

## Ponte do Pocinho. Monumento da Arqueologia Industrial do Douro Transmontano registado pela objectiva de Jorge Abreu Vale

**Texto:** Carlos d'Abreu<sup>1</sup>

**Fotografias:** Jorge Abreu Vale<sup>2</sup>

**Resumo:** Neste artigo apresenta-se um registo fotográfico da ponte do Pocinho, um conjunto de 15 fotografias que integraram a exposição “34 anos de abandono, 34 fotografias”, inaugurada em Morrille/Salamanca, no âmbito do 13º PAN. Publica-se ainda um quadro sinóptico-cronológico da construção desta estrutura e a sua ficha técnica.

Duplamente nos congratulamos hoje: por um lado, com a criação e publicação da revista “Memória Rural” – órgão de investigação do Museu (polinucleado) da Memória Rural com sede no Vilarinho da Castanheira – e, por outro, com a participação nela de Jorge Abreu Vale através das belas fotografias relativas à Ponte do Pocinho, importante infraestrutura que foi da viação regional, ao presente votada ao abandono, mas que constitui um dos mais belos monumentos da Arqueologia Industrial do Douro Transmontano.

É pois com muito gosto que, mesmo de forma muito sucinta, tentarei introduzir o portefólio deste Fotógrafo amador, amador no sentido primeiro da palavra, e a quem a região já deve relevantes exposições relativas ao seu Património.

Para o desenvolvimento da viação, discussão nacional empreendida a partir de meados do século XIX, era necessário construir pontes e outras obras de arte, em cuja empresa colaboraram de forma relevante o ferro e/ou aço, ajudando conseqüentemente estes metais, pelo menos numa segunda fase, também ao incremento da indústria nacional, destacando-se em determinada fase a Companhia Aliança do Porto – que construiu a Ponte do Pinhão – e a Empresa Industrial Portuguesa construtora da Ponte do Pocinho.

1. Geógrafo (USAL) e Arqueólogo (UP); [abreu@usal.es](mailto:abreu@usal.es)

2. Conservador Restaurador (IPT) e Solicitador (IPL); [jorgeabreuval@gmail.com](mailto:jorgeabreuval@gmail.com)



Esta Ponte foi desde a primeira hora pensada para ter uma dupla função, isto é, a de servir a estrada e o caminho-de-ferro. Inicialmente a solução da sobreposição de tabuleiros não foi equacionada, pois pensara-se nas duas vias a correrem paralelamente e ao mesmo nível.

### Quadro Sinóptico-cronológico de construção da ponte

1873	*início da construção da Linha do Douro
1878	*1.º estudo para o caminho-de-ferro do Pocinho a Miranda do Douro
1886	*construção do ramal da Estrada Real n.º 9 (Celorico – Miranda) até à Estação do Pocinho; *1.ªs expropriações com vista à construção do lanço dessa estrada entre o Pocinho e T. de Moncorvo
1887	*inauguração do troço ferroviário entre o Tua e Pocinho
1889	*1.º ante-projecto para uma ponte no Pocinho
1895	*aberto ao público o serviço telegráfico da Estação do Pocinho
1899	*visita do ministro das Obras Públicas ao Pocinho com promessa de construção da ponte; *portaria determinando com carácter de urgência a elaboração do programa para a sua construção através de concurso público
1901	*programa de concurso prevê ponte com 1 tabuleiro que comportasse 2 vias independentes e ao mesmo nível (para comboio e estrada); *abertura do concurso público por 2 vezes nesse ano
1902	*repetição do concurso público mais 2 vezes *Governo autoriza Caminhos de Ferro do Estado a elaborar projecto para a sua construção
1903 15 NOV	*Caminhos de Ferro do Estado autorizados a contratar a Empresa Industrial Portuguesa para elaborar o projecto e construir a ponte (com tabuleiros sobrepostos); *decisão de construir o caminho-de-ferro para Miranda em via reduzida (anteriormente prevista de via larga até Carviçais devido aos minérios), com tabuleiro superior a garantir a passagem de via larga no futuro; *inauguração dos trabalhos para a construção da ponte
1904 08 OUT	*aprovado o projecto definitivo e respectivo orçamento, decorrendo os trabalhos desde os inícios do ano
1909 14 JUN	*abertura ao público com portagem

### Ficha Técnica da Ponte (Mista)

#### Localização:

Lugar - Pocinho  
Freguesia - Açoreira  
Concelho - Torre de Moncorvo  
Distrito - Bragança

#### Lanço de estrada (classificação e designação):

\*Estrada Real n.º 9 (Celorico da Beira – Miranda do Douro) ao km, cerca de 70  
\*Estrada Nacional n.º 102 (Macedo de Cavaleiros – V. N. Foz Côa) ao km 68.729  
\*E N n.º 220 (Pocinho – Estação de Freixo de Espada à Cinta) a

**Projectistas:** Eng.ºs Estevão Torres (?) e Jorge Gavicho (responsável técnico pela execução da obra) **Construtor:** Empresa Industrial Portuguesa.

**Inauguração dos trabalhos para a construção:** 15.XI.1903.

**Início da construção:** princípio de 1904.

**Abertura ao público:** 14.VI.1909.

**Características geométricas:** Comprimento total da ponte = 282,00 m; Largura da plataforma / faixa de rodagem = 4,20 m; Largura entre guardas = 7,80 m; Número de vãos = 5; Extensão dos vãos = 40 m / 47,1 m / 57,2 m / 56,3 m / 44,5 m.

