

CÔAVISÃO

ECONOMIA, CIÊNCIA E CULTURA

N.º 14 • ANO DE 2012



EDIÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE FOZ CÔA

CÔAVISÃO

ECONOMIA, CIÊNCIA E CULTURA

N.º 14 • ANO DE 2012

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

Foto da capa:

Monumento às gravuras no início da renovada Avenida Gago Coutinho
e Sacadura Cabral em Vila Nova de Foz Côa – Foto de José Ribeiro

Composição e impressão:

Côa Gráfica – Artes Gráficas, Lda. – V. N. de Foz Côa
Depósito Legal n.º 121116/98
ISBN 978-972-8763-25-1

EDIÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE FOZ CÔA
2012

Índice

Prefácio	5
Introdução.....	7
Por milhões de razões... para uma protecção colectiva de um património cultural universal de valor excepcional	9
Regresso a Almendra	13
Museu da Casa Grande de Freixo de Numão – 15 Anos de (Sobre) Vivência	17
Os encontros de Fozcoenses.....	27
Estranho documento oficial.....	29
Defesa e aproveitamento dos recursos endógenos	
A linha do caminho-de-ferro do Pocinho a Barca d'Alva	31
El camino imposible a Portugal	37
“Territórios do Côa – propósitos da associação e linhas mestras da EEC PROVERE Turismo e Património no Vale do Côa”	41
Pocinho – História e tradição.....	43
O Côa, um território de referência	51
O Património do Côa como um activo para o desenvolvimento.....	55
Usos tradicionais do sumagre duriense e fozcoense: uma planta dos tintureiros, curtidores, boticários e também dos gastrónomos	59
Etnobotânica altoduriense: o sumagre na Cultura e na História	65
Arte, cultura e tradição em Vila Nova de Foz-Côa.....	77
Do cântico da “Cabana” ao Solstício de Inverno	87

Os projectos para uma rede ferroviária na zona interior a Sul do Douro	95
A Crise da Monarquia Constitucional (1870-1910) – Alguns reflexos na vida política Fozcoense	103
A Religiosidade no concelho de Vila Nova de Foz Coa durante o Estado Novo.....	111
Síntese dos trabalhos arqueológicos em Castanheiro do Vento. Campanha de 2011	131
Os bens culturais de Freixo de Numão – 1911.....	139
Incursões nos corredores do Estado Novo <i>Memórias reveladas numa exposição</i>	149

Pocinho – História e tradição

JOSÉ GOMES QUADRADO

O PASSADOIRO E AS QUINTAS DO POCINHO

Um primo meu, nascido e criado no Pocinho, disse-me um dia que, segundo a tradição local, este topónimo tinha origem na existência dum pequeno poço de mergulho empedrado onde, antigamente, matavam a sede alguns dos inúmeros caminhantes do secular passadoiro que aquele lugar sempre foi. Mas segundo outras fontes autorizadas, ele dever-se-á ao facto de a impetuosa correnteza do Douro no seu percurso em Portugal, depois de passar a antiga “galeira” ou “ponto de Predo” (Peredo dos Castelhanos) entrar numa sucessão de fundões, formando um pegão, onde as águas deslizavam tão mansas como as dum poço, e daqui derivaria Pocinho.

Sendo a correnteza do Douro uma barreira difícil de passar, este segmento com margens facilmente acostáveis, era o que melhores condições oferecia ao movimento das barcas de passagem na ligação do nordeste da antiga Beira com o sul de Trás-os-Montes (que antigamente terminava na margem direita do rio).

A importância do Pocinho como ponto de passagem remonta ao tempo da ocupação romana, devido ao facto de aqui desembocar uma “via interamniense” (integrada no chamado “Sistema Viário de Alcântara”) e que “terminava no cume do Monte Meão no sítio do Castelo Velho” (1). Por ali transitou e aqui se estabeleceu uma “coorte” romana. E por ser um local muito defensável e estratégico, ali terão construído ou reconstruído um povoado castrense, acabando por erguer um “castellum”, para aquartelarem os legionários e arrecadarem as respectivas municações. Deste povoado castrense ficaram alguns vestígios, tais como: ruínas de casas, diversos muros derrubados, cantarias faciadas, moedas com efígies de imperadores romanos, etc.

