, o facto de se registar um evidente predomínio de siglas simples, muitas das quais de desenho exclusivo, circunstância que converge, juntamente com os restantes dados aqui apresentados, para a sua individualização e antiguidade relativa, permitindo, com as devidas ressalvas, correlacioná-lo com a hipotética fase quinhentista sobredita.

Em sequência, tomando como ponto de partida o modelo resultante, é possível admitir, como mera hipótese interpretativa, que os arcos 3 e 4, que se apresentam *praticamente* desprovidos de siglas, possam corresponder a uma (re)construção posterior, datável, porventura, do século XVIII, ou mesmo dos inícios da centúria seguinte, aceitando-se, contudo, e em alternativa, que estes arcos estejam associados à fase anterior, correspondendo a uma construção de raiz, isto é, lavrados para o efeito e com poucos elementos reutilizados. Importa ainda destacar que é precisamente no arco 3 que a ponte adquire uma nova orientação.

Numa fase posterior, ao longo do século XIX, mas também durante a primeira metade do século XX, é credível que tenham sido realizadas obras de reparação e manutenção, sobretudo nos talha-mares e contrafortes, encontrando-se algumas das quais documentadas no próprio monumento.



Figura 21 Inscrição no alçado sul do contraforte do pilar 1 – O.P. / 24-7-1869.

De resto, é de admitir que a inscrição presente num dos pilares do miradouro central – “O.P. 1882” (Obras Públicas 1882) – assinale a conclusão de relevantes obras na ponte, nomeadamente a construção dos passeios e colocação das guardas em ferro, inovações que ainda hoje subsistem e cuja construção determinou o substancial aumento da largura do tabuleiro, beneficiação associada à necessidade de modernizar a ponte, por forma a permitir a passagem simultânea de peões e carros de tração animal. Concomitantemente, ter-se-ão reformulado os encontros da ponte, que acompanham esse mesmo alargamento, onde, aliás, se observam vários blocos graníticos com negativos de broca mecânica.

Ao longo do século XX, sobretudo na segunda metade, a ponte foi alvo de inúmeras intervenções que se encontram relativamente bem documentadas⁵, entre outras assinaladas por diversas cartelas de argamassa, presentes nos alçados do monumento. A análise pormenorizada das argamassas teria definido as balizas cronológicas precisas para cada obra, uma vez que as cartelas, *de autor*, devidamente rubricadas e datadas, foram realizadas com a mesma *argamassa* utilizada para a *selagem das juntas*. A título de exemplo, a *selagem de juntas* do alçado jusante do pilar 7 terá sido realizada em 1983.

⁵ Referimo-nos ao rol de obras documentadas, entre 1960 e 1990, no SIPA – Sistema de Informação para o Património Arquitetónico/DGP, disponível em <http://www.monumentos.pt/>.

Por fim, entre as décadas de 80 e 90 do século XX, foram aplicados tirantes metálicos transversais e longitudinais, identificados nos arcos 4 e 5, com tapamento feito com quadradinhos em granito, assim como injeções de cimento na subestrutura dos pilares 2 a 4 e selagem de juntas em vários pontos do monumento.

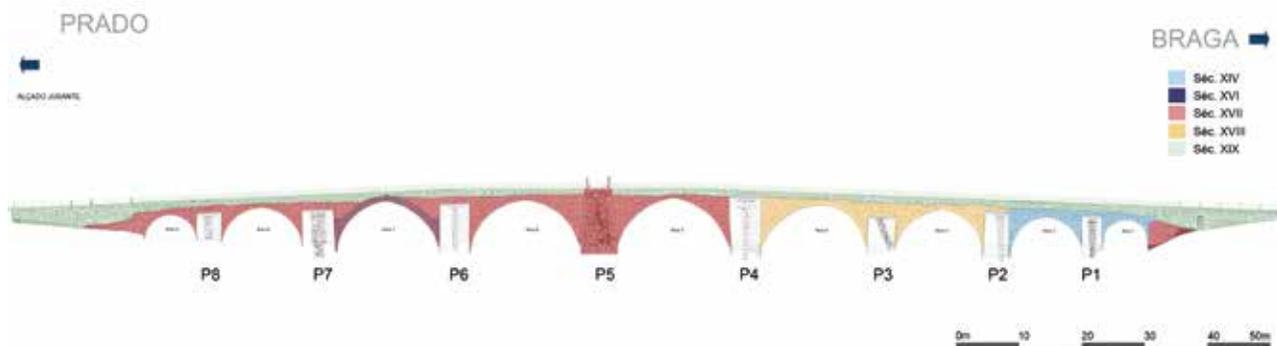


Figura 22 Alçado jusante com indicação das principais fases construtivas¹.

¹ Optámos por não associar os contrafortes a uma fase construtiva específica, uma vez que estes elementos foram, certamente, alvo de diversas reconstruções/reparações. Ainda assim, é credível que o modelo arquitetónico subjacente remonte à fase construtiva do século XVI, em concordância com o faseamento proposto.

