

# A "GRANDIOSA PONTE" DA VILA DE VOUGA, DE DOM JOÃO V A DONA MARIA I

**Luís Seabra Lopes**

Universidade de Aveiro  
lsl@ua.pt

## **ABSTRACT**

At the beginning of the 18th century, the medieval bridge in the old town of Vouga, over the river of the same name, was so silted up that, in times of flood, people would cross the river by boat. Around 1713, by order of king João V, the arches of the medieval bridge were partially dismantled and a new bridge was built on top of the remaining structures. The new bridge, «*grand*», «*magnificent*», built with «*great art*», collapsed partially in 1761. At least two ferry boats came into operation, replacing the bridge. Temporary wooden structures were also built, allowing the bridge to be used again (1776). Finally, from 1791, by order of Maria I, the bridge was rebuilt and extended. In this article, the interventions carried out in the 18th century are studied. Information is also collected on environmental factors, namely meteorological, which help to frame and, to a certain extent, explain the evolution of the bridge's condition.

**Keywords:** Historical bridges, Lisbon-Oporto road, Vouga bridge, João V, Maria I

## **RESUMO**

No início do século XVIII, a ponte medieval da antiga vila de Vouga, sobre o rio do mesmo nome, já estava tão assoreada que, em tempo de cheias, se fazia a travessia de barco. Por volta de 1713, por ordem de Dom João V, os arcos da ponte medieval foram parcialmente desmontados e foi construída uma nova ponte em cima das estruturas remanescentes. A nova ponte, «*grandiosa*», «*magnífica*», construída com «*estremada arte*», ruiu parcialmente em 1761. Entraram então em funcionamento pelo menos duas barcas de passagem, em substituição da ponte. Foram depois construídas estruturas provisórias em madeira (1776), permitindo que a ponte voltasse a ser utilizada. Finalmente, a partir de 1791, por ordem de Dona Maria I, a ponte foi reconstruída e ampliada. No presente artigo, são estudadas as intervenções realizadas na ponte de Vouga no século XVIII. É também recolhida informação sobre factores ambientais, nomeadamente meteorológicos, que ajudam a enquadrar e, até certo ponto, explicar a evolução do estado da ponte.

**Palavras chave:** Pontes históricas, estrada Lisboa-Porto, ponte de Vouga, Dom João V, Dona Maria I

## 1. INTRODUÇÃO

O rio Vouga é um dos principais rios Portugueses e o principal rio entre Douro e Mondego. Nasce junto ao santuário de Nossa Senhora da Lapa, no concelho de Semancelhe, e atravessa a Beira, indo desaguar na ria de Aveiro. A velha via que ligava os grandes centros do litoral português cruzava o rio Vouga na vizinhança do castro do Marnel, no actual concelho de Águeda.

Diversos autores têm realçado a grande beleza natural desta área. O austríaco Felix Maria Vincenz Andreas, príncipe Lichnowsky, viajando de sul para norte em 1842, observou: «*Atravéz de uma clareira, descobria-se uma bella perspectiva de extensos valles, o Vouga e a planicie e ria de Aveiro. Tendo atravessado o Vouga sobre uma grande ponte, fizemos alto á noite na Albergaria Velha [...]*» (LICHNOWSKY 1844: p. 176)<sup>1</sup>. A essa «grande ponte» sobre o rio Vouga se dedica o presente estudo. Um século antes, já João Baptista de Castro a tinha caracterizado como uma «*grandiosa ponte*» (CASTRO 1762-1763: I, p. 147). A Fig. 1 mostra a ponte tal como chegou aos inícios do século XX.

Alguns legados testamentários em favor da ponte de Vouga, datados do segundo quartel do século XIII, mostram que a ponte já existia ou estava em construção nesta época (LOPES 2022: p. 121-122). Pedro Rodrigues, cónego de Coimbra, que morreu em 1239, deixou-lhe em testamento um legado de 5 morabitinos (*Testamenta*: nº 2.17, p. 262). Em 1245, um Dom Mendo Ermigues deixou-lhe em testamento 1 morabitino (SOUTO CABO 2003: doc. 283). Ao longo da segunda metade do século XIII, sucedem-se os legados testamentários para a ponte de Vouga (LOPES 2022: p. 121-122). Nas inquirições de 1282, a ponte aparece mencionada a propósito da localização de duas vinhas (SILVEIRA 1943: p. 82).

O município de Vouga usava um selo que aparece mencionado num documento de 1290 e noutro de 1317, conservando-se um exemplar do próprio selo no segundo documento. A figura central no selo é precisamente a representação de uma ponte que teria pelo menos 6 pilares e 7 arcos (LOPES 2018: p. 142-143; LOPES 2022: p. 122). Estão actualmente visíveis os arranques de 10 arcos medievais. Segundo o estudo recentemente realizado, a ponte medieval teria mais 2 arcos, perfazendo um total de 12 arcos e cerca de 150 a 160 m (LOPES 2022: p. 128-129). A ponte de Vouga foi, assim, uma das grandes pontes construídas em Portugal nos primórdios da nacionalidade.

Depois das referências à ponte no tempo da sua construção, temos uma breve referência a um «*mestre, que foy, da obra da ponte da dita villa [de Vouga]*» em finais de 1552, reinado de Dom João III (VITERBO 1899-1922: I, p. 468; LOPES 2018: p. 143-145). Do século XVIII, conserva-se uma inscrição segundo a qual «*ESTA OBRA MANDOV FAZER*» o rei Dom João V (ver adiante sec. 2.2 e Fig. 6). A inscrição está actualmente danificada e já não é possível ler a indicação da data. Sabe-se, no entanto, que terminava assim: «1713 A» (GONÇALVES 1959: p. 24).

O que hoje se observa é uma ponte construída sobre os pilares e arranques de arcos da ponte medieval. Os principais estudiosos da ponte de Vouga divergiram de forma significativa quanto à cronologia da construção da segunda ponte. Numa interpretação, a reconstrução geral da ponte seria essencialmente obra de Dom João V, como declara a referida inscrição, e os arcos grandes no extremo sul teriam sido construídos na segunda metade do século XVIII (BAPTISTA 1958: p. 314315). Numa interpretação alternativa, a reconstrução geral seria essencialmente obra da época de Dom João III e os primeiros três arcos no extremo sul seriam obra de Dom João V (GONÇALVES 1959: p. 24-25). O presente artigo centra-se precisamente nas intervenções que a ponte sofreu ao longo do século XVIII.

## 2. PROBLEMAS DE CRONOLOGIA

Um edifício com quase oito séculos de existência naturalmente sofreu inúmeras reparações e alterações ao longo da sua história, não sendo fácil identificar e datar todas essas intervenções.

---

<sup>1</sup> No original: «Über eine lichte stelle weg, öffnete sich eine schöne aussicht auf das thalgebeit der Vouga, die ebene und den see von Aveiro. Rachdem wir die Vouga auf einer grossen Brücke passirt hatten, bielten wir rachts in Albergaria Velha» (LICHNOWSKY 1843: p. 383)

Nesta secção, são analisados os problemas cronológicos mais directamente relacionados com a intervenção de Dom João V.

### 2.1. Dom João III versus Dom João V

Não são conhecidos documentos que explicitem em que consistiu a intervenção realizada no reinado Dom João III. Nogueira Gonçalves considerou que apenas os três primeiros arcos do extremo sul seriam de Dom João V, enquanto os restantes seriam da época de Dom João III (GONÇALVES 1959: p. 25). Pelo contrário, Augusto Soares de Sousa Baptista confessou: «*Que obras foram [as de Dom João III], não posso dizê-lo, pois não conheço elementos sobre os quais possa alicerçar conjecturas, ao menos*» (BAPTISTA 1958: p. 313). Não encontrando sinais da obra de Dom João III, e tomando à letra a inscrição já referida, este autor atribuiu a maior parte da ponte actual a Dom João V (BAPTISTA 1958: p. 314-315). Os arcos grandes no extremo sul seriam já da segunda metade do século XVIII.

Segundo um oficial inglês que participou na Guerra Peninsular e passou na região em finais de Maio de 1813, a ponte medieval já estava, nessa época, quase completamente enterrada sob as areias trazidas pela corrente: «*The lower bridge of the Vouga [...] is almost entirely obscured by the present one, which is built upon it*» (AN OFFICER 1827: p. 200). Em meados do século XX, a segunda ponte já estava assoreada até aos arranques dos arcos, e pouco ou nada da ponte medieval estaria visível (ver Fig. 2). Com efeito, GONÇALVES afirmou: «*Nada notámos que fosse mais velho que a obra quinhentista*» (GONÇALVES 1959: p. 24).

Por razões ainda pouco conhecidas, o rio Vouga desassoreou-se significativamente ao longo da segunda metade do século XX. Graças ao desassoreamento, estão hoje amplamente visíveis as estruturas remanescentes da ponte do século XIII (Figs. 3 e 4). É hoje também possível observar os vestígios de diversas intervenções realizadas na ponte medieval, algumas das quais poderão precisamente datar da época de Dom João III (LOPES 2018; LOPES 2022).

Sousa Baptista e Nogueira Gonçalves publicaram em datas próximas e coincidiram em situar os primeiros arcos do lado sul numa intervenção posterior à que levantou o resto da ponte (Fig. 5). Independentemente da cronologia exacta das sucessivas intervenções, tem sido consensual que a ponte actual, levantada sobre os pilares da ponte medieval, pertence à época moderna.

A questão cronológica está agora bastante bem esclarecida com base nas evidências arroladas nos estudos mais recentes (LOPES 2021; LOPES 2022). Algumas dessas evidências serão revisitadas no presente estudo. No essencial, elas vêm confirmar, em boa medida, a interpretação de Sousa Baptista, invalidando por completo a interpretação de Nogueira Gonçalves.

Em 1594, sendo acompanhante e secretário do patriarca de Jerusalém, que seguia em peregrinação a Santiago de Compostela, o italiano Giovanni Battista Confalonieri passou na ponte de Vouga e registou no seu diário que ela era tão longa como a ponte de Sant'Angelo, em Roma: «*un ponte così lungo come quel di S. Angelo di Roma*»<sup>2</sup>. A ponte de Sant'Angelo ainda era a ponte romana conhecida como *Pons Aelius*, com 3 arcos centrais de 18,39 m cada um e 5 arcos menores, perfazendo um comprimento total próximo de 135 m<sup>3</sup>. Segundo o estudo recentemente realizado, a ponte medieval de Vouga teria 12 arcos e cerca de 150 m a 160 m de comprimento (LOPES 2022). Não choca admitir que Confalonieri pudesse considerar o comprimento dessa ponte comparável aos 135 m da ponte de Sant'Angelo.

---

<sup>2</sup> «*Di qui alle Vente de Marmen [sic=Marnel], poi Boga [=Vouga], di 50 o 60 fuochi; si passa un ponte così lungo come quel di S. Angelo di Roma, dove passa un basso fiume. Poi le Vente di Damero [sic=Serém?]*» (GUERRA CAMPOS 1964: p. 202; LOPES 2018: p. 148-149).

<sup>3</sup> LANCIANI 1893. Em finais do século XIX, os arcos menores foram substituídos por dois arcos grandes, um em cada extremidade da ponte, não tendo resultado alteração significativa na extensão do tabuleiro.

Pelo contrário, se a ponte moderna fosse obra de Dom João III, Confalonieri teria visto uma ponte com um comprimento na ordem dos 200 m. Dificilmente, Confalonieri consideraria um tal comprimento comparável aos 135 m da ponte de Sant'Angelo. Acresce que a ponte de Sant'Angelo é uma ponte larga, com cerca de 11 m de largura entre os parapeitos. Já a ponte de Vouga era estreita, com pouco mais de 3 m de largura útil, o que faria os 200 m parecerem ainda mais longos. Neste cenário, a hipótese de Confalonieri considerar semelhantes os comprimentos da ponte de Vouga e da ponte de Sant'Angelo parece bastante remota. Assim, o próprio testemunho de Confalonieri contribui, também, para descartar a interpretação de Nogueira Gonçalves.

## 2.2. Cronologia da obra de Dom João V

No início do século XVIII, estava António Carvalho da Costa a publicar a sua conhecida *Crografia*. No tomo II, que teve licença de publicação em 1707/02/24 e veio a público em finais de 1708, o autor diz-nos que a ponte de Vouga estava tão assoreada que «*em tempo de cheias se passa em barcos*» (COSTA 1706-1712: II, p. 161). Esta ainda era a ponte medieval com as várias reconstruções que podemos detectar.

Segundo uma informação que não consegui confirmar, «*a ponte do Vouga, junto a Serém, [...] foi destruída pelas grandes cheias de 1708 e, por determinação de Sua Magestade El-Rei D. João V, foi reconstruída em 1713*» (GRAÇA 1957: p. 87). O autor não citou documentos comprovativos da aludida destruição da ponte em 1708. É certo, no entanto, que ocorreram chuvas intensas e grandes cheias em Portugal desde meados de Dezembro de 1707 até Maio de 1708 (SILVA 2019: p. 354-355). Em Lisboa, o inverno de 1707-1708 foi um dos piores entre 1675 e 1715, chovendo quase diariamente, com formação de cheias frequentes e intensas (ALCOFORADO et al. 2000). Inês Amorim, procurando notícias para a história do clima na área da provedoria de Aveiro, entre 1690 e 1814, encontrou apenas uma referência a uma cheia importante, a qual ocorreu precisamente naquele Inverno (AMORIM 1996: p. 347). Trata-se de um registo da Casa da Misericórdia de Aveiro que informa: «*Naõ houve mais rendimento nas marinhas da Caza em razão das cheyas e grandes innundações, que por tais nunca foram vistas semelhantes, que comeraõ a novidade das marinhas*»<sup>4</sup>.