Mais tarde, a “coorte” terá abalado para outras paragens do Império e os restantes habitantes luso-romanos terão descido até ao sopé do Monte Meão, trazendo consigo o substantivo colectivo “coorte” que depois de aportuguesado teria sido transformado no elemento toponímico Cortes da Veiga. (*“Se non è vero è bene trovato”*).

Estes luso-romanos e seus descendentes foram agricultando a planície que, com o decorrer dos séculos, viria a transformar-se na incomparável Veiga que hoje conhecemos. Depois, gerações seguintes vieram a constituir na planície “a primeira comunidade cristã, à volta da ermida mais tarde elevada à categoria de abadia sob a invocação de Senhora da Veiga” (2).

Esta comunidade de agricultores foi-se alagando devido à fecundidade do solo da planície e aí por meados do século XVI, depois das hortas, das vinhas e de árvores de fruto, foi plantando oliveiras, pois todas elas vicejavam já, em 1610, como anotou Severim de Faria, Chantre da Sé de Évora, quando por ali passou para atravessar o Douro na secular Barca Velha.

Em 1881 também o Dr. Pedro Ferreira, Abade de Miragaia e co-autor do “Portugal Antigo e Moderno”, passando por Foz Côa e pelo Pocinho se referiu “ao fertilíssimo chão da Veiga”, informando que “foi quase todo reguengo”, (ou seja propriedade dos reis), passando a seguir para a posse do município Fozcoense, que depois de o arrendar durante alguns anos, acabou por “vendê-lo em hasta pública à viúva do último capitão-mor de Foz Côa, passando a designar-se Quinta do Reguengo” (3).

Esta quinta tem uma área de 40 hectares e a natureza do terreno tem uma parte que é de xisto e outra de granito. O seu acesso é feito pela estrada municipal que também dá acesso à estação. Segundo J. Alcino Cordeiro produzia (em 1940): “6 pipas de azeite, 150 pipas de vinho, 900 Kgs de

amêndoa”, mel e bastante e diversa fruta. Segundo o mesmo informador, “Tem ainda importantes instalações vinícolas, máquinas para destilação de bagaço” uma “modelar queijaria, boas pocilgas e instalações para 300 ovinos e 150 caprinos” (4).

O Abade de Miragaia acrescenta depois que à Câmara pertenciam também “na várzea da Veiga alguns chãos na margem do Douro, cujas águas nas cheias cobriam e adubavam” (3). Estes ficavam no sopé duns terrenos baldios do Monte Meão, onde o povo vinha abastecer-se de lenha e apascentar os seus gados, até que o município os pôs em hasta pública e assim, entre Abril de 1877 e Julho de 1879, Francisco José da Silva Torres, segundo marido de Dona Antónia Adelaide Ferreira, viria a arrematar uma área de cerca de 600 hectares “pela irrisória quantia de 14.000\$000 reis. (5)

Francisco Torres viria a falecer a 24 de Junho de 1880 e os terrenos arrematados foram mantidos como reserva até 1887, altura em que Dona Antónia passou a orientar a construção de uma das maiores e melhores quintas do Douro. De referir que as obras da sua coroa de glória terminaram em 1896, precisamente o ano da sua morte.

A Quinta do Daniel é uma das mais antigas do Pocinho, em 1865 pertencia aos herdeiros de Daniel Almeida e a sua produção era de 30 pipas de vinho.

A Quinta da Casa do Douro (que pertenceira ao conselheiro José Cavalheiro) está situada muito perto da estação. Na casa de habitação esteve instalado o Posto anti-sezonático e nos seus Armazéns, além de lagares próprios funcionou uma fábrica de destilação de vinhos,

Junto à estação fica também a Quinta do Pocinho que pertencia à firma Robertson Bros & Cº.

