



# CÔA VISA O

CULTURA E CIÊNCIA

N.º 13 • ANO DE 2011



EDIÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE FOZ CÔA

# CÔAVISÃO

CULTURA E CIÊNCIA

N.º 13 • ANO DE 2011

Trabalho coordenado por  
JOSÉ MANUEL COSTA RIBEIRO  
ANTÓNIO N. SÁ COIXÃO

**Foto da capa:**  
Foz do Rio Côa de José Ribeiro

**Composição e impressão:**  
Còa Gráfica – Artes Gráficas, Lda. – V. N. de Foz Côa  
Depósito Legal n.º 121116/98  
ISBN 978-972-8763-23-7

---

EDIÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE FOZ CÔA  
2011

# Índice

|                                                                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Prefácio .....                                                                                                                                | 5  |
| Introdução.....                                                                                                                               | 7  |
| Um olhar sobre o Vale do Côa .....                                                                                                            | 9  |
| A rocha gravada de Redor do Porco. Um novo sítio com arte paleolítica de ar livre no rio Águeda (Escalhão, Figueira de Castelo Rodrigo) ..... | 15 |
| Hacia la etapa de esplendor de Foz Côa .....                                                                                                  | 21 |
| O valor de uso turístico do Património Arqueológico: arqueologia, turismo e sustentabilidade no Vale do Côa .....                             | 25 |
| Aspectos etnográficos da cultura tradicional da amêndoa no Douro Superior.....                                                                | 35 |
| O cortejo alegórico/etnográfico, como factor de socialização e de dinamização do tecido social .....                                          | 47 |
| Prémio Fundação Ilídio Pinho “Ciência na Escola”<br>Esc. Secundária Tenente Coronel Adão Carrapatoso V. N. Foz Côa em destaque ...            | 53 |
| Arquivo de memória do Vale do Côa.....                                                                                                        | 57 |
| Sentimentos – momentos vários .....                                                                                                           | 69 |
| O princípio do fim dos comboios na nossa região .....                                                                                         | 73 |
| O encanto das amendoeiras em flor.....                                                                                                        | 77 |
| Ao correr da pena – memórias e sonhos literários .....                                                                                        | 81 |
| Um sonho interrompido e alguns rudimentos de literatura ibérica.....                                                                          | 83 |
| A tecnologia têxtil .....                                                                                                                     | 85 |

|                                                                                                                                                   |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| A construção do caminho-de-ferro e a polémica acerca da localização das estações na última secção: no Côa e na Olga, ou apenas nas Pariças? ..... | 109 |
| A républica vista de longe .....                                                                                                                  | 119 |
| Projecto de criação de núcleos museológicos e/ou centros de interpretação nas áreas dos concelhos de Mêda e V. N. de Foz Côa .....                | 127 |
| Trabalhos arqueológicos em Castanheiro do Vento – intervenção de 2010 .....                                                                       | 149 |

# A construção do Caminho-de-ferro do Douro e a polémica acerca da localização das estações na última secção: no Côa e na Olga, ou apenas nas Pariças?

CARLOS D'ABREU  
EMILIO RIVAS CALVO

A  
Paulo Patoleia,  
por fitar os semblantes  
sulcados pelo telurismo<sup>1</sup>

## A construção da Linha do Douro

Desde os finais da primeira metade do século XIX que se vinha discutindo uma ligação ferroviária que ligasse a barra do Douro ao interior do País e de preferência a território castelhano, pois esse rio ibérico constituía a via natural da Meseta ao Atlântico.

A proposta apresentada à câmara dos deputados em 1864, defendendo a construção de duas linhas-férreas que partissem da cidade do Porto, seguisse uma pela província do Minho até à fronteira Galega e outra pelo vale do Douro e proximidades de Penafiel até ao Pinhão, foi então submetida à apreciação da comissão da fazenda que em relatório fundamentado justificou o seu interesse.

A primeira delas por atravessar a província com a mais alta densidade populacional do País e produzir mais cereais e legumes que qualquer outra. A segunda pela produção de vinhos finos e considerar o custo médio de transporte fluvial por pipa o dobro do ferroviário, para além de não descurar a possibilidade dela poder vir a ser o primeiro troço de um futuro caminho-de-ferro internacional (ALEGRIA 1990, 271-272), como aliás se vinha propondo desde 1845, se bem que, com a travessia na fronteira zamorana.

E assim, por carta de lei publicada em 1867, é autorizado o governo a construir e explorar por conta do Estado essas duas linhas que partiam da cidade do Porto, uma para Norte e a outra para Leste, ocorrendo a inauguração comum dos trabalhos em 1872 (ALEGRIA 1990, 271; LEAL 1876-1888, X, 472).

Volvidos três anos (1875), é aberto à exploração o primeiro troço desta ferrovia, entre Ermesinde e Penafiel, num percurso de 39km, visto que os primeiros 8,5km entre o Porto e Ermesinde eram comuns com a linha-férrea do Minho (LEAL 1876-1888, X, 472; RODRIGUES 1883-1884, 278).