É certo, também, que uma inscrição nos diz que Dom João V «*MANDOV FAZER*» a ponte. Esta inscrição foi originalmente colocada num alargamento de sacada localizado sobre o 7º pilar, a contar de sul. Com o alargamento do tabuleiro no início da década de 1930, a inscrição ficou embutida no acrotério central da ponte, do lado de jusante, ainda aproximadamente sobre o 7º pilar. Finalmente, na sequência do desabamento do 7º pilar em 2011, o acrotério com a inscrição foi reposicionado junto à entrada sul da ponte. Essa inscrição está danificada e já não é possível ler algum do conteúdo original, como é o caso da data (Fig. 6). Inicialmente, coloquei a hipótese de a inscrição ter sido danificada quando desabou o 7º pilar. Entretanto, verifiquei que, em 2006, o seu estado de conservação já era aproximadamente igual ao actual<sup>5</sup>. Serão, assim, danos provocados pelo trânsito numa ponte demasiado estreita para as necessidades modernas. Conhecemos o teor completo da inscrição através da literatura de meados do século XX. Na leitura reproduzida em seguida, o desenvolvimento das abreviaturas é indicado entre parentesis rectos e o texto que já não está legível é indicado entre parêntesis curvos:

---

4 Arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Aveiro, Livros de Receita e Despesa, nº 195, fl. 33v. A mesma fonte dá-nos mais esta referência: «*Da marinha dos Santos Martires [...], 8:520 [réis] da metade do rendimento que toca a esta Santa Caza, [...], e he da novidade de 704 athe 707, excluzive, porque neste meu [sic=meio] ano não teve rendimento, como as mais, em rezaõ das grandes cheyas.*» (Idem, fl. 33)

5 Imagem FOTO.00775683, no SIPA ([http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=25092](http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=25092)).

ESTA OBRA MAN  
DOV FAZER O SENH  
OR DOM IOAM REI  
DE PORTVGAL O 9[V]INTO  
9EV DEOS G[VAR]D(E 1713 A[NOS])<sup>6</sup>

Do teor da inscrição não resulta absolutamente claro se a obra foi ordenada em 1713 e realizada nos anos seguintes, ou se foi ordenada em data anterior e concluída em 1713. Pedro Augusto Ferreira fugiu a esta questão dizendo que a obra «*data de 1713*» (FERREIRA 1890, p. 1979). Na passagem acima citada, Almeida Graça também fugiu à questão, afirmando que a ponte de Vouga foi «*reconstruída em 1713*». No entanto, não é plausível que a reconstrução tenha sido iniciada e concluída no espaço de um ano. Em meados do século XVIII, João Baptista de Castro afirmou que a ponte foi «*acabada no anno de 1713*» (CASTRO 1762-1763: I, p. 147). Terá sido mera interpretação deste autor, que escrevia meio século após os factos?

É quase certo que a reconstrução da ponte demorou muito mais de um ano a ser executada. Convém lembrar que a ponte de Amarante, altaneira e mais larga que a de Vouga, mas com apenas 3 arcos e 68 m de comprimento, foi construída ao longo de uma década ininterrupta, entre 1781 e 1791 (SARDOEIRA 1956: p. 856-859), e que a ponte de Vila do Conde, também com 3 arcos e cerca de 105 m, foi construída entre 1792 e 1808, ou seja, demorou 16 anos a ficar concluída (MARTINS 2014: I, p. 50). Por sua vez, a ponte de Lagos, com 12 arcos pequenos e cerca de 100 m, foi construída entre 1784 e 1796 (ROCHA 1909: p. 444-446).

Num cenário favorável, em que a construção tenha avançado sem contratempos, e dando uma margem de 10 anos, vemos que a ponte poderá ter sido iniciada e concluída algures entre 1703 e 1723. No entanto, em 1707, o Pe. Carvalho da Costa ainda só conhecia uma velha ponte muito assoreada. Por outro lado, a confirmar-se que as cheias de 1708 destruíram a ponte, certamente as obras não terão sido iniciadas antes de 1709 ou 1710. Mesmo considerando que muitas pedras da ponte medieval foram reaproveitadas na ponte joanina, seria o intervalo de 1708-1710 até 1713 suficiente para construir uma ponte bastante maior que as pontes de Amarante, Vila do Conde e Lagos?

O nicho-oratório que existia na vizinha ponte do Marnel, e que remontava ao século XVI, foi reformado no início do século XVIII. Nessa altura, o nicho ficou protegido por uma grade que tem gravada a data de 1717/07/08. No interior, foi instalada uma imagem de Nossa Senhora do Rosário, também setecentista. A proximidade de datas sugere que, no âmbito da intervenção na ponte de Vouga, ordenada por Dom João V, tenham também sido feitas reparações e melhoramentos na vizinha ponte do Marnel (GONÇALVES 1959: p. 25; BAPTISTA 1958: p. 315).

Tudo considerado, parece plausível que a ordem régia de construção da ponte date de 1713 e que as obras se tenham iniciado nesse ano, ou no ano seguinte, e se tenham prolongado por alguns anos. Sabe-se que os anos de 1713 a 1716 foram de escassez de chuva, favoráveis portanto às intervenções em pontes. Nos anos seguintes, verificou-se uma relativa estabilidade climática (SILVA 2019: p. 357361). A obra da ponte de Vouga poderá ter-se prolongado até aos inícios da década de 1720, abrangendo também algumas reparações e melhorias na ponte do Marnel.

---

<sup>6</sup> Para o texto actualmente ilegível, sigo a leitura de GONÇALVES (1959: p. 24); a leitura de BAPTISTA (1958: p. 314), embora sem rigor paleográfico, coincide na substância. Por uma fotografia tirada em 2014, é possível verificar que a primeira letra da última linha assumia a forma de um P em espelho, representando o Q.

### 3. EM QUE CONSISTIU A OBRA DE DOM JOÃO V?

Sousa Baptista, que atribuiu a maior parte da ponte moderna a Dom João V, realçou que as obras então realizadas «*foram de grande envergadura*», tendo os pilares sido «*muito levantados e sobre eles construídos novos arcos*» (BAPTISTA 1958: p. 314-315). As referências do Pe. Carvalho da Costa ao estado de assoreamento da ponte no início do século XVIII (<1707) levam, de facto, a supor que a obra realizada pouco tempo depois tenha consistido na construção de uma nova ponte, mais alta.

Afinal, em que consistiu a obra de Dom João V? A análise que aqui se desenvolve tem como resultado a reconstituição apresentada na Fig. 7, que o leitor poderá desde já consultar. Para facilitar a caracterização da ponte, tenho usado um sistema simplificado que se baseia numa contagem de arcos e pilares, partindo do extremo sul da ponte (LOPES 2018: p. 136). Esta numeração, convém notar, refere-se à ponte de 16 arcos, que resultou das alterações introduzidas em finais do século XVIII, e não à ponte joanina original:

- A1 refere-se ao 1.º arco a contar de sul;
- P1 refere-se ao 1.º pilar a contar de sul, localizado entre A1 e A2;
- E assim sucessivamente até P15 e A16.

Com vista ao estudo dimensional da ponte, procedeu-se ao levantamento das coordenadas absolutas de cerca de 30 pontos de referência ao longo da estrutura da ponte (LOPES 2022: p. 122-123). Conjugando essa informação com diversas medidas relativas, foi possível derivar as coordenadas absolutas de muitos outros pontos de interesse. A Tabela I apresenta um resumo da informação recolhida sobre as cotas dos principais pontos de referência ao longo da estrutura da ponte. O leito actual do rio junto aos pilares da ponte situa-se a cotas entre cerca de 3,3 m e cerca de 5,5 m ANMM (acima do nível médio do mar). Esta última cota é superior à cota média das impostas dos arcos grandes da ponte medieval (5,0 m ANMM). As fundações dos pilares da ponte medieval deviam estar em cotas próximas dos 0 m ANMM. Os arcos centrais da ponte medieval, nomeadamente A8 a A12, eram ogivais, elevando o tabuleiro a uma cota um pouco acima dos 12 m ANMM (LOPES 2022: p. 128).

**Tabela I – Resumo da informação recolhida sobre as cotas da ponte, em metros ANMM (LOPES 2022: p. 123)**

	Arcos grandes (A6 a A13)	Arcos pequenos (A4 e A5)
Impostas dos arcos da ponte medieval	4,6 a 5,5	6,3 a 6,7
Cotas máximas das estruturas remanescentes dos arcos medievais	6,6 a 7,4	6,9 a 7,0
Impostas dos arcos da ponte actual	7,6 a 8,8	9,1 a 9,4
	Cota máxima	Cotas nos extremos
Tabuleiro da ponte actual	14,6	12,4 (sul) e 13,0 (norte)

Em meados do século XX, estava ainda viva uma tradição segundo a qual, uma certa reconstrução da ponte, executada num passado impreciso, tinha deixado «*a ponte tão alta, que os barcos podiam passar sob ela com as velas levantadas*» (BAPTISTA 1958: p. 314). É plausível que essa tradição se refira à reconstrução de Dom João V, mas não é impossível que se refira à reconstrução e ampliação de Dona Maria I (ver adiante sec. 5).

Nos arcos grandes da ponte joanina, as diferenças de cotas entre as impostas dos arcos da ponte medieval e as impostas dos arcos da ponte joanina estão numa média de 3,0 m, com um desvio padrão de 0,20 m. Isto dá-nos uma primeira medida sobre o alteamento do tabuleiro que resultou da obra de Dom João V. No entanto, nos arcos ogivais medievais, a flecha excedia em cerca de 1 m o raio de volta perfeita (LOPES 2022: p. 125-126). Assim, o alteamento obtido, ao nível do tabuleiro, no tramo central da ponte terá ficado próximo dos 2 m. O tabuleiro da ponte actual atinge uma cota máxima de 14,6 m ANMM.

Convém notar que a ponte medieval se compunha de dois tramos que formavam entre si um ângulo obtuso de 167° do lado de montante. A mudança de direcção desenha uma curva localizada essencialmente sobre P7. A ponte joanina, construída sobre a medieval, mantém essa curvatura.

Qual seria a extensão da ponte de Dom João V? A literatura de viagens é frequentemente fonte de informações preciosas. Ora, o cidadão inglês Richard Twiss, membro da Royal Society, publicou em 1775 o relato de uma viagem que realizara em Portugal e Espanha em 1772-1773. A informação que registou sobre a sua passagem na região do Vouga é preciosa:

«Feb. 7 [1773]. *We proceeded through forests of pine and cork, dined at Sardon [=Sardão, c. Águeda], and shortly after crossed the little river Agueda, over a bridge of three arches; afterwards, [we] ferried over the river Vouga, which is broad, shallow, and exceedingly transparent. Near the ferry [boat], is a stone bridge which had fifteen arches; but the two first are broken.*» (TWISS 1775: p. 47)

«Feb. 17 [1773]. *We dined at Albergaria, ferried over the Vouga and passed the night at Sardon.*» (TWISS 1775: p. 52)

A ponte de Dom João V teria, portanto, 15 arcos. Dois desses arcos, os primeiros do lado sul, já estavam arruinados em 1773 e, por essa razão, passava-se o rio numa barca (“ferry boat”). Os três arcos que Nogueira Gonçalves identificava como mais recentes, e que atribuíra erradamente a Dom João V, terão, portanto, surgido no âmbito da reconstrução dos dois arcos arruinados. Ao construir-se três arcos em lugar dos dois arruinados, a ponte passou a ter os 16 arcos que chegaram até à década de 1940. Como veremos adiante, essa reconstrução resultou num alongamento do tabuleiro da ponte em cerca de 30 m. A ponte de Dom João V, com os referidos 15 arcos, teria cerca de 195 m de comprimento.

A Fig. 7 apresenta a implantação da ponte de Dom João V sobre as estruturas remanescentes da ponte medieval. O eixo horizontal indica a distância ao extremo sul da ponte actual, em metros, medida ao longo do alçado virado para jusante. O eixo vertical indica a cota ANMM.

Os arcos joaninos grandes, em A6 a A13, têm origem nos arcos grandes da ponte medieval e foram construídos reaproveitando as pedras provenientes da desmontagem dos arcos medievais, facto atestado pelas numerosas marcas de canteiro neles existentes<sup>7</sup>. O mesmo se aplica a A5, arco joanino pequeno com um comprimento semelhante ao do arco medieval que ali existiu (5,90 m). O arco joanino em A4 (6,45 m) é um pouco maior que A5, e bastante maior que o arco medieval que ali terá existido. Os dois arcos joaninos, que estavam destruídos em 1773, não devem assentar em estruturas da ponte medieval. Eles suportavam um primeiro alongamento da ponte para sul. Esses dois arcos deram lugar ao actual A3, um arco com 13,2 m de comprimento. Tudo indica que os dois arcos joaninos

---

<sup>7</sup> Encontramos marcas de canteiro ao longo de toda a ponte de Vouga. Na sua esmagadora maioria, estas marcas são alfabéticas e localizam-se nos intradorsos dos arcos da ponte actual e nas estruturas remanescentes dos arcos da ponte medieval. Foram detectadas 495 ocorrências de marcas, 462 das quais com morfologia suficientemente perceptível, e destas 65 encontram-se nas estruturas remanescentes da ponte medieval. As restantes 397 ocorrências encontram-se em silhares e aduelas reaproveitadas na ponte actual. O estudo destas marcas está aprofundado noutra publicação (LOPES 2021).

arruinados teriam comprimentos semelhantes aos de A4 e A5. O actual P2 assinalará o local de implantação do encontro da ponte joanina do lado sul (ver Fig. 10 e o texto da sec. 5 que a ela se refere).

No extremo norte, os arcos A14 e A15, cada um com cerca de 4,5 m de comprimento, têm numerosas marcas de canteiro e, por isso, devem ser arcos medievais desmontados e integrados na ponte joanina. É de notar que, a sul, a ponte medieval tinha também um arco com cerca de 4 m de comprimento (LOPES 2022: p. 130-131). O arco joanino A16, que hoje não podemos observar, terá tido por objectivo alongar a ponte para norte, ajudando a vencer o desnível entre o centro da ponte e a margem norte. Este arco teria de vão apenas 2,5 m<sup>8</sup>.

Em 1756, em resposta a um inquérito sobre o grande terramoto do ano anterior, o Pe. José Matos de Miranda, pároco de Santa Maria de Lamas do Vouga, realçou o tamanho das duas pontes existentes na freguesia e o enobrecimento que daí resultava: «*Esta freguezia, ainda que he pequena, se ve ennobrecida com duas grandes pontes de pedra com varios arcos, huma no rio Vouga, chegada a villa [de Vouga], a que o mesmo rio da o seu nome, e outra no Marnel, no principio do lugar de Lamas*». Embora o autor fale de «*duas grandes pontes*», não se pode ignorar que a ponte do Marnel, com cinco arcos pequenos, é muito menor do que a de Vouga.

