

ESTVDIOS MIROBRIGENSES

IX



Centro de Estudios Mirobrigenses
2022

ESTVDIOS
MIROBRIGENSES

ESTUDIOS MIROBRIGENSES

N.º IX

Centro de Estudios Mirobrigenses,

perteneciente a la Confederación Española de Centros de Estudios Locales (C.E.C.E.L.),
organismo vinculado al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (C.S.I.C.)

Consejo de redacción:

Presidente: JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO
Vocales: PILAR HUERGA CRIADO
 ÁNGEL BERNAL ESTÉVEZ
 JUAN JOSÉ SÁNCHEZ-ORO ROSA
Secretaria: M.^a DEL SOCORRO URIBE MALMIERCA

Comité científico:

FERNANDO LUIS CORRAL (Universidad de Salamanca)
JOSÉ GÓMEZ GALÁN (Universidad de Extremadura)
JOSÉ PABLO BLANCO CARRASCO (Universidad de Extremadura)
MÓNICA CORNEJO VALLE (Universidad Complutense de Madrid)

Cubierta: *Escudo cuartelado con las armas de los reinos de Castilla y León, rodeado del Toisón de Oro, sobre un águila bicéfala explayada, timbrado con corona imperial. En la parte baja y flanqueando el carnero del toisón, las columnas de Hércules con la leyenda Plus Ultra. Casa consistorial de Ciudad Rodrigo. Fotografía de Tomás Domínguez Cid.*

Contracubierta: *Privilegio de Fernando II por el cual da a la Catedral y al Obispo la tercera parte de heredad del Rey en Ciudad Rodrigo y su término, haciéndole entrega también de la ciudad de Oronia, año 1168.*

© CENTRO DE ESTUDIOS MIROBRIGENSES

ISSN: 1885-057X

Depósito Legal: S. 491-2005

Imprime: Gráficas LOPE. Salamanca
www.graficaslope.com

De acuerdo con la legislación vigente queda prohibida la reproducción total o parcial del contenido de esta publicación, por cualquier medio, sin autorización expresa y por escrito del editor.

ÍNDICE

<i>Saluda del alcalde</i>	9
MARCOS IGLESIAS CARIDAD	
<i>Presentación</i>	11
JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO	
SECCIÓN ESTUDIOS	
<i>Nuevos monumentos megalíticos en la comarca mirobrigense</i>	17
JOSÉ LUIS FRANCISCO	
<i>Nuevas aportaciones al estudio de la repoblación y señorialización medieval en las comarcas del alto Côa y Robledo mirobrigense a propósito del análisis de dos documentos inéditos (1261-1269)</i>	43
FRANCISCO JAVIER MORALES PAÍÑO	
<i>Monedas de frontera: las acuñaciones salmantinas y mirobrigenses en tiempos de Enrique II (1366-1379). Certezas e hipótesis</i>	63
EDUARDO FUENTES GANZO	
<i>Los Garci López de Chaves: de orígenes inciertos al marquesado (siglos XIII al XVII) [y II]</i>	79
ÁNGEL BERNAL ESTÉVEZ	
<i>Imperiales y comuneros, el emperador Carlos y Ciudad Rodrigo</i>	97
TOMÁS DOMÍNGUEZ CID	
<i>El Bodón, una villa de señorío del conde de Benavente en la Tierra de Ciudad Rodrigo</i>	119
JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO	
<i>Un documento revelador: El repartimiento de 1640</i>	153
PILAR HUERGA CRIADO	
<i>Reparación de puertas, murallas y cuarteles de Ciudad Rodrigo y otras obras en la ciudad (1714-1746)</i>	171
RAMÓN MARTÍN RODRIGO	
<i>Casimiro Jacobo Muñoz Matilla, un rodericense en los albores del Partido Socialista</i>	203
JUAN TOMÁS MUÑOZ GARZÓN	
<i>El compendio escolar de higiene para niñas de Dolores Barberá, maestra de Ciudad Rodrigo (1897)</i>	233
JOSÉ MARÍA HERNÁNDEZ DÍAZ Y ÁLVARO HERNÁNDEZ RIVERO	