Abrindo ainda no final desse mesmo ano, o troço entre Penafiel e Caíde (Concelho de Lousada) na distância de 8km, com a abertura do túnel da Tapada numa extensão superior a 1km, a ligar os vales do Sousa e do Tâmega (Wikipédia...e, 2), tendo começado aí as dificuldades ao avanço devido aos grandes obstáculos.

Esta ferrovia, autorizada a construir em 1867 até ao Pinhão, é por uma lei de 1876, ampliada até Salamanca (DG 1882a, 1095), se bem que já anteriormente no parecer do conselho de obras públicas de 1865, se tivesse apreciado uma directriz dessa linha-férrea que ligasse o Porto à capital charra (AECP 1879, 49).

Sabemos que por meados de 1877 esta via-férrea, classificada como de 1.ª ordem, se encontrava construída e em exploração desde Ermesinde a Caíde, numa distância de 37,581m, em construção entre este ponto e a foz do Pinhão e projectada daqui à foz do Tua (GUERREIRO 1877, 46-47; VIEIRA 1880, 13).

<sup>1</sup> <http://www.paulopatoleia.net/>

No ano seguinte, o governo determina ao *director da construção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro*, para que procedesse urgentemente aos estudos entre a foz do Pinhão à Barca d'Alva, no sentido de habilitar aquele a planear financeiramente a obra (DG 1878a, 1079; DG 1878b, 1087).

Abrindo-se à exploração no final desse mesmo ano o troço entre Caíde e Juncal, sendo que entre as estações do Marco de Canaveses e do Juncal, os carris atravessam o maior túnel da Linha do Douro em território português. O mesmo sucede em 1879 com o troço Juncal – Régua, sendo que após aquela estação e a da Pala, a via-férrea transpõe o mais alto viaduto português, a partir do qual se avista pela primeira vez o rio Douro (Wikipédia... e).

E o comboio avança partindo da Régua para o Ferrão (15,9km) em 1880 e daqui para o Pinhão (7,6km) passados dois meses (CP 2002).

Aprovando logo de seguida as côrtes gerais, *o prolongamento da linha férrea do Douro, do Pinhão á Barca d'Alva, a entroncar na linha ferrea de Salamanca ao Douro, desde que, por accordo com o governo de Hespanha, se fixe de modo conveniente o traçado d'esta linha á fronteira portugueza, e o ponto do seu respectivo entroncamento*, autorizando o governo a construí-lo e a empreender a construção do troço até à foz do rio Tua (DG 1880a, 1659). O ponto do entroncamento já havia sido determinado pela comissão mista *ad hoc* faltando apenas a sua aprovação por parte do governo espanhol (DG 1882a 1093).

Determinam ainda que a construção desse prolongamento seria por empreitada geral relativamente a cada secção ou lanço, com adjudicação em hasta pública, fixando-lhe as condições (DG 1880a, 1659-1660).

Após parecer da junta consultiva das obras públicas e minas e aprovação do monarca, é publicada a portaria que aprova o projecto de 1878 com as alterações introduzidas em Junho de 1880, relativo à 8.ª secção do Caminho-de-Ferro do Douro, entre o Pinhão e Ribalonga, na extensão de 14,08331km. Nela se ordena a construção da referida secção na parte compre-

endida entre o Pinhão e a margem direita do rio Tua, na extensão de 11,500km por empreitada geral (DG 1880b, 1660).

Por esta mesma altura o governo através do decreto de 23.VI.1880, autoriza a construção do prolongamento da linha do Douro até à Barca d'Alva (DG 1882b).

O avanço dos carris prossegue e, em 1883 é aberta à circulação pública o troço entre o Pinhão e S. Mamede de Ribatua (LEAL 1876-1888, X, 472).

O troço entre o Tua e o Pocinho, com travessia para a margem esquerda do Douro na “Ferradosa”, somente veio a ser aberto à exploração em 1887 (Wikipédia... e), o que denota uma grande demora no avanço desta última etapa, mercê das tais dificuldades oferecidas pelo terreno.

Foi assim paulatinamente avançando Douro arriba a construção da linha-férrea com o mesmo nome, registando no seu percurso até ao Pinhão sete viadutos, onze pontões, dez túneis e dezoito estações a contar de Valongo. Tendo a 6.ª secção -da Rede a Vale de Figueira (Ferradosa)-, a mais dispendiosa (RODRIGUES 1883-1884, 86).

Por alturas de Abril de 1884 avançava a Linha até à Barca d'Alva, cujos 61,317km foram objecto de quatro empreitadas para que a sua conclusão pudesse ser mais rápida, assim divididas:

- 1.ª: Tua – Ribalonga, numa extensão de 2,5km;
- 2.ª: Ribalonga – Vesúvio, 18km;
- 3.ª: Vesúvio – ribeiro da Bulha, 21km;
- 4.ª: ribeiro da Bulha – Barca d'Alva, 19,7km.