Na memória que a mesma freguesia enviou ao Pe. Luís Cardoso, em 1758, com vista à publicação de um *Dicionário Geográfico de Portugal*, é referida a existência de duas pontes de cantaria no rio Vouga, localizando-se uma delas «*junto a villa de Vouga, que he grande*»<sup>9</sup>. Na mesma linha, o Pe. António Ferreira da Fonseca, reitor de São João de Loure, informou, em resposta ao mesmo inquérito, que o rio Vouga «*tem huma ponte, peguada a villa de Vouga, de cantaria, bastantemente grande*»<sup>10</sup>. Ainda em 1758, o Pe. Aires de Sá e Cunha, pároco de São Salvador da Trofa, informou que o rio Vouga «*tem huma ponte de pedra de cantaria de cumprimento de tres tiros de mosquete, na estrada que corre do Porto para Lisboa, pegada a villa de Vouga*»<sup>11</sup>.

Entre as referências setecentistas à ponte de Vouga, destaca-se, pelo pormenor, aquela que nos deixou o Pe. Francisco da Rocha de Almeida, pároco de São Pedro de Segadães, na resposta ao inquérito de 1758, onde caracterizou a ponte como uma grande obra de engenharia:

«*Sei que este rio tem huma ponte de pedra de cantaria junto a villa de Vouga, da qual toma o nome, feita com toda a architettura e estremada arte, assim pela sua firmeza como pela ordem de seus arcos, que são muitos, ainda que não se ve numero largo*<sup>12</sup> [deles], *formados, alguns, com seus talhas mares, e no mor*<sup>13</sup> *della [tem] hum reducto largo com seu letreiro que diz a mandara fazer o Senhor Rey Dom [João o 5º] de glorioza memorja no anno de [1713]*»<sup>14</sup>

---

8 *Memória Descritiva e Justificativa*, 1943/02/15, em Infraestruturas de Portugal – Arquivo Histórico, ref. PT/JAE/DSPT/132/351-Textual. Esta dimensão aparece também anotada a lápis numa peça desenhada anexa ao processo.

9 ANTT, Memórias Paroquiais, 1758, vol. 19, nº 40.

10 ANTT, Memórias Paroquiais, 1758, vol. 21, nº 127.

11 ANTT, Memórias Paroquiais, 1758, vol. 37, nº 116.

12 A palavra «*largo*» não está claramente legível, mas esta parece ser a única leitura possível. Apenas se consegue ler «*lar..*», havendo mais duas letras que oferecem dificuldades de leitura.

13 «*mor*», o mesmo que «*maior*», referir-se-á aqui ao ponto mais alto da ponte.

14 ANTT, Memórias Paroquiais, 1758, vol. 34, nº 99. No texto original do pároco de Segadães, lê-se «*Senhor Rey Dom Pedro o 2º [...] no anno de 1703*». Como vimos, a inscrição que nos chegou atribui a obra a Dom João V (e não a Dom Pedro II) e situa a sua execução por volta de 1713 (e não 1703). A darmos crédito à memória de Segadães, teríamos que especular que a inscrição original se teria perdido e que, ao fazer-se nova inscrição, se teria errado o ano e o reinado. Contudo, ao consultarmos o *Roteiro Terrestre de Portugal*, publicado em 1762, apenas quatro anos após a elaboração da memória de Segadães, vemos que a ponte tinha sido «*acabada no anno de 1713, por ordem do Fidelissimo Rey D. Joaõ V*» (CASTRO 1762-1763: I, p. 147). Há, pois, erro naquele pormenor da informação do prior de Segadães. Ter-se-á equivocado quanto ao ano e, a partir daí, errou também o reinado (Dom Pedro II ainda reinava em 1703).

Segundo este testemunho, «alguns» pilares da ponte estavam protegidos por talhamares. Fica-se com a impressão que nem todos estariam protegidos por talhamares (montante) e contrafortes (jusante). A maior parte dos talhamares e contrafortes parecem ter sido várias vezes alteados e reforçados em época posteriores. Em P9, conserva-se um contraforte de volumetria mais discreta que poderá ser representativo dos contrafortes joaninos originais (ver Fig. 8).

Uma vez que os pilares da ponte de Dom João V foram construídos sobre os pilares da ponte medieval, a largura manteve-se próxima da largura da ponte medieval. No extremo norte, a largura ficou nos 4,20 m, valor superior ao da largura máxima medida nos pilares da ponte medieval, 4,15 m. A Tabela II apresenta um resumo das dimensões horizontais de arcos e pilares.

**Tabela II – Dimensões horizontais de arcos e pilares na ponte de Dom João V (em metros)**

	Comprimento	Espessura	Largura
Arcos grandes: A6 a A13	9,48 a 10,51		3,95 a 4,14
Pilares grandes: P5 a P12		4,78 a 5,13	3,95 a 4,14
Pilares grandes: P13		7,1	4,15
Arcos pequenos: A4, A5	5,90 a 6,45		3,98 a 4,08
Arcos pequenos: A14, A15	4,50		4,14 a 4,20
Arcos pequenos: A16	2,50		?
Pilares pequenos: P4, P14		2,58 a 2,63	3,98 a 4,08

Mais difícil é determinar a espessura das guardas e a largura útil no tabuleiro. Se a espessura das guardas fosse semelhante à que ainda hoje observamos na vizinha ponte do Marnel, cerca de 0,5 m, a largura útil seria de 3,05 m, em média. Todavia, a ponte que chegou ao século XX parece que tinha guardas bastante mais estreitas, como veremos.

Diz-nos o pároco de Segadães que existia um reduto largo no ponto mais alto da ponte, algures na zona central do tabuleiro, e que aí estava o letreiro ou inscrição alusiva à obra régia. Passado mais de um século, Pedro Augusto Ferreira fala-nos dessa mesma «*inscrição gravada no meio da dicta ponte*» (FERREIRA 1890: p. 1879).

Nas fotografias do princípio do século XX, conseguimos detectar, sobre P7, do lado de jusante, um reduto com uma estrutura mais elevada (assinalada por um círculo na Fig. 14) que poderá ser um espaldar. A inscrição deveria estar embutida nessa estrutura. Faz lembrar a ponte de Ponte da Barca, que ainda hoje conserva, também em posição central, um reduto com banco e espaldar e, no espaldar, uma inscrição que fixa a data desse melhoramento (1761).

A ponte chegou ao século XX com outros redutos, mas o pároco de Segadães referiu apenas um. Os restantes redutos poderão ser acrescentos posteriores (ver adiante). Com o alargamento do tabuleiro, executado em 1930-1931, os vários redutos foram parcialmente demolidos, ficando visível apenas a base de cada reduto. A base do reduto em P7, pilar que ruiu em 2011, era semelhante às bases dos redutos localizados sobre P6 e P8 (ver Figs. 3 e 4).

#### 4. A PONTE EM RUÍNAS

Um tratado francês de geografia comparada diz-nos que, em 1713, por iniciativa régia, tinha sido construído «*un pont magnifique*» sobre o rio Vouga, e acrescenta: «*il a été ruiné par le tremblement de terre de 1755, et n'est pas encore reconstruit*» (MENTELLE 1784: p. 44). A ponte estava, de facto, arruinada quando se publicou este tratado. Contudo, temos testemunhos credíveis segundo os quais a ponte ainda estaria em pé nos anos de 1756 a 1758, pelo menos. Em 1756, em resposta ao inquérito sobre o terramoto do ano anterior, o Pe. José Matos de Miranda, pároco de Santa Maria de Lamas do Vouga, frisou que a ponte de Vouga não sofrera danos provocados pelo terramoto e nada no texto indica que estivesse em mau estado: «*Ambas estas pontes [de Vouga e do Marnel] se viram tremer e balançar bastante durante o terramoto I<sup>o</sup>, mas nam padecerão ruína e ficaram na forma em que estavam*» (COSTA 1956: p. 59).

Nas respostas paroquiais de 1758 também não encontramos quaisquer indicações de que a ponte de Vouga estivesse a precisar de reparações ou melhoramentos. Em particular, a citada memória do pároco de Segadães, datada de 1758/05/08, enalteceu a «*firmeza*» e a «*architettura e estremada arte*» com que a ponte tinha sido construída, referindo também os seus talhamares, e nada mais acrescentou que sugira a existência de um problema na ponte. Pela mesma época, João Baptista de Castro caracterizou a ponte de Vouga como uma «*grandiosa ponte*» e também não deu qualquer indicação de que ela estivesse arruinada ou em mau estado (CASTRO 1762-1763: I, p. 147).

Entretanto, sabe-se que, a partir de finais de Novembro de 1757, o país foi contemplado com chuvas abundantes, vento forte, cheias e destruições<sup>15</sup>. No Porto, o Douro esteve fora dos seus limites ordinários desde 29 de Novembro até 10 de Dezembro (SILVA 2019: p. 385, n. 1269). Passados três meses, «*com as grandes chuvas que tem havido neste país, creceu tanto o pequeno rio chamado Cayma [afluente do Vouga] [...] que, com a sua arrebatada corrente, levou quantas cazas de moinhos havia*»<sup>16</sup>. O prejuízo foi avaliado em 60:000 cruzados (28:800\$000 réis).

Naturalmente, estas cheias do Caima, ocorridas por volta de 1758/03/20, não terão deixado de se fazer notar na ponte de Vouga, localizada a apenas 4 Km para jusante da foz do Caima. O próprio Vouga, sujeito às mesmas chuvas, andaria cheio. As condições eram propícias a causar danos em pontes. Contudo, as memórias paroquiais acima citadas, solicitadas aos párocos dois meses antes das cheias (1758/01/18), e concluídas poucas semanas após estas cheias (1758/04/10 e 1758/05/08), nada referem sobre danos na ponte de Vouga. Entretanto, o Outono de 1758 foi também tempestuoso, com muita chuva, cheias e destruições no noroeste de Portugal (SILVA 2019: p. 386-387).

Pouco se sabe sobre a evolução do estado do tempo nos anos de 1759 a 1763, com excepção do ano de 1760, que terá sido predominantemente seco (SILVA 2019: p. 386-387). O certo é que a ponte de Vouga entrou em ruína parcial em finais de 1761. Com efeito, passadas duas décadas, o escrivão da câmara de Vouga recapitulou: «*arruinando-se a ponte do rio da dita villa [de Vouga] em o fim do anno de mil setecentos cessenta e hum, estabeleceo a camara, que então servia, porto e barca de paçagem*»<sup>17</sup>. Não podemos saber ao certo quais foram as causas da ruína nem a sua extensão nesta altura. Podemos apenas especular que o terramoto de 1755 e/ou os grandes temporais de 1757-1758 poderão ter estado na génese do problema. O problema resolveu-se provisoriamente com a entrada em funcionamento da barca da vila de Vouga.

---

<sup>15</sup> *Gazeta de Lisboa*, 1757, n.º 51, de 22 de Dezembro, p. 415, notícia de 25 de Novembro; *Idem*, 1758, n.º 2, de 12 de Janeiro, p. 14, notícia de 4 de Dezembro.

<sup>16</sup> *Idem*, 1758, n.º 16, de 20 de Abril, p. 123-124.

<sup>17</sup> ANTT, Casa de Lafões, NP 14, n.º 6 / 16, com data de 1781/11/21.

Outra barca entrou em funcionamento na mesma altura ou pouco tempo depois. A vereação municipal de Aveiro constatava em 1763/01/19 que tinha entrado em funcionamento «*huma barca de paçagem no rio Vouga, depois que caio a ponte*». Esta barca operava entre Vila Verde e Lamas do Vouga, lugares situados na imediata vizinhança da vila de Vouga, mas pertencentes ao termo da vila de Aveiro. Os barqueiros cobravam «*barcaje e avenças, sem licença desta camera [de Aveiro], nem terem regimento, nem terem arrendamento desta camera*»<sup>18</sup>. A situação foi regularizada poucos dias depois, em 1763/01/29, data em que três moradores de Vila Verde compareceram na câmara de Aveiro e formalizaram o arrendamento da barca «*para pacarem as pessoas que vam para Vila Verde e para outros lugares*»<sup>19</sup>.

Até 1765, parece que prevaleceu tempo seco, favorável a reparações em pontes (SILVA 2019: p. 386-387). Nos anos seguintes o padrão meteorológico alterou-se significativamente. Sobretudo a partir de 1768, e por espaço de duas décadas, predominou tempo chuvoso que causou uma sucessão de cheias catastróficas com poucos anos de intervalo (SILVA 2019: p. 388-409, 518, 520). No Porto, por exemplo, das sete maiores cheias registadas ao longo século XVIII, quatro ocorreram precisamente naquele período: 1769, 1774, 1777 e 1788 (SILVA 2019: p. 264, 270, 518, 520). Em Alcobaca, das três maiores cheias registadas desde o início do século XVIII até 1788, duas ocorreram no mesmo período: 1774 e 1788 (FIGUEIREDO 1788; VITERBO 1798: qv. 'Alcobaxa ou Alcobacha', p. 78).

Seja por falta de financiamento ou por dificuldades relacionadas com o excesso de chuva, o que parece certo é que a ponte de Vouga se manteve sem reparação definitiva. Em 1773, pelo testemunho de Twiss já citado, a ponte tinha os dois primeiros arcos arruinados e passava-se o rio numa barca junto à própria ponte. Outro cidadão inglês, o major William Dalrymple, fez um périplo similar em 1774 e também publicou o respectivo relato. Viajando de norte para sul, Dalrymple também cruzou o Vouga em barca de passagem:

«[1774, September] 30th: Set out and travelled in a narrow inclosed and bad road: passed some vines and waste land, with scattered olive trees and many droves of cattle to Piñeyro [da Bemposta]; whence by Alvergueria, crossing the river Vouga in a boat, arrived at Sardaon: six leagues in eight hours. Oct[ober] 1st: Travelled on a tolerably good road [...]» (DALRYMPLE 1777: p. 128).

