

Jorge de Oliveira
António Mimoso
Filomena Torres

A BEIRÃ VEIO DE COMBOIO

(Separata)

Memórias
das Freguesias
de Santo António
das Areias e Beirã

IBN MARUÁN – Rev. Cultural de Marvão
N.º Especial 2021, ISBN 978-989-566-040-7,
ISSN 0872-1017, Lisboa, 2021, pp. 167-196

ابن مروان
IBN MARUÁN
Revista Cultural do Concelho de Marvão

100

95

75

25

5

0

Título
**Memórias das Freguesias
de Santo António das Areias e Beirã**
(Número especial 2021 da Revista «IBN MARUAN»)

Edição
Câmara Municipal de Marvão / Edições Colibri

Coordenação
Jorge de Oliveira (CHAIA / Univ. de Évora)

Cada artigo é da responsabilidade exclusiva dos seus
autores

Design gráfico
Veludo Azul, Audiovisuais e Comunicação Lda.

Depósito legal n.º 479 986/21

ISBN 978-989-566-040-7

ISSN 0872-1017

Marvão, Março de 2021

100

95

75

25

5

0

Jorge de Oliveira*
António Mimoso
Filomena Torres

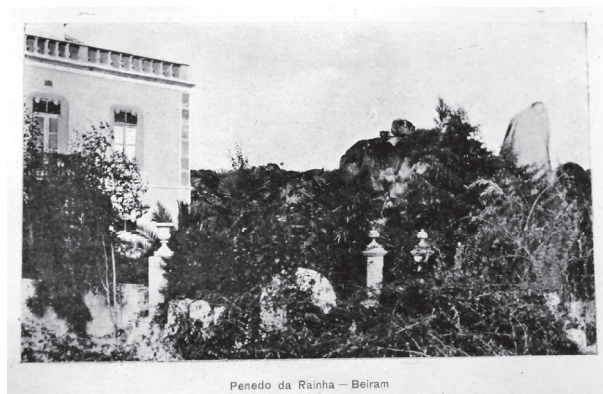


A BEIRÃ VEIO DE COMBOIO

Em Portugal a primeira linha ferroviária a ser construída foi entre Lisboa e Carregado, inaugurada em 28-10-1856.

Em 1863, depois de várias e interessantes peripécias, relatadas em toda a documentação sobre os caminhos-de-ferro em Espanha, chega a Badajoz o comboio e Portugal sabe aproveitar a oportunidade para, de alguma forma se ligar ao mundo, pelo menos até á fronteira com França, já que as bitolas eram diferentes para o outro lado dos Pirenéus, com receio de uma nova invasão francesa. Por consequência das invasões Francesas dos inícios do século XIX, uma vez que o transporte de soldados e equipamento militar era maioritariamente feito por comboio, Portugal e Espanha, adotam uma bitola de via (distancia entre carris) diferente da restante Europa, sendo a bitola ibérica, nessa altura de 1,674mm e a bitola europeia 1,435mm, evitando assim a passagem de comboios na fronteira de França para Espanha.

A empolgante chegada do comboio que ligaria Lisboa a Badajoz é-nos relatada da seguinte forma: "Hasta el 28 de junio de 1863 se hubo de esperar para ver entrar en la Estación la primera locomotora a vapor, procedente de Portugal: "...presenció Badajoz uno de esos espectáculos cuya fecha no se borra jamás de la memoria de los pueblos... tanto tiempo abriga un intenso deseo de que una locomotora cruce su suelo, le ha visto satisfecho en parte, aunque no por aquellos de quienes lo esperaba, viéndola aparecer a sus puertas procedente de Lisboa... inmenso fue el júbilo de los habitantes de Badajoz, pero aunque grande, mayor hubiera sido esi en vez de recibir su visita de Portugal, hubiera venido de la Mancha. El 20 septiembre de 1863 se inaugura el tramo de 11 km de Badajoz a la frontera portuguesa; el primer tren de viajeros procedente de Elvas, después de que el 29 de agosto de 1863 se concluyera definitivamente la línea desde Lisboa hasta la entrada de Badajoz. Llegaron cerca de 500 personas. (Blanch, António, 2013, 444).

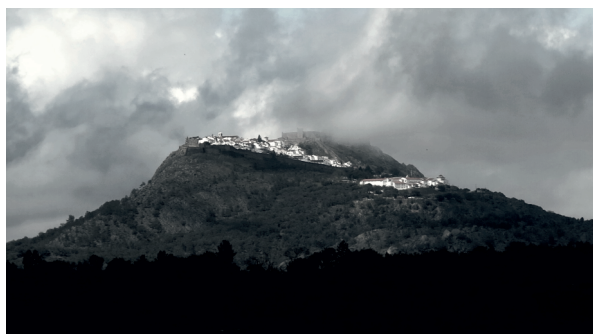


Casa do Dr. Matos Magalhães – Penedo da Rainha (Inícios do século XX)

*(CHAIA / Univ. de Évora)

Mas a inauguração oficial de todo o percurso Madrid – Lisboa só viria a ocorrer algum tempo depois, a 11 de Dezembro de 1866, com a solenidade que uma infraestrutura desta monta merecia. Inauguração com a presença da Rainha Isabel II, de Espanha. António Blanch (2013, 448) informa-nos dos acontecimentos trágicos que ocorrem nos tão desejados festejos:

«Entre Madrid y Badajoz se cubrían 510 km de distancia, vía Madrid-Atocha, Ciudad Real, Mérida y Badajoz. El 22 de noviembre de 1866 se puso en servicio toda la línea hasta la frontera portuguesa, en tanto que la inauguración oficial por Isabel II tuvo lugar el 11 de diciembre del mismo año. El viaje de la Reina se realizó por etapas. Sólo dos, y con el objeto de saludar y ser vista por los pueblos del recorrido. La primera, a Ciudad Real, saliendo de Madrid en la noche del día 10 de diciembre y con llegada a la capital manchega en la mañana del día siguiente. Fue un recorrido nocturno accidentado, por lo que ocurrió al paso por Daniel. Debía detenerse en la estación diez minutos, y el pueblo esperaba ansioso el tren real, al que precedía en su circulación una máquina exploradora. Apenas apuntaba el día y una espesa niebla hacía la visibilidad más escasa. Fuera por esto, o distracción del maquinista de la exploradora, el caso es que entró velozmente en la estación sin detenerse, atropellando a la multitud allí congregada. Hubo 5 muertos y 28 heridos, consternación general y el consiguiente expediente de rigor. La Reina y su séquito, entre el que figuraba, en primer lugar, el jefe del Gobierno, general Narváez, pasaron la noche en Ciudad Real, donde hubo festejos lucidos. Al día siguiente en Badajoz con festejos parecidos.»



A vila de Marvão, vista da fronteira

Se a inauguração da linha Madrid - Lisboa não teve a festividade desejada pelo acidente ocorrido em Daniel, também não teve o sucesso económico que se almejava. O fluxo de mercadorias e passageiros ficou sempre aquém do espetável.

Embora a inauguração formal Madrid – Badajoz - Lisboa, tivesse ocorrido a 22 de Novembro de 1866, a linha já funcionava desde o dia 1 de outubro de 1866. O longo percurso desta linha e o conseqüente tempo que demorava terá contribuído para o reduzido sucesso económico que se esperava. Recorde-se que os contratos celebrados entre o Governo espanhol e as empresas construtoras eram pagos ao quilómetro, portanto, quanto maior fosse a distância mais a empresa construtora recebia. Eram, assim, as linhas espanholas singularmente sinuosas e conseqüentemente lentas. Aliás, a ligação com Madrid foi uma das primeiras preocupações dos pioneiros do Caminho de Ferro em Portugal, ao que não terá sido certamente estranho o facto de entre eles ter desempenhado papel proeminente o célebre financeiro D. José de Salamanca.

No ano de 1864 são descobertos importantes jazigos de fosfato próximo de Cáceres, pelo que a construção de uma nova linha suscita interesse, pois este mineral era transportado por carros puxados por animais até Badajoz, seguindo depois de comboio até ao porto de Lisboa e daí, de barco, para a Europa e América do Sul.

Em 1876 pela mão de Segismundo Moret constitui-se a "Sociedad General de Fosfatos de Cáceres" que virá a dar um verdadeiro impulso à ligação ferroviária a Cáceres. Em 7 de Julho de 1876 uma "Real Orden" concede a concessão ao português António Elviro Rosado, sem subvenção estatal, para uma linha de caminho-de-ferro que ligasse Cáceres à fronteira portuguesa com a obrigação de poder estabelecer-se, posteriormente, uma ligação a Lisboa. Sabemos que em 1879, o português Elviro Rosado cede a sua concessão ao monopólio tutelado por Segismundo Moret, constituindo este, assim, a "Compañia del Ferrocarril de Cáceres a Malpartida y a la Frontera portuguesa". Esta concessão seria teoricamente válida por 99 anos, ficando isenta de direitos aduaneiros.

Enquanto do lado espanhol, sobretudo sob a pressão do poderoso Moret, o traçado da linha fica praticamente decidido, do lado português, as discussões em torno do trajecto que a linha deveria ter, até chegar à fronteira, vão aumentando. Por um lado, o pragmatismo dos técnicos, tais como D. João da Câmara, que embora também interessado em que a linha tivesse várias curvas para aumentar os lucros, procurava, mesmo assim, que evitasse fortes pendentes, ou custosas "obras de arte", por outro os interesses regionalistas. Cada município tentava puxar a linha para mais perto da sede do seu concelho. Deveria a linha passar pelo Prado de Castelo de Vide, Prado da Escusa, Portagem e dirigir-se aos Galegos e daí inflectir para Valência? Este trajecto aproximava mais a linha das vilas de Castelo de Vide, Marvão e até de Portalegre. Mas tinha o inconveniente de seccionar as terras mais férteis dos dois concelhos e detidas pelas famílias política e economicamente mais influentes da região. Mas, mesmo assim, o alvoroço político agitava os que voz tinham nesta região do Alentejo. Enquanto, sobretudo à escala municipal, se continuava a discutir o traçado do lado português, do lado de Espanha a linha avançava e quando já se antevia que ela iria unir-se a Portugal por uma ponte sobre o Rio Sever, a construir algures junto do Monte do Sesmo, as discussões de política regional são substituídas pela decisão pragmática dos que com Dom João da Câmara sobre o estirador definem o traçado.



Ponte Ferroviária internacional sobre o Rio Sever

LA ILUSTRACION ESPAÑOLA
 AMERICANA
 MADRID, 11 DE OCTUBRE DE 1881.
 ANO XXV. SEM. XXXIX.
 INAUGURACION DEL FERRO-CARRIL PORCELYN DE MADRID A PORTUGAL.