Passados quatro meses do comboio ter chegado ao Pocinho, avança em 05.V.1887 para montante até ao Côa e, finalmente, decorridos 14 anos desde o início da sua construção a partir da zona do Porto, chega à Barca d'Alva, onde se inaugura no dia 07.XII.1887 a conclusão total desta ferrovia. Esclareça-se que este caminho-de-ferro incluiu o percurso entre o Porto e Salamanca, tendo a secção espanhola sido executada em sentido contrário, isto é, em direcção à Barca d'Alva e cuja conclusão igualmente ocorreu naquela mesma data. Foram pois quatro as inau-

gurações: do Côa a Barca d'Alva; de Lumbrales a Barca d'Alva; do Porto a Salamanca; e a da Ponte Internacional. Obras para as quais concorreram, em território espanhol, tanto a engenharia como os capitais portugueses.

### A “questão da Olga”

Foi através dum opúsculo de bolso, vendido a 100 réis, na zona do Porto, publicado em 1888 pelo clérigo Lucas José Nunes, natural desta zona do Douro, certamente de Castelo Melhor, que tivemos conhecimento desta polémica. No dito livrinho compilou o abade de Leça da Palmeira, alguns dos artigos que fora publicando nos jornais “Commercio Portuguez” e “Jornal da Manhã” (nos quais se percebem as réplicas), em defesa acérrima da construção de uma estação ferroviária na foz do ribeiro das Pariças -11.<sup>a</sup> secção do Caminho-de-ferro do Douro, a última em território português, entre o Pocinho e a Barca d'Alva-, depois do erro de se terem erguido estações na foz do rio Côa e na quinta da Olga, ou estação de “Almendra”, defesa à qual agora regressava, por se perfilar a construção de uma estrada de acesso à dita quinta (NUNES 1888).

Da argumentação para tal procedimento, ressalta considerar ser esse sítio das Pariças o mais natural para a implantação duma estação, concorrendo para tal, haver aí uma travessia no Douro entre as províncias da Beira e Trás-os-Montes, com barca de passagem, assim como um cais, onde os rabelos carregavam e descarregavam. E a esse porto acediam os povos de ambas as margens através de caminhos para tal fim existentes, localizando-se a meio caminho<sup>2</sup> entre as desembocaduras do Côa e Aguiar. Era por isso o local mais adequado entre o Pocinho e Barca d'Alva.

Sucede porém, que a direcção do Caminho-de-ferro do Douro decidira construir, em vez duma estação entre o Pocinho e a foz do Águeda, equidistante entre as confluências no Douro,

construir duas, ambas longínquas e sem acessos às povoações que devia servir.

*Duas de mais e uma de menos* (NUNES 1888, 23).

A do Côa, não servia povo algum<sup>3</sup>, porque os de Vila Nova de Foz Côa já possuíam estação no Pocinho, com boa estrada (a Estrada Real n.º 9), onde desde sempre tiveram cais fluvial. E as restantes freguesias para lá chegarem, independentemente da margem do Douro onde se localizassem, teriam sempre de atravessar um rio (ou o Douro ou o Côa), e depois vencer uma íngreme ladeira *de mais de cinquenta metros*, até à plataforma ferroviária, no dizer doutro pároco<sup>4</sup>, o de Algodres, que também “entrou na baila”, para defender a mesma causa, desafrontando o colega e conterrâneo, dos ataques que vinha recebendo por anónimos, através de outros jornais, pelo menos o “Primeiro de Janeiro” e “Jornal de Vizeu” (NUNES 1888, 58).

Quanto à estação da Olga, assim se denomina(va) a quinta onde se localizam hoje as suas ruínas, essa encontrava-se praticamente inacessível, apenas se podia descer até ela (margem esquerda) através de muita dificuldade, com carro carregado, desde Almendra, mas não subir, tal era a aspereza do percurso. E do outro lado do Douro, não havia acesso nenhum, nem a topografia o permitia, ainda nos dias de hoje, época em que se rasgam rodeiras por todo o lado, tal é o fraguado. Mas a quinta era propriedade do visconde de Almendra. E aqui é onde a “porca torce o rabo”.

A escolha dos locais para a implantação das estações, dizia-se, tivera a ver com o facto, no caso da do Côa, de ali chegar a estar projectada uma ligação ferroviária da linha do Douro à da Beira Alta, pelos vales do Côa e da ribeira

<sup>3</sup> Na verdade servia apenas um, Peredo dos Castelhanos, na margem direita.

<sup>4</sup> José Maria Beato, cujo artigo publicou no “Commercio Portuguez” e que Nunes transcreve. Nele informa o director da exploração do Caminho-de-ferro do Douro que, o movimento do porto das Pariças, *é dez vezes maior do que o das duas estações juntas*, bastando para tal inquirir o guarda da ponte da Ribeira das Pariças quanto ao número de barcos que ali carregavam (NUNES 1888, 60).

<sup>2</sup> Na realidade, a confluência deste ribeiro do termo de Urros, localiza-se muito mais próximo da foz da ribeira de Aguiar.

de Maçoeime, a entroncar em Vila Franca das Naves.