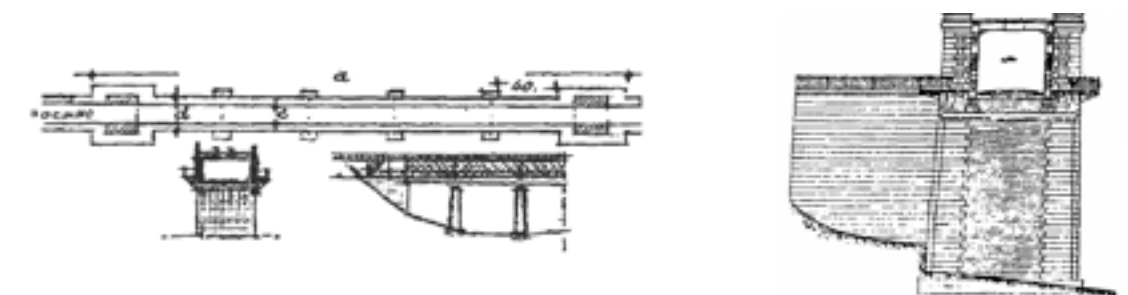
**Capacidade de suporte:** 72 toneladas

**Equipamento:** Aparelhos de apoio = rolos de dilatação (7 sobre os pilares e 5 nos encontros); Guardas = Metálicas; Pavimento = paralelos de madeira com revestimento superficial betuminoso; Drenagens = funis em ferro fundido que atravessam o pavimento.

**Fundações e infra estruturas:** Encontros e pilares de alvenaria de granito.

**Superestrutura:** Tabuleiro metálico, com cinco vãos de 40 m / 47,10 m / 57,20 m / 56,30 m/44,50 m; Passeios exteriores e pavimento de paralelos de madeira com revestimento superficial betuminoso.

### Esboço da Ponte (Cortes e Plantas)



Longa foi a duração da construção da Ponte do Pocinho, mas larguíssimo foi o processo para a decisão de a construir. Por ela muito se esforçaram os Povos e as Vereações da região.

Serviu a Ponte o trânsito rodoviário durante 70 anos (e o ferroviário pouco mais), até à conclusão da construção da Barragem Hidroeléctrica do Pocinho, cujo coroamento foi aproveitado para uma nova travessia do Douro, escassa centena de metros a montante (cujas descargas colaboram no descalçamento da Ponte).

É certo que a Ponte já não satisfazia as exigências do moderno tráfego rodoviário. Lembrámo-nos de ver autocarros e camiões atarracados à sua entrada ou saída, razão pela qual já nos últimos anos da sua actividade foram picadas as suas esquinas. A rodovia que ela servia até à vila de Torre de Moncorvo, fora também já substituída nos inícios do ano de 2005 por uma variante rápida ao Itinerário Principal 2.

Quanto à sua função ferroviária, essa cessou praticamente a partir de 1979, pois a CP suprimiu os comboios de passageiros na Linha do Sabor, mantendo ainda durante algum tempo as velhas locomotivas a vapor para o serviço de mercadorias, na sua recorrente prática da “morte lenta”.

Registamos desde então o estado de completo abandono a que foi submetida, depois de ter perdido a sua função inicial.

Este singelo artigo, amplamente documentado iconograficamente, é mais um de vários, para lembrar aos poderes públicos da necessidade de se proceder ao seu restauro, para desfrute dos vindouros e respeito pelo Passado.

Poderá o leitor interessado sobre este monumento, encontrar um seu estudo minucioso, em: ABREU, C. d', *A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos / La vertebración del territorio ibérico de la raya duriense y las vías de transporte: éxitos y fracasos*, tese de doutoramento / tesis doctoral, Departamento de Geografía, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Salamanca, Salamanca, 2011. Por fim, deixamos ainda este poema, do mesmo Autor.

### no pocinho com ponte

voltei à velha ponte  
e encontrei-a à minha espera

o rio também por lá continuava  
mas olhou-me taciturno

o talvegue que o tabuleiro salvava  
seguia largo mas desbotado

ferro      tempo      óxido  
ponte      rio      talvegue

mas foi o rio que tudo começou  
pois rasgou o talvegue

e talvegue e rio  
quiseram separar os poetas

por isso construíram a ponte.  
ponte agora desusada

mas será que foi abandonada?  
que nos revela a sua sombra?

encontro    desejo    paixão  
dois amantes entrelaçados

cuja sensualidade e erotismo  
impregnam rio e ponte

por isso o rio abraça a ponte  
e a ponte cavalga o rio

ou a ponte engole o rio  
e o rio afoga-se na ponte



Nestas fotografias, captadas depois do Pôr-do-sol e antes de nascer o “Astro Rei”, a intenção de Jorge Abreu Vale foi “mostrar o que os nossos olhos não conseguem e o nosso cérebro não permite...”.

São fotografias em que o tempo de exposição varia entre os 30 segundos e as três horas, só assim sendo possível captar, por exemplo, o “movimento das estrelas ou ver de forma clara aquilo que os nossos olhos percebem como total escuridão...”.

Nalgumas fotografias homenagearam-se aqueles que se anteciparam ao filme a cores e, no tempo do preto “e” branco, acabaram por bem destacar alguns elementos usando para o efeito pincel e tinta...