A Quinta da Bela Vista dista 1 km da estação e é servida pela estrada que segue para Santo Amaro. Produz vinho, azeite, amêndoa e fruta diversa e de qualidade.

A CRESCENTE IMPORTÂNCIA DA BARCA DO POCINHO

Até 1792, esta barca era imprescindível pelo facto de ser praticamente inexistente navegação no sentido longitudinal, devido ao encravamento do rio Douro provocado por um enorme fragão granítico (com cerca de 7 m de altura), formando na garganta da Valeira uma terrífica catara, onde as águas se precipitavam com grande estrondo. Era assim o famigerado Cachão da Valeira que além de intransponível obstáculo à circulação de pessoas e bens por via fluvial, impedia até a passagem dos peixes na desova.



Durante séculos, o porto da acostagem da Barca do Pocinho, ou “Barca Velha”, ficava no vértice do promontório do Monte Meão, quase defronte do outro ancoradouro, no termo de Moncorvo, designado Rego de Barca próximo da foz do Sabor. E a sua progressiva movimentação ficou a dever-se menos ao crescimento da população residente na Veiga e mais a importantes núcleos de povoamento que se foram desenvolvendo demográfica e economicamente, tais como: Vila Nova de Foz Côa, Freixo de Numão, Celorico da Beira, Pinhel, Trancoso, etc. E Além Douro: Torre de Moncorvo, Freixo de Espada-à-Cinta, Mogadouro e outras terras do sul de Trás-os-Montes.

Do que acima ficou dito pode depreender-se quão importante foi a progressiva função social e económica desempenhada pela Barca de passagem do Pocinho. Mas para além desta crescente importância, havia ainda a extrema validade do seu papel estratégico-militar para defesa de Trás-os-Montes. Por tudo isto, o arrendamento da Barca e a posse dos respetivos ancoradouros motivaram a intervenção de alguns dos nossos reis, a começar por D. Dinis que, em 1289, interveio para sancionar um arrendamento à câmara de “Mem-Côrvo”, ordenando que além da Barca, ao arrendatário devia pertencer também a “Navegação do Porto do Pocinho”.

Os termos deste arrendamento provocaram o descontentamento das gentes de Foz Côa que se sentiu espoliada da posse dos rendimentos da Barca, bem como da posse do porto de acostagem da Veiga. Isto foi a causa de sucessivos litígios entre os de Foz Côa e os de Moncorvo, o primeiro dos quais remonta a 1302, como testemunha a notícia, datada de 22 de Julho daquele mesmo ano, da sentença final do mesmo D. Dinis sobre um processo levado à Corte em que eram litigantes as duas câmaras municipais, reclamando o direito à posse do Porto fluvial e da Barca do Pocinho. Analisados os termos da sentença, conclui-se que a ambos continuariam a pertencer ao concelho de Torre de Moncorvo, sendo o de Vila Nova Foz Côa condenado a pagar 60 libras de custas do processo. (6)

A confirmar o que atrás ficou referido sobre o âmbito da preocupação da Corte com a manu-

tenção da Barca e do Porto do Pocinho, ela não residia tanto em garantir o trânsito do crescente número de mercadores, de almocreves e de outros viandantes, mas teria mais a ver com a já referida importância estratégico-militar, como comprova a carta do rei D. Fernando de 1376, referindo a indispensabilidade do Porto do Pocinho: “Pelo qual porto poderemos ter por ele passagem para a Comarca de Trás-os-Montes e assim em tempo de guerra como de paz, para acudimento e defesa da dita comarca, enquanto a dita Vila da Torre for povoada e mantida, como agora é.” (7).

Em 1380, ainda no reinado de D. Fernando, teve lugar outro arrendamento nos precisos termos do acima referido. E D. João I, em 1396, foi mais longe: decidiu que as “Barcas e Navegações do Douro, desde o Porto-Velho té defronte do Prêdo” (Peredo) “pertencerião ao concelho de Mem-Côrvo”: não obstante a Petição do Procurador da sua Real Fazenda (8).