6. Considerações finais

Desde a sua construção até praticamente aos dias de hoje, a Ponte do Prado sobre o rio Cávado desempenhou um papel central enquanto lugar de passagem e via de acesso ao Alto Minho, tendo como ponto de partida a cidade de Braga, cuja importância e influência regional é sobejamente conhecida.

Como frequentemente acontece neste tipo de monumento, a Ponte do Prado corresponde a um verdadeiro “compêndio” da sua complexa história construtiva, cuja sequência foi sucessivamente truncada, *obra sobre obra*, ao longo de vários séculos. Neste contexto, e apesar de todas as dificuldades e ressalvas, intentámos estruturar um guião diacrónico dos seus principais episódios, correlacionando-os, sempre que possível, com as materialidades identificadas ao longo dos trabalhos arqueológicos.

Embora tenhamos consciência das limitações deste trabalho, advogamos, em todo o caso, que o mesmo constituiu mais um contributo para o conhecimento geral desta importante ponte medieval.

Referências bibliográficas

[S.a.], 1963. *Ponte do Prado*. [fotografia] IPA.00001250, FOTO.00063906. Lisboa: Direção-Geral do Património Cultural. Disponível em: <http://www.monumentos.gov.pt/Site/DATA_SYS/FONTES_DOC/IMAGES/00000020/00099345.JPG> [Consult. 22 de agosto de 2020].

Arquivo Distrital de Braga, 1528-1907. *Mosteiro de São Martinho de Tibães: PT/UM-ADB/MON/MSMT*. [manuscrito] Fundo do Mosteiro de São Martinho de Tibães. Doc. n.º 696 – Séc. XVIII. Braga: Arquivo Distrital de Braga.

Almeida, C. A. B., 1979. *A Rede Viária do Conventus Bracaraugustanus: Via Bracara Asturicam Quarta*. Braga: ASPA.

Almeida, C. A. F., 1968. *Vias Medievais de Entre-Douro-e-Minho*. Tese de Licenciatura. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Argote, J. C., 1732. *Memorias para a história ecclesiastica do arcebispado de Braga, Primaz das Hespanhas*. Lisboa: Lisboa Occidental na officina de Joseph Antonio da Sylva.

Belino, A., 1900. *Archeologia christã – Descrição historica de todas as igrejas, capellas, oratorios, cruzeiros e outros monumentos de Braga e Guimarães*. Lisboa: Empresa da História de Portugal.

Capela, J. V., 2003. *As freguesias do Distrito de Braga nas Memórias Paroquiais de 1758: A construção do imaginário minhoto setecentista*. [pdf] FCT/Universidade do Minho. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/1822/11885>> [Consult. novembro de 2011].

Cartório Dominicano Português, 1975. *Acordos e vreações da Câmara de Braga no Episcopado de D. Frei Bartolomeu dos Mártires, 1561, Janeiro a Agosto. Cartório Dominicano Português. Século XVI. Fasc.7*. [manuscrito] Bartholomeana Monumenta. VI. Porto: Arquivo Histórico Dominicano Português / Movimento Bartholomeano.

Cartório Dominicano Português, 1978. *Acordos e vreações da Câmara de Braga no senhorio de D. Frei Bartolomeu dos Mártires: 1º livro de 1562/63. Cartório Dominicano Português. Século XVI. Fasc.11*. [manuscrito] Bartholomeana Monumenta. IX. Porto: Arquivo Histórico Dominicano Português / Movimento Bartholomeano.

Carvalho, H. P., 2008. *O povoamento romano na fachada ocidental do Conventus Bracarense*. Tese de Doutoramento. Universidade do Minho.

Charréu, L., 1995. As Siglas dos Canteiros Medievais – Contributo Metodológico e Bibliográfico para o seu Estudo. *Al'madan*, 4, pp. 119-127.

Charréu, L., 1997. Siglas Medievais de Estremoz: apontamentos de gliptografia medieval portuguesa. *Al'madan*, 6, pp. 132-138.

Costa, A. J., 1978. *Liber Fidei Sanctae Bracarense Ecclesiae*. Braga: Junta Distrital.

Lança, D. N., 2006. *Análise estrutural de abóbas poli-nervuradas: Aplicação ao Coro Alto do Mosteiro dos Jerónimos*. Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia da Universidade do Minho.

Nevada, S., 2000. *Vila de Prado – Dois Mil Anos de História*. Vila Verde: [s.n.].

Oliveira, A. A., 1979. *A Abadia de Tibães 1630/80-1813. Propriedade, exploração e produção agrícolas no vale do Cávado durante o Antigo Regime*. Tese de Doutoramento. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Rodríguez Colmenero, A., Ferrer Sierra, S. e Alvarez Asorey, R. D., 2004. *Callaeciae et Asturiae Itinera Romana. Miliarios e outras inscrições viárias romanas do Noroeste Hispânico (Conventos Bracarense, Lucense e Asturicense)*. Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega – Sección de Patrimonio Histórico.

Vieira, J. A., 1886. *O Minho Pitoresco*. Lisboa: Livraria de António Maria Pereira.