<i>Masonería y pensamiento en Ciudad Rodrigo en el siglo XIX (I)</i>	251
JUAN JOSÉ SÁNCHEZ-ORO ROSA	
<i>O Douro por Salamanca e o seu porto flúvio-marítimo interior e internacional de Vega de Terrón</i>	289
CARLOS D'ABREU Y EMILIO RIVAS CALVO	
<i>De Ciudad Rodrigo a Tuy: circulación de música y músicos eclesiásticos ...</i>	307
JOSEFA MONTERO GARCÍA	
SECCIÓN VARIA	
<i>Túmulo de la Dueña de Arriba (Ituero de Azaba)</i>	329
PABLO AJENJO-LÓPEZ	
<i>Nuevas aportaciones auríferas y arqueológicas en el área Pinalejo-Tenebrilla (El Maíllo, Salamanca)</i>	337
JOSÉ MANUEL HERNÁNDEZ MARCHENA, VÍCTOR INGELMO OLLERO, JUAN GÓMEZ BARREIRO, SANTOS BARRIOS SÁNCHEZ, KELVIN DOS SANTOS ALVES, JOSÉ LUIS FRANCISCO, JOSÉ MANUEL COMPAÑA PRIETO	
<i>Nuevos datos arqueológicos y auríferos de las labores mineras romanas de “las Cuevas de Terralba” en la sierra de Camaces (Ciudad Rodrigo, Salamanca)</i>	347
VÍCTOR INGELMO OLLERO, JOSÉ MANUEL HERNÁNDEZ MARCHENA, JUAN GÓMEZ BARREIRO, SANTOS BARRIOS SÁNCHEZ, KELVIN DOS SANTOS ALVES, JOSÉ LUIS FRANCISCO, JOSÉ MANUEL COMPAÑA PRIETO, YOLANDA SÁNCHEZ SÁNCHEZ	
<i>Un posible campamento militar romano en Valdecarros (Ciudad Rodrigo, Salamanca)</i>	359
JOSÉ LUIS FRANCISCO	
<i>Loa de la Asunción de Nuestra Señora. La Alberca (Salamanca). Informe par la declaración BIC</i>	367
JOSÉ LUIS PUERTO	
<i>Memoria de actividades 2021</i>	383
CENTRO DE ESTUDIOS MIROBRIGENSES	
RECENSIONES	401
NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE ARTÍCULOS EN ESTUDIOS MIROBRIGENSES	415
PUBLICACIONES DEL CENTRO DE ESTUDIOS MIROBRIGENSES	419

O DOURO POR SALAMANCA E O SEU PORTO FLÚVIO-MARÍTIMO INTERIOR E INTERNACIONAL DE VEGA DE TERRÓN

CARLOS D'ABREU *
EMILIO RIVAS CALVO**

Ao pintor mirobrigense Carlos G. Medina

TÍTULO: El puerto fluvial del Duero en Vega Terrón.

TITLE: The river port of the Douro in Vega Terrón.

RESUMO: Em Fevereiro de 2002 o rio Douro foi integrado na Rede Transeuropeia de Transporte como via fluvial de navegação, entre Vega Terrón e o Atlântico. O enclave fronteiriço foi cenário, historicamente, de sucessivas e importantes infra-estruturas que, desde os primitivos embarcadiros, do lado do estado espanhol, passaram pelo hoje frustrado caminho-de-ferro e a construção do porto fluvial de Vega Terrón, dotações posteriormente complementadas com a ligação por estrada e, finalmente, com a inauguração no mesmo ano, das instalações portuárias da Barca d'Alva. O artigo convida a uma reflexão sobre as causas pelas quais, até ao presente, ofereceram tão pobres resultados de utilidade.

PALAVRAS-CHAVE: Cais de Vega Terrón. Comarca de Abadengo. Rios Douro e Águeda.

RESUMEN: En febrero de 2002 el río Duero, fue integrado en la Red Transeuropea de Transporte como vía fluvial de navegación, en el tramo que discurre entre Vega

* Doctor en Geografía (USAL), abreu@usal.es.

** Diplomado en Ciencias Sociales (USAL), erivascalvo1@gmail.com.

Terrón y el Atlántico. El enclave fronterizo ha sido escenario, históricamente, de sucesivas e importantes infraestructuras, que desde los primitivos embarcaderos, en la ribera española, pasaron por el tendido del frustrado ferrocarril y la construcción del puerto fluvial de Vega Terrón, dotaciones ulteriormente complementadas con la conexión por carretera y finalmente con la inauguración, en julio del mismo año, de las instalaciones portuarias de Barca d'Alva. El artículo invita a una reflexión sobre las causas que, hasta el presente, han ofrecido muy pobres resultados de utilidad.

PALABRAS CLAVE: Muelle de Vegaterrón. Comarca de Abadengo. Ríos Duero y Águeda.

SUMMARY: In February 2002 the river Douro was integrated into the Transeuropean Transport Network as a river navigation route between Vega Terrón and the Atlantic. The border enclave was historically the scenary of important and successive infrastructures that, from the primitive harbors on the Spanish side, went through the nowadays frustrated railroad and the construction of the river port of Vega Terrón, appropriations later complemented with the road connection and, finally, with the inauguration in the same year of the port facilities of Barca d'Alva. This article invites to a reflection on the causes for which, until now, they have offered such poor useful results.