E esta afirmação é correcta. Aliás, no nosso entender, esse ramal-ligação entre aquelas duas relevantes ferrovias portuguesas, serviu em determinado momento como “plano B” do governo português nas negociações que manteve com o de Espanha, acerca das ligações, directas, desses mesmos caminhos-de-ferro à cidade de Salamanca. Directas ou, pelo menos (já que o entendimento não foi fácil), que se aproximassem o mais possível daquela cidade do Campo Charro, uma vez que os (militares) espanhóis não queriam a sua fronteira devassada por duas ferrovias em sítios tão próximos um do outro, sobretudo no caso da Barca d’Alva. Mas como os locais de travessia da raia foram entretanto definidos por acordo bilateral, e a foz do Águeda estava nelas incluída, esforçaram-se aqueles -do governo central espanhol apoiados pelos militares e alguns empresários ligados a uma empresa francesa que desejava o monopólio ferroviário entre os dois países pela Beira Alta-, para fazer convergir as duas vias em Ciudad Rodrigo, por ser mais defensável, alegavam. Nesta altura os portugueses chegaram a ameaçar unir as duas linhas precisamente através do vale do Maçoeime, isto é, em território português. Mas apenas para intimidar, sem que tivessem intenções de cumprir a ameaça, uma vez que a vontade da “praça” da cidade do Porto (leia-se banqueiros e comerciantes) estava apaixonadíssima em poder ligar-se por caminho-de-ferro a Salamanca e daí ao resto da Europa, custasse isso, o que custasse. E tinha na empresa o governo da nação como aliado (e sócio).

Apesar da ideia dessa ligação (Douro – Beira Alta), no nosso entender, ser algo anterior às negociações diplomáticas durante anos realizadas acerca das ligações entre os dois países ibéricos, tendo emergido aquando da discussão para a criação da rede nacional ferroviária, altura em que se riscou o mapa continental do país com linhas-férreas em todas as direcções.

A propósito deste assunto, “a talhe de foice”, diremos que defendemos a retoma dos estudos então realizados e se projecte (e execute) essa

ligação, projectando-se o futuro da região, mormente agora que a Linha do Douro se encontra amputada entre o Pocinho e La Fuente de San Esteban / Boadilla, permitindo uma mais cómoda (e muito mais curta) ligação dos habitantes do distrito de Bragança<sup>5</sup> ao Centro do País e à Capital, bem como aos do Sul do distrito da Guarda (e Beira Interior em geral) ao(s) Douro(s) Património(s) da Humanidade e à cidade do Porto, já que os planos de desenvolvimento, desgraçadamente, imbicam sempre para o Litoral. Para além do mais permitiria activar a via-férrea entre o Pocinho e o Museu do Côa.

E sabemos agora, de forma indirecta e devido a esta polémica entre *olguistas*<sup>6</sup> e os outros, que também houve ideia similar, duma ligação ao Douro, mais a jusante, pelo vale da ribeira da Teja (limite entre os concelhos de Vila Nova de Foz Côa e S. João da Pesqueira), talvez relacionado com aquele outro, este sim, verdadeiro projecto mas nunca executado, ou executado em parte, duma linha-férrea entre (a fronteira de) Chaves e a linha da Beira Alta, via Vila Real, Régua (até aqui concretizado), Lamego (construíram-se a via e as pontes mas nunca o comboio atravessou o Douro), Tarouca, Moimenta da Beira e Trancoso, a entroncar em Vila Franca das Naves. Ou relacionado ainda com outros projectos, menos trabalhados, entre a zona de Viseu e a foz do Tua, com destino a Bragança.

Mas o que é curioso nesta história, é saber que essa ideia do ramal do Douro para Sul, nessa zona, permaneceu para além da decisão de avançar com os carris até à Barca d’Alva, tendo o local do ex-futuro-entroncamento direito a uma estação, que conduz(ia) a nenhures.

<sup>5</sup> Veja-se por exemplo, o contributo que esse ramal poderia trazer à reactivação da exploração do jazigo de ferro de Moncorvo, pois ele teria conexão directa às Linhas da Beira Alta e da Beira Baixa (esta encontra-se neste momento também “nas ruas da amargura”) e, através de ambas, para lá da fronteira.

<sup>6</sup> Assim chamava o abade de Leça da Palmeira, aos apaniguados dos herdeiros do dito visconde. Hoje nesta região usamos um outro termo, parecido e com o mesmo fim: *barragistas*!

E então o argumento parece ter sido este: se temos que construir uma estação na foz do Côa (tão próxima do Pocinho e tão distante da Barca d'Alva), então encontre-se um local intermédio entre esta e a da foz do Águeda, para erguer outra, negligenciando-se, como se disse, o porto das Pariças.

