

Montebelo Vista Alegre Ílhavo Hotel

A PONTE DE MADEIRA – diferente em cada um dos 3 séculos

A Vista Alegre esteve sempre associada à sua proximidade da ria e ao fácil acesso que o território tinha por via do espelho de água que a banha. As águas eram as estradas da altura, eram elas as principais vias de comunicação para transporte de matérias-primas e produtos.

A ria de Aveiro, cujo braço mais próximo da Vista Alegre é o Rio Boco, constituiu, durante muitos anos, a principal acessibilidade à fábrica, mas também era encarada por todos como um forte obstáculo entre a fábrica e as Gafanhas. Obstáculo que era transponível com recurso a barcas que, face às fortes correntes existentes no local eram um meio muitas vezes perigoso de transporte de pessoas e bens.

A necessidade de uma ponte foi, desde sempre, um anseio de todos...

A Ponte do século XIX

Uma dezena de anos após o arranque da fábrica, em 1835, o seu fundador mandou construir uma ponte para facilitar o acesso dos seus colaboradores às Gafanhas. Um enorme progresso para as acessibilidades da fábrica foi a construção dessa ponte de madeira, ligando as duas margens da ria, pela estrada dos Álamos às Gafanhas, mas que duraria pouco tempo. A primeira passagem por essa ponte está documentada em desenho de Rousseau, intitulado *“Fête au desert non loin d’une ile”*, que representa a chegada ao areal da Gafanha do carro em que José Pinto Basto e suas filhas atravessaram a ponte sobre a ria, acabada de construir a 11 de Agosto de 1835. Ponte que, pouco tempo depois, foi destruída por um vendaval, como se pode recordar num outro desenho de Rousseau intitulado *“Avantages d’un pont”*. É caso para afirmar: E tudo o vento levou...

Assim a fábrica ficaria sem ponte por mais de um século, até ao último quartel do século XX, retomando o sistema de barcas para fazer o transbordo entre margens.



Desenho de Victor Rousseau
“Fête au désert non loin d’une ile” - 1835



Desenho de Victor Rousseau
“Avantage d’un pont” - 1835

A Ponte do século XX

Após o vendaval pouco restou da ponte inicial... No entanto, ainda hoje, em alturas de maré vazia, se podem perceber no local algumas estacas dessa antiga ponte, que se situava ligeiramente a montante da actual.

A antiga travessia foi construída no enfiamento da Casa do Rio, ainda hoje existente na margem da Vista Alegre, a montante da ponte nova no início da chamada Estrada de Ponte.

Com o desaparecimento da antiga ponte, em meados do século XIX, e durante quase cento e cinquenta anos, o sistema de transporte e a travessia regressaria às antigas e perigosas barcas, que seriam o único recurso até 1979, quando o tema de uma nova ponte voltou a estar na ordem do dia.

A travessia era realizada com recurso a barcas que faziam o trajecto entre dois pontões a que chamavam “mota”.



Travessia do Boco para as Gafanhas
“Anos 1930”



Travessia do Boco para as Gafanhas
“Anos 1950”

A travessia era feita por uma barca que, inicialmente, era conduzida por um barqueiro, mas depois o sistema evoluiu e a barca passou a ser puxada de uma margem para a outra por cordas.

Até que, em Outubro de 1974, o operário João André Patoilo, aborda José Ferreira Topete com a intenção de realizar um abaixo-assinado, em que pensava recolher centenas de assinaturas, para pedir às entidades competentes a construção de uma ponte que ligasse a Vista Alegre à Gafanha da Boa Vista.

No abaixo-assinado salientavam-se os perigos que constituía a travessia da ria em dias de temporal e o congestionamento, em horas de ponta, da estrada nacional 109, que se encontrava em muito mau estado (!)

Invocava ainda como argumento adicional a dificuldade ou *“mesmo a impossibilidade de arranjar um barqueiro capaz e possante que substituísse o actual, quasi permanentemente etilizado”* (sic).

Foram recolhidas cerca de seiscentas assinaturas e em Dezembro de 1974, o documento foi entregue, em primeira “démarche”, pelo João André Patoilo aos elementos militares que integravam a Comissão Dinamizadora Central da 5.ª Divisão do Estado Maior General das Forças Armadas, quando de uma sessão de esclarecimento político realizada no Teatro da Vista Alegre.

O assunto “morreu” por aqui. Quase um ano depois, em 1975, João André Patoilo voltou à carga, quer junto do director, Eng.º Faria Frasco, quer junto do administrador executivo Eng.º José Salgueiro Pinto Basto, que acabou por localizar o processo em Lisboa e conseguiu que fosse enviado para Aveiro, para o Regimento de Infantaria 10, mas também sem resultados práticos.

Mais dois anos se passam e, já em 1977, constitui-se na Gafanha, uma comissão “pró-ponte” que integrou inicialmente: José Mário Marçalo, António de Oliveira Fresco, Manuel Janicas, António José Macedo e Armando Maia Machado.

A estes pioneiros se juntariam, mais tarde, Amílcar Gregório, José Mário Vieira, José Pimenta, António Manuel Correia e José Fernando Reigota. (ficando este último, professor de profissão, a dirigir a comissão, contando com Manuel Janicas como tesoureiro):

Foram então promovidas várias reuniões na Fábrica com o director da empresa e com entidades como o Capitão do Porto de Aveiro, Alberto Faria dos Santos ou o Presidente da Câmara Municipal de Ílhavo, Eng.º José Manuel São Marcos.