KEYWORDS: Wharf; Vega Terrón; District of Abadengo; Douro and Águeda rivers.

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Por meados do século XIX teve o Governo Espanhol preocupações gerais com a questão dos portos, i.e., com a melhoria das operações de carga e descarga, porquanto, através da “Dirección General de Obras Publicas”, encarrega o eng.º Lucio del Valle de formular – após observações sobre o assunto em França e Inglaterra – um ante-projecto de embarcadero, fosse segundo o sistema aprovado para Santander, ou outro novo que julgasse conveniente (Valle, 1860, 269).

Recaiu a decisão de construção de um porto na fronteira duriense no sítio da “veiga do torrão”, precisamente na confluência do rio Águeda com o Douro, no ângulo formado pelas margens direita e esquerda desses mesmos rios, território de Castela. Outros embarcadiros naturais existiam nesta zona, localizados a montante – Aceñas de Hinojosa de Duero, Manga Garzón e Pandera (estas do termo de Vilvestre) – candidatos a receberam a infraestrutura portuária moderna.

Até 1810 nenhum dos mencionados atracadiros naturais dessa zona, dispunha de caminho transitável para carros, sendo nessa data construído um caminho muito elementar, para subir a artilharia, munições e provisões

que diferentes embarcações transportaram desde a cidade do Porto até Vega Terrón, com destino ao exército inglês acantonado nas proximidades de Ciudad Rodrigo. *“Los carros que se dedicaron a semejante servicio eran análogos a los gallegos: iban tirados por varias parejas de bueyes y ayudadas por hombres. El camino mal construido y peor conservado, desapareció tan pronto como no fue necesario”* (Oliver, 1927, 2.482, 290).

Caminho este, reabilitado em 1839 paralelamente a um outro desde Hinojosa de Duero às *Aceñas*, para o trânsito de todas as categorias de veículos, ficando os restantes portos naturais desprovidos de acessos condignos.

O primeiro projecto para a criação de uma infra-estrutura portuária em Vega Terrón, da autoria do arquitecto Agustin de Marco-Artú (apresentado ao Governo em 1828), resulta do reforço do interesse manifestado por este assunto pela Diputación de Salamanca em 1821.

Em virtude dos acordos assinados com Portugal em 1835 e ante a iminente abertura da alfândega de La Fregeneda, decidiu-se em 20.V.1841, a elaboração com carácter de urgência do projecto para um cais em Vega Terrón. Em poucos dias se iniciaram os trabalhos de campo pelo eng.º Pedro Severo Robles.

Previo o projecto três cais em forma de degrau, a cotas diferentes e larguras distintas, para poder ser operacional com os diferentes regimes de águas. O primeiro destes escalões seria construído dentro de água seguindo a margem dos dois rios, 1 pé mais alto que o nível das águas baixas de Inverno e teria uma largura de 20 pés, excepto no ângulo obtuso arredondado previsto no encontro das duas margens com 76 pés.

O segundo molhe ou intermédio, elevava-se a 6 pés sobre o primeiro, com 20 pés de largura em todo o seu comprimento e destinava-se a ser utilizado com as águas altas mais habituais.

A plataforma superior, a 42 pés de altura sobre o segundo e a 49 do nível das águas baixas de Inverno, estava destinada a alojar os armazéns, alfândegas, quartel e demais dependências, sendo além disso de utilidade em casos excepcionais de grandes enchentes.

Este projecto não foi aceite pela Junta Consultiva de Caminhos, razão pela qual encarregou o inspector do Corpo de Engenheiros de Caminhos Juan Subercase da redacção de um outro, com a indicação de que a plataforma superior se situasse a uma cota mais elevada relativamente ao nível máximo conhecido das águas, assim como a construção de um ou vários planos inclinados, com carris metálicos, sobre os quais haviam de deslizar carretas/vagonetas de piso horizontal para facilitar a carga e descarga dos navios.

Subercase redigiu o seu projecto a partir de Madrid, sem chegar a visitar o sítio em que se havia de realizar a construção, concluindo-o a 25.VIII.1843. Para tal utilizou uma espécie de maqueta na qual estavam representadas as margens dos dois rios e respectivas cotas altimétricas, conservando a plataforma anteriormente prevista mas elevando-a (Oliver, 1927, 2.482, 315).

O plano inclinado consta da obra de fábrica e duas vias com um declive de 30%. Por cada via podia transitar uma carreta de três eixos e seis rodas, carregada ou vazia. As duas carretas estavam ligadas entre si através de um cabo, pois enquanto uma ascendia a outra descia. O cabo era regulável com o fim de o adaptar com facilidade ao nível das águas de cada momento. O engenho era movimentado por tracção animal.