Mas parece também, ter havido outra razão, como já aflorámos, ou seja, o favorecimento do tal visconde (ou dos seus herdeiros) que, com uma estação na sua quinta da Olga, defendia(am) agora que se inaugurara a conclusão da linha do Douro, a construção de uma estrada municipal que o(s) levasse do seu solar em Almendra à sua quinta no Douro, e ao caminho-de-ferro, com estação (quase) privativa, tudo “à custa do barba longa”.

*A collocação da estação na Olga, devida à influencia dos donos da quinta (...), foi uma fraude, um crime de corrupção (...), mas a estrada para ali é o suffragio d'essa fraude* (NUNES 1888, 36).

As freguesias de ambas as margens do Douro, mais interessadas no assunto, já haviam “representado” (exposto) ao Ministro das Obras Públicas em 1883, contra o projecto das estações ferroviárias entre o Pocinho e a Barca d'Alva, quando esperavam há mais de 20 anos uma única, nas Pariças, deparando-se agora com duas (Côa e Olga), pelo que solicitavam a alteração, nesse sentido, dos planos ferroviários.

Estariam (não lhe tivemos acesso) representados no abaixo-assinado, cerca de uma dezena de povos do vale do Douro: Urros e Maçores (do concelho da Torre de Moncorvo); Ligares (de Freixo de Espada à Cinta); Castelo Melhor (de Vila Nova de Foz Côa), Algodres, Vilar de Amargo, Vale de Afonsinho, Freixeda do Torrão, Penha de Águia e Quintã de Pêro Martins (de Figueira de Castelo Rodrigo); e talvez contivesse mesmo algumas assinaturas de habitantes de Almendra (Vila Nova de Foz Côa), é o que depreendemos da leitura dos artigos do abade, apesar destes últimos terem sido coagidos pelo visconde a desarriscarem-se da tal lista, depois do mesmo titular ter impedido a representação de transitar na sua freguesia (NUNES 1888,

39), sendo que as freguesias de Urros e Castelo Melhor, as mais próximas das Pariças, estiveram também representadas, no mesmo sentido, por requerimento das respectivas Juntas de Paróquia.

O certo é que esta contestação não demoveu o governo e o projecto foi executado.

E o abade escreve ao Ministro das Obras Públicas, indignado. *Sacrificar assim três povoações às conveniências d'uma quinta, por mais esplêndida que ella fosse, é um escândalo intollerável, e que só póde tirar-se – ou collocando a estação nas Pariças, para que aquellas povoações entrem na posse de sua legitima, no convívio de suas irmãs; ou então tiral-as d'alli, acabar com aquillo d'uma vez, arrazal-as, reduzil-as a um campo, onde os herdeiros ricos plantem vinha. Escolha o sr. Ministro; mas pelo amor de Deus, faça cessar o escândalo* (NUNES 1888, 16).

Agora voltavam à carga, contra a abertura da estrada para a referida estação, que o abade considerava como um *bêco sem saída*, como um facto *triplamente injusto e criminoso*, isto é, por ter deixado os povos mais próximos do caminho-de-ferro privados do seu uso, ter obrigado o Estado a construir e manter duas estações *anémicas em lugar de uma vigorosa*, e agora querer-se obrigar o município a abrir uma estrada para a tal quinta (NUNES 1888, 8/38), quando o que devia ser feito era construir uma estação, ou apeadeiro, nas Pariças, onde o transporte fluvial continuava a concorrer com o ferroviário, em virtude da distância das duas estações.

*Se é nas Pariças que deve estar a estação, é para as Pariças que se devia fazer a estrada...* (NUNES 1888, 23).

*Estão em competência estas duas obras – o apeadeiro das Pariças e a estrada da Olga, que se repelem mutuamente, pois que o apeadeiro exclue a estrada, inutilizando a estação, o que talvez explique a razão porque se não faz; e a estrada, se não exclue o apeadeiro, porque o commodo não pode ser dispensado pelo incommodo, pode comtudo dificultal-o e impedil-o.*

*D'aqui a lucta pela existência. Qual d'ellas prevalecerá, é o que não sabemos; o que sabemos é que o apeadeiro poderá custar ao estado*

*ahi até oitocentos mil reis, e a estrada há de custar ao município mais de trinta contos (...).*

*Aquella estação da Olga e a sua estrada são duas peças da mesma fabrica, e completam-se mutuamente. A estação é o poste, a estrada é a corda para d'elle pendurar e estrangular ali nove ou dez povoações! (NUNES 1888, 18).*

Intuímos que os *olguistas* ainda tentaram apaziguar as hostes, diligenciando junto dos poderes públicos, a criação de uma estação postal para Castelo Melhor, o que enfureceu o abade.