Sousa Baptista deu notícia de uns recibos, datados de Maio e Junho de 1776, relativos ao pagamento do serviço da «*barca da passagem do rio Vouga*»<sup>20</sup>. O autor inferiu que o trânsito estaria impedido na ponte em 1776 e que tal impedimento resultaria de uma intervenção que a ponte estaria a sofrer nessa altura. Convém notar que todos os indivíduos referidos nos recibos, nomeadamente os barqueiros, o arrematante e o escrivão, eram da vila de Vouga, e que a própria barca aparece identificada num dos recibos como «*barca da passagem da vila de Vouga*»<sup>21</sup>. Esta barca não pode,

---

18 Câmara Municipal de Aveiro / Arquivo Histórico, Livros de Acordãos e Vereações, nº 7 (ref. PT/MAVR/CMAVR/150-10/701-02/00004), fl. 209v-210v.; referência já citada por AMORIM, 1996: p. 103.

19 *Idem*, fl. 211v-212.

20 BAPTISTA 1958: p. 314. Estes recibos, apenas três, estão actualmente na posse de Carlos Marques Pereira, actual embaixador de Portugal em Marrocos, que teve a amabilidade de me contactar para me informar que os tinha na sua posse, enviando-me depois a respectiva digitalização. O primeiro recibo, datado de 1776/05/07, tem o seguinte teor: «*Francisco Dias, da villa de Vouga, confezo estar pago e satisfeito dos meus dias que servi a barca da passagem do rio Vouga, que foram dezasseis dias, a cem reis por dia, importa em mil e seis centos reis, e por estar pago da referida quantia, roguei a Cristóvão Homem de Figueiredo, da villa de Vouga, que este por mim pasage aos sete de Majo de 1776. Declaro que recebi a dita quantia de mam do rematante José Rodrigues de Mello, da vila de Vouga, era ut supra. [sinall] de Francisco Dias*».

21 Este recibo, publicado por Sousa Baptista, tem data de 1776/05/08, e refere-se ao montante de 2\$100 réis, pagos a Manuel José Pereira, de Vouga. O terceiro recibo, datado de 1776/06/07, refere-se ao pagamento de 1\$600 réis a José Rodrigues, filho de Domingos Rodrigues, de Vouga.

pois, confundir-se com a barca de Lamas do Vouga / Vila Verde, documentada acima, que operava no termo da vila de Aveiro.

Sousa Baptista observou também que, do lado sul, há «*dois olhais [=arcos] que, pelas suas dimensões e abertura de arco, parecem ter sido feitos por outro artífice*». Referia-se a A2 e A3, os maiores arcos da ponte actual, com mais de 13 m de comprimento cada um. Não deixa de ser curioso que o autor nunca refira A1, um arco com apenas 6,6 m de comprimento. A ponte teria sido modificada porque «*a principal incidência da corrente passou a fazer-se na extremidade sul, sobre um ou dois pequenos olhais, insuficientes para a comportar*» (BAPTISTA 1958: p. 314). Resumindo, na opinião do autor, «*os dois primeiros arcos [grandes] do lado sul, ou o seu alargamento, datam desta época, mas a afirmação depende de melhores provas*» (*Idem*: p. 315). As evidências apresentadas no presente artigo vêm confirmar, em linhas gerais, a intuição de Sousa Baptista quanto à cronologia da ponte.

Ainda assim, não podemos deixar de observar que, com a informação que Sousa Baptista conhecia, a hipotética intervenção de 1776 poderia ser um simples restauro do pavimento ou um restauro/reconstrução de algum arco que tivesse ficado fragilizado ou arruinado. De resto, a própria realização de uma intervenção na ponte em 1776 é especulativa. Tudo o que se pode inferir é que o trânsito estava impedido, e a razão mais natural é que a ponte estaria parcialmente arruinada e não se conseguia ou não era seguro passar. De resto, como vimos, a ponte caiu em finais de 1761 e continuava arruinada em 1763, 1773, 1774 e 1776. A reparação tanto poderia estar já em curso em 1776 como ter sido feita mais tarde. Sousa Baptista não estava longe da verdade, mas os novos dados recentemente recolhidos permitem corrigir e pormenorizar bastante a sua interpretação.

Em 1772/11/05, José Alves Ferreira, de Albergaria-a-Velha, foi nomeado juiz de fora das vilas de Oliveira do Bairro e Vouga<sup>22</sup>, ficando nesse lugar durante cerca de cinco anos, ou seja até 1777, pouco mais ou menos. Segundo testemunho do próprio, José Alves Ferreira terá contribuído para a reconstrução da Ponte de Vouga com alguns carvalhos<sup>23</sup>. O mais provável é que estes carvalhos tenham sido usados para a construção dos passadiços que se documentam na década seguinte. O mesmo «*Doutor Joze Alves Ferreira, de Albergaria, [...] sendo juiz de fora neste concelho [de Vouga]*», disponibilizou uma verba de 9\$600 réis «*para ajuda do concerto da ponte*»<sup>24</sup>.

A barca cessou o seu funcionamento em 1776, «*por se concertar nesse mesmo anno a ruina da ponte da dita villa*»<sup>25</sup>. Este, todavia, foi um restauro provisório, com recurso a estruturas de madeira. O restauro definitivo, com construção de novos arcos, que Sousa Baptista situava em 1776, só acontecerá mais tarde.

No arquivo da Câmara Municipal de Águeda, conserva-se um livro de contas do chamado «*legado da Ponte de Vouga*». Este livro, que tem o título «*Ponte de Vouga*», cobre o período de 1780 a 1818. O legado era composto por uma terra, localizada em Serém, que era arrendada em praça pública, por períodos curtos, e cujo rendimento era aplicado na manutenção da ponte. Este legado pode ter origens remotas, mas não temos por enquanto dados sobre isso. O arrendatário pagava a renda no dia de São Miguel (29 de Setembro) de cada ano. Muito provavelmente, o legado foi usado para pagar as reparações que permitiram a utilização da ponte a partir de 1776. O certo é que, no fecho das contas de 1779, o saldo estava reduzido a \$128 réis. No período a que diz respeito o livro, a renda anual variou entre 2\$700 réis e 8\$200 réis. O gráfico da Fig. 9 apresenta as despesas realizadas e a evolução do saldo do legado da ponte entre 1780 e 1818.

---

22 ANTT, Chancelaria de Dom José, Livro n.º 32, fl. 345.

23 José Alves Ferreira, carta dirigida a João Henriques Ferreira, 1807/04/04, colecção particular de Martim de Albuquerque, apud FERREIRA 1999: p. 57, n. 142 e 145.

24 *Ponte de Vouga*, 1780-1818, fl. 20-20v.

25 ANTT, Casa de Lafões, NP 14, n.º 6 / 16.

Pelo livro do legado, vemos que foram feitas reparações em 1782, 1785, 1786 e 1787. Apenas o registo de 1785 explicita as reparações realizadas: «*por nescectar a ponte de concerto nas ruinas do solho [= soalho, chão de madeira], se mandara o mesmo concertar*»<sup>26</sup>. Algumas estruturas da ponte eram portanto de madeira. Seriam certamente estruturas provisórias destinadas a viabilizar a passagem enquanto não se restaurava a estrutura de alvenaria.

Sabe-se, entretanto, que o inverno de 1787-1788 também foi extremamente rigoroso e que as cheias então ocorridas foram das mais graves de que há memória em Portugal (SILVA 2019: p. 406-409). A ponte de Vouga poderá ter sofrido mais danos nessa altura (MARTINS 2014: I, p. 43-44, 49 e 133, e II, p. 720 e 780-781). No curso terminal do rio Douro, a cheia ocorrida a partir de 1788/02/22 estará entre as cinco maiores nesse local desde que há registos. Nos mesmos dias, a cheia ocorrida no rio Mondego junto a Coimbra foi considerada «*a maior de que havia lembrança*», tendo ruído «*huma parte da ponte daquela cidade*»<sup>27</sup>. Por outro relato pouco posterior, sabemos que se «*destruição tres arcos daquela famosa ponte*» de Coimbra<sup>28</sup>. Em Alcobaça, a cheia ocorrida na noite de 23 para 24 de fevereiro de 1788 foi uma das três mais graves nessa vila desde o início do século XVIII até essa data (FIGUEIREDO 1788).

O legado da ponte de Vouga voltou a ser utilizado para reparações em 1788, 1790 e 1791. Pelo registo de 1788, vemos que foi feito «*novo barrotamento de parte do solho dos pacadiços*», despesa que importou em 3\$200 réis<sup>29</sup>. Por este registo, e pelo de 1785, vemos que a ponte tinha passadiços de madeira. Esses passadiços situar-se-iam certamente no extremo sul e, eventualmente, em outros pontos da ponte que tivessem sofrido danos desde meados do século. Também em 1791, foi reembolsado a José Alves Ferreira, de Albergaria-a-Velha, o referido montante de 9\$600 réis que tinha emprestado, quando era juiz de fora, para ajudar a suportar as despesas da ponte<sup>30</sup>.

## 5. A INTERVENÇÃO DE DONA MARIA I (1791)

Em finais do século XIX, Pedro Augusto Ferreira afirmou que a «*última reconstrução data de 1713*» (FERREIRA 1890: p. 1979). No mesmo sentido, Sousa Baptista reconheceu: «*Não conhecemos nenhuma referência a obras na ponte posteriores àquela data [1713], a não ser as recentemente feitas pelo Estado Novo*» (BAPTISTA 1958: p. 314).

Contudo, na memória descritiva da empreitada de alargamento do tabuleiro, executada em 1930-1931, encontramos a seguinte opinião: «*A ponte de pedra sobre o rio Vouga deve ter sido construída em meados ou fins do século XVIII*»<sup>31</sup>. A memória não apresenta qualquer justificação para esta opinião. E não deixa de ser curioso que o autor tenha ignorado a existência da inscrição com referência à obra de Dom João V e ao ano de 1713. Não se terá apercebido da sua existência. Em todo o caso, a citada opinião certamente teve em conta analogias com outras pontes comprovadamente datadas de meados a finais do século XVIII. As características da intervenção que identificamos no extremo sul da ponte de Dom João V, realizada na sequência do colapso parcial da ponte em 1761, certamente tiveram influência na datação proposta na memória citada.

Nogueira Gonçalves considerava que os primeiros 3 arcos no extremo sul pertenciam a uma mesma intervenção (Fig. 5), a qual seria posterior à que levantou o resto da ponte. Em contraste, Sousa Baptista, falando apenas dos 2 arcos grandes no extremo sul, admitia que estes arcos tanto podiam ser novos

---

26 *Ponte de Vouga*, 1780-1818, fl. 13.

27 *Gazeta de Lisboa*, 1788, n.º 10, suplemento, de 7 de Março, e n.º 11, de 11 de Março.

28 *Idem*, *ibid.*, n.º 14, de 1 de Abril.

29 *Ponte de Vouga*, 1780-1818, fl. 17.

30 *Idem*, fl. 20-20v.

31 «*Ponte sobre o Rio Vouga na Estrada Nacional N. 10, 1ª classe*», <1930, Infraestruturas de Portugal – Arquivo, Almada, ref. PT/JAE/DSCO/01/810-Textual.

(acrescentados para alongamento da ponte) como alargados. Os novos dados recolhidos acima mostram que a ponte joanina tinha 15 arcos e que a substituição dos 2 arcos arruinados pelos 3 novos transformou a ponte de 15 arcos numa ponte de 16 arcos, assim se mantendo até meados do século XX. O resultado é o que se pode apreciar na Fig. 1. Vamos agora ver como se processou essa alteração.

### 5.1. Do diagnóstico à reparação

O alvará de Dona Maria I de 1791/03/28 veio dar início à reforma das estradas do reino, começando pela estrada de Lisboa ao Porto, considerada a mais importante. Nesse alvará, encontramos referências às «*consignações destinadas para a ponte de Coimbra [...]*» e à necessidade de «*reparos das pontes sobre os rios Voga [sic] e Marnel*» (SILVA 1828: p. 9). Por um aviso régio datado de 1791/05/18, ficou o provedor da comarca de Aveiro encarregado de examinar o estado da ponte de Vouga, individuando «*quantos arcos se achão inteiros e quantos arruinados, e se os pérgões de uns e outros estão seguros*», e de orçar as reparações necessárias (CARVALHO 1814: doc. 10, p. 222–223).

Poucas semanas depois, por um aviso datado de 1791/07/07, e tendo o provedor entretanto dado conta do «*estado de roína da ponte de Vouga e do que hera necessário para sua reparação*», foi atribuída uma verba de 6:000\$000 réis para a reparação e que «*se proceda a esta obra sem perda de tempo*»<sup>32</sup>. Esta verba deveria sair «*do cofre destinado athe agora para as obras da Barra*» da cidade de Aveiro. Para se avaliar a importância da verba inicialmente atribuída, tenha-se em conta que ela corresponde a:

- Cerca de 1000 anos do rendimento do legado da ponte;
- Cerca de 165 anos do salário do barqueiro na barca de passagem, a \$100 réis por dia, como se documenta nos recibos de 1776;
- Cerca de 30 anos do rendimento da barca de passagem da vila de Vouga, considerando uma média de 200\$000 réis por ano<sup>33</sup>;
- 22% do custo total da ponte de Amarante, 26:938\$994, construída de raiz entre 1781 e 1791 (SARDOEIRA 1956: p. 858);
- 6% do custo total do paredão da barra de Aveiro, 100:000\$000 réis, construído em 1801-1807 e que terá ficado com 2,6 Km de comprimento por 16 m de largura (LICHNOWSKY 1844: p. 153).

A disponibilização de uma verba tão avultada mostra que as obras então realizadas foram importantes. Considerando as condições climatéricas nesta época, as várias indicações sobre o estado ruinoso da ponte, o contexto da reforma geral da estrada e a verba orçamentada para a ponte, esta intervenção certamente incluiu um reforço geral da estrutura da ponte e a construção dos três arcos no extremo sul.

A obra terá sido iniciada de imediato, e já estaria a decorrer em Agosto de 1791, altura em que a barca de passagem da vila de Vouga foi reactivada. Com efeito, «*no principio da obra da ponte desta villa*», concretamente em 1791/08/10, a barca foi arrematada pelo montante de 66\$500 réis. O procedimento não foi considerado correcto, e uma nova arrematação foi realizada em 1791/10/09, pelo valor de 160\$000 réis<sup>34</sup>.