O projecto, com um orçamento de 121.258,50 pesetas, foi aprovado pela Real Orden de 15.XI.1843, permanecendo esquecido durante seis anos, findo os quais, foi a sua construção decidida com fundos do Estado a 22.V.1849, mas cujo início foi atrasado até 1856, vindo a concluir-se em finais de 1860, com uma despesa de 144.929,60 pesetas (Blanco & Bueno 1996, 55)¹.

Aberto ao trânsito depressa se revelou ter o porto carências estruturais, utilizando os navios o plano inclinado apenas para manipular mercadorias de grande peso, optando por atracar na margem direita do Águeda para as restantes operações, devido à intensidade da corrente do Douro.

Ficou também patente que a plataforma era insuficiente, pois amiudadas vezes aí se reuniam mais de cinquenta juntas de bois e respectivos carros, o que se traduzia em conflitos e confusão. Comprovou ainda a necessidade de se construírem armazéns, instalar gruas e outros elementos para atender às necessidades de carregamento das pipas de vinho, uma vez que esta operação se encontrava limitada a um curto período anual por determinação do governo português², reconhecendo-se por último a necessidade imprescindível de se realizarem obras de alargamento que permitissem a atracagem simultânea de sete ou oito embarcações.

¹ Edifícios existentes e respectivos proprietários, em Vega Terrón, em 1857, descritos no sentido da saída do porto para a *carretera de Salamanca*: 1 - armazém de Vicente Rodríguez; 2 - de Faustino Ferreira Pinto; 3 - de Juan Antonio Bartol (da família de Ricardo Pinto da Costa); 4 - de Diego Pérez Paulino (descendente do "construtor" do caminho de acesso em 1809-1810?), à boca da estrada do lado direito; 5 - e logo a seguir, do mesmo lado, o de Pablo Calvo Madrigal. Para a mesma sequência em 1866 (após construção do moderno porto): 1 - de Vicente Rodríguez; 2 - o edifício do motor do plano inclinado (tendo desaparecido o armazém anterior); 3 - de Ricardo Pinto da Costa (de maior volumetria que o anterior); 4 - agora pertença do Estado. Para além do muro do novo cais e respectiva rampa (OLIVER, 1927, 2.483, 313).

² Certamente que este defeso por parte de Portugal não seria só por protecção económica, mas também porque a navegação estava condicionada aos regimes anuais de caudais.

Razões pelas quais ordenou a “*Dirección General de Obras Públicas*” a redacção de um projecto que melhorasse essas condições e aumentasse a sua capacidade, trabalho este realizado pelo eng.º García San Pedro a 15.IX.1862; estudo que não chegou, no entanto, a ser implementado (Oliver, 1927, 2.482, 315).

2. A MODERNA INFRA-ESTRUTURA

O interesse pela navegabilidade duriense por parte de Portugal renovado cerca de meados do século XX e posterior construção das barragens-eclusas, levou a Diputación de Salamanca em 1984 a decidir-se pela construção de um porto moderno no mesmo sítio do de Subercase (Bueno, 2002, 165), depois de concluída a barragem do Pocinho – construída entre 1976 e 1983 (Salgado, 2020) – e confirmada a existência de eclusa, pois que, numa primeira fase, esta não estava prevista (Rosell, 1981).

Nele coexistem os elementos principais da obra de Subercase com a actual estrutura, cuja construção foi adjudicada precisamente dois anos após a tomada da decisão, como sejam o muro de sustentação no ângulo formado pelos dois rios e um plano inclinado. Estimou Subercase que a cota de coroamento nunca seria superada pelas águas, havendo, todavia, registo disso ter acontecido em duas ocasiões, ambas no mês de Dezembro, de 1860 e 1909, conforme registo das marcas das cheias existentes nas antigas instalações (Marquina, 1949, 213)³ e anteriores à construção do novo porto.

Foi o projecto adjudicado e aprovado em 1985, com um orçamento previsto de 138 milhões de pesetas, sendo as obras da 1.ª fase adjudicadas no ano seguinte e concluídas em 1989, após alguns incidentes de percurso, com um custo total superior a 160 milhões de pesetas. Adjudicou-se a 2.ª fase nesse mesmo ano por 136 milhões de pesetas e a 3.ª – a do porto desportivo – em finais de 1990 por 100 milhões (Blanco & Bueno, 1996, 56-57).