E nós o que sabemos neste momento, é que dos protestos algum resultado adveio, pois se a estrada para a quinta da Olga se construiu,

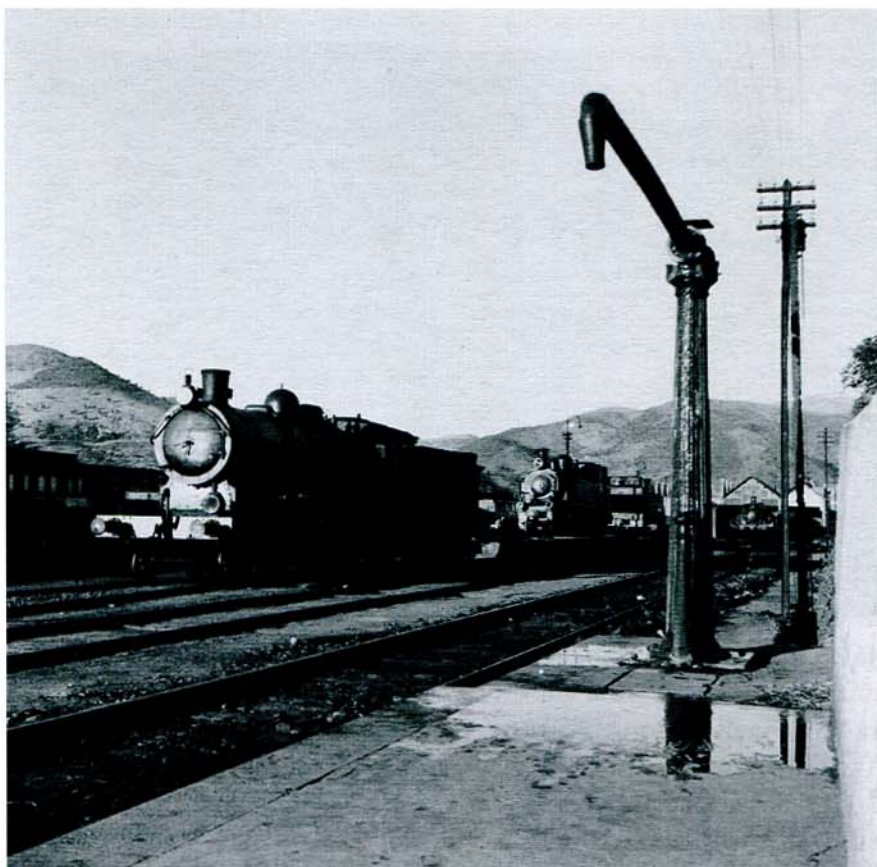
também o foi a desejada estação, não junto à confluência do ribeiro das Pariças, mas um pouco mais a montante, na foz da ribeira de Aguiar, que baptizaram de “Castelo Melhor”, e à qual (deruída) ainda hoje se não acede por automóvel, o que não invalida a justeza dos argumentos de então, pois ao tempo também não existia este meio de locomoção.

De facto, há vários anos que nos questionávamos da razão para a inexistência duma estrada de acesso à estação<sup>7</sup> de Castelo Melhor (existe apenas uma rodeira). Agora obtivemos a resposta: por castigo, imposto pela insolência!



*Uma composição sobre o viaduto das Cortes da Veiga (Foto PEIXE)*

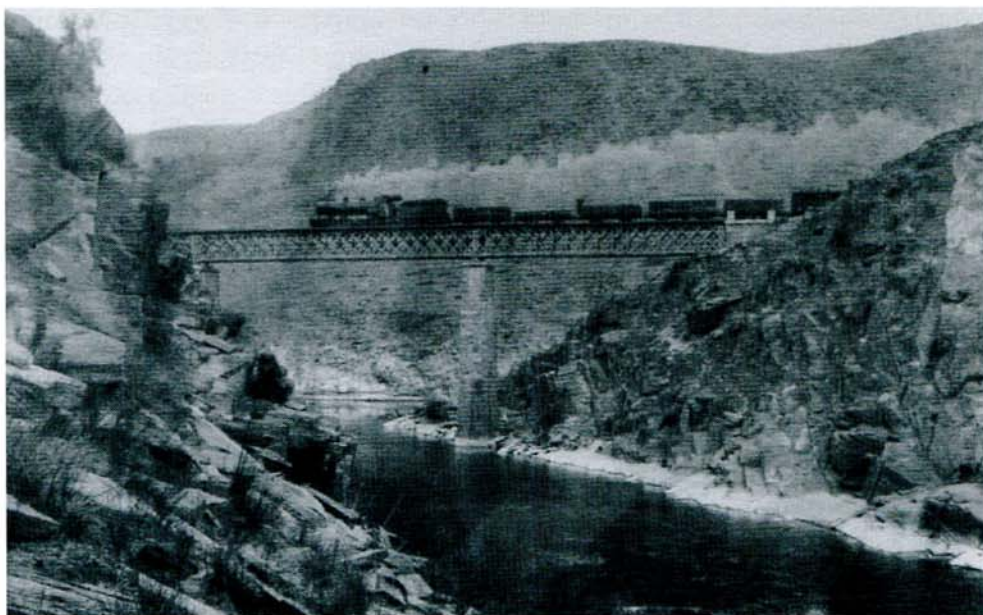
<sup>7</sup> Considerada apeadeiro, assim como a do Côa, nos guias-horários da CP da década de 1980 (CP 1981; CP 1985-1986).