Os arcos arruinados no extremo sul da ponte joanina seriam arcos pequenos (Fig. 7). Os arcos seguintes, A4 e A5, imediatamente a norte, são também pequenos. Na reconstrução, os dois arcos pequenos arruinados foram substituídos por dois arcos grandes, A2 e A3, mais um pequeno, A1. É plausível que o pilar e arcos arruinados tivessem dimensões próximas das que ainda podemos observar em P4 (2,6 m), A4 (5,95 m) e A5 (6,45 m). Assim, os dois arcos arruinados teriam cerca de 6 m de comprimento. Por

32 Arquivo Histórico-Documental do Porto de Aveiro, ver Superintendência da Barra de Aveiro, Liv. 1, fls. 61v-62

33 ANTT, Casa de Lafões, NP 14, n.º 6 / 16.

34 ANTT, Casa de Lafões, NP 044, n.º 78, com data de 1791/11/12.

sua vez, no lugar do actual P3, existiria um pilar joanino com cerca de 2,6 m de espessura, e entre os dois arcos arruinados existiria outro pilar semelhante. Estes dois pilares e os dois arcos destruídos perfazem uma extensão próxima de  $2,6+6+2,6+6 = 17,2$  m.

Na reconstrução, P3 foi reforçado (3,9 m) e foi construído um arco grande de 13,1 m (A3). Os actuais P3 e A3 perfazem precisamente 17 m. Isto indica fortemente que o actual A3 foi dimensionado para se apoiar nas fundações dos arcos destruídos, isto é, no pilar joanino em P3, a norte, e no encontro da ponte joanina, a sul. De resto, é lógico que assim tenha sido. O actual P2 assinalará, pois, a posição do encontro joanino. Os actuais P2, A2, P1 e A1 perfazem um total de 31 m. Não temos dados sobre a dimensão do encontro da ponte joanina, mas, ainda assim, percebe-se que, com a obra de Dona Maria I, a ponte terá sofrido um alongamento na ordem dos 30 m (ver Fig. 10).

Segundo o citado testemunho do pároco de São Pedro de Segadães, os pilares da ponte joanina estavam «*formados, alguns, com seus talhas mares*». Parece que nem todos estariam protegidos por talha-mares (e contrafortes). Com a intervenção de Dona Maria I, é natural que os pilares tenham sido reforçados, embora seja difícil destrinçar o que pertence a Dom João V, Dona Maria I e intervenções posteriores.

É possível que alguns dos mestres pedreiros que construíram a ponte de Amarante, sobre o Tâmega, ao longo da década de 1780, tenham sido chamados para a obra da ponte de Vouga. Com efeito, no citado aviso régio de 1791/07/07, lê-se:

*«Advirto a vossa mercê que o desembargador do Porto, Caetano Joze da Rocha e Mello, intendeo e concluiu com muita felicidade huma obra semelhante, mas muito maior, da ponte de Amarante sobre o rio Tamega, concorrendo muito para isto alguns mestres e officiaes de quem elle se confiou, os quaes com a experiencia he natural se fizessem mais habeis. Com esta informação será muito prodente que vossa mercê se comunique com o dito desembargador, que pode informa-lo, como experimentado, para bem da sua comissao, e pode auxiliá-lo com algum daquelles mestres e officiaes habeis.»*

De acordo com uma inscrição existente na ponte de Amarante, o mestre responsável por esta obra foi o «*arquitecto*» Francisco Tomás da Mota, de Adaúfe, c. Braga. Apesar do teor da inscrição, parece que o verdadeiro arquitecto da ponte foi Carlos Amarante (SARDOEIRA 1956: p. 856859). Terá Francisco Tomás da Mota trabalhado também na ponte de Vouga? Provavelmente não. De facto, em 1792/10/17, Francisco Tomás da Mota esteve em Vila do Conde e Azurara, com outros oficiais, para «*demarcarem o sitio em que se havia de construir a ponte*» sobre o rio Ave, entre as duas referidas vilas<sup>35</sup>. E foi ele que dirigiu os trabalhos de construção dessa ponte, concluídos em 1808 (Martins 2014: I, p. 133 e 341). Quanto à elaboração do projecto de reconstrução e ampliação da ponte de Vouga nesta época, terá sido chamado Carlos Amarante, autor do projecto da ponte de Amarante? Ou terá José Francisco de Paiva, arquitecto da ponte de Vila do Conde, sido o autor da ampliação da ponte de Vouga? Também neste ponto nada sabemos. Em todo o caso, é natural que alguns dos artífices envolvidos na construção da ponte de Amarante tenham de facto transitado para a obra ponte de Vouga, como recomendava o aviso régio de 1791/07/07.

Nesse mesmo aviso, lê-se que a obra da ponte de Amarante era «*huma obra semelhante, mas muito maior*» que a da ponte de Vouga. Em termos de extensão, a diferença não é grande. A reconstrução e ampliação operadas na ponte de Vouga ficou na ordem dos 61 m enquanto a ponte de Amarante ficou com 68 m. No entanto, a ponte de Amarante, além de 50% mais larga e com o dobro da altura, foi construída de raiz, enquanto que, na ponte de Vouga, deverá ter sido possível tirar partido de algumas das estruturas

---

35 *Gazeta de Lisboa*, 1792, nº 44, Segundo Suplemento, 1792/11/03.

pré-existentes. Já vimos acima que o custo final da ponte de Amarante foi 4,5 vezes superior à verba orçamentada inicialmente para a ponte de Vouga.

Atendendo às referências conhecidas, a obra de Dona Maria I na ponte de Vouga terá sido iniciada, o mais tardar, em Agosto de 1791. Não sabemos quando terá sido concluída, mas é natural que a sua execução tenha demorado alguns anos. Na mesma época, como já foi referido, as pontes de Amarante, com 68 m, Lagos, com 100 m, e Vila do Conde, com 105 m, demoraram entre 10 e 15 anos a serem construídas.

## 5.2. Aspectos dimensionais

Em Janeiro de 1930, ou em finais do ano anterior, a memória descritiva relativa ao alargamento do tabuleiro descreve a ponte nos seguintes termos: «A ponte de pedra sobre o rio Vouga [...] tem 221,3 metros de extensão, com 16 arcos de vãos muito variáveis e 3,7 [metros] de largura entre as guardas de cantaria».<sup>36</sup>

A informação dimensional fornecida nesta passagem deve ser usada com alguma cautela. Na verdade, segundo foi possível observar, a documentação da antiga Junta Autónoma das Estradas (JAE) relativa à ponte de Vouga é pouco rigorosa quanto às dimensões. As próprias peças desenhadas relativas ao edifício existente são por vezes representações meramente esquemáticas, e não levantamentos rigorosos. Quanto à extensão total do tabuleiro, a memória citada atribui-lhe o valor de 221,3 m. Este valor repete-se na memória descritiva da obra de alteamento do acesso norte, realizada alguns anos depois (1944-1945)<sup>37</sup>. No entanto, é também aproximadamente essa a extensão actual da ponte, já sem o arco A16, que tinha 2,5 m de vão. Com esse arco, é natural que a ponte tivesse mais alguns metros.

Descontando os encontros, a ponte actual, com 15 arcos, tem uma extensão de 201,6 m. Nas peças desenhadas da JAE, essa extensão corresponde a 89,4% da extensão total da ponte com 16 arcos. Daqui se infere que a extensão total do tabuleiro seria de  $201,6/0,894 = 225,5$  m, bem diferente dos 221,3 indicados nas memórias descritivas.

Curiosamente, dois autores que escreviam já depois da obra de 1944-1945, mas que ainda se reportavam à ponte com 16 arcos, atribuíram ao seu tabuleiro extensões de 222,7 m (GRAÇA 1957: p. 87) ou mesmo 226,0 m (ROSÁRIO 1963). A diferença parece grande, mas talvez se explique considerando que os 226 m foram medidos ao longo do tabuleiro da ponte, o qual, como foi referido, faz uma curva aproximadamente a meio, enquanto o valor mais pequeno poderá ter sido medido em linha recta. Ora, 222,7 m medidos em linha recta correspondem a 224,0 m medidos ao longo do tabuleiro da ponte. Assim, em termos médios, continuamos a apontar para um valor próximo dos 225 m.

A Fig. 11 apresenta um pormenor do projecto de alteamento do tabuleiro e da avenida de acesso do lado norte, projecto este datado de 1942/12/31 e executado em 1944-1945. A figura apresenta também a sobreposição de um desenho da obra tal como foi executada. Vê-se que o arco A16 deverá encontrar-se soterrado aproximadamente por baixo do ponto onde actualmente termina a guarda metálica da ponte. Antes do alteamento, o encontro da ponte prolongava-se mais alguns metros para norte. Enquanto não forem localizados vestígios de A16 e do encontro antigo, que possam desfazer a dúvida em definitivo, o mais plausível e sensato é considerar que a ponte com 16 arcos teria cerca de 225 m. Descontando a ampliação operada por Dona Maria I, vemos que a ponte joanina teria cerca de 195 m.

É igualmente difícil determinar com rigor a espessura das guardas e a largura útil no tabuleiro. Nas peças desenhadas da antiga Junta Autónoma das Estradas, encontramos cortes transversais

---

<sup>36</sup> «Ponte sobre o rio Vouga na Estrada Nacional nº 10 – 1ª classe», memória descritiva, s.d. [<1930/01/30], em Infraestruturas de Portugal - Arquivo Histórico, ref. PT/JAE/DSCO/01/810-Textual.

<sup>37</sup> «Memória Descritiva e Justificativa», 1943/02/15, em Infraestruturas de Portugal – Arquivo Histórico, ref. PT/JAE/DSPT/132/351-Textual.

em que a largura total indicada é 4,20 m<sup>38</sup>. Esta largura, no entanto, só se verifica no extremo norte da ponte, em A15. Em alguns pontos, a largura fica-se pelos 3,95 m e em média é de 4,05 m. Se a espessura das guardas fosse semelhante à que ainda hoje observamos na ponte do Marnel, cerca de 0,5 m, a largura útil seria de 3,05 m, em média.

A imagem apresentada na Fig. 12 resulta da ampliação de um pormenor de uma fotografia datada de 1908, onde se vê a entrada sul. Este pormenor torna evidente, atendendo à proporção entre a altura e a espessura das guardas, que estas não poderiam ter os 0,5 m de espessura que observamos na ponte do Marnel.

Entretanto, na memória descritiva da obra de 1930-1931 (ver passagem reproduzida acima), afirma-se que a ponte tinha «3,7 [metros] de largura entre as guardas». Considerando que os 3,7 m foram medidos na parte norte, onde terá também sido medida a largura total de 4,2 m, vemos que a espessura das guardas poderia ser 0,25 m. Esta espessura é reduzida, quando comparada com as espessuras das guardas de pedra existentes em outras pontes históricas, mas é plausível em face do que observamos na Fig. 12. De resto, tem paralelo nas pontes de Dom Sameiro e da Lagocinha, cujas guardas apresentam espessuras médias de 0,27 m e 0,31 m, respectivamente (LOPES 2022: p. 7-8). Estas são também pontes estreitas, onde provavelmente foi necessário reduzir a espessura das guardas ao mínimo para maximizar a largura útil. Na ponte de Vouga, como a largura total varia entre 3,95 m e 4,20 m, a largura útil deveria variar entre um mínimo de 3,45 m e um máximo de 3,70 m.

### **5.3. Os alargamentos de sacada**

Antes do alargamento do tabuleiro realizado em 1930-1931, a ponte apresentava vários redutos, ou alargamentos de sacada, de formato arredondado. Um deles localizava-se sobre P7, do lado de jusante. Este será o reduto já documentado em 1758 na memória paroquial de São Pedro de Segadães. Ali estava colocada a inscrição alusiva à obra de Dom João V, como vimos. A memória de Segadães não indica a existência de outros redutos na ponte de Dom João V. Contudo, a ponte que chegou ao século XX, também apresentava redutos sobre os pilares P2, P6 e P8, tanto do lado de jusante do como lado de montante. No total, existiam sete redutos. Apesar do alargamento do tabuleiro, ainda é possível observar diversos vestígios desses redutos (ver Figs. 3 e 4). Os redutos em P2 deverão datar da construção desse pilar, no âmbito da obra de Dona Maria I (Fig. 13). Os redutos em P6, P7 e P8 marcam o centro funcional da ponte (Fig. 14). Em P8, o reduto do lado de jusante teria a guarda destruída no início do século, de acordo com o que se pode observar na imagem. É possível que os redutos em P6 e P8 sejam também da época de Dona Maria I. A própria comparação com a ponte de Amarante o sugere. Com efeito, os dois pilares que suportam o grande arco central da ponte de Amarante também têm redutos virados quer para jusante, quer para montante.

## **6. ALGUMAS REFERÊNCIAS DOS SÉCULOS XIX E XX**

### **6.1. A ponte de Vouga na história militar**

É bem conhecido o valor estratégico das pontes em tempos de guerra. Por vezes, são destruídas para bloquear o avanço do inimigo.

Depois da construção da ponte por Dom João V, o principal conflito bélico em território português foi o que resultou das invasões francesas. A Primeira Invasão Francesa desenrolou-se entre Novembro de 1807 e Outubro de 1808. Não são conhecidas movimentações significativas nem confrontos militares na região do Vouga neste período.

---

<sup>38</sup> «Ponte sobre o rio Vouga: Conjunto e Perfis Transversais», 1942/12/31, peça desenhada conservada em Infraestruturas de Portugal – Arquivo Histórico, ref. PT/JAE/DSPT/999/139/5989-Desenho.