Estiveram as obras paralisadas entre 1991 e 1993 devido a querelas judiciais motivadas pelas expropriações dos terrenos necessários às obras de expansão [entre as expropriações encontravam-se propriedades do Conde de Lumbrals], retomadas em inícios de 1993; em 1994 iniciam-se os trabalhos

³ A propósito de cheias no Douro, deixe-se aqui o registo das maiores desde o século XVI: 1526; 1585; 1596; 1644; 1727; 1729; 1739; 1774; 1779; 1788; 1821; 1823; 1855; 1860, sendo esta a mais notável pelo menos até 1874 (LEAL 1876-1886, III, 36). Na segunda metade do século XX é recordada com consternação uma cheia ocorrida em Janeiro de 1962, pelo menos no Douro Superior português. Sobre este assunto veja-se o estudo do eng.º Javier R. Marquina (MARQUINA, 1949).

para construção do molhe desportivo (3.^a fase), estando a infra-estrutura completa no ano seguinte (BLANCO & BUENO 1996, 56); são os trabalhos relativos às duas últimas fases oficialmente recepcionadas pelo “dono da obra” a 01.III.1996.

Informa-nos o Director do Projecto, Miguel Blanco, que o objectivo era “*dotar al muelle de las infraestructuras necesarias para su funcionamiento*”, razão pela qual decidiu a Diputación que as ditas obras se deveriam integrar na “*Propuesta de Inversión en la Operación Transfronteriza*”, incluindo-as no Programa Operacional de Desenvolvimento das Regiões Fronteiriças de Espanha e Portugal (1989 e 1990), decidindo o “*Pleno Provincial en Sesión*” de 30.XI.1989 encarregar a elaboração do “*Proyecto de explanada de almacenamiento y equipamientos del Muelle de Vega de Terrón (T. M. de La Fregeneda) aos Servicios Técnicos Provinciales*” (Blanco, 1989)⁴.

Está o porto comercial configurado em dois níveis, separando-se o correspondente à zona de carga e descarga do destinado a armazenamento e depósito de mercadorias. O dique fixo consiste num muro formado por 1.172 blocos pré-fabricados de betão com 8 ton de peso, aligeirados mediante duas cavidades cilíndricas que uma vez na obra se enchiam de cimento.

Contemplou Miguel Blanco no seu projecto o movimento de terras, o muro de contenção, a pavimentação, a rede de saneamento básico, as sondagens para captação de água, sua elevação e distribuição, o depósito regulador e a canalização, tudo com um orçamento então previsto para a sua execução na ordem das 97.314.160 pesetas (BLANCO 1989, 4.184).

3. CRONOLOGIA DE UM SONHO (RE)CORRENTE

Passar em revista a “cronologia” relativa ao “*Muelle de Vegaterrón*” compilada por Miguel Blanco, desde Março de 1980 a Junho de 2005, é desfiar um rosário de lutas e canseiras, com muito sonho recorrente à mistura:

- 1) – em Fevereiro de 1994 a Diputación mantém os primeiros contactos com empresas interessadas em levar mercadorias ao Atlântico através deste fluvio-porto;

⁴ Para a consulta do Projecto e obtenção de outras informações na Diputación de Salamanca, agradecemos a amabilidade do eng.º Miguel Blanco González (“*Director del Área del Fomento*”) e do eng.º téc. Evaristo Rodríguez Martín (“*Jefe de Sección de Planificación*”).

- ii) – em 22.II.1995, reuniram no Palácio La Salina autoridades hispano-lusas no sentido de traçar linhas de colaboração para “*bacer rentable la navegabilidad del Duero*”, sendo acordada a criação de uma Comissão bilateral que “*estudie y de solución a los problemas reativos a la navegabilidad del Duero y la explotación de sus recursos*”;
- iii) – em 02.IV.1995 uma delegação da Diputación desloca-se a Viena para adquirir “*conhecimentos directos sobre a concessão administrativa, gestão, exploração, funcionamento e experiências do porto do Danúbio*” e neles se inspirar para Vega Terrón;
- iv) – em 14.II.1996 é publicada no “*Boletín Oficial* [de la Provincia] de Salamanca”, a “*Memoria de Provincialización de la actividade de explotación del Puerto de Vega de Terrón*”, em regime de concorrência e gerido segundo a fórmula da concessão;
- v) – em Fevereiro de 1997 são aprovadas e publicadas as regras para o concurso público de exploração;
- vi) – em Abril seguinte é adjudicada essa mesma exploração a um grupo de empresas, posteriormente constituídas na “*Vegater, Explotaciones Fluviales, S.A.*” que subscreve com a Diputación um protocolo sobre essa mesma exploração;
- vii) – em 01.IX.1997 é aprovado o “*Precio Publico por Prestación de Servicios en el Muelle de Vega de Terrón y Ordenanza Reguladora*”;
- viii) – em 09.III.1999 a Diputación aprova o “*Reglamento del Puerto de Vega de Terrón e a Ordenanza de Gestión del Puerto de Vega de Terrón*”, definindo a organização e composição do “*Consejo del Puerto*”; ratificando-se dois dias após o “*Acordo Adoptado na Régua sobre a Navegabilidade*”, no qual são fixadas as dimensões máximas das embarcações (70m de eslora; 11m de manga; 3m de calado);
- ix) – em Novembro de 1999 o então Instituto de Navegabilidade do Douro (depois Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos), aprova as tarifas de circulação da via navegável;
- ix) – nesse mesmo ano, dificuldades várias impostas por Portugal (limitações adicionais do calado a 2m, encerramento de eclusas para manutenção e a prorrogação sucessiva dessas operações), fazem fracassar os projectos de Vegater, SA;