VALENCIA DE ALCANTARA. EN UNA GRAN REUNION DE REYES Y REYNOY DEL MUNDO EN LA ESTACION PARA PRODIGIO DE COMENDADO. (1881) (Cópia de uma gravura por ordem especial do Sr. Castro.)
 Encontro do Rei D. Luis I com o Rei D. Alfonso XII pela inauguração do Ramal de Cáceres em Valência de Alcântara (1881)

Assim, a autorização portuguesa para a construção de um novo troço ferroviário surge em Diário do Governo a 30 de Abril de 1877, ficando a escolha do seu percurso apenas condicionada aos interesses da exploração dos jazigos de fosfato, em detrimento dos aglomerados urbanos.

Definido o traçado, com mais ou menos pormenor, há que negociar com os proprietários dos terrenos as obrigatórias compensações financeiras. O testemunho destas negociações e do impacto que a chegada do comboio provocou na comunidade profundamente rural desta região é-nos relatado na belíssima peça de teatro escrita pelo polivalente engenheiro ferroviário e dramaturgo Dom João da Câmara, na sua inesquecível peça "Os Velhos". Mais alguns elementos sobre estas peripécias encontramos-las publicadas no livro "A Nossa Junqueira", da Condessa de Povolide, Dona Eugénia de Mello Breyner, esposa de D. João da

Câmara, onde transcreve a correspondência pessoal que lhe dirige o dramaturgo, enquanto se encontra a construir o "Ramal de Cáceres". Nesta correspondência, muito intimista, poucas informações poderemos retirar que nos possam ser úteis à recuperação da memória da instalação da linha de caminho-de-ferro.

Após a aprovação governamental da ligação à fronteira, a obra, embora complexa, porque implicava a travessia várias linha de água e contornar grandes formações graníticas e apesar de se estender o máximo possível para rentabilizar a empreitada, até se veio a concluir num relativo curto espaço de tempo, muito embora as negociações com os proprietários dos terrenos nem sempre fossem fáceis.

À medida que os trabalhos de construção da linha avançam, tanto do lado espanhol como do lado português, constata-se que a principal razão para a realização deste ramal começa gradualmente a perder interesse. O valor, qualidade e aparente abundância dos fosfatos que justificaram a inicial construção da linha começam a perder importância face à concorrência internacional, com produtos de melhor qualidade e preços mais interessantes.

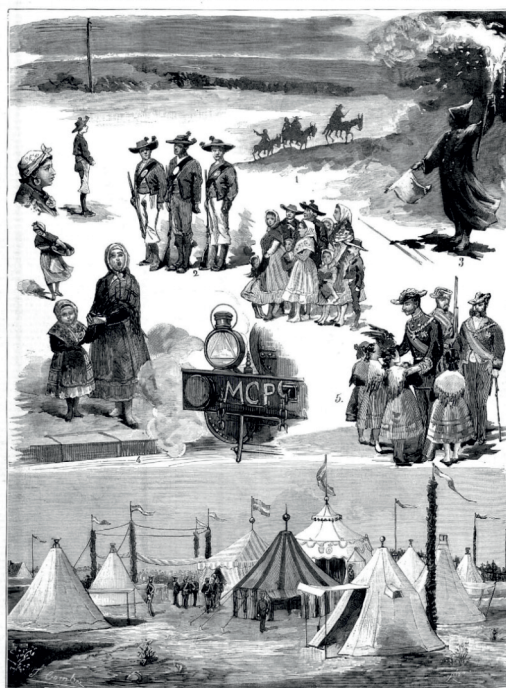
Mesmo assim, a ligação ferroviária conclui-se.

Mesmo antes da inauguração formal e pela publicidade conhecida, sabe-se que a partir de 15 de Outubro de 1880 já se transportam mercadorias em pequena e grande velocidade nesta linha. Assim, em pouco mais de três anos, está concluída a ligação da parte portuguesa à ponte internacional do Sever.

A 8 de Outubro de 1881, com a pompa e circunstância que o acto merecia, o Rei de Portugal, D. Luis I e Alfonso XII, Rei de Espanha resolvem marcar encontro na Estação Ferroviária de Valência de Alcântara para procederem à formal inauguração da ligação ferroviária Madrid – Valência – Marvão – Lisboa. Recorde-se que nessa altura ainda não estava construída a estação ferroviária terminal da parte portuguesa. Como sempre e à portuguesa, discutia-se, ainda nessa altura, qual o melhor local para se implantar a estação portuguesa. Uns terrenos, ainda hoje propriedade dos Caminhos de Ferro Portugueses, foram adquiridos junto à ponte internacional sobre o Sever para aí ser

construída a estação. Por razões que desconhecemos, mas que se poderão relacionar com a dificuldade de acessos rodoviários e especialmente pela pressão política que pessoas influentes tinham por terem interesses na rentabilização, que já se antevia, com as águas termais da Fadagosa, vieram a deslocalizar a implantação primeira da estação, junto às Amoreiras, para as imediações do Penedo da Rainha. Interessante e enigmático aspecto que D. João da Câmara não aborda, nem na correspondência com a mulher, nem na peça "Os Velhos". Contudo, Laranjo Coelho, no seu "Terras de Odiana", também sem nunca tocar directamente no assunto, nem se reportar à Estação da Beirã, descreve-nos os interessantes conflitos pela posse e sobretudo pela exploração das águas da Fadagosa. Esta conflitualidade, documentada desde pelo menos 1780, é acicatada por José Xavier Mousinho da Silveira com a Câmara de Castelo de Vide e Marvão, porque cedo se apercebeu da "mina" que aquelas águas seriam se devidamente exploradas. Projecta construir um hospital, instalar condições de tratamento condignas, ao fim e ao cabo transformar o local numa exploração termal à semelhança do que melhor se fazia na Europa. Depois de dirimidos os conflitos pela posse da nascente da Maria Viegas, assim se chamava originalmente esta fonte, e tendo passado para posse pública, tutelada pela Câmara de Marvão e reconhecendo a

INAUGURACION DEL CAMINO DE HIERRO DIRECTO DE MADRID A LA FRONTERA PORTUGUESA.



1. Museo de Madrid, vista desde Leganes. — 2. Vista de Madrid que se dirige a un punto al otro. — 3. Guardia de una grupa de ferrocarril y grupo de gente del mismo pueblo que vienen a S. M. para celebrar. — 4. Guardia de la linea, al paso del tren. — 5. En la estación de San Vicente celebracion de una solemnidad, al ser por primera vez la locomotora. — 6. Yeleros de Alcántara: vista de la localidad que ofrece gobierno a S. M. — 7. Campesinos de Valência de Alcántara, donde se verificó la entrega de las tropas de Portugal y de España. (Diseño del autor), por nuestro especial artista, St. Comba.

Aspectos da inauguração da ligação Madrid – Marvão – Lisboa, em 8 de Outubro de 1881, na Estação de Caminhos de Ferro de Valência de Alcântara

edilidade que não teria capacidade para explorar a "mina" que ali se adivinhava existir, deliberou em sessão de 4 de Outubro de 1885, que a nascente e terras anexas se vendessem em hasta pública, tendo sido, diríamos hoje, com sarcasmo, por coincidência, arrematadas pelo Dr. António de Matos Magalhães. Pela mão deste influente político vai reiniciar-se o projecto de requalificação do espaço que já desde o século XVIII era almejado pelos potenciais investidores desta zona termal. São então construídos os banhos, quartos, aquecimentos, cantina e casino e demais estruturas de apoio à Estação Thermal da Fadagosa.



Casa Agrícola do Dr. Matos Magalhães – Penedo da Rainha



Roleta do Casino dos "Banhos Thermaes da Fadagosa"
(Arquivo João S. Sequeira)

Compreende-se, assim, a deslocalização do projecto da primitiva estação de caminhos-de-ferro de Marvão, da zona das Amoreiras, junto à ponte férrea do Sever, para as proximidades do Penedo da Rainha, sede da Casa Agrícola do Dr. Matos Magalhães e a curta distância das termas, sua propriedade. Para tanto, basta ver que já em 1903 havia "Serviço de Diligências" entre a estação da Beirã e as Termas da Fadagosa. Matos Magalhães cedo percebeu que a principal taxa de ocupação das termas não seria o público português, mas sim as gentes de Espanha, sobretudo de Cáceres, que chegando de comboio à Beirã e com serviço combinado com diligências, facilmente se fariam transportar à fresca fraga da Fonte da Maria Viegas. As noites à volta da roleta que o Casino possuía, depois de lânguidas tardes passadas em imersão, nas aquecidas águas sulfurosas, em marmóreas banheiras e da ingestão controlada, em copos gravados a fogo com as insígnias das Thermas da Fadagosa, o estio que se sentiria nos cálidos verões nas terras cacerenhas aqui nem por eles se daria.

Embora desconheçamos a data exacta da construção primitiva Estação da Beirã ela deve ter ocorrido pouco tempo depois da inauguração formal deste ramal, datada de 8 de Outubro de 1881. Afirmamos isto porque se a estação já existisse teria havido alguma notícia da passagem do Rei D. Luis I pela Beirã e devidamente cumprimentado pela comunidade e especialmente pelos representantes municipais, como ocorreu na passagem da Real Figura por Castelo de Vide.

A cronologia dos acontecimentos respeitantes ao processo construtivo e funcional do ramal de Cáceres aparece-nos relatado em vários documentos. Apresentamos aqui a descrição que nos é fornecida no *site*:

(http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=34643)

1877 - 19 abril - Decreto autorizando a construção, pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, de um Ramal da Linha do Leste à fronteira espanhola, junto de Cáceres;
1877 - 21 agosto - Portaria autorizando a emissão de 90.000 obrigações pela Companhia Real para o financiamento da construção do Ramal de Cáceres;
1877 - 07 outubro - é criada, em Espanha, a Companhia ferroviária Madrid-Cáceres-Portugal;
1878 - fevereiro - apresentação dos estudos ao Governo; 1878, 25 maio - aprovação do projeto;
1878 - 15 julho - início da construção do Ramal de Cáceres;
1879 - 15 outubro - abertura provisória do troço construído em território português, apenas para pequena velocidade (mercadorias);
1880 - 25 abril - fim da construção desde o ponto de bifurcação à fronteira;
1880 - 06 junho - abertura do Ramal de Cáceres, entre Torre das Vargens e Valência de Alcântara;
1885 - decisão sobre a exploração da linha que seria entregue à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses;
1891 - a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses abdica do direito de exploração da linha do Ramal de Cáceres, devido a problemas financeiros;
1924 - 16 outubro - Portaria aprovando Projeto de alterações da linha;
1925 - 04 novembro - desenho da linha;
1926 - a estação é alvo de grandes obras de expansão, tendo o antigo edifício sido totalmente modificado, com ampliação, para SO., do espaço disponível para a delegação aduaneira, os serviços e os alojamentos para o pessoal; construiu-se um edifício, a SO. do edifício de passageiros, com um restaurante e quatro quartos para os passageiros, com lavabos individuais;
1929 - execução painéis de azulejo da autoria de Jorge Colaço e produzidos pela Fábrica de Cerâmica Lusitânia;
1967 - 1989 - circulam, por esta ligação, vários serviços internacionais de passageiros, como o TER Lisboa Expresso;
1981 - 07 outubro - cerimónia de comemoração do centenário da ligação ferroviária entre Lisboa e Madrid, com a participação dos ministros das comunicações, espanhol e português, altos funcionários das operadoras Caminhos de Ferro Portugueses e Red Nacional de Ferrocarriles Españoles e várias autoridades regionais e locais; na estação de Valência de Alcântara, foi descerrada uma placa comemorativa do Centenário; realizada uma viagem comemorativa até Arroyo de Malpartida, numa composição dos Caminhos de Ferro Portugueses rebocada por uma locomotiva a diesel; nesta estação, a comitiva passou para um comboio histórico português, formado pela locomotiva 23, a vapor, e 4 carruagens e um vagão, construídos no séc. 19; em Cáceres, foi inaugurada uma exposição relativa ao centenário no Museu Provincial;