No ano seguinte, decorrendo a Segunda Invasão Francesa, a região do Vouga foi palco de importantes desenvolvimentos. Na sequência da tomada do Porto pelo exército de Soult, em 1809/03/29, a resistência organizou-se a partir de Coimbra e fixou-se nas margens do Vouga sob o comando do irlandês Nicholas Trant. Tratava-se de vigiar os principais pontos de travessia e impedir que o exército francês avançasse para sul. Numa fase do ano em que o rio ainda corria bastante caudaloso, o principal ponto de travessia era a ponte de Vouga. Ao longo de mais de um mês, entre 6 de Abril e 12 de Maio, as forças portuguesas e britânicas concentraram-se nas localidades próximas da ponte de Vouga, sobretudo a sul, mas também em Serém (SARMENTO 1810). O seguinte testemunho põe em evidência a importância estratégica da ponte:

«[...] o Coronel Trant conheceu então, mais do que em outras ocasiões, a importância daquele ponto [Serém], no outro lado do rio, porque, enquanto fôssemos senhores dele, também o seríamos da ponte do Vouga, cuja posse nos era tão precisa naquela ocasião, como havia de ser principiando as operações ofensivas, o que tudo indicava não tardarem. [...] Ele [= coronel Nicholas Trant] mostrava ter intento de disputar aquela ponte a todo o custo e se resolveu a erigir uma bateria, escolhendo para esse efeito um ponto na margem esquerda do rio, que flanqueava a ponte.» (SARMENTO 1810: p. 158-159)

O exército francês acabou por bater em retirada. No âmbito da Terceira Invasão Francesa, iniciada em Agosto de 1810, algumas movimentações chegaram também ao Vouga. O exército francês, vindo de Almeida, veio defrontar o exército anglo-luso na importante batalha do Buçaco, em 27 e 28 de Setembro. Derrotado, mas não aniquilado, o invasor seguiu para sul. Em Março do ano seguinte, o invasor retirava-se de Santarém em direcção a Coimbra, e constava que pretendia tomar novamente a cidade do Porto. Nesta altura, em carta dirigida ao General Bacelar, o Marechal Wellington informava: «colonel Trant will have retired from Coimbra upon the bridge of Vouga, which he should destroy, and from thence upon Oporto» (GURWOOD 1844: IV, p. 657). Felizmente, a planeada destruição da ponte de Vouga não terá sido concretizada.

A ponte de Vouga voltou a estar no centro de relevantes acontecimentos militares no âmbito do conflito entre absolutistas e liberais. A reunião das antigas cortes, iniciada em 1828/06/23, decidiu pela aclamação do infante Dom Miguel como rei absoluto. Seguiram-se várias revoltas pelos «rebeldes» liberais, com epicentro no Porto. Em particular, «alguns bravos militares [...] resolveram defender as fortes posições do Vouga, que sustentaram por meio de um vigoroso combate de retaguarda». Esse combate teve lugar junto ao pântano e ponte do Marnel, imediatamente a sul da ponte de Vouga, em 1828/08/28. Terá sido «um dos mais violentos, que se travou em toda a nossa guerra civil», terminando com a retirada dos absolutistas (SORIANO 1846-1849: I, p. 256-257).

## 6.2. Reparações e remodelações pontuais

O citado livro das contas do legado da ponte de Vouga permite acompanhar a utilização desse fundo até 1818. De 1791 até 1807, o legado não foi usado para financiar quaisquer reparações. No fecho das contas de 1807, o saldo era de 60\$038 réis. Em 1808, foi feita uma reparação, não especificada, no valor de 23\$560 réis. Estava em curso a Primeira Invasão Francesa, mas não temos dados concretos que permitam relacionar essa reparação com o conflito militar.

Se a ponte sofreu danos no âmbito da segunda e terceira invasões, as respectivas reparações não foram financiadas pelo legado da ponte. Nos anos seguintes, também não foram feitas mais reparações pagas pelo legado. Aparentemente, o próprio legado da ponte foi deixado um pouco em roda livre. Tendo-se arrematado o arrendamento da terra, por três anos, em 1808, não foram organizadas novas arrematações para os triénios seguintes, mantendo-se o mesmo arrendatário até

1818. As contas foram fechadas em 1819/10/09, com um saldo na ordem dos 125\$000 réis (ver Fig. 9). Este é o último registo relativo à «terra deixada para o reparo da Ponte de Vouga». A origem do legado, a localização exacta da terra que gerava os rendimentos e o destino posteriormente dado a essa terra permanecem, por enquanto, desconhecidos.

Embora a ponte de Vouga tenha sofrido uma profunda remodelação no século XVIII, a sua largura ficou condicionada pela largura com que foi originalmente construída no século XIII. A ponte do Marnel, construída no século XIV, ficou 25% mais larga que a de Vouga, mas mesmo essa era já considerada estreita na primeira metade do século XIX. Segundo um relatório dessa época, as pontes do Marnel e de Vouga eram «muito estreitas e defeituosas» (*Reconhecimento feito à Estrada de Lisboa ao Porto*, Março de 1835, publ. MATOS 1980: doc. VIII, p. 537-538). Defeituosas talvez por desenharem curvas. O mesmo relatório, no parágrafo relativo ao percurso entre Sardão e São João da Madeira, refere que «as guardas da maior parte das pontes estão caídas» (*Idem*, p. 538).

Apesar da estreiteza da ponte de Vouga, os viajantes estrangeiros teciam elogios. Passando na região do Vouga em 1810, o general Benjamim D'Urban, um dos mais destacados oficiais ingleses envolvidos na Guerra Peninsular, constatou o mau estado da estrada mas, quanto à ponte, registou: «*The bridge over the Vouga is a good one*» (ROUSSEAU 1930: Journal III, 1810/01/13). Um guia inglês para viajantes em Portugal, várias vezes reeditado, refere uma «*handsome bridge over de Vouga, erected under the patronage of D. João V in 1713*» (*Handbook for Travellers* 1856, p. 115). Para o príncipe Lichnowsky, era simplesmente «*einer grossen brücke*», isto é, «uma grande ponte» (LICHNOWSKY 1843: p. 383; LICHNOWSKY 1844: p. 176).

A estrada real Coimbra-Porto foi reformada em 1856-1860 com pavimento de macadame. Em Janeiro de 1858, foi iniciada a construção, segundo projecto de José Diogo Mousinho, de uma nova ponte de 57 m sobre o rio e pântano do Marnel, a jusante da ponte medieval (SILVA 1873, p. 328-329). Em 1859, realizaram-se alguns acabamentos na estrada, incluindo nas «*avenidas da[s] ponte[s] do Vouga e do Marnel*» (SILVA 1873: p. 326-327). O nicho-oratório que existia na ponte medieval do Marnel, provavelmente desde o século XVI, foi transferido para a nova ponte na década seguinte, segundo data que tem gravada. Tudo indica que a ponte de Vouga não sofreu reparações ou alterações de monta até ao 1º quartel do século XX. Segundo Pedro Augusto Ferreira, «*apenas lhe fizeram alguns reparos aproximadamente em 1858*» (Ferreira 1890: p. 1979).

Já no final do século XIX, Pinheiro Chagas fez, no seu *Dicionário Popular*, uma breve referência à «*magnífica ponte construída em 1713*», junto a Serém, sobre o rio Vouga (CHAGAS 1876-1890: XI, qv. 'Serém', p. 354). Passadas três décadas, em literatura de apoio ao turismo, lemos que a ponte de Vouga era «*uma linda ponte, mandada construir por D. João V, com a magnificiencia que caracterizou todas as suas obras*» (*Revista de Turismo*, Maio de 1923, p. 367). Pouco tempo depois, em Janeiro de 1930, ou em finais do ano anterior, a memória descritiva relativa ao projectado de alargamento do tabuleiro realça que a ponte era, sob o ponto de vista arquitectónico, «*digna de ser apreciada*»<sup>39</sup>. Em 1930-1931, este alargamento foi finalmente concretizado, passando as guardas laterais a ser metálicas.

Em 1944-1945, foi alteado o tabuleiro do lado norte bem como a respectiva avenida de acesso<sup>40</sup>. Em finais do século, na sequência da construção de uma nova ponte (EN1/IC2), a jusante da antiga ponte medieval/setecentista, esta passou para o domínio municipal, ficou sem manutenção e o seu estado deteriorou-se rapidamente. O pilar P7 desabou em 2011. A ponte é hoje um monumento em grave risco.

---

39 «Ponte sobre o rio Vouga na Estrada Nacional nº 10 – 1ª classe», memória descritiva, s.d. [<1930/01/30], em Infraestruturas de Portugal - Arquivo Histórico, ref. PT/JAE/DSCO/01/810-Textual.

40 Ver acima sec. 5.2, nota 32 e Fig. 11.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No início do século XVIII, a ponte medieval de Vouga estava já tão assoreada que, em tempo de cheias se fazia a travessia de barco. Segundo uma informação que não foi possível confirmar, a ponte terá sido destruída pelas grandes cheias de 1707-1708. Por volta de 1713, por ordem de Dom João V, os arcos da ponte medieval foram parcialmente desmontados e foi construída uma nova ponte em cima das estruturas remanescentes da ponte medieval. Na nova ponte, foram reaproveitadas centenas de aduelas sigladas provenientes da demolição parcial dos arcos medievais. A cota máxima do tabuleiro joanino ficou cerca de 2 m acima da cota máxima do tabuleiro da ponte medieval. A largura total ao nível do tabuleiro manteve-se próxima dos 4,05 m, uma herança da ponte medieval. Pela reconstituição apresentada, a nova ponte ficou com os mesmos oito arcos grandes, quatro arcos pequenos do lado sul e três arcos pequenos do lado norte, perfazendo uma extensão total próxima dos 195 m.

A nova ponte, «*grandiosa*», «*magnífica*» e construída com «*estremada arte*», resistiu ao terramoto de 1755, mas ruiu parcialmente em finais de 1761. Sabe-se que os dois primeiros arcos, do lado sul, estavam arruinados em 1773. Talvez por falta de financiamento e/ou pelas más condições meteorológicas que predominaram até finais da década de 1780, a ponte não foi restaurada de imediato. Entraram então em funcionamento duas barcas de passagem em substituição da ponte. Foram também construídas estruturas provisórias em madeira, permitindo que a ponte voltasse a ser utilizada a partir de 1776. Finalmente, a partir de 1791, por ordem de Dona Maria I, a ponte foi reconstruída e ampliada. No lugar dos dois arcos pequenos que estavam destruídos em 1773, foi construído um arco de 13,2 m. A ponte foi também ampliada com outro arco de igual tamanho e com mais um menor. A ponte ficou então com 16 arcos e cerca de 225 m.

A «*grande*», «*boa*», «*elegante*» e «*magnífica*» ponte esteve para ser demolida, em 1811, como medida defesa da cidade do Porto, que o exército francês se preparava para atacar, mas essa medida extrema acabou por não ser necessária. A ponte acabou por atravessar os dois séculos seguintes sem sofrer danos de maior.

Entretanto, o assoreamento continuou a agravar-se. No início do século XIX, as estruturas remanescentes da ponte medieval já estavam praticamente enterradas. Em meados do século XX, nada estava visível da ponte medieval. Tal facto terá levado a desvalorizar o monumento, que nunca chegou a ser classificado, ao contrário do que aconteceu com outras pontes da região, consideradas medievais, apesar de estarem pouco documentadas e de serem muito menos importantes, do ponto de vista histórico e monumental.

Com a progressiva reversão do assoreamento, verificada nas últimas décadas do século XX, a ponte medieval ficou de novo visível. Por outro lado, a investigação documental leva a valorizar toda a história da ponte ao longo de quase oito séculos.

A ponte de Vouga é, afinal, a maior e mais importante ponte histórica existente na bacia do rio Vouga. Das pontes antigas existentes em todo o distrito de Aveiro, esta é também a mais importante do ponto de vista histórico e monumental. A ponte de Vouga é também a principal ponte histórica ainda existente no velho caminho entre Lisboa e Porto.

Com a construção de uma ponte de betão armado, 200 m a jusante da ponte medieval/setecentista, esta passou para o domínio municipal e foi votada ao abandono. Em 2011, por falta de manutenção básica, tombou o pilar P7. De imediato, a autarquia responsável anunciou que iria aproveitar para demolir o resto da ponte. Tal não chegou a acontecer, mas os treze pilares e arcos que ainda estão de pé continuam sem manutenção e podem tombar a qualquer momento. Se nada for feito no curto prazo, a ponte ruirá como um castelo de cartas.

## BIBLIOGRAFIA

- ALCOFORADO, Maria João; NUNES, Maria de Fátima; GARCIA, Joao Carlos; TABORDA, Joao Paulo (2000), Temperature and precipitation reconstruction in southern Portugal during the late Maunder Minimum (AD 1675-1715), *The Holocene*, 10 (3), pp. 333-340.
- ALMEIDA GRAÇA, José Pais de (1957), Pontes existentes nas estradas nacionais no distrito de Aveiro, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, XXIII, pp. 85-106 e 182-106.
- AMORIM, Inês (1996), *Aveiro e a sua Provedoria no século XVIII (1690-1814) Estudo Económico de um Espaço Histórico*, Coimbra, Comissão de Coordenação da Região Centro.
- AN OFFICER (1827), *Personal Narrative of Adventures in the Peninsula during the War in 1812-1813*, Londres, John Murray.
- BAPTISTA, Augusto Soares de Sousa (1958), Ponte do Marnel, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, vol. XXIV, pp. 311-316.
- CARVALHO, Luís Gomes de (1814), Memoria Descriptiva ou Noticia Circunstanciada do Plano e Processo dos Effectivos Trabalhos Hydraulicos empregados na Barra de Aveiro segundo as Ordens de S.A.R. o Príncipe Regente Nosso Senhor, *Jornal de Coimbra*, vol. VI (28), p. 201-223, e VII (32), pp. 49-85.
- CASTRO, João Baptista de (1762-1763), *Mappa de Portugal Antigo e Moderno*, 3 vols., Lisboa, Officina Patriarcal de Francisco Luiz Ameno.
- CHAGAS, Manuel Pinheiro (1876-1890), *Diccionario Popular, Historico, Geographico, Mythologico, Biographico, Artistico, Bibliographico e Litterario*, 16 vols., Lisboa, Typographia da Viuva Sousa Neves.
- COSTA, António Carvalho (1706-1712), *Corografia Portugueza e Descrição Topografica do Famoso Reyno de Portugal*, 3 volumes, Lisboa, Officina de Valentim da Costa Deslandes.
- COSTA, Eduardo (1956), O Terramoto de 1755 no Distrito de Aveiro, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, XII, pp. 40-80, 117-138, 167-207.
- DALRYMPLE, William (1777), *Travels through Spain and Portugal em 1774 with a Short Account of the Spanish Expedition against Algiers in 1775*, Londres, J. Almon.
- FERREIRA, Delfim Bismarck (1999), *Casa e Capela de Santo António em Albergaria-a-Velha: História, Arte e Genealogia*, Porto, Universidade Moderna.
- FERREIRA, Pedro Augusto (1890), Vouga – Vila Extincta, in A.S.B. Pinho Leal & P.A. Ferreira, *Portugal Antigo e Moderno*, XII, Lisboa, Tavares Cardoso & Irmão, pp. 1977-1992.
- FIGUEIREDO, Fr. Manuel de (1788), *Relação da cheia que alagou grande parte da vila de Alcobaça na noite de 23 para 24 de Fevereiro de 1788*, ANTT, Mosteiro de Alcobaça, livro 213, f. 478-478v; publ. Gérard Leroux, Uma Grande Cheia inundou Alcobaça em Fevereiro de 1788, *O Alcoa*, nº 1826, de 17 de fevereiro de 1994, p. 12.
- GONÇALVES, A. Nogueira (1959), *Inventário Artístico de Portugal. VI. Distrito de Aveiro. Zona Sul*, Lisboa Academia Nacional de Belas Artes.
- GUERRA CAMPOS, J. (1964) Viaje de Lisboa a Santiago en 1594 por Juan Bautista Confalonieri, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, tomo XIX, nº 58, pp. 185-250.
- GURWOOD, John (1844), *The Dispatches of the Field Marshal, the Duke of Wellington, during his various Campaigns in India, Denmark, Portugal, Spain, The Low Countries and France. An Enlarged Edition in Eight Volumes*, Londres, Parker, Furnivall and Parker.
- Handbook for Travellers, 1856 = A Handbook for Travellers in Portugal: a Complete Guide for Lisbon*, Cintra [...]. *Second Edition*, Londres, John Murray, 1856.
- LANCIANI, Rodolfo Amedeo (1893), Recenti scoperte di Roma e del suburbio, *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma*, vol. 21, pp. 3-29.
- LICHNOWSKY, Felix Maria Vincenz Andreas, príncipe (1843), *Portugal: Erinnerungen aus dem Jahre 1842*, Mainz, Verlag von Victor von Zabern.