*Na estação do Pocinho (Foto PEIXE)*



*Cruzamento de duas composições na estação do Côa (Foto FELIZES)*



*Uma composição a atravessar a ponte do Côa (no sentido Almendra – Côa) (Foto FELIZES)*

## BIBLIOGRAFIA

- AACP 1879 – Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, *Actas de Sessões* (de 15.XII.1877, 29.XII.1877, 10.I.1878, 26.I.1878 e 01.III.1879), in: *Revista de Obras Públicas e Minas*, t. X, n.ºs 109 e 110, Lisboa, Jan-Fev 1879, 43/57/65/71/372 (respectivamente).
- ALEGRIA 1990 – ALEGRIA, Maria Fernanda, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*. Lisboa, Universidade de Lisboa, Memórias do Centro de Estudos Geográficos, n.º 12, 1990.
- CP 1981 – CP, *Horário de Verão 1981, em vigor desde 31 de Maio de 1981*, Lisboa, Fergráfica artes gráficas lda., 1981.
- CP 1985-1986 – CP, *Horário de Inverno 1985/86, em vigor desde 29 de Setembro de 1985*, Lisboa, Fergráfica artes gráficas lda., 1985.
- CP 2002 – CP, *História – Pequena Cronologia Ferroviária*, in: [http://www.cp.pt/sobrenos/p\\_historia.html](http://www.cp.pt/sobrenos/p_historia.html) (consulta realizada em 18.X.2002).
- DG 1878a – Diário do Governo, *Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria – Direcção Geral de Obras Publicas e Minas – Repartição de Obras Publicas*, n.º 98, Lisboa, 02.V.1878, 1079.
- DG 1878b – Diário do Governo, *Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria – Direcção Geral de Obras Publicas e Minas – Repartição de Obras Publicas*, n.º 99, Lisboa, 03.V.1878, 1087.
- DG 1880a – Diário do Governo, *Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria – Repartição Central*, n.º 145, Lisboa, 01.VII.1880, 1659-1660.
- DG 1880b – Diário do Governo, *Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria – Direcção Geral de Obras Publicas e Minas – Repartição de Obras Publicas*, n.º 145, Lisboa, 1.VII.1880, 1660.
- DG 1882a – Diário do Governo, *Secretaria da Câmara dos Senhores Deputados*, n.º 101, Lisboa, 05.V.1882, 1092-1098.
- DG 1882b – Diário do Governo, *Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria – Repartição Central*, n.º 234, Lisboa, 16.X.1882, 2580-2581.
- FELIZES... – FELIZES DE CAMPOS, Armando / *Fotografia Felizes (1940-1992?), Estação e Ponte Ferroviárias do Côa*, 2 fotografias, Vila Nova de Foz Côa, integram a parte do espólio adquirido pela Câmara Municipal cerca de 1994, s/d.

GUERREIRO 1877 – GUERREIRO, João Verissimo Mendes, *Esboço da Rede Geral dos Caminhos de Ferro em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1877.

LEAL 1876-1888 – LEAL, Augusto Soares d'Azevedo Barbosa de Pinho, *Portugal Antigo e Moderno. Diccionario Geographico, Chorographico, Heraldico..., Archeologico, Historico, Biografico y Etymologico de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal e de grande numero de Aldeias...*, 11 vol.<sup>s</sup>, Lisboa, 1876-1888.

NUNES 1888 – NUNES, Lucas José (Ab. de Leça da Palmeira), *A questão da Olga ou as estações de mais e de menos da última secção do Caminho de ferro do Douro...*, Leça da Palmeira, Typographia Fraga Lames (Rua da Ponte, 15), Abril 1888, 63 pp.

PEIXE... – PEIXE, Zeca / (antiga) Fotografia Peixe, *Viaduto ferroviário das Cortes da Veiga e locomotivas na estação do Pocinho*, 2 fotografias, Torre de Moncorvo, integram a colecção do Núcleo Museológico da Fotografia do Douro Superior / Arnaldo Silva (TM), s/d.

RODRIGUES 1883-1884 – RODRIGUES, Manuel M., *Caminho de Ferro do Douro*, in: O Occidente – Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro, 6.º ano (vol. VI, n.º 179, p. 278) / 7.º ano (vol. VII, n.ºs 180-191, pp. 13-86), Lisboa, 1884.

VIEIRA 1880 – VIEIRA 1880 – VIEIRA, Boaventura José, *A Questão do Caminho de Ferro do Douro pelo ex-director...*, Porto, Typographia Central (R. do Bomjardim, 317), 1880 (fotocopiado na BNP, por Flávia Machado, a nosso pedido, o que agradecemos).

Wikipédia... – Wikipédia, *Linha do Douro*, [http://pt.wikipedia.org/wiki/Linha\\_do\\_Douro](http://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_do_Douro) (consulta em 04.III.2009).