Numa destas reuniões, a direcção garantiu à Comissão uma contribuição de cem contos em louça (cerca de 500 euros) e José Ferreira Topete ficou com a missão de organizar uma quermesse para angariação de fundos, o que veio a acontecer no fim-de-semana de 18, 19 e 20 de Agosto de 1978.

Na concretização da quermesse colaboram muitos voluntários, entre eles destacam-se alguns jovens de que se recordam: Dora Maria Oliveira Airosa, Maria Celeste Regalado Gregório, Laura Albertina Regalado Gregório, Irene Mesquita oliveira, Anabela Ferreira Machado; Cláudia Reigota, João Fernando Gregório Fernandes e Vitor Jorge Martins Viera, entre outros.

A quermesse rendeu 267.440\$00 (cerca de mil e trezentos euros – correspondendo hoje a algo na ordem dos 100.000 euros a valores actuais) que foram entregues à Comissão, na pessoa do Prof. Reigota. Além desta contribuição, a Fábrica despendeu vários apoios monetários e em materiais, serviços e mão-de-obra que totalizaram 317.440\$00 (perto de mil e seiscentos euros – correspondendo hoje a qualquer coisa como 125.000 euros a valores actuais).

A estas importâncias se somou ainda a “quete” (peditório – recolha de fundos) realizada junto do pessoal da fábrica, que rendeu 21.450\$00 (mais de 100 euros – correspondendo hoje a perto de 8.000 euros a valores actuais).

Uma “bica” ou um jornal valiam na altura 2\$50 (1,25 cts) e hoje valem cerca de 1 euro, pelo que a valores actuais calculados com esta referência, apontam para que o total angariado de 606.330\$00, mais de 3.000 euros em câmbio directo, possam no entanto corresponder hoje a mais de 240.000 euros, a valores actualizados.

Entretanto as obras da nova ponte haviam sido iniciadas em 18 de Abril de 1978, e depois da colocação da estacaria, a cargo de pessoal especializado da Junta Autónoma, os trabalhos passaram

para a responsabilidade dos marítimos António Manuel Airosa Cravo e José dos Santos Vieira, que foram os seus construtores “da primeira hora”.

Em 2 de Setembro de 1978 foi aberta a ponte à circulação de peões e de bicicletas, mas muito faltava ainda para terminar as obras da ponte.

A inauguração oficial da ponte teve lugar no ano seguinte, no dia 6 de Janeiro de 1979, um sábado, em que estiveram presentes o Conde de Bobone, representando a Administração e o Eng.º Faria Frasco, em nome da Direcção da Fábrica e também o Capitão do Porto de Aveiro, Alberto Faria dos Santos, o Governador Civil e o reverendo Prior de Ílhavo, que procedeu à cerimónia da bênção da ponte, na presença de uma centena de convidados e do povo das duas margens.

Foi servido de seguida um almoço no Refeitório da Fábrica, com uma ementa de caldeirada de enguias e leitão assado, que foi servido a 104 convivas que no final aplaudiram os brindes e os discursos de circunstância do Prof. Reigota, em nome da Comissão Instaladora, o Conde de Bobone, pela Vista Alegre, José Manuel São Marcos, Presidente da Câmara, e Costa e Melo, Governador Civil.

Nesta altura de fecho da obra houve a consciência de que os trabalhos ficaram acima das disponibilidades, tendo o custo total orçado em mil e duzentos contos - 1.200.000\$00 (cerca de 6.000 euros que a valores actuais poderão representar uma importância acima de 475.000 euros).

Dos 1.200 contos, faltavam à data cerca de 300 contos que se esperavam cobrir com uma participação prometida pelo Governador Civil de 100 contos e os restantes com o produto da venda de dois pratos comemorativos que se iam fabricar. Um com o desenho da Ponte, da autoria de João Carlos Loureiro e outro com as anteriores “motas”, da autoria de Mário dos Santos Catarino.

O relato escrito por José Ferreira Topete deste dia fecha com uma nota curiosa e à laia de recordação regista que, nesse mesmo dia, se vai realizar o funeral do último barqueiro. O barqueiro João Maria Ribeiro Faustino, falecido subitamente na véspera da inauguração, por ironia do destino foi o primeiro féretro a atravessar a nova ponte.



A ponte de madeira sobre o Rio Boco, que liga Vista Alegre e a Gafanha da Boa Vista
“Totalmente em madeira até 2015”

A Ponte do século XXI

Em 2015, esta ponte construída por iniciativa popular, foi alvo de importantes trabalhos de renovação, sendo a débil estacaria de madeira existente, totalmente substituída por estacas de metal.

A “renovada” ponte, com a solidez agora garantida pela estacaria em ferro, mas mantendo a restante beleza de uma ponte de madeira, abriu ao público a 16 de Outubro de 2015, exactamente na mesma data da abertura do novo Hotel da Vista Alegre.



A ponte de madeira da Vista Alegre actual e durante as obras de substituição de estacaria
“Ponte de madeira com estacaria metálica, após Outubro de 2015”