1995 - o Ramal tinha uma importância secundária na rede ferroviária portuguesa, sendo mais utilizado como ligação internacional; nesta altura, os serviços de passageiros eram assegurados por automotoras da Série 0100;

2011 - janeiro - a estação tinha duas vias de circulação, ambas com 415m de comprimento, e duas plataformas, que apresentavam ambas 98m de extensão e 25cm de altura; 2011, 01 fevereiro - a CP encerra o serviço de comboios regionais de passageiros, ficando apenas a circular os serviços Lusitânia Comboio Hotel; no entanto, no Plano Estratégico de Transportes, documento oficial apresentado pelo governo português em Outubro, foi anunciada, entre outras medidas, a intenção de modificar o percurso destes comboios para a Linha da Beira Alta até ao final do mesmo ano, para se proceder à total desativação do Ramal de Cáceres;

2012 - 15 agosto - na sequência das orientações estabelecidas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, que aprovou o Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015, o Ramal de Cáceres (Torre das Vargens / Marvão-Beirã) é encerrado à exploração ferroviária, pela REFER; em consequência, a partir daquela data, o comboio internacional Lusitânia passa a circular, em itinerário alternativo, pela Linha da Beira Alta."



Oferta de pombas por meninas de Valência ao Rei Alfonso XII em Valência de Alcântara

Embora a imprensa portuguesa dê pouco destaque à deslocação real para a inauguração da linha, limitando-se a umas escassos relatos telegráficos, onde o repórter se preocupa mais em noticiar o estado do tempo e quais os personagens que esperavam o Rei em Castelo de Vide do que relatar a inauguração propriamente dita, já a espanhola é muito mais pormenorizada. Mas vejamos o que o nosso Diário Popular noticia sobre o assunto, em 8 Outubro de 1880:

"Viagem de el-rei

Castelo de Vide, 8 de outubro.

Foi imponente a recepção que o povo, de Castelo da Vide faz hoje o nosso monarca. Logo que se avistou o comboio, às 7 horas e 10 minutos da manhã, uma girandola de foguetes anunciou que el rei D. Luiz se aproximava da estação onde se achavam os destacamentos de cavalaria e infantaria, a câmara municipal, o Governador Civil, o general das armas, o vigario geral, e mais empregados administrativos, judiciais e da fazenda.

O povo era muito, e os vivas a el-rel, à família real e à casa de Bragança não cessaram até à partida do comboio.

As principaes pessoas de Castello de Vide foram comprimentar sua magestade que, com a sua proverbial benevolencia, a todos acolheu com muita affabilidade.

Notámos entre os cavalheiros os Srs. Pelouro, Freixedas, Juzarte, dr. Carvalho, Eduardo le Cocq, João Severiano Bello, Roxo, Almeida, Visconde de Ribamar, João de Sousa Pinto, deputado eleito Augusto da Fonseca e seu irmão João da Fonseca, Araujo, e outros muitos individuos, que não podemos mencionar por falta de tempo. As duas excellente bandas marciais estiveram tocando sem cessar. Emfim, foi uma recepção esplendida, que honra o povo de Castello de Vide. (Do nosso correspondente).

Da Agencia Havas rebemos os seguintes telegrammas:

Caceres, 8 s 5.h.t.

Os festejos tem corrido maravilhosamente, porém a chuva tem prejudicado o effeito. Neste momento vae realisar-se a toirada.

-

Cáceres, 8, ás 7h, t.

Suas magestades el-rei D. Affonso e D. Luiz assistiram á corrida de touros.

A illuminação prejudicada por causa da chuva.

Depois do banquete na Casa do governo, retira o comboio portuguez para Lisboa.

Corre com insistencia que el-rei D. Affonso vae amanhã visitar as minas de phosphatos.

A entrevista e as recepções não podiam ser mais affectuosas.

-

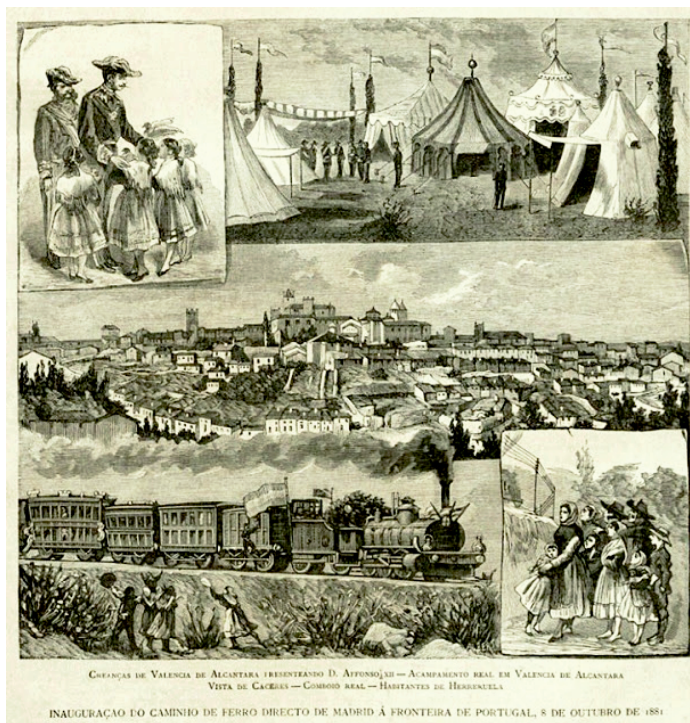
Caceres, 8, meia noite

Acaba de partir o comboio para Portugal. El-rei D. Affonso acompanhou El-rei D. Luiz á estação; foram seguidos de musica regimental e aos lados das carruagens iam muitos soldados de infantaria e alguns populares com archotes illuminando o caminho.

Vivas aos soberanos.

D. Affonso regressa ámanhã a Madrid á meia noite. De manhã vae ás minas acompanhado dos personagens que vieram de Madrid. Visitará os poços e a Villa Moret, bairro operario. Os srs. Conde de Comendo, presidente do comité do caminho de ferro, e os srs Jaubert e D. Segismundo Moret, da companhia das Minas receberão suas magestades. Linha julgada excellente.» Os srs. Camondo e Jaubert almoçaram em Valencia com suas magestades.

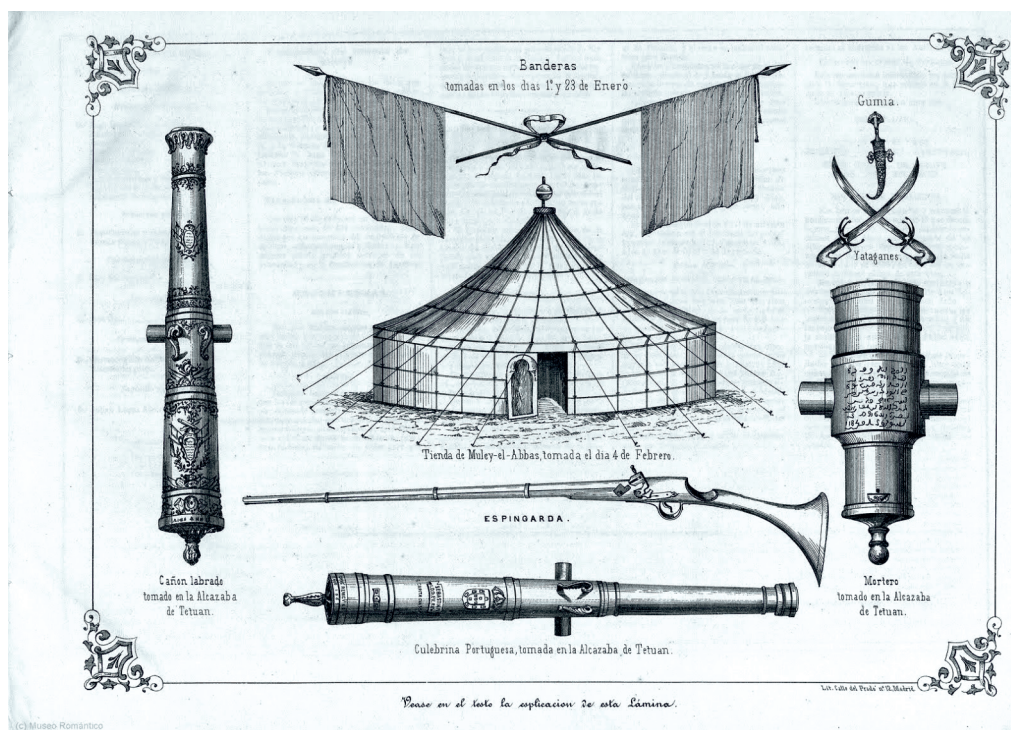
-



Inauguração da linha junto a Valência de Alcântara (1881)

Provavelmente a melhor reportagem sobre esta inauguração é a que nos é transcrita por António Avila Veja, no Jornal "Extremadura" de 19 de Agosto de 1965, na página 8, ao recordar os acontecimentos de 1881.

Esta descrição, seguramente suportada em relatos da época é, porventura, a mais rica de pormenores, sobretudo porque nos retrata as frenéticas actividades que as gentes de Valência tiveram que promover para acolherem tão prestigiada comitiva. Caricata situação é aquela que nos é recordada quanto à utilização da tenda de Muley-el-Abbas, em Valência de Alcântara. Mas antes de transcrevermos a notícia convirá contextualizar a surreal situação.