Esta sentença viria a ser confirmada por D. Afonso V. E tal decisão levou a uma escalada de desavenças e confrontos entre moncorvenses e fozcoenses que atingiram o auge em 1479, quando estes tiveram o apoio do donatário da vila, o Conde de Marialva, que enviou a sua gente para correr com o barqueiro e queimar duas barcas, uma velha e outra nova, que pertenciam à Câmara de Moncorvo, substituindo-as por uma barca fozcoense com o respectivo barqueiro.

Apesar do poder herdado por este conde de Marialva, o tribunal real não aceitou as justificações dos de Foz Côa e deliberou a favor dos de Moncorvo.

Se as condições desta travessia tinham muito valimento para as populações medievais, maior importância viriam a ter para as modernas, porque, a inexistência da navegação longitudinal, até 1792, obrigavam almocreves e mercadores, na sua maioria cristãos novos, a servirem-se das barcas de passagem, mormente da Barca Velha do Pocinho. Portanto, esta Barca e o Porto de acostagem continuaram a ser disputados, durante séculos, entre Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa. Em causa estava especificamente, como vimos, a definição dos termos entre os dois concelhos, logo, o local de acostagem da

barca e, portanto, a posse da mesma, pelo meio discutia-se o preço da travessia. A todas as que-relas protagonizadas pelos dois municípios não era estranho o facto a barca de passagem constituir uma importante fonte de receitas. E sendo Barca e o Porto do Pocinho sistematicamente arrendados ou atribuídos nos termos atrás referidos, tornaram-se por isso um secular pomo de discórdia.

A “Barca Velha” perdeu a sua importância quando, em 1792, foi aberta à navegação longitudinal a garganta da Valeira, depois de terminadas as obras que demoliram o enorme fragão (acima referido) 12 anos depois de terem começado (1780 e 1792).

Antes da abertura à exploração da linha entre o Tua e o Pocinho, a deslocação das pessoas e dos bens fazia-se através dum barco rabelo de carreira entre o já referido ancoradouro Rego de Barca e as seguintes estações dos comboios: a da Régua (até 1/6/1880); a do Pinhão (até 1/9/1883); depois a do Tua. Estações que sucessivamente tiveram o estatuto de terminais, durante os 7 anos e meio que levaram a construir os três troços de linha-férrea que trouxeram o comboio da até ao nosso e aos concelhos vizinhos. Era no porto do Rego da Barca Velha que se exportavam produtos regionais como: sumagre, vinho, azeite, amêndoa, cortiça etc. E ali desembarcavam alfaías, mercearias e outros produtos importados, mormente, da cidade do Porto.

A travessia da Barca deixara de ter lugar no cruzamento da atrás referida “via interamniense” com o Rego da Barca e fôra deslocada para montante, passando a ligar a estrada real 9 (mais tarde N.º 102) vinda de Celorico da Beira a Moncorvo, travessia que acabou por ser substituída pela ponte rodo/ferroviária do Pocinho em 1905.

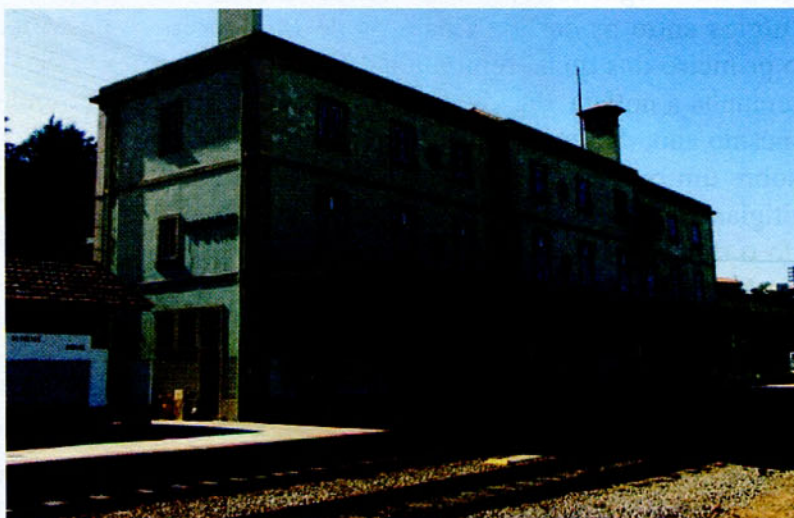
No segmento do rio a que nos vimos referindo existiam bancos de areia e rápidos que foram aproveitados, durante muitos anos, para fazer movimentar algumas azenhas com a ajuda de improvisados açudes. Estes quase