- LICHNOWSKY, Felix Maria Vincenz Andreas, príncipe (1844), *Recordações do Anno de 1842: Traduzido do Alemão*, Lisboa, Imprensa Nacional.
- LOPES, Luís Seabra (2018), A Ponte de Vouga Desenterrada (e mais algumas Notas), *Beira Alta*, 77 (1-2), pp. 117-161.
- LOPES, Luís Seabra (2021), As marcas de identidade dos construtores medievais na ponte de Vouga, *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 24, pp. 153-174.
- LOPES, Luís Seabra (2022), A Ponte Medieval do Burgo de Vouga: uma das Grandes Pontes construídas em Portugal no Século XIII, *Al-Madan Online*, IIª Série, 25 (1), 2022, pp. 117-133.
- MARTINS, Carlos H.M.R. (2014), *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental: 1789-1809. Intenção Política e Razão Técnica: o Porto do Douro e a Cidade do Porto*, tese dout., Coimbra, Universidade.
- MATOS, Artur Teodoro (1980), *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores.
- MENTELLE, Edme (1784), *Géographie Comparée ou Analyse de la Géographie Ancienne et Moderne des Peuples de Tous les Pays et de Tous les Ages: Portugal Moderne*, Paris, P.G. Simon & N.H. Nyon.
- ROCHA, Manuel João Paulo (1909), *Monographia: as Forças Militares de Lagos nas Guerras da Restauração e Peninsular e nas Pugnas pela Liberdade*, Porto, Typographia Universal.
- ROSÁRIO, António Simões do (1963), Terras da nossa Terra: Águeda e os seus Atractivos, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Ano LXXVI, nº 1819, pp. 263-264.
- ROUSSEAU, Izac Jozua [ed., intro.] (1930) *The Peninsular Journal of Major-General Sir Benjamin D'Urban: 1808-1817*, London, Longmans, Green & Co..
- SARDOEIRA, Albano (1956), A Antiga Ponte Fortificada de Amarante, *Douro Litoral*, 7ª Série, 9, pp. 849-881.
- SARMENTO, Alexandre Tomás de Morais (1810), *Relação das Medidas de Defesa que se executaram nas Margens do Rio Vouga depois da Tomada do Porto pelo Marechal Soult em 1809*, Lisboa, publ. *Arquivo do Distrito de Aveiro*, vol. 24, pp. 43-52, 132-160 e 192-198.
- SILVA, António Delgado da (1828), *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima Compilação das Ordenações*, Vol IV [1791-1801], Lisboa, Typographia Maignense.
- SILVA, Luís Pedro (2019), *O Clima do Noroeste de Portugal (1600-1855): dos Discursos aos Impactos*, tese dout., Porto, Universidade.
- SILVA, Silvério A.P. da (1873), Noticia acerca das obras Publicas do Districto de Aveiro, com referencia ao dia 31 de Outubro de 1870, *Revista de Obras Publicas e Minas*, t. IV, nº 45, pp. 325-364.
- SILVEIRA, Joaquim (1943), Inquirição na Terra de Vouga em 1282, *Arquivo do Distrito de Aveiro*, vol. IX, pp. 81-88.
- SORIANO, Simão José da Luz (1846-1849), *Historia do Cerco do Porto*, 2 vols., Lisboa, Imprensa Nacional.
- SOUTO CABO, José António (2003), *Documentos galego-portugueses dos séculos XII e XIII*, Universidade da Coruña.
- Testamenta = Testamenti Ecclesiae Portugaliae (1071-1325)*, M.R.B. Morujão (coord.), Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 2010.
- TWISS, Richard (1775), *Travels through Portugal and Spain in 1772 and 1773*, Londres, G. Robinson, T. Becket and J. Robson.
- VITERBO, Fr. Joaquim de Santa Rosa de (1798), *Elucidário das Palavras Termos e Frases que em Portugal Antiguamente se usárão: Tomo Primeiro*, Lisboa, Oficina de Simão Tadeu Ferreira.
- VITERBO, Francisco Marques de Sousa (1899-1922), *Diccionario Historico e Documental dos Architectos, Engenheiros e Constructores Cívís Portuguezes ou a Serviço de Portugal*, 3 vols., Lisboa, Imprensa Nacional.



**Fig. 1** – A ponte de Vouga vista de montante e margem sul (sudeste) em fotografia atribuída a João de Pinho, de Albergaria-a-Velha, e datada provavelmente de 1902 a 1906 (coleção da família Noronha Matos, de Angeja, Albergaria-a-Velha)



**Fig. 2** – A ponte de Vouga, vista de montante e margem sul, em fotografia de António Nogueira Gonçalves datada de 1955/09/06 (conserva-se em álbum na Biblioteca Municipal de Arganil e foi reproduzida em GONÇALVES, 1959, Estampa XLIX)



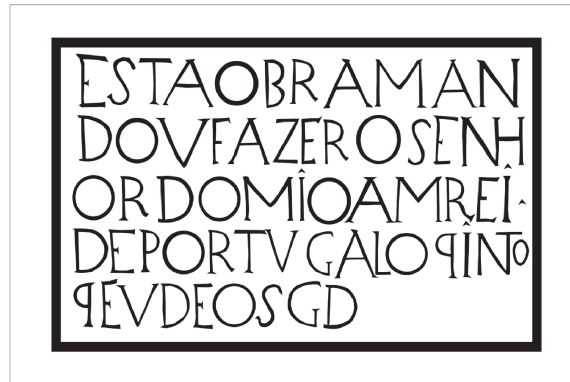
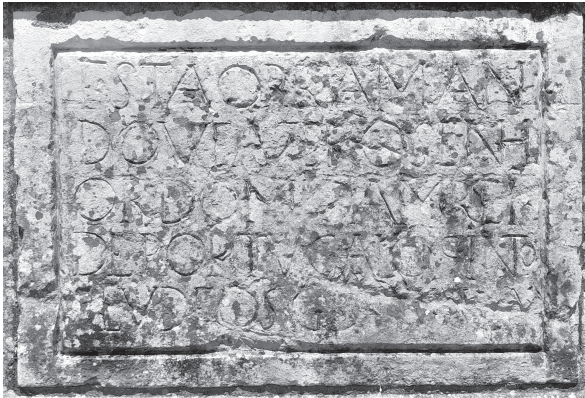
**Fig. 3** – Pilares P6, P7 e P8, vistos de montante e margem norte (fotografia do autor, 1999)



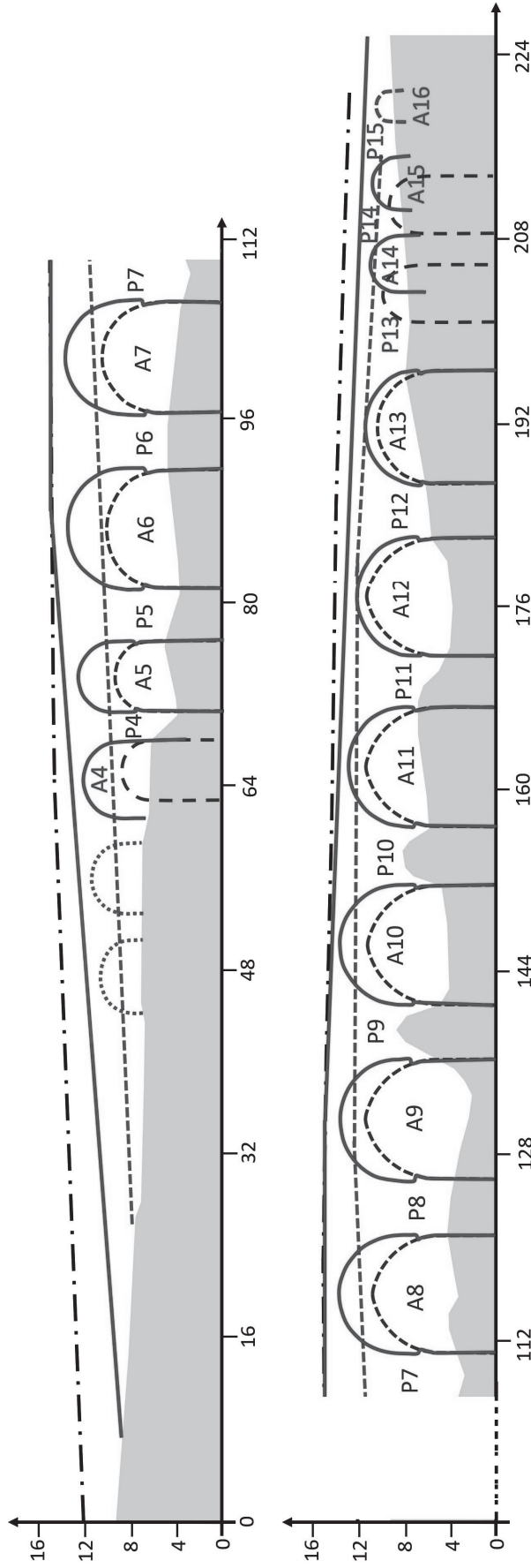
**Fig. 4** – A ponte de Vouga, lado de montante, vendo-se em primeiro plano o pilar P6, seguido dos pilares P7 a P10 (fotografia do autor, 2001)



**Fig. 5** – Os primeiros três arcos no extremo sul da ponte de Vouga, A3, A2 e A1, vistos de jusante, na actualidade



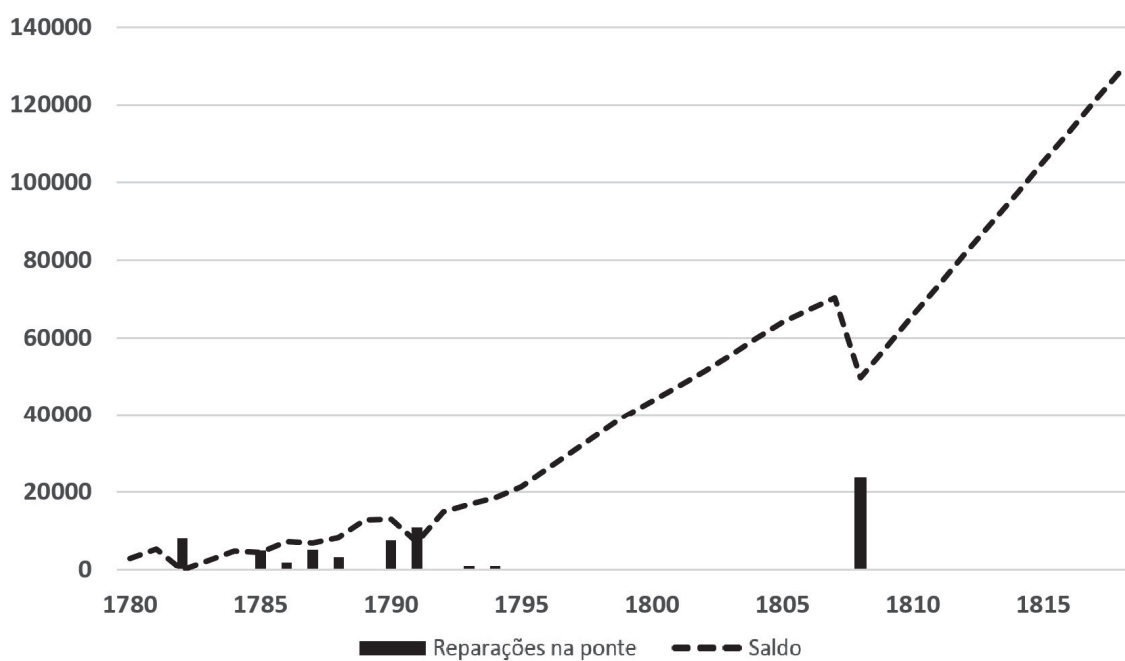
**Fig. 6** – Inscrição alusiva à reconstrução da ponte de Vouga por Dom João V (fotografia e decalque); no final da última linha, a seguir a «G[VAR]D», já não estão perceptíveis os seguintes caracteres: «E 1713 A»)



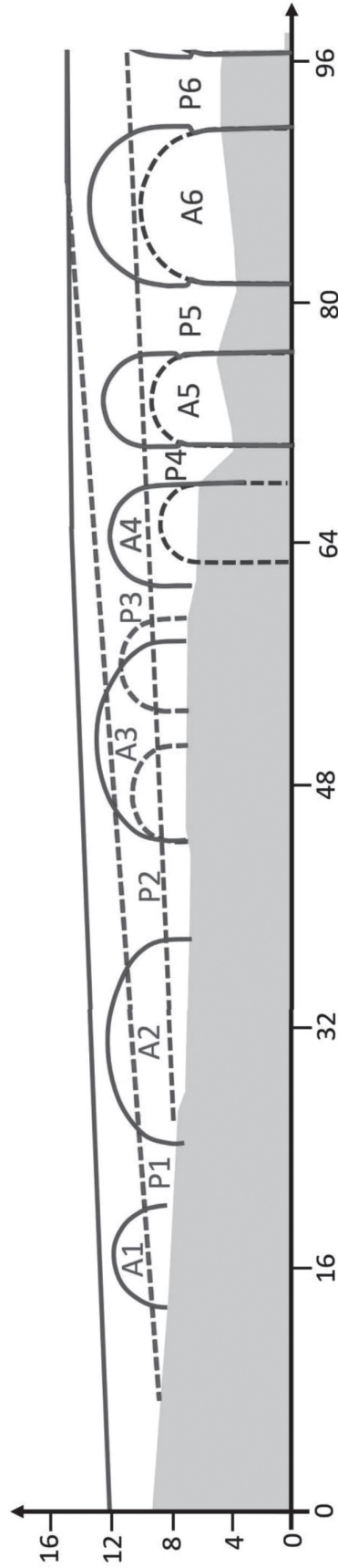
**Fig. 7** – Implantação da ponte de Dom João V sobre as estruturas remanescentes da ponte medieval: os arcos que estavam destruídos em 1773 estão representados por linhas ponteadas; a linha tracejada superior representa o tabuleiro actual; as restantes linhas tracejadas representam o tabuleiro e arcos da ponte medieval.