Tenda de Muley-el-Abba que acolheu os reis de Portugal e Espanha durante a inauguração da ligação Madrid-Lisboa

Pela documentação espanhola apercebemo-nos da grande importância que teve a inauguração da ligação ferroviária entre Madrid e Lisboa, passando por Valência de Alcântara e Marvão. O encontro formal entre o Rei de Espanha, Alfonso XII e o Rei de Portugal D. Luís I, em Valência, às 9h da manhã, do dia 8 de Outubro de 1881, porque se tratava de Visita de Estado obrigava a formalismos diplomáticos pouco comuns para estas zonas do interior peninsular. O Rei anfitrião teria que esperar o Rei português, o que o obrigaria, ou a pernoitar já em Valência, ou fazer a viagem de noite para, logo pela manhã, estar à espera da chegada do comboio vindo de Portugal. Em Valência não encontraram local apropriado para a pernoita do Rei Alfonso XII e seu séquito, caso ele quisesse pernoitar na vila. Alguém, então, lembrou-se de montar tendas militares junto à estação de Valência para acolher o Rei de Espanha e posterior

recepção, com almoço, do rei D. Luís I de Portugal. Necessitava-se de tendas com a dignidade que um encontro real exigia, mas nem todas as tendas militares ofereciam essa dignidade. Eis que alguém se lembra que durante o ataque a Tetuan, em 6 de Fevereiro de 1860, no decurso da Guerra Hispano-Marroquina, de 1859 - 1860, as tropas espanholas tinham apreendido a tenda de campanha do comandante das tropas marroquinas, Muley-el-Abbas, irmão do Sultão de Marrocos, Maomé IV. Essa tenda, ou não fosse do irmão de sultão, já teria a dignidade que o acto inaugural da linha férrea Madrid – Lisboa exigia. De imediato a tenda de Muley-el-Abbas, que estava montada às portas de Madrid, é transportada, com alguns dias de antecedência, por comboio, para Valência, conjuntamente com outras tendas militares que pudessem acolher as duas comitivas. São montadas num descampado junto à Estação ferroviária de Valência de Alcântara, onde os dois reis se iriam encontrar e almoçar. A documentação gráfica espanhola regista estes inesquecíveis momentos, tal como ilustra as saudações populares ao comboio real espanhol ao longo do trajecto até Valência de Alcântara. Aparentemente, ou apenas propaganda da época, o Rei Alfonso XII é vivamente aclamado por populares nesta sua viagem de 1881, embora alguns meses antes, em Outubro de 1878 e Dezembro de 1879, tivesse sido alvo de atentados, sem consequências de maior, perpetrados por anarquistas espanhóis.

Mas vejamos então o conteúdo da descrição da inauguração pela pena de António Avila Vega:

«8 de octubre de 1881

En aquellos tiempos llovia. Pero a pesar de que la lluvia amenazaba con aguar el festejo, el pueblo de Valencia de Alcántara, intuyendo que aquel sábado, 8 de octubre de 1881, habia de marcar el principio de una nueva época para su patria chica, se dispuso a celebrarlo con toda solemnidad. Sacó de sus



Disposição do acampamento junto à estação de Valência de Alcântara, vendo-se a tenda do irmão do Sultão de Marrocos

arcas sus mejores y más vistosas galas y emprendio el camino de la Estación. Iba a ver un chisme que unos señores habian inventado, que decian que andaba solo, sin necesidad le que tirasen en el ni mulos tui caballos, si. siquiera bueyes Unos obreros habian colocado dos filas de hierro y contaban que encima de ellos iban las ruedas de ese chisme, que llamaban ferrocarril, y que en él se podría ir desde Madrid a Lisboa en 24 horas. Qué cosas, Señor! De seguir así, Dios sabe a dónde habremos de ir a parar. Indudablemente, el diablo andaba ya suelto por el mundo en aquellos tiempos.

-O-

Dos reyes emprendieron el viaje el día antes, con el fin de reunirse en nuestro pueblo e inaugurar ese ferrocarril que tanto había de admirar a nuestros paisanos de entonces,

que uniría por el camino más corto a las capitales de España y de Portugal y que señalaría el principio de una época de desarrollo para Valencia Alcántara. Dos naciones iban a abrazarse simbólicamente en el abrazo de sus dos monarcas.

El viernes 7, Alfonso XII salía de Madrid a las seis de la tarde, después de presenciar unas carreras en el Hipódromo. El tren que le conducía estaba formado por cuatro coches-salón, un coche-cocina y un furgón. Acompañaban a Su Majestad, entre otros personajes, el ministro de Portugal en Madrid, señor Andrade Corvo; el presidente del Consejo señor Sagasta; el Duque de Sesto; el Marqués de la Vega de Armijo y el señor Camondo, presidente de la Compañía que iba a explotar el ferrocarril.



Passagem do comboio real entre Cáceres e Valência de Alcántara

Pasó el tren a las doce de la noche por Naval Moral, y allá por las primeras luces del alba llegó a Herrerueta, donde la presencia real iba a dar lugar a una curiosa anécdota. El pueblo se había desplazado en masa para presenciar el paso del tren. Algunas voces reclamaron la presencia del monarca, quien, para complacer a sus súbditos, bajó al andén vestido con un sencillo traje mañanero. Es decir, vestido de persona, no de rey. Allí conversó afablemente unos instantes con las autoridades y con algunos paisanos. Pero al verle vestido en tan sencillo atuendo, surgió el recelo entre los aldeanos. Un voz se alzó, incrédula, entre ellos; "Ese no es el Rey; nos quieren engañar". Otra le confirmó: "No se parece al retrato que tiene la tía Martina". "No, no es el Rey" dijo un tercero. Y el rumor fué tomando cuerpo y extendiéndose hasta los oídos de don Alfonso, quien, sonriente, prometió: "Esperadme a la vuelta y podreis verme vestido de uniforme: a ver si esa forma me reconocéis". Así lo hizo, en efecto. Y al regreso, los vecinos de Herrerueta, ya convencidos redoblaron sus aclamaciones al Rey.

Un periódico de la época, republicano, apostillaba con este motivo: "A nosotros no nos extraña la incredulidad de aquellas gentes. A juzgar por las contribuciones que pagan, es natural que creyesen que los cortesanos deben andar siempre hechos ascuas de oro".

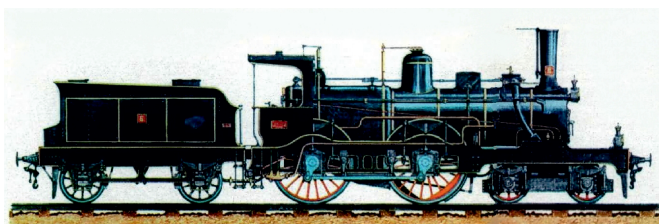
El séquito de D. Luis I de Portugal era más numeroso. Su boato contrastaba con la sencillez del español. Le acompañaban, además del ministro de España en Lisboa,

señor Valera, los ministros portugueses de Hacienda, Guerra y Marina; siete altos funcionarios civiles; cinco militares de alta graduación, el gobernador de Portalegre; el General Jefe de la División de la Frontera; un médico, chambelanes, ayudantes y así hasta cuarenta dignatarios.

La expedición salió de Lisboa alrededor de la media noche, para llegar a Valencia hacia las nueve.

-O-

En principio se habla pensado en alojar a los Reyes en el Convento de San Francisco, ya perteneciente entonces a los Duques de la Victoria, para lo cual se habían preparado unas habitaciones de abolengo real, las mismas que fueron ocupadas por Felipe V



Primeira locomotiva, série 4-4-0 de fabrico alemão de 1880/1881, que fazia a ligação Madrid-Lisboa e que transportou os reis de Portugal e Espanha

cuando en 1704 pasó por nuestra Villa. Pero, dado el poco tiempo que habían de permanecer en Valencia, se desistió de esta idea, instalándose un campamento en los alrededores de la Estación, a la izquierda del camino que conducía a la población, en cual presentaba un aspecto deslumbrador.

Estaba formado por dos tiendas: la de Muley Abbas, tomada a los moros en la guerra de Africa, y la real de Amaniel, que Alfonso XII había utilizado en la guerra carlista. Trece marquesinas, artísticamente adornadas, completaban el campamento. El trayecto desde el edificio de la estación, unos quinientos metros, estaba bordeado de mástiles cubiertos de flores y follaje, y empavesados con gallardetes y banderas con los colores de España y Portugal.

Las colorines de las sayas y las toquillas de las valencianas, que en masa se habían trasladado a la estación acompañadas de padres, hijos y hermanos, dejando el pueblo desierto, completaban el alegre aspecto del lugar.

Fuerzas de los Regimientos de Granada y Mallorca con sus dos bandas de música, cincuenta artilleros con su batería, y otros tantos guardias civiles, expresamente venidos todos ellos en un tren especial, se preparaban para tributar los correspondientes honores y para guardar el orden.

También se habían desplazado a Valencia - y ello nos da idea de la importancia del acto - más de veinte periodistas (enviados especiales, que diríamos ahora), para transmitir a los diarios y revistas madrileños los pormenores de la inauguración.

-O-

Hacia las ocho de la mañana entraba en agujas el tren real español, que acudía en primer lugar para poder hacer los honores al huésped portugués.

Al aparecer Don Alfonso en la portezuela, el gentío prorrumpió en aplausos ensordecedores. Cuatro niñas valencianas, "bizarramente vestidas con el traje usual en el país, ofrecieron a S. M. emblemas del candor y de la inocencia; tórtolas y palomas", decía - con fraseología muy de la época - la más importante revista nacional de aquellos años.

Los aplausos y las aclamaciones acompañaron al Monarca en todo el trayecto hasta la tienda, donde se retiró a descansar hasta la llegada del tren portugués. No se hizo

éste esperar mucho, ya que hacia las nueve efectuaba también su entrada en la estación valenciana.

Acercóse Don Alfonso a la portezuela por donde habla de bajar Don Luis, mientras las bandas de música entonaban la Marcha Real Lusitana.

Vestía Don Luis uniforme de Almirante de la Armada de su País, y lucía sobre su pecho la Banda de la Orden de la Torre y la Espada y el Toisón de Oro. Contaba entonces cuarenta y tres años y hacia veinte que había subido al trono. Daba la coincidencia de que su padre, D. Fernando de Sajonia-Coburgo, había sido uno de los aspirantes a la corona española tras el destronamiento de Isabel II, la madre de Don Alfonso, su huésped.



Os reis Alfonso XII e Luís I, em Cáceres, em 8 de Outubro de 1881, quando se dirigiam para a tourada real

Al bajar del coche que le conducía, el Monarca español - con uniforme de Capitán General y con la Banda tricolor de las Ordenes de Portugal - se dirigió a él con los brazos abiertos y ambos reyes se confundieron en un estrecho abrazo. El momento fué de gran emoción y el ruido de las salvas, los sonos de las músicas y el griterio y las aclamaciones de la multitud formaban un estruendo indescriptible, que aumentó, si cabe, cuando ambos monarcas, seguidos de sus respectivos séquitos, se dirigieron a la tienda real, donde se efectuó seguidamente la presentación

de los personajes que acompañaban a los reyes.

A continuación tuvo lugar el almuerzo, con setenta cubiertos, servido por la casa Lhardy.