todos os anos eram destruídos devido às águas fermentes das cheias, mas eram reconstruídos pelos moleiros no início das estiagens. Segundo informação oralmente recolhida, “depois de 1931, mantiveram-se em funcionamento 9 azenhas, 8 das quais deixaram de funcionar em finais da década de 1950, princípios da dedada seguinte”

Os referidos açudes e as respectivas azenhas funcionavam mais junto à margem esquerda e os barcos rabelos navegam mais próximos da margem direita. E quando aqui passavam, o arrais gritava: Rema! Rema! Que é poço...

O PRINCÍPIO E O FIM DO ENTRONCAMENTO FERROVIÁRIO

Quando começou a construção da linha do Douro, a 8 de Julho de 1873, estava previsto chegar só até ao Pinhão. Mas 15 dias depois, devido à pressão de banqueiros, capitalistas e empresários portuenses, apoiados pelo Governo e pela maioria parlamentar, surgiu um Decreto-Lei aprovando o seu prolongamento até Barca D’Alva. Depois, algumas daquelas entidades privadas passaram a reunir fundos, com a finalidade de custear a sua extensão em território espanhol, mais concretamente até La Fregeneda. Mas “o projecto da linha que faria a ligação entre o Pinhão e Barca D’Alva só viria a ser aprovado em 1881” (9).



O troço entre Tua e Barca D'Alva, com cerca de 61 Kms foi dividido em 4 empreitadas, e a 3ª delas incluía a construção dos 14Kms de via que passaram a ligar o apeadeiro da Quinta do Vesúvio à Estação do Pocinho.

De todas as obras efetuadas neste troço, as que mais persistiriam na memória popular foram as relacionadas com a construção dos túneis: das Fontainhas, com 161 metros de comprimento, do Salgueiral com 61 metros, o de Monte Meão com 751 metros e o túnel da Veiga com um extensão de 91 metros. À saída deste último, alargam-se os horizontes deixando diante de quem viaja uma paisagem verdejante, onde avultam as copadas e centenárias oliveiras da Veiga do Pocinho.

Transposto o viaduto sobre o ribeiro do Vale, temos à distância de 1km a Estação do Pocinho.

Esta estação está situada ao km 172 e apresenta uma extensão total de 104 m, aqui chegou o primeiro comboio em 10 de Janeiro de 1887, depois de ter chegado à do Tua a 1 de Setembro de 1883. Em 10 de Janeiro do ano em curso, completaram-se 125 anos com comboios a chegar e a partir do Pocinho. Até quando?

À estação da Barca D'Alva e à Ponte Internacional chegou o primeiro comboio em 9 de Dezembro de 1887. E quando foi possibilitada esta ligação à Espanha, considerou-se estabelecido “o grande eixo ferroviário internacional que prometia a dinamização da economia regional

do Douro”. Mas os comboios internacionais que só circularam na Linha do Douro no decorrer das 3 primeiras décadas do século XX, além de nunca terem parado no Pocinho, trouxeram uma dinamização mínima que não cabe aqui analisar.

Por portaria de 9 de Março de 1903, o Governo autorizou a elaboração do projeto da construção da linha do Sabor, do caminho-de-ferro de via estreita que havia de ligar o Pocinho à cidade de Miranda do Douro. E Paço Vieira, ministro do novo governo de Hintze Ribeiro, através do Decreto Lei de 1 de Julho de 1903, obteve “do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado verbas para construir” várias linhas férreas do Estado, entre as quais figurava a linha do Sabor.