Desenho da zona de Vega de Terrón pela pena de Forrester
(FORRESTER 1848)

- x) – em Dezembro de 2001 Vegater SA obtém 400.000 € de subsídio da União Europeia para realizar operações de Transporte combinado desde Salamanca ao Norte da Europa;
- xi) – em Julho de 2000 é inaugurada a ponte rodoviária internacional entre La Fregeneda e Barca d'Alva;
- xii) – em Fevereiro de 2002 o rio Douro até Vega Terrón é integrado na Rede Transeuropeia de Transporte, como via fluvial de navegação;

- xiii) – em Julho desse mesmo ano é inaugurado o Porto Fluvial da Barca d'Alva;
- xiii bis) – ao longo de 2003 realizam-se várias reuniões entre Vegater SA e o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, com o objectivo de se redigir um novo acordo em substituição do de Peso da Régua, no qual se estabeleçam “*de forma detallada todas las condiciones de navegabilidad comercial por el Río Duero*”;
- xv) – ao longo de 2004 as partes espanholas reiteradamente propõem ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, um “Acordo de colaboração para o transporte de mercadorias pelo rio Douro”⁵.

Conquanto do lado português se tenha também investido em estruturas portuárias, construindo-se vários cais e os portos comerciais de Sardoura (com um muro de cais de 80m de comprimento e um terrapleno de 1,6ha), bem como o de Lamego (com 160m e 6,5ha), concluídos respectivamente em 1988 e 1989 (IPTM...), continua a exploração comercial do rio Douro no domínio da utopia⁶. E por bem pouco, diga-se em abono da verdade, pois o mais difícil já foi feito.

O que falta então? Um acordo de colaboração para o transporte de mercadorias pelo rio Douro, entre as autoridades ibéricas, i.e., a Diputación de Salamanca e o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos!

Entretanto a Junta de CyL, autoridades salmantinas, operadores logísticos e administração aduaneira, fartas de esperar, acordaram com os portos de Aveiro e de Leixões, recorrer ao transporte ferroviário, mas através das linhas do Norte e da Beira Alta, uma vez que a circulação na do Douro está interrompida na zona da fronteira, entre o Pocinho e La Fuente de San Estebán (Abreu, 2011; Rivas, 2019).

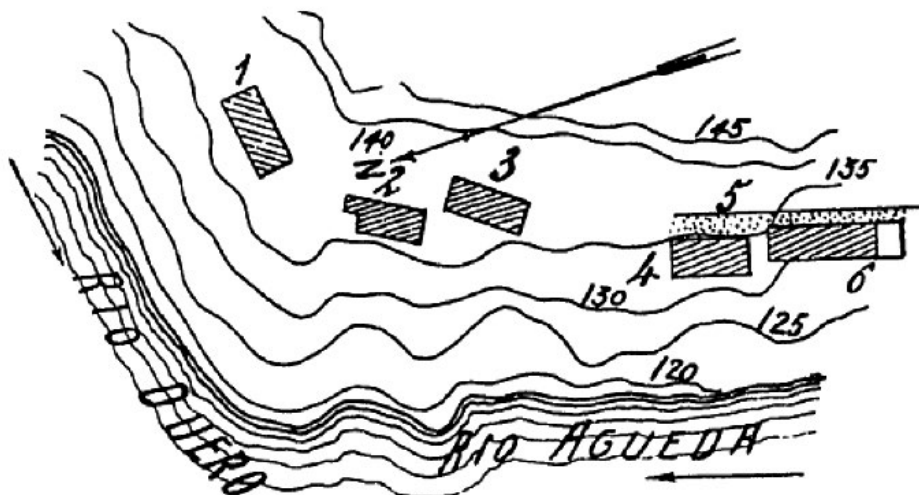
⁵ Vejam-se as queixas da Junta de CyL relativas ao incumprimento dos acordos de navegabilidade assinados em 2002 (MARTINS, 2004a).

⁶ Utopia não no sentido do impossível, mas daquilo que ainda não foi possível, no dizer do saudoso Prof. Agostinho da Silva, pensador universal, duricense da Barca d'Alva, razão pela qual se dizia ibérico.