En la tienda real tomaron asiento el señor Sagasta y el Marqués de la Vega de Armijo, a derecha e izquierda de Don Luis: los ministros portugueses a ambos lados de Don Alfonso. En la tienda de Muley Abbas, otras mesas, presididas por el Duque de Sesto y el General Echague daban asiento a varios dignatarios españoles y portugueses. Finalmente, el resto de ambos cortejos se acomodó en las mesas instaladas bajo las marquesinas.

Terminado el almuerzo, en el que no hubo brindis y que transcurrió con toda cordialidad, amenizado por las Bandas de Música, los reyes y sus acompañantes se dirigieron de nuevo a la estación, donde se repitieron las muestras de entusiasmo por parte del pueblo, y procedieron al acto de la inauguración oficial del ferrocarril. Una vez terminados los actos inaugurales, los Monarcas dieron por terminada su corta estancia en nuestro pueblo y, siempre acompañados del fervor popular, emprendieron el camino de Cáceres, donde las autoridades provinciales les ofrecieron un banquete y por la tarde se celebró en su honor una corrida en la que actuaron Frascuelo, Angel Pastor y el Punteret.

**Companhia real dos
caminhos de ferro
portuguezes
Avizo ao publico**

FAZ-SE publico para conhecimento de quem interessar que desde o dia 15 do corrente fica aberta á exploração para o serviço de pequena velocidade (mercadorias e gado) a linha ferrea comprehendida entre a fronteira de Valencia d'Alcantara a Caceres, que n'aquelle ponto se liga com o ramal da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes que entronca na linha de leste na torre das Vargens. Tanto nas estações d'aquella linha como nas das linhas portuguezas se aceitarão expedições directas de umas para outras de mercadorias e gado por pequena velocidade, ficando de conta dos expedidores do exacto cumprimento das formalidades aduaneiras na fronteiras.

Continua como actualmente e até novo avizo em contrario o serviço de grande velocidade das estações portuguezas para a estação de Valencia d'Alcantara e vice-versa.

Lisboa, 14 de outubro de 1880.
O director da companhia
M. A. d'Espregueira.

Publicidade em 14 de Outubro de 1880, ao transporte ferroviário nesta linha, ainda antes da ligação oficial ao ramal português

Los valencianos emprendieron el regreso, camino do sus casas, con la intima satisfacción de haber presenciado un hecho transcendental para la historia de Valencia de Alcántara, qua desde aquel momento pasaba a ser, como si dijéramos, un nuevo barrio de Madrid. Y pensando en lo que, el dia de mañana, iban a presumir cuando se lo contasen a sus nietos, que les escucharían embobados.

Por la noche da ese mismo dia, el rey a Luis regresaba también a su país. Por su parte, Don Alfonso, al dia siguiente, realizaba una visita a las minas de Logrosán, para volver por la noche a Madrid, donde, el dia 12, le seria impuesta la Orden de la Jarretiera, que le habia sido recientemente concedida por la Reina Victoria de Inglaterra."

"Extremadura", 19/8/1965, pág. 4



Personalidades junto ao wagon-lit do comboio Madrid-Lisboa, em 1885

Mas, já que estamos a tratar de passagens reais por esta estação, quando a aldeia da

Beirã ainda se começava a constituir, haverá que referir, pelo menos, outra interessante referência à presença do rei D. Carlos nesta estação fronteiriça. Do acervo fotográfico de Jeremias da Conceição Dias, generosamente preservado pelo Sr. António Silvério, destaca-se uma muito gasta e parcialmente rasgada fotografia que nos foi possível reproduzir, onde se lê no verso, com letra azul, reconhecidamente pela da mão do Sr. Jeremias Dias: "Passagem del rei D. Carlos pela Beirã".

Esta enigmática fotografia apresenta no verso um carimbo identificativo do fotógrafo, onde se lê: "Fotografia España – Juan Enriquez Mimoso". Não foi difícil identificar o fotógrafo. Abundante informação sobre a sua actividade fotográfica é reconhecida, sobretudo em Espanha, mas o mais curioso é que este fotógrafo, representa-se num auto-retrato, disponível na NET, ainda jovem, onde se identifica e acrescenta ser "Teniente del Exercito, Emigrado Político a Portugal hacia 1890". Parece assim, que por estas zonas do Alentejo, andaria um emigrado político, que de tenente do exército espanhol passou a fotógrafo em território português e se apresentava com a sua câmara frente a importantes personagens políticas, como aquelas que na fotografia do Arquivo de Jeremias da Conceição Dias aparecem.



Foto de políticos à data da passagem do Rei D. Carlos pela Estação da Beirã, em 1902, ou 1907. Arquivo fotográfico de Jeremias da Conceição Dias, à guarda de António Silvério

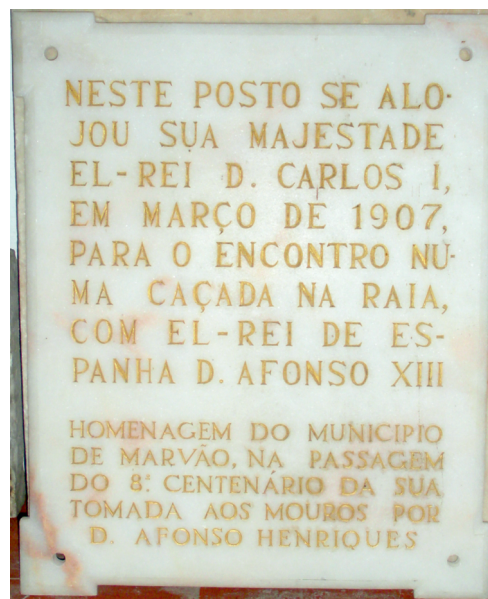


Verso da foto anteriormente referida

Esta interessante fotografia coloca-nos algumas dúvidas quanto aos personagens nela retratados. Estamos certos que se trata da estação antiga da Beirã porque os pormenores arquitectónicos visíveis são coincidentes com os da outra fotografia conhecida do antigo edifício. Sabemos, porque os jornais, mais uma vez, sobretudo espanhóis, nos relatam que o Rei D. Carlos por aqui passou em 1902. Se virmos com atenção no canto esquerdo da fotografia apreça a seguinte inscrição, junto a vários placards publicitários: "Marvão 16-12-2". Numa leitura menos cuidada seríamos levados a dizer que a data foi escrita sobre o papel fotográfico e não preexistente ao momento da chapa. Mas se analisarmos e ampliarmos a fotografia reparamos que sobre um dos algarismos da data denota-se uma falha, do papel fotográfico, aparentemente posterior, o que nos leva a crer que a inscrição já existiria na parede quando a foto foi tirada. Sabemos que, de facto, em 16 de dezembro de 1902, o Rei D. Carlos passou pela estação da Beirã para ir assistir a uma tourada a Cáceres, onde ocorreram alguns episódios rocambolescos com o do dito "matador de touros" que não conseguia abater o pobre do animal, tendo sido vaiado pela assistência tal como aconteceu, também, à data da real tourada que tinha decorrido pela inauguração da linha de caminho-de-ferro. A importância da precisão da data prende-se com o momento em que a fotografia em causa foi tirada. Nesta fotografia, não datada, e que apenas sabemos que se reporta à passagem do Rei D. Carlos pela Beirã, porque o Sr. Jeremias da Conceição Dias nos informa no verso da foto, aparecem cerca de trinta e três personalidades, aparentemente desconhecidas localmente, rigorosamente trajadas para receber figura real. Quatro delas, enfaixadas seguram varas, teoricamente de vereação, onde se conseguem vislumbrar coroas reais, duas bandeiras, uma delas, igualmente com a coroa real e outra encimada por uma cruz que parece pertencer a uma misericórdia. Em que momento terá sido tirada a foto, à partida, ou à chegada a território português e que personalidades são estas? Não conseguimos conceber que no pequeno e pobre concelho de Marvão se conseguissem reunir tantas figuras possuidoras de chapéu alto, ou de coco e jaqueta para receber a

passagem do Rei. Se se tratasse duma visita privada, assistir a uma tourada, participar numa caçada ou algo semelhante, normalmente, o protocolo não obrigaria que à saída ou entrada do País o Rei se despedisse, ou fosse recebido por comitiva de representação nacional como esta foto aparenta ser. Se nosso raciocínio estiver certo, o grupo de cavalheiros que a fotografia regista tratar-se-á de personalidades de representação nacional, numa saída ou chegada de uma Visita de Estado por parte do Rei de Portugal. A mais conhecida Visita de Estado que o Rei D. Carlos efectua, com viagem de comboio, com passagem pelo Ramal de Cáceres, é a que se realiza a Madrid, a convite do Rei Alfonso XIII, em Março de 1906, onde se demora vários dias e é noticiado, fotografado e gravado em todos os órgãos de informação da época, por se tratar, exactamente de Visita de Estado. Assim, no nosso entender, a fotografia que temos vindo a analisar reportar-se-á à passagem do Rei D. Carlos pela Estação da Beirã em 1906, acompanhado pela Rainha Dona Amélia. Os fotografados serão representantes governamentais, não só à escala local, mas também nacional, e a data que se lê na parede da estação já lá estava e assinalaria outra passagem real, por aquela estação, em 1902.

Também sabemos que o Rei D. Carlos, em Março de 1907, voltou a deslocar-se ao concelho de Marvão para mais uma caçada, só que desta vez saiu do comboio na Estação de Castelo de Vide e deslocou-se em automóvel, conduzido pelo próprio rei, até ao Posto da Guarda Fiscal dos Galegos, onde pernoitou. Por informação de Afonso Henriques Antunes, em texto redigido em 28/5/1965, mas apenas publicado em 1994 no nº4 da Ibn Maruán, sabemos que terá sido a Fundação Casa de Bragança para recordar a passagem do Rei D. Carlos por este local que mandou gravar uma marmórea lápide comemorativa, por motivo da passagem do 8º centenário da tomada de Marvão aos mouros e na qual se evoca a pernoita do Rei D. Carlos naquele Posto da Guarda Fiscal. Essa lápide, nunca chegou a ser imposta na parede do Posto dos Galegos. Informação prestada pelo Sargento Albertino Carrilho, que nesse posto serviu quase trinta anos até ao seu encerramento e nunca lá viu tal lápide. E, na verdade, se a lápide tivesse sido colocada, apresentaria sinais dessa exposição, facto que não transparece no seu perfeito estado de conservação. A razão da não aplicação da lápide no antigo posto dos Galegos prende-se com a simples razão dela não contar a verdade dos factos. Na lápide diz-se que "Neste Posto se alojou sua Majestade El-Rei D. Carlos I, em Março de 1907, para o encontro numa caçada na raia, com El-rei de Espanha D. Alfonso XIII. Homenagem do Município de Marvão, na passagem do 8º Centenário da sua tomada aos mouros por D. Afonso Henriques".



Lápide alusiva a uma caçada conjunta, que nunca ocorreu, com o Rei D. Carlos e o Rei Alfonso XIII e que deveria ter sido colocada no Posto da Guarda Fiscal dos Galegos. Porque o encontro real nunca se realizou, a placa mandada gravar pela Fundação Casa de Bragança não chegou a ser descerrada e guarda-se hoje no Museu Municipal de Marvão

Sabemos, quer pela pormenorizada descrição da visita do rei D. Carlos descrita por Afonso Henriques Antunes e pelos jornais da época, que o Rei de Espanha não se deslocou à região como, aparentemente teria sido combinado. Contudo, a caçada real realizou-se, sobretudo em território espanhol e acompanhado por titulares espanhóis e portugueses. Sobre esta caçada e histórias adjacentes, consulte-se o pormenorizado artigo de Afonso Henriques Antunes, publicado no nº4 Revista Ibn Maruán. Estamos em crer que quem mandou gravar a lápide, que agora se guarda no Museu Municipal de Marvão, confundiu esta caçada dos Galegos com a que se realizou, em 1903, na Tapada de Vila Viçosa, onde participaram, de facto, quer o Rei D. Carlos, quer o Rei Alfonso XIII.



Rainha D. Leonor, mulher de D. Manuel I, pintura de Jan Gossaert, em 1516

ras seria o mais recomendável porque permitia uma passagem a vau dos carros, em segurança, sobre o lajeado do Açude Romano. Todos eles, de uma forma ou outra, podiam entroncar no Penedo da Rainha, à sombra do qual Leonor de Áustria teria descansado e que sustenta esta história. Recordemos que o séquito de Leonor de Áustria, era volumoso. Vejamos o que nos informa a este propósito a História Genealógica da Casa Real, da autoria de António Caetano de Sousa, transcrita por Possidónio Laranjo Coelho, no seu Terras de Odiana (Coelho, 1924, 307-310), e que nos ilustra o deslumbramento que as gentes deste recôndito e esquecido Alentejo tiveram possibilidade de presenciar, em 23 de Novembro de 1518:

O traçado da linha-férrea atravessando o rio Sever junto ao ancestral porto das Amendoeiras nada de novo trazia ao traçado que sempre se estabeleceu de ligação às terras de Valência de Alcântara passando pelo Sesmo. O açude romano das Amendoeiras, que permitia a passagem a vau de carros no Rio Sever e que com toda a segurança já tinha permitido a que Leonor de Áustria e o seu alargado séquito, quando se dirigia para o Crato, por aqui tivesse passado, embora também se coloque a hipótese de terem utilizado o Porto da Retorta. O Porto da Retorta, ou o Caminho de Santa Maria, ou o Porto dos Cavaleiros sempre foram utilizados historicamente para atravessar o Rio Sever, mas, no nosso entendimento e atendendo ao aparatoso séquito que acompanhava Leonor de Áustria o Porto das Amendoeiras

"Partio a Rainha de Caragoça. E por jornadas contadas chegou á raya de Portugal a 23 de novembro do referido anno, (1518) acompanhada do Duque de Alva, do Bispo de Cordova, do Bispo de Placencia, do Conde de Monte Agudo, do Conde de Alva de Liste, e do Almirante. Escolheo El Rey ao Duque de Bragança para tomar a entrega da rainha na raya.

Apresentou-se elle para esta occasiã com grandeza notável; porque levava cem albardaeiros da sua guarda, vestidos de veludo negro, e amarello, com bandas do mesmo, capas de pano fino amarello guarnecidas de barras de veludo, e gorras de grãa, espadas douradas e alabardas cravadas de pregaria dourada, com dous capitães, cada hum de sua companhia de cincoenta homens, que hiaõ ricamente vestidos. Toda a familia de officiaes menores, como Reposteiros, Porteiros, Cozinheiros, e vinte e quatro moços da Estribeira hiaõ vestidos de jubaens de seda, e sayos de grãa, todos uniformes, segundo a sua occupação, somente divididos nas cores; quarenta Moços da Camera vestidos de veludo alaranjado, capas amarelas com barras de veludo pardo, calças do mesmo guarnecidas de tafetã amarelo; treze trombetas vestidos da mesma côr; onze charamellas vestidos com primor ao modo da libré da guarda com gorras amarellas, capas de grãa guarnecidas de velludo, e todos os trombetas, e charamellas levavaõ as Armas do Duque em escudos de prata nos peitos; seis atabaleiros vestidos de amarello com guarnições negras, sayos de grãa, capas amarellas, e gorras encarnadas; dous Porteiros da maça, que em os lugares publicas, onde o Duque sahia em cerimonia, levavaõ suas maças de prata com cotas de veludo roxo bordadas de ouro com as suas Armas; os Reys de Armas, Arauto, e Passavante com cotas de veludo carmesi, com escudos das suas Armas bordados de ouro, e prata; os officiaes e criados principaes da Casa se vestirão (conforme o gosto, e eleição de cada hum) rica, e luzidamente; seis Moços Fidalgos vestidos com a distinção, que pediaõ as suas pessoas; trezentos homens de Cavallo com lanças, e couras, de que era Capitão Antonio Lobo, Alcaide mór de Monsarás. Não levava o Duque á destra mais que hum cavallo e huma mulla; o cavallo ajaezado de ouro, e prata com charel de veludo de altos encarnado, e redeas de fio de ouro. A mulla guarnecida de peças tecidas de fio de prata, repartidas de flores de ouro, de sorte, que pezavaõ quarenta marcos de prata; copos, estribos, e esporas de ouro; cuberta, ou teliz de veludo encarnado, negro, e pardo, franjado de ouro, todo semeado de rosas de ouro. O Duque hia montado em hum cavallo á gineta, ajaezado á Mourisca (porém rico) de carmesi bordado de ouro, e aljofar, vestido de negro com barrete de veludo, e nelle huma riquíssima joya de diamantes. Mandou fazer vinte cadeas de ouro, que repartio pelos officiaes da sua Casa, e conforme a graduação assim era o pezo. Levava quarenta azemolas da sua pessoa, além de outras muitas pertencentes á familia, e serviço da Casa. A cosinha era provida com tanta abundância, que passou a profusão; porque não erãõ os manjares, e regalor arbitrados pelo gosto dos domesticas, e familiares da Casa, mas dos estranhos, que servirão com igual obediencia. Forão nomeados muitos Senhores para se acharem presentes a este acto, a saber: o Arcebispo de Lisboa D. Martinho da Costa, o Bispo do Porto D. Pedro da Costa, o Conde de Tentugal D. Rodrigo de Mello, depois Marquez de Ferreira, D. Martinho de Castello Branco, Conde de Villa-Nova, que servia de Aposentador mór, Diogo Lopes de Lima, Alcaide mór de Guimarães, e depois Copeiro mór dei Rey D. João III. Commendador de Santa Maria de Ovaya, e da

Geija na Ordem de Christo, e outros muitos Fidalgos, a quem El Rey escolheo. Ajuntarão-se pela parte de Castello de Vide junto á ribeira do Sever, que serve de linha, que divide este Reyno do de Castella. Passavão de dous mil Cavallos os que levavão a gente dos Bispos, Condes, Fidalgos, e Cavalleiros. Ficarão hunos, e outros Senhores Portuguezes, e Castelhanos dentro nos seus limites sem se moverem; e em grande ordem. Soavão as trombetas, e ataballes, cliararnellas, e outros instrumentos, que testemunhavão a alegria commua. Passarão alguns Senhores a ribeira a beijar a mão á Rainha, que estava entre o Duque de Alva, e o Bispo de Cordova: foy o primeiro o Conde de Villa Nova, como refere Damião de Goes; porém Fr. Jeronymo Roman diz lhe consta ser o primeiro o Conde de Tentugal, o segundo D. Pedro de Sousa, que foy Senhor de Beringel, e Prado, que levava muy luzida comitiva, e o terceiro o Conde de Villa-Nova, o Bispo do Porto, o Arcebispo de Lisboa, e outra muita nobreza: o que acabado, a Rainha passou a ribeira, junto da qual a estava esperando o Duque de Bragança, que tanto que a Rainha chegou se apeou do Cavallo, e feitas as cerernonias devidas á Magestade, o Duque de Alva lhe perguntou se trazia procuração del Rey D. Manoel para tomar entrega da Rainha D. Leonor; a qual logo mostrou, e foy lida em alta voz, e dada ao Duque de Alva: em virtude daquele poder, que o duque de Bragança tinha, o de Alva pegando de huma cadea de ouro, que a Rainha trazia no braço, a entregou ao de Bragança; e depois de despedidos foy a Rainha dormir a Castello de Vide, e ao outro dia ao Crato, onde El Rey a esperou".

Se embora rainha fosse, Dona Leonor veio acorrentada, ainda que com cadeias de ouro, e assim entregue àquele que a faria chegar ao seu futuro marido, que a esperava no Crato, o Rei D. Manuel, como se pode ver pelo texto acima apresentado. Se por este breve apontamento se antevê a condição feminina no século XVI e que foi presenciado pelas gentes destas terras do concelho de Marvão, outros tempos viriam e na mesma zona, os seus descendentes, pouco mais de 350 anos decorridos, terão visto algumas daquelas que, nos finais do século XIX, encabeçaram o movimento Feminista Europeu.

Em boa verdade, na mesma zona onde passou a acorrentada, qual prisioneira, porque o era de facto, D. Leonor de Áustria, pelo menos no século XIX, foi implementado um quartel do cordão sanitário para controlo das epidemias que dos lados de Espanha pudessem vir. Se já antes da instalação do caminho-de-ferro, como veremos, já aqui se fazia o controlo sanitário, com a epidemia de cólera que assolou a Europa nos finais do século XIX, esse controlo foi reforçado com a ampliação dum Lazareto nas imediações da Casa da Herdade dos Pombais, onde quem de Espanha viesse tinha que ficar de quarentena. Porque o que hoje resta desse Lazareto nada mais é do que uma arruinada chaminé de alvenaria e que a maioria desconhece a sua funcionalidade e como na principal revista feminista europeia, dos finais dos século XIX, se publicam alguns capítulos dum romance histórico, ou verdadeiro relato, que em parte decorre neste lazareto e que nos mostra o forte contraste da condição feminina, daquela que embora sendo rainha, vinha acorrentada para ser entregue ao seu futuro marido, com a liberdade que, 378 anos depois, algumas mulheres europeias já tinham. Não resistimos, por isso e por muito mais, à transcrição de parte desse romance histórico, ou relato verdadeiro. Da sua transcrição podemos perceber diversos aspectos de

grande importância, quer para a história regional, quer para história em geral, desde a luta pela liberdade feminina, em primeiro lugar, passando pela descrição de como se processava o controlo sanitário nesta região, pela descrição do hospital de madeira que veio a arder, por um descuido de um cigarro, mal apagado, antes de uma sesta, nos inícios da década de 40, do século XX, pelo tempo que a quarentena da cólera exigia (10 dias) enfim, um múltiplo de informações preciosas para quem melhor quiser conhecer a realidade do cordão sanitário de Marvão, nos finais do século XIX e que termina, neste capítulo, aparentemente sem continuidade, com um estranho inspirado "pedido de casamento".



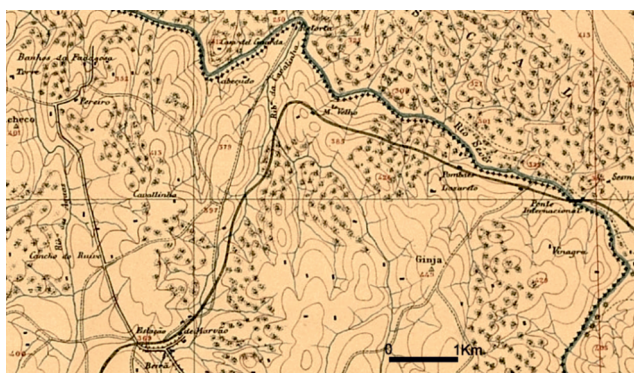
Chaminé do Lazareto de Marvão vendo-se ao fundo a casa da Herdade dos Pombais

Conta-nos assim, quem se assina simplesmente por Krassoff, provavelmente o pseudónimo duma feminista militante, que no Tomo I, da *Revue des Femmes Russes* – organe du feminisme international, editada em Paris, em Julho de 1896 e em continuação, no ano seguinte, no N^o I, de Fevereiro, da *Revue des Femmes Russes et des Femmes Françaises* – organe international de Science, Art, Morale, editada, igualmente em Paris, mas, aparentemente sem continuação, a história duma cantora lírica, de seu nome Anna. Esta jovem cantora em ascensão, assumidamente feminista, seria filha de um tal General K, que se recusa a progredir na sua arte da cantata sem ter que se submeter aos assédios masculinos, processo aparentemente normal para todas aquelas que pretenderiam ascender ao lugar primeiro da difícil escada do Belo Canto, o de "Prima - Dona". Prima-Dona é esse, exactamente, o título do romance, ou relato em que parte decorre no decurso de uma viagem de comboio, dum grupo de artistas, maioritariamente cantoras líricas, que se dirigem a Lisboa para aí actuarem e que devido ao surto de cólera, que alastra pela Europa nos finais do século XIX, são retidos, em quarentena, logo após passarem o Rio Sever a pé e à noite, porque alguns dias antes um comboio teria descarrilado e destruído a ponte sobre o Sever, devido ao abalroamento dum cavalo que se atravessou na linha, mesmo à entrada da ponte. Do outro lado do rio, já em Portugal, outro comboio os esperava, mas pouco tempo depois o comboio para repentinamente, e agora damos voz a Krassoff que nos conta o que aconteceu de seguida. A tradução literária do francês é da nossa responsabilidade.

[...] "Depois de aproximadamente uma hora e meia [?], fez-se uma nova paragem. Desta vez, o comboio acabou por parar perto de uma plataforma de madeira coberta com um pequeno telhado, e gritaram aos viajantes para descerem. Era a estação do Lazareto de Marvão.

As nossas damas tiveram que parar aqui porque tinham que passar por um período de quarentena devido à epidemia da cólera, que então se alastrava pela Europa. Todos amontoados na pequena plataforma, gritando e empurrando-se e depois de alguns momentos de espera umas pequenas e sujas carroças já arruinadas, puxadas por esqueléticas mulas vieram alinhar-se em frente à plataforma.

Os funcionários do caminho de ferro e um oficial, que comandava um destacamento de soldados, convidaram os viajantes a subir para as carroças. As nossas quatro damas, que pareciam ser as mais elegantes entre os viajantes, foram colocadas numa carroça à parte, que foi imediatamente cercada por soldados a cavalo e de seguida a carroça começou a subir uma colina bastante íngreme. A escuridão, que se dissipava lentamente com a pálida luz do amanhecer, permitiu começarem-se a distinguir os vultos ao redor quando a carroça das nossas damas chegou ao topo da colina. Estávamos na frente de uma fileira de pequenas barracas de madeira de um só piso; era o Lazareto de Marvão.



Beirã e Lazareto em mapa de 1906

Uma chuva fina e gélida numa noite de novembro, no topo de uma colina, fazia tremer as nossas viajantes. As duas primas-donas, cantoras líricas, Anna e Righini estavam cheios de medo ao pensarem na possibilidade de apanharem um resfriado em vésperas do começo do seu espetáculo.

Após as formalidades do registo, (quais prisioneiros) mandaram entrar as senhoras no interior do

lazareto conduzindo-as à barraca que lhes estava destinada.

O interior do lazareto era formado por um vasto campo quadrado, envolvido por uma fileira de pequenas casas todas iguais. No quarto vazio, com paredes de madeira, onde as damas foram instaladas, encontrava-se uma fileira de quatro camas de ferro, revestidas com acanhados colchões – pequenas camas de soldados! – Vendo a consternação estampada no rosto das viajantes, os oficiais, que insistiam eles mesmo em fazer as honras da casa resolveram, imediatamente, em fornecer-lhes lençóis, que ainda não tinham sido utilizados, algumas cadeiras e mesas necessárias para este espaço vazio.

Seguidamente, as "novas criadas-de-quarto" destas damas, os soldados, chegaram carregados com os lençóis e tudo o que era necessário para as instalar. As viajantes estavam tão cansadas e com tanto frio, que se atiraram para as suas camas, pensando apenas numa coisa: poder, enfim, dormir.

Assim que fechámos os olhos, a Anna levantou-se da cama porque acabara de lhe cair uma gota de água na cara! Depois outra e a seguir ainda outras.

Toda a gente, de imediato, se pôs de pé porque chovia em todas as camas. As barracas estavam tão bem construídas, que a água passava através do telhado, que era de madeira.

Os oficiais chamados de emergência mandaram procurar imediatamente o director que não encontrou nada melhor do que mandar pregar mantas de lã sobre o telhado, mas a as mantas logo se encharcaram e deixaram passar a água da chuva. Alguidares, colocadas de baixo donde a água caía encheram-se rapidamente.

Tanto o director como os oficiais portugueses vendo-se impotentes perante a chuva que caía resolveram acomodar duas camas ao longo da parede, num canto seco e duas outras num quarto ao lado, menos húmido, onde as duas cantoras pernотaram salvaguardando assim a preciosa saúde destas primas-donas.

A própria Anna reparte, assim, por oito dias, um quarto com uma "cocotte". [N.R. ex-amante do Rei de Milão, expatriada por ordem do governo e da Rainha] aproveitando, assim, para poder estudar de perto este tipo de mulher, de quem ela nunca se aproximara até esta altura. [...]

A estadia de nossas damas no lazareto durou mais de uma semana. Durante esta "quarentena" elas foram aconselhadas a não sair do espaço envolvente definido por duas a três casas destinada a cada grupo.

A empregada-de-quarto afecta ao serviço especial, era um jovem e gordo soldado, de seu nome Gregório, com quem as jovens brincavam, provocando-o algumas vezes, fingindo fugir do recinto do lazareto. Gregório corria então atrás delas com uma vassoura na mão gritando, desesperadamente, dizendo: "Meninas! meninas!".

Outro passatempo favorito das jovens era porem a cantar o soldado Gregório, ensinando-o a fazer trinados e rolados, que ele grotescamente repetia depois delas.

Mas, num serão, um grande cantor, que estava também a caminho de Lisboa e que igualmente estava retido em quarentena, escapou-se, às escondidas e foi visitar as jovens que ficaram muito felizes por reencontrarem um colega e de verem uma cara nova após tanto tempo.

Os militares ao tomarem conhecimento desta fuga, em vez de punirem o culpado nada mais fizeram do que seguir o seu exemplo. Informaram as damas que o director do lazareto as convidava a irem, nesse serão, tomar chá na barraca que se avistava mais distante e que parecia às "prisioneiras" uma verdadeira casa de campo, comparada com as suas miseráveis instalações. Elas não recusaram o simpático convite e quando o campo estava mais tranquilo, os militares deslizaram como sombras para o interior da barraca das damas oferecendo o braço a cada uma e silenciosamente conduziram-nas, discretamente, através do cordão de sentinelas até à casa do director.

Esta escapadela tinha um lado de forte emoção, que animou muito as nossas jovens damas, especialmente Anna, porque filha do General K. da Rússia, que já vivera situações semelhantes anteriormente.

O bom chá, todos os tipos de doces e vinho, alegrou quase de imediato toda esta juventude e Mademoiselle Righini, principal Prima-Dona, sentindo-se no seu normal ambiente, riu e conversou animadamente.

Anna, habituada a estar em toda a espécie de lugar e para evitar ouvir o que lhe desagradava adoptou o sistema de escutar desentendidamente, isto é, à primeira palavra [em português] que ela compreendia qual o tipo de discurso que vinha a seguir e que não lhe agradava, desligava e pensava noutra coisa. Este sistema sempre funcionou muito bem para ela.

Neste serão, ela não se afastou de seu discreto comportamento habitual e o director que a observava, rapidamente compreendeu que Anna era diferente das suas companheiras. Percebendo isto o director estabeleceu uma conversa diferente e discreta com ela afastados do restante grupo. O chá, e o resto, não durou muito tempo e as damas foram reencaminhadas sãs e salvas aos seus aposentos.

No dia seguinte, um soldado entregou a Anna uma carta.

"Uma carta no lazareto?!", exclamaram as outras damas, "quem vos pode escrever?"
No meio da curiosidade geral, Anna retira do interior do envelope uma folha de papel, onde numa das faces um desenho à pena, muito perfeito, representava a casa do director.

Na outra face lia-se o seguinte, num francês algo muito imperfeito:

"Senhorita,

Naturalmente porque não sou feliz, tenho um sentimento muito profundo por todos aqueles que sofrem. Quando vos vi descobri uma alma gémea nesta viagem dolorosa da vida e eu não me enganei. Pensando em si desenhei este croqui e colocando o seu nome, não era minha intenção presentear-vos com uma obra de arte, porque não sou artista. Ao assinar o croqui com o meu nome, que é desconhecido, o desenho não tem qualquer valor. Mas como demonstração da minha sincera e respeitosa simpatia por si eu considero elevado o seu valor. Como talvez neste cruzamento da nossa "Via Dolorosa" esta foi a primeira vez que nós nos vimos, digne-se, por favor Mademoiselle, aceitar colocar o meu nome junto ao seu. For ever.

A.G.F.

(continua)

Krassoff»

Mas não foram só estes cantores líricos que tiveram que ficar retidos de quarentena neste lazareto, outras importantes personagens também aqui tiveram que estanciar.

Neste lazareto, em 1885, mais especificamente a 15 de Dezembro, ficou retido o infante D. Augusto e Bragança, de seu nome completo Augusto Maria Miguel Gabriel Rafael Agrícola Francisco de Assis Gonzaga Pedro de Alcântara de Loiola de Saxe-Coburgo-Gotha e Bragança, irmão dos Reis D. Luís e de D. Pedro V, quando regressava de Espanha, de comboio, onde tinha ido representar o Rei de Portugal (D. Luís) nas exéquias fúnebres do Rei de Espanha, Afonso XII. Durante a sua retenção neste lazareto recebeu a triste notícia da morte de seu Pai, o Rei D. Fernando II, que havia falecido em Lisboa, ficando assim impedido de estar presente no seu velório.



Don Augusto de Bragança, Duque de Coimbra, irmão dos Reis D. Luís e D. Pedro V

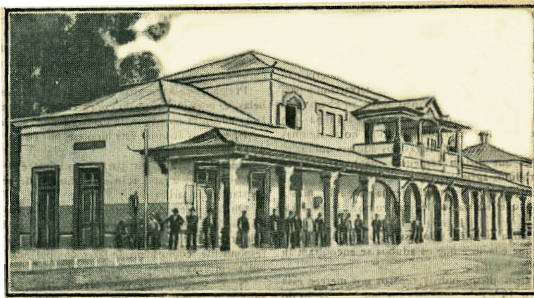
Vem este já longo texto a propósito da importância estratégica da ligação de Lisboa à Europa pela linha que atravessa o concelho de Marvão e onde se veio a situar a última estação nacional, a da Beirã. Foi, pois, porque neste local se veio a instalar a estação fronteiriça, onde obrigatoriamente todos os comboios tinham que parar, que todo um vasto conjunto de serviços aqui se sedearam e originaram aquela que foi, por perto de 100 anos, uma das mais "urbanas" aldeias do concelho de Marvão. Com uma base económica assente essencialmente no sector terciário, acompanhada pelas duas ou três principais unidades de produção agrícola da zona, a capacidade económica da população da Beirã não encontrava paralelo na região. Embora

continue a ter tema "tabu", todos reconhecem, mas ninguém quer ainda, publicamente assumir, que a grande complementaridade económica da Beirã provinha do contrabando, feito a escalas, assumidamente diferentes, quer de acordo com, a capacidade de influência de quem o fazia, quer da capacidade de investimento inicial de quem a ele se abalançava. Mas, a verdade é que a implantação da estação neste local, que como já entendemos resultou mais dos interesses do termalismo do que de regras ferroviárias veio a promover e autonomizar um local que até 1878 apenas tinha uma figueira, uma velha casa e uma linha de água que já no século XVIII se chamava "Ribeira da Beiram".

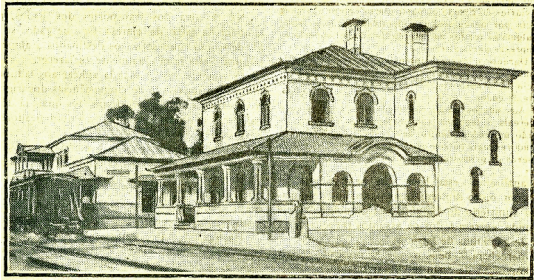


Estação da CP da Beirã, anos 20

entendemos resultou mais dos interesses do termalismo do que de regras ferroviárias veio a promover e autonomizar um local que até 1878 apenas tinha uma figueira, uma velha casa e uma linha de água que já no século XVIII se chamava "Ribeira da Beiram".



Estação da Beirã, entre 1926 e 1929



Restaurante e estação da Beirã, entre 1926 e 1929

O desenvolvimento desta povoação, está naturalmente interligada com os fluxos ferroviários que uma estação fronteiriça possui. Os períodos de guerra e pandemias são sempre geradores de graves tormentos sociais, mas, paralelamente, sempre foram excelentes estimulantes de desenvolvimento económico para aqueles que indirectamente com eles se interligam. Os fluxos de desenvolvimento da Beirã apresentam uma relação directa com o estado de saúde, ambiente sócio-político e ou conflitualidade na Europa. Esta estreita relação que fez emergir e desenvolver uma povoação também veio contribuir para o seu sufoco e agonia em que agora se encontra. Para melhor compreendermos o que acabamos de dizer, basta questionarmo-nos o que voltaria a ser a Beirã se as fronteiras da

Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal

LINEA DIRECTA DE MADRID A LISBOA Y A OPORTO POR VALENCIA DE ALCANTARA

SERVICIO DE LOS TRENES A PARTIR DEL 10 DE ABRIL DE 1982.

PARADA DE SALIDA				PARADA DE DESTINO			
Nº	ESTACION	HORA	PRECIO	Nº	ESTACION	HORA	PRECIO
1	MADRID	10:00	1.00	1	MADRID	10:00	1.00
2	VALENCIA DE ALCANTARA	11:30	1.50	2	VALENCIA DE ALCANTARA	11:30	1.50
3	LISBOA	14:00	2.50	3	LISBOA	14:00	2.50
4	OPORTO	18:00	4.00	4	OPORTO	18:00	4.00

© Biblioteca Nacional de España

Tabela de preços e de partidas e chegadas, em 1882, entre Madrid - Lisboa - Porto



Grupo de Beiranenses (?) à porta do Restaurante da Estação (anos 50) (Arquivo Família Vivas)



Estação da Beirã em 1997

Europa se voltassem a fechar, se o Escudo e a Peseta voltassem a ser cunhados e se o Ramal de Cáceres voltasse a ter circulação ferroviária e controlo aduaneiro ? Dispensamo-nos aqui, por motivos óbvios, de nos questionar se voltássemos novamente a ter polícia política? A Beirã, voltava a ter uma vasta população de ferroviários, pessoal das alfândegas, guarda fiscal, ou outra semelhante, despachantes, armazenistas, comércio e serviços complementares, escolas, restaurantes, bares e, sobretudo gente jovem que voltasse a dar vida a este local que D. João da Câmara, nos finais do século XVIII, tão bem retratou através das figuras que imortalizou nos seus "Velhos".



Vista Aérea da Beirã nos finais dos anos 80 do século XX.
(Foto do general João Miguel Figueiredo)



Vista geral da Avenida Matos Magalhães, na Beirã, em 2020



Vista geral da Igreja Paroquial, em 2020



Vista geral do miradouro da Beirã, em 2020



Vista geral do miradouro da Beirã, em 2020



Vista geral da zona urbana da Beirã, em 2020



Vista geral da Beirã, à entrada da povoação, vindo dos Barretos

100
95
75
25
5
0



Cortejo de oferendas da Beirã à Santa Casa da Misericórdia de Marvão (anos 40/50). (Arquivo Família Vivas)



Cortejo de oferendas da Beirã à Santa Casa da Misericórdia de Marvão (anos 80)



Estação da Beirã em 2010



Estação da Beirã em 2010



Vista geral dos painéis de azulejos de Jorge Colaço



Gabinete do Chefe da Estação da Beirã, poucos dias antes do encerramento da linha



Relógio do interior da Sala de Espera da Estação da Beirã, em 2010

Se, em boa verdade governantes sentados nos ministérios de Lisboa decidiram o nascimento da Beirã, em Maio de 1878, com a aprovação do Ramal de Cáceres, outros governantes, eventualmente sentados nas mesmas cadeiras e nos mesmos ministérios, decidiram a sua morte, pela resolução do Conselho de ministros nº 45/2011, no qual aprovaram o Plano estratégico de Transportes 2011-2015, que determinou o encerramento desta ferrovia, a partir do dia 15 de agosto de 2012. Com este encerramento, e com a já anterior



Foto do último "Comboio Lusitânia" a passar na Estação da Beirã (15 de agosto de 2012)

adesão de Portugal à União Europeia, ao Espaço Schengen e ao Euro, a Beirã tem uma morte anunciada se não se souber reinventar, diversificar a sua estrutura económica e adaptar-se aos novos tempos.



Vista geral da Estação da CP da Beirã

BIBLIOGRAFIA

- ANTUNES, Afonso Henriques (1994); El-Rei Dom Carlos numa caçada em Marvão, Ibn Maruán, nº 4, Vila Viçosa.
- ARIMATEIA, Rui; OLIVEIRA, Jorge de (2016) – A Festa de São Marcos em Santo António das Areias – História e Tradições, Junta de Freguesia de Santo António das Areias, Portalegre.
- AVILA, Antonio Vega, 8 de outubro de 1881, Extremadura, de 19 de Agosto de 1965, Cáceres.
- BLANCH, Antonio (2013); La Llegada del Ferrocarril a Extremadura, Revista de Estudios Extremeños, nº 1, Cáceres.
- CAMARA, D. João da (1909) – Os Velhos, J.A. Rodrigues & Cª. Editores (2ª Edição), Lisboa.
- COELHO, Possidónio M. Laranjo (1924/2001) – Terras de Odiana - Subsídios para a sua História Documentada. Edição fac-simile da edição de 1924. Introdução de António Ventura. Ibn Maruán (edição especial). 11.
- COSTA, Alexandre de Carvalho (1982) – Distrito de Portalegre: Marvão, suas freguesias rurais e alguns lugares. Águeda: Gráfica Ideal.
- Diário Ilustrado, de 10 de Outubro de 1881, Lisboa.
- Diário Popular, de 8 de Outubro de 1881, Lisboa.
- FREIRE, A. Pimenta (1912), Marvão a Estação Thermal da Fadagoza, Epoca Balnear de 1911, Lisboa.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, nº 928, de 16 de Agosto de 1926, Lisboa.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, nº 1681, de 1 de Janeiro de 1958, Lisboa.
- GORDO, A. João (1954) - No Alto Alentejo. Crónicas e Narrativas, Castelo de Vide.
- KRASSOFF (1896); Prima-Dona, Revue des Femmes Russes, organe du féminisme international; Tome 1, Juliet de 1896, Paris.
- KRASSOFF (1897); Prima-Dona, Revue des Femmes Russes et des Femmes Françaises, organe international de science, art, morale; nº 1, Février de 1897, Paris.
- La Época de 9 Outubro de 1881, citado por Antonio Blanch, nos diz (Blanche, 2013: 453)
- La Ilustracion Española y Americana, nº XXIX, de 22 de Outubro de 1881, Madrid.
- OLIVEIRA, Jorge de; CUNHA, Susana S. (1993-4) – A cidade romana de Ammaia na correspondência entre António Maçãs e Leite de Vasconcelos. O Arqueólogo Português. Lisboa. Série IV, vol. XI-XII, p. 103-134.
- OLIVEIRA, Jorge de; CUNHA, Susana S.S. (1998) – O complexo arqueológico de Vidais na correspondência trocada entre António Maçãs e Leite de Vasconcelos. Ibn Maruán. Câmara Municipal de Marvão. 8, p. 57-85.