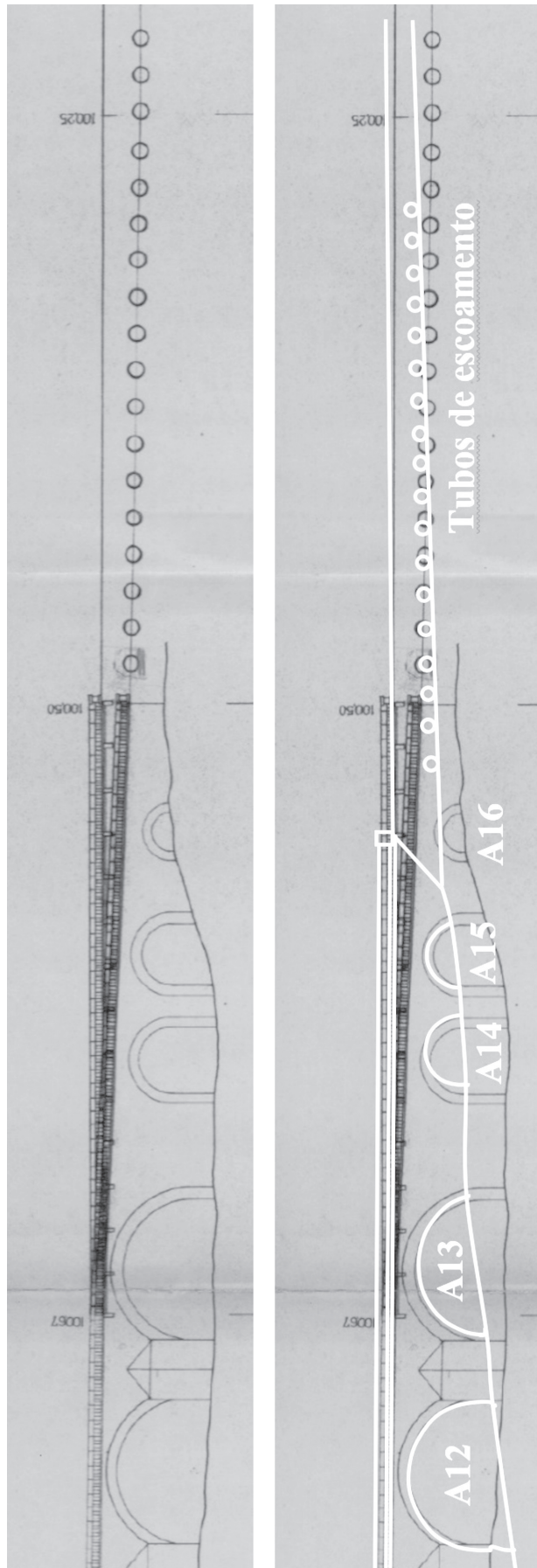
**Fig. 8** – Pilar P9 e arco A9 vistos de jusante, sendo de notar o contraforte em P9



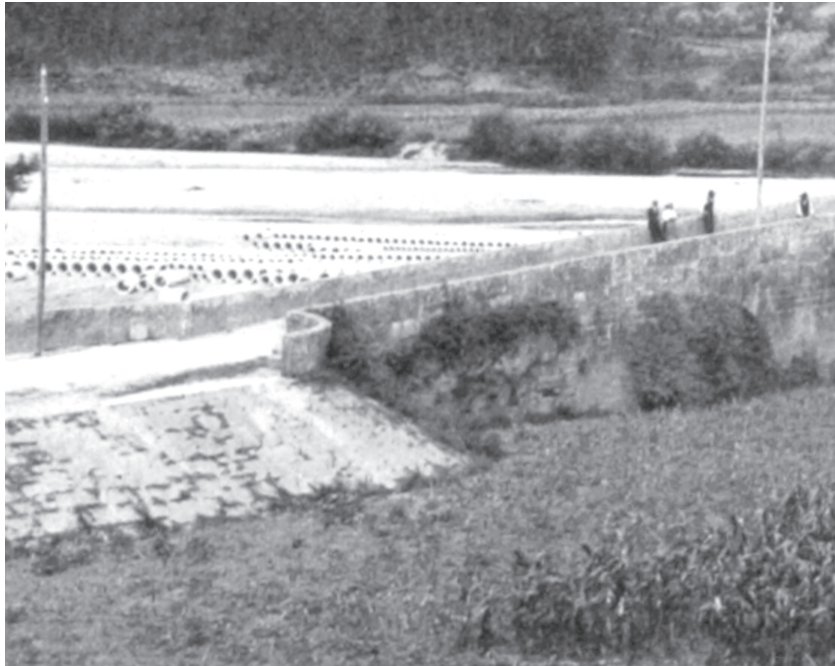
**Fig. 9** – Evolução do saldo, em réis, do legado da ponte de Vouga (linha tracejada) e despesas com a ponte (barras), entre 1780 e 1818



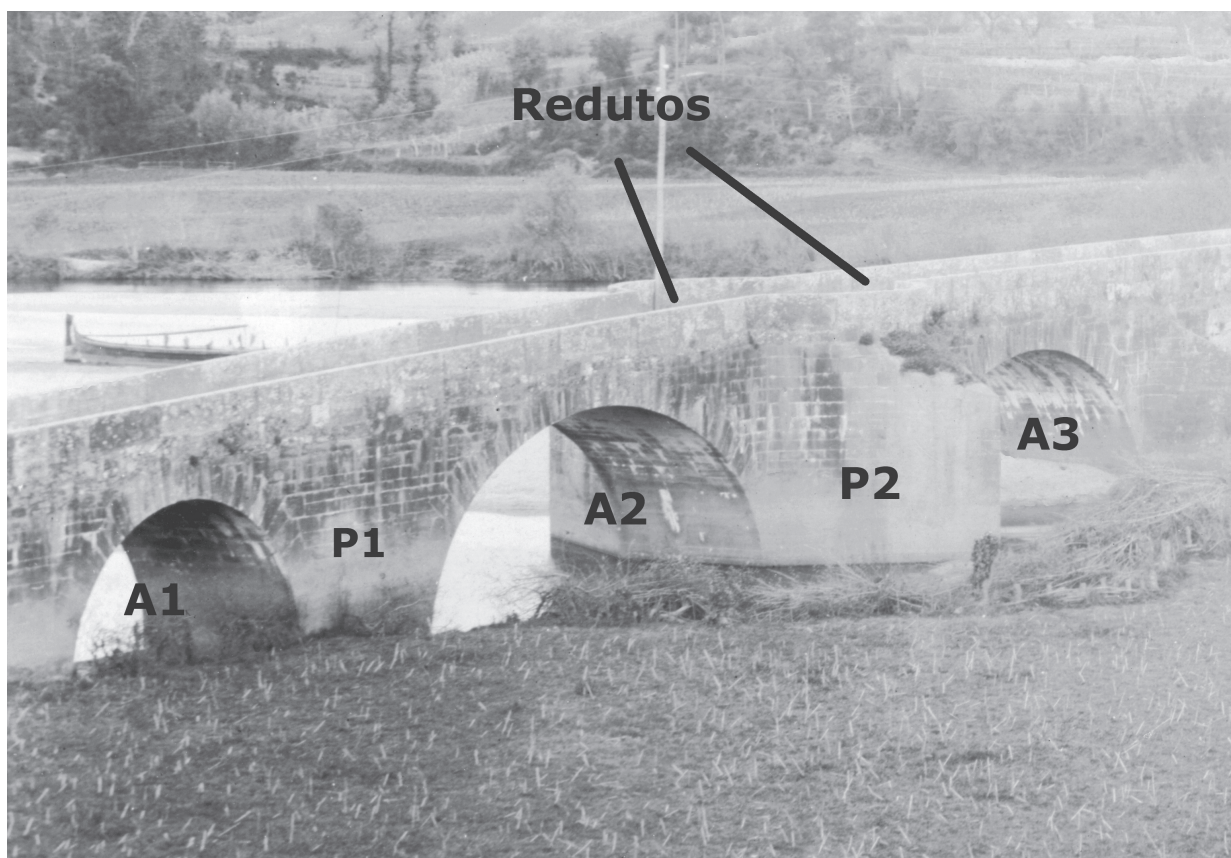
**Fig. 10** – Reconstituição da obra de alongamento da ponte para sul realizada no reinado de Dona Maria I; são representados a tracejado os tabuleiros da ponte medieval e da ponte de Dom João V, bem como os arcos medievais em A4, A5 e A6 e os dois arcos de Dom João V que foram substituídos pelo novo arco A3; a traço contínuo, são representados os arcos de Dom João V não alterados (A1, A2 e A3), os arcos novos de Dona Maria I (A4, A5 e A6), e o tabuleiro de Dona Maria I.



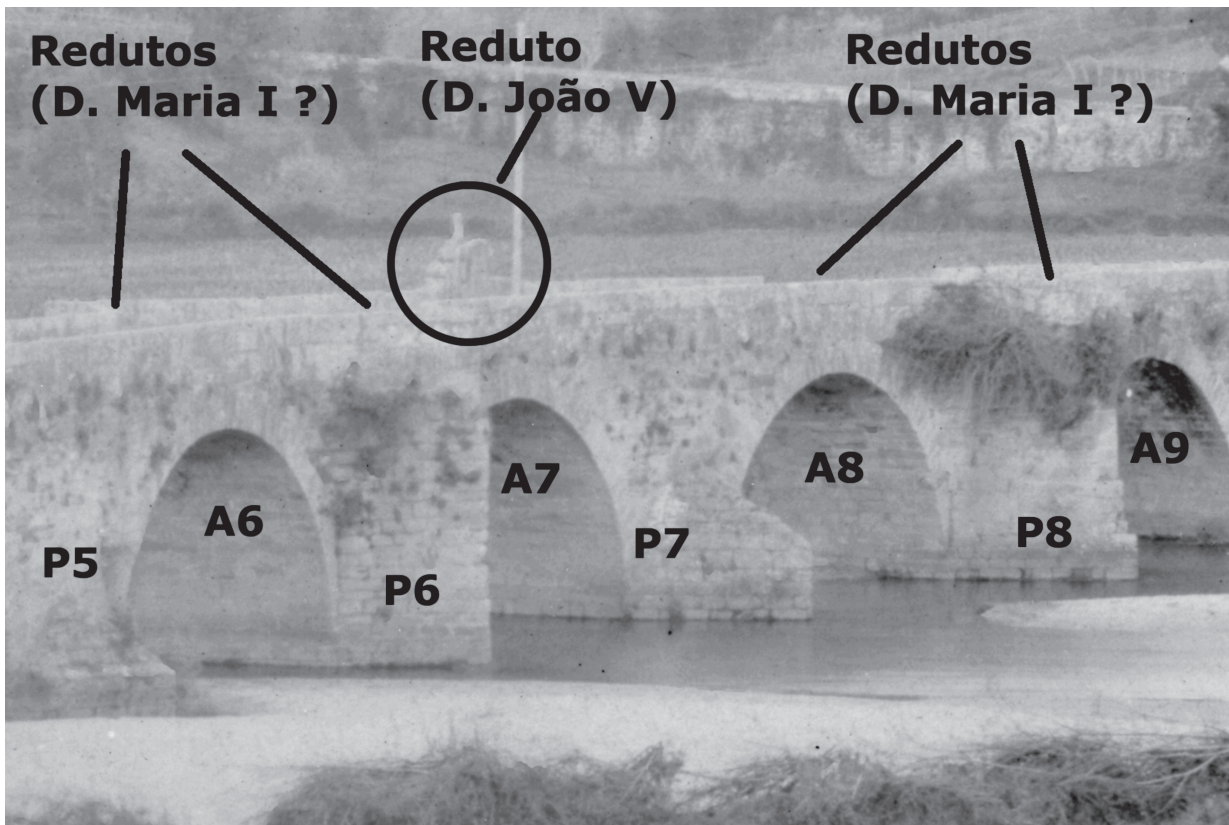
**Fig. 11** – Pormenor do projecto de alteamento do tabuleiro e da avenida de acesso do lado norte (Infraestruturas de Portugal – Arquivo Histórico, ref. PT/JAE/DSPT/999/139/5989-Desenho, com data de 1942/12/31); em baixo, sobreposição de levantamento da obra tal como foi executada em 1944-1945, ficando soterrado o arco A16 e encurtada a ponte



**Fig. 12** – Entrada, encontro da ponte na margem sul e arco A1, estruturas que remontam ao reinado de Dona Maria I (ampliação de pormenor de fotografia de Emílio Biel & Ca. publicada em Inauguração do Caminho de Ferro do Valle do Vouga. Espinho-Vizeu-Aveiro, 1908, fotografia nº 13)



**Fig. 13** – Os três arcos construídos, por ordem de Dona Maria I, no extremo sul da ponte, sendo de notar os redutos em P2 (perspectiva de montante, pormenor extraído da Fig. 1)



**Fig. 14** – Localização de redutos no centro da ponte de Vouga  
(perspectiva de montante, pormenor extraído da Fig. 1)