O projeto para a construção desta linha “foi aprovado em 20 de Abril de 1904 e foi adjudicado à Companhia dos Caminhos de Ferro do Estado que deu início à construção do primeiro dos 105,5 kms da linha do Vale do Sabor em via estreita e não uma linha de via larga como inicialmente tinha sido estudada, devido às condições adversas do terreno” (9). Trabalhos que praticamente começavam por assentar os carris numa rampa muito íngreme, fazendo jus ao desnível dos 540 metros de altitude de toda a linha, o que fazia dela a maior rampa ferroviária contínua do País.

Mas o primeiro obstáculo surgiu com as muitas divergências sobre o local e o tipo de



ponte a construir para a travessia do rio Douro. Para desfazer este imbróglio, talvez tenham sido determinante os esforços desenvolvidos por D. José Alves Feijó, bispo de Bragança e Miranda (oriundo de Freixo de Espada-à-Cinta), que há muito diligenciava no sentido de vir a ser construída uma ponte no sítio onde funcionava a Barca (nova) do Pocinho, para assim dar continuidade à então designada estrada real N.º 9, tendo em vista a ligação de Miranda do Douro àquela estrada que, então, provinha de Celorico da Beira.

Findas as divergências e obtida a concordância do referido adjudicatário da construção da linha, a ponte acabou por ser construída no local inicialmente previsto pela “Empresa Industrial Portuguesa”, que a tinha sido adjudicada “em 1903 por 216 contos de reis”.

Em 15 de Novembro de 1904, teve início a sua construção, em aço laminado com os pilares em cantaria, (granito extraído de pedreiras situadas nas “proximidades da estação da Ferradosa”), ficando concluída no ano de 1908.



Segundo o Abade de Miragaia, antes do comboio aqui chegar, existiam: “75 fogos junto da barca e da estação do Pocinho e coexistiam, também, “duas tavernas, vários casais e quintas”. Com o movimento dos comboios, o Pocinho, para além de eterno passadoiro, transformar-se-ia no entroncamento ferroviário mais importante do nordeste. E uma resultante desta transformação aconteceu quando, terminada a construção do

primeiro troço da linha do Sabor, foram instalados no Pocinho um depósito de locomotivas e importantes oficinas ferroviárias, que davam apoio ao material de tracção que passou a operar nesta linha. Importará realçar que nas referidas oficinas existiu um maquinismo com gramalheira e manivela (mais conhecido por macaco) e que era capaz de levantar uma locomotiva. Aqui, alguns filhos de agricultores começaram por ser limpadores de máquinas, ou serralheiros, para mais tarde chegarem a ser: fogueiros, maquinistas e houve até quem chegasse a ser engenheiro!

Mas como atrás ficou referido, o Pocinho nunca deixou de ser um constante passadoiro. A propósito desta faceta, ficou por referir a antiquíssima passagem dos devotos da Senhora da Veiga, mormente a partir do tempo da 1.ª Grande Guerra (1914-18) em que intervieram soldados portugueses (como é sabido). Nessa altura Ela foi proclamada padroeira do concelho e daqueles soldados. Durante várias décadas, no segundo domingo de Setembro, tinham lugar especiais solenidades religiosas na nova capela, findas as quais tinham lugar animados arraiais populares e aqui acorriam pessoas não só de freguesias do nosso concelho mas de outros mais ou menos vizinhos (como o de Mogadouro).

Também vieram concorrer para o progresso do Pocinho: a criação duma escola primária mista, a fundação da capela da Senhora do Amparo, o estabelecimento de serviços dos CTT, para além da instalação e funcionamento do atrás referido Posto Anti-Sezonático.