### **Outra bibliografia, dos autores, sobre a mesma temática:**

ABREU & RIVAS 2006 – ABREU, Carlos d' & RIVAS CALVO, Emilio, *A ponte ferro-rodoviária do Pocinho – um monumento da Arqueologia Industrial que urge preservar*, Actas do II Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto

Douro e Beira Interior, in: *Côavisão cultura e ciência*, ano IX, n.º 8, Câmara Municipal, Vila Nova de Foz Côa, (21.V.)2006, 90-111.

ABREU & RIVAS 2006 – ABREU, Carlos d' & RIVAS CALVO, Emilio, *Os projectos para a rede transmontano-duriense de caminho-de-ferro e a Linha do Tua (no centenário do primeiro silvo da locomotiva em Bragança)*, in: *Brigantia revista de cultura*, vol. XXVI, n.ºs. 1/2/3/4, Assembleia Distrital, Bragança, 2006, 345-356.

ABREU & RIVAS 2007 – ABREU, Carlos d' & RIVAS CALVO, Emilio *Estructuras Metálicas Singulares en la Línea Ferroviaria La Fuente de San Esteban a Barca de Alba*, in: *Praça Velha revista cultural*, Ano X, N.º 22, Câmara Municipal, Guarda, Dezembro de 2007, 55-74.

ABREU & RIVAS 2010 – ABREU, Carlos d' & RIVAS CALVO, Emilio, *A Defesa da Construção da Ponte do Pocinho e Caminho-de-ferro até Miranda pelos Regeneradores de Moncorvo (in "O Transmontano", 1902-1905)*, in: *Côavisão cultura e ciência*, ano XIII, n.º 12, Câmara Municipal, Vila Nova de Foz Côa, (21.V.)2010, 35-50.

ABREU 2004 – ABREU, Carlos d', *O Património Ferroviário raiano da Linha do Douro – um antigo comboio ibérico entre o Porto e Salamanca*, in: revista *Altitude*, ano LXIII, n.º 9 (3.ª série), Assembleia Distrital, Guarda, 2004, 137-178.

ABREU 2005 – ABREU, Carlos d', *O troço desactivado da Linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban): um caso de Património Arqueológico Ferroviário a defender*, Actas do I Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior, in: *Côavisão cultura e ciência*, Ano VIII, n.º 7, Câmara Municipal, Vila Nova de Foz Côa, (21Maio) 2005, 101-131.

ABREU 2007 – ABREU, Carlos d', *A Construção da Linha do Tua: um Comboio do Douro a Bragança (1883-1906)*, in: Actas das IX Jornadas Culturais de Balsamão "Valores: Passado, Presente e Futuro", Centro Cultural de Balsamão, Chacim (Macedo de Cavaleiros), 2007, 171-201.

ABREU 2008 – ABREU, Carlos d', *A construção da Linha da Beira Alta no seu 125.º aniversário*, in: *ESEG Investigação – Revista Científica da*

- Escola Superior de Educação da Guarda (Edição Especial de Homenagem a Júlio Pinheiro), n.º 6, ESEG, Guarda, Julho 2008, 79-100.
- ABREU 2009 – ABREU, Carlos d', *A Linha do Corgo (sua construção e declínio)*, in: revista Aquæ Flaviæ, n.º 40, Grupo Cultural Aquæ Flaviæ, Chaves, Junho 2009, 101-124.
- ABREU 2009 – ABREU, Carlos d', *O início da construção da Linha do Sabor e a chegada do comboio a Torre de Moncorvo*, in: Superior D'Ouro – contributo para a preservação do património cultural do Douro Superior, revista do Núcleo Museológico da Fotografia do Douro Superior / Arnaldo Silva, ano 0, n.º 1, Torre de Moncorvo, 2009, 28-38.
- ABREU 2010 – ABREU, Carlos d', *O diferendo nacional de 1882 a propósito da decisão em prolongar a construção da Linha do Douro a Salamanca*, in: Douro – Estudos & Documentos, 2.ª série, n.º 1, Associação Portuguesa de História do Vinho e da Vinha (GEHVID/APHVIN), Porto, 2010, 47-69.
- RIVAS & ABREU 2006 – RIVAS CALVO, Emilio & ABREU, Carlos d', *El puente internacional de Barca d'Alva – La Fregeneda en el contexto de la construcción de la Línea de Douro/Duero hasta Salamanca*, Actas do II Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior, in: Côavisão cultura e ciência, ano IX, n.º 8, Câmara Municipal, Vila Nova de Foz Côa, (21.V.)2006, 60-89.
- RIVAS & ABREU 2006 – RIVAS CALVO, Emilio & ABREU, Carlos d', *El puente internacional de Barca d'Alva (Ferrocarril del Douro/Duero) – un monumento del Patrimonio Industrial Ibérico*, in: revista Altitude, ano LXV, n.º 10 (3.ª série), Assembleia Distrital, Guarda, 2006, 75-104.
- RIVAS 2004 – RIVAS CALVO, Emilio, *Las repercusiones del ferrocarril de Beira Alta en la Provincia de Salamanca*, in: Praça Velha revista cultural, Ano VII, N.º 16, Câmara Municipal, Guarda, Novembro de 2004, 43-59.