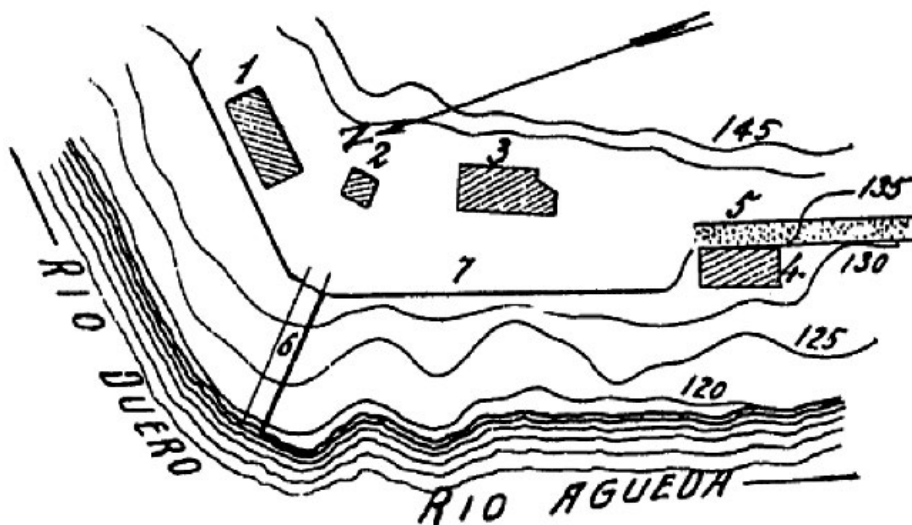
FICHA TÉCNICA DA INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA DE VEGA DE TERRÓN
 Quadro dos aspectos técnicos da infra-estrutura portuária de Vega de Terrón

Molhe comercial	Molhe desportivo	Edifícios e outras instalações	Tipo de embarcações / dimensões máximas	Autores dos projectos e directores das obras
Comprimento do muro de atracagem: 100m	Plataforma flutuante: 60m de comprimento e 2,5m de largura encostada a um dique fixo executado à cota +126,50, construído c/ blocos pré-fabricados idênticos aos utilizados no cais de carga/descarga	Esplanada de armazenamento: 5.000m ²	83m de comprimento	1.ª fase: Juan Tenorio García, Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Superfície de carga e descarga: 3.500m ²	Cotas de operação: +123,5 a +130,00	Administração e alfândega, c/ armazém e escritórios, repartidos p/ 2 andares: 500 m2	12,10m de manga ou boca	2.ª fase: Miguel Blanco González (Ingeniero de Caminos Canales y Puertos) e José González Mallo (Ingeniero Industrial)
Cota do muro de atracagem: +129,70	Cota do fundo: +122,00	Esplanada para depósito de combustíveis: 150m ²	3,70m de calado	3.ª fase: idem
Cota do fundo: +120,00	Rampas de varadouro: 3m de largura	Outras: abastecimento de água; energia eléctrica; iluminação e telefone	7m de pontal atracagem simultânea de até 15 embarcações contando com os 60m do cais flutuante	<i>Entidade administrativa promotora e contratante:</i> Diputación Provincial de Salamanca
	Muro de protecção e abrigo no atracadoiro; como medida de segurança, no caso das águas superarem o nível +131,00 foi preso àquele muro através de três correntes de aço galvanizado	À cota de +138m ² ; sendo executada em betão armado e revestido a pedra natural para se aproximar das instalações pré-existentes construídas por Subercase		<i>Empresa construtoras:</i> Cubiertas y Mzov; Construciones Manuel Rodríguez S.L.; Pavimentos Asfálticos Salamanca (P.A.S.) Custo total: 520 milhões de pesetas