Depois, o escoamento do minério de ferro das minas do Carvalhal deu ao Pocinho uma incontestável importância. Com efeito, ela era bem visível quando, em meados dos anos 50 do século XX, defronte a estação, observávamos vagões carregados de minério de ferro que diariamente afluíam do quase inesgotável jazigo da serra do Reboredo, que em 1973, Rogério Martins, secretário de estado da indústria, considerava existir ali “a maior concentração de ferro da Europa: nos jazigos de 500 milhões de toneladas de minério de ferro (10).

Este membro do governo marcelista e outros componentes da mesa redonda que teve lugar em

Setembro de 1973, depois daquele afirmar que a “coisa mais parecida com Sines que conheço é o Pocinho”, enumeraram um sem número de potencialidades reunidas no Pocinho que nos dispensamos de referir, porque os desígnios ali esboçados deram todos em “águas de bacalhau”, incluindo o velho projeto do caminho-de-ferro que ligaria o Pocinho à Beira Alta. A este respeito é curioso referir que já na primeira metade da década de 1880, o Abade de Miragaia escrevia que a estação do Côa estava “destinada para entroncamento da ligação do caminho-de-ferro do Douro com o da Beira Alta, em projecto” (8).

Não só aqueles desígnios nunca chegaram a ser concretizados, como muito do que funcionava desapareceu. Assim as minas do Carvalhal “cansadas de esperar” fecharam; a 1 de Agosto de 1988; a linha de Vale Sabor encerrou de vez o que levou ao encerramento do Depósito de Máquinas e das Oficinas do Pocinho; em 1985 as autoridades espanholas decidiram encerrar o troço compreendido entre as estações de La Fuente de San Esteban e Barca D`Alva, alegando falta de rentabilidade; a 18 de Outubro de 1988 o troço entre Barca D`Alva e o Pocinho foi também encerrado, ficando o Pocinho como estação terminal da linha do Douro.

E assim chegou ao fim o maior Entroncamento Ferroviário do Nordeste português.

O que de mais positivo aconteceu foi a construção da barragem hidroelétrica, que para além de possibilitar uma nova e desafogada travessia rodoviária, permitiu ainda que na respetiva albufeira e em parte do antigo estaleiro passasse a funcionar um Centro de Estágio de Alto Rendimento de Remo do Pocinho, devido à meritória iniciativa da Câmara Municipal de Foz Côa.

- (1) Cf. Mário Saa, *As Grandes Vias da Lusitânia – O Itinerário de Antonino Pio*, tomo III, Lisboa MCMLX, página 315.
 - (2) Cf. Manuel Gonçalves Costa, *História do Bispado e Cidade de Lamego*, tomo II, Braga 31/3/1993, página 241.
 - (3) Cf. Pinho Leal, *Portugal Antigo e Moderno*, volume XI, Lisboa, 1886, página 833.
- Cf. J. Alcino Cordeiro, *Quintas do Douro*, Imprensa do Douro, Régua, 1941, páginas 83 e 84.
- (4) Cf. Alex Liddel e Janet Price, Quertzal Editores, Lisboa, 1992, página 171.
 - (5) Pinho Leal, *Portugal Antigo e Moderno*, volume VI, Lisboa, 1875, páginas 15e 16. Esta, tal como outras, é uma informação oriunda de documentos existentes na Câmara de Moncorvo.
 - (6) Documento existente, como outros, na Câmara de Moncorvo este transcrito (com par te da ortografia actualizada) por Ilda Fernandes, *Torre de Moncorvo – Município Tradicional*, C.M. de Moncorvo, Outubro 1001, página 113.
 - (7) Para se obterem mais pormenores, consultar *Memórias dum Rio*, de Gaspar Martins Pereira e Amândio Morais Barros, edições Afrontamento, páginas 134 e 136.
 - (8) José Ribeiro da Silva, *Os Comboios em Portugal*, 1º volume, Mensagem, páginas 50, 138 e 139.
 - (9) Mesa Redonda em que participaram o Secretário de Estado da Indústria, A. Lopes Cardoso, L. Ferraz de Carvalho, António Martins e Francisco Pinto Balsemão, noticiada no jornal *Expresso* de 15 de Setembro de 1973.