Planta do porto de Vega de Terrón em 1857 e em 1866

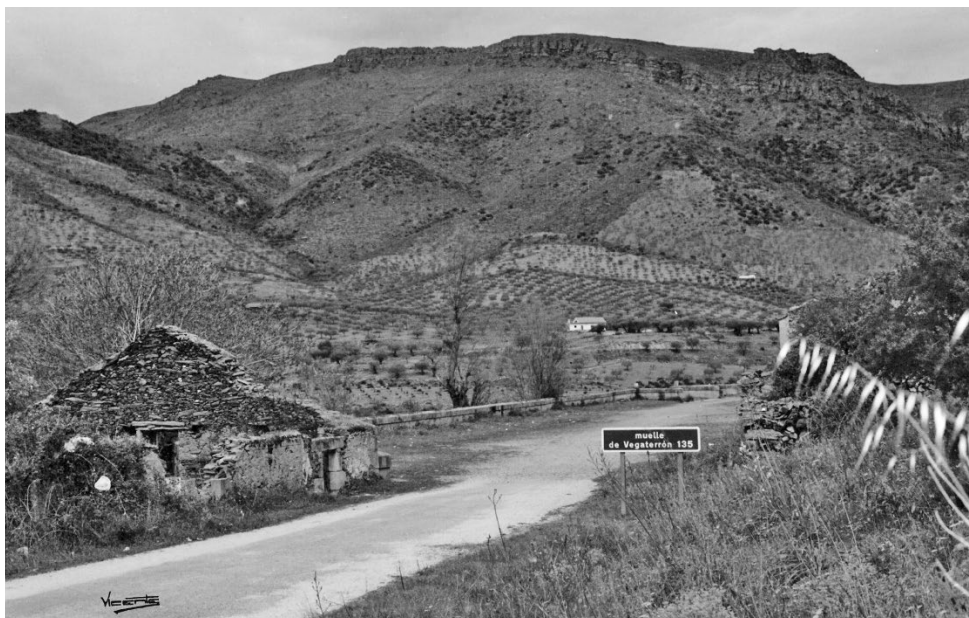


Legenda – Vega Terrón em 1857: 1, almacén de Vicente Rodríguez; 2, idem de Faustino Ferreira Pinto; 3, idem de Juan Antonio Bartol; 4, idem de Diego Pérez Paulino; 5, carretera de Salamanca; 6, almacén de Pablo Calvo Madrigal.



Legenda – Vega Terrón em 1866: 1, almacén de Vicente Rodríguez; 2, motor del plano inclinado; 3, almacén de Ricardo Pinto; 4, idem del Estado; 5, carretera de Salamanca; 6, pretil del muro de sostenimiento.

(OLIVER, 1927, 313)



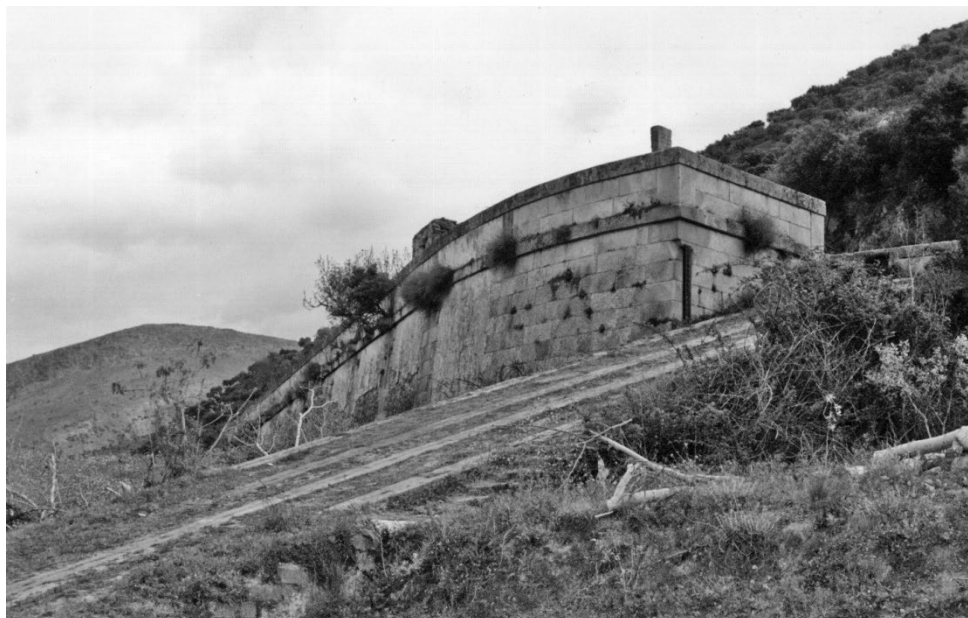
Fotografia de aproximação ao molhe de Vega de Terrón a partir da estrada de La Fregeneda, anterior às obras do novo porto (Foto Vicente).



Fotografia da infra-estrutura portuária novecentistas de Vega de Terrón (Diputación...).



Fotografia da antiga plataforma portuária (Foto Vicente).



Fotografia do velho molhe e do plano inclinado segundo o projecto de Juan Subercase (Foto Vicente).



Fotografia da antiga *Casa de los Carabineros* (Foto Vicente).



Fotografia de outro aspecto do plano inclinado (escala das cheias) (Foto Vicente).



Fotografia aérea da zona da foz do Águeda e do novo porto de Vega de Terrón (com as pontes ferroviária e rodoviária, esta inaugurada em Julho de 2000) (Diputación...).



Fotografía de uma inundação do *Muelle* de Vega de Terrón (década de 1960) (Nicolás...).

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Carlos d': *La vertebración del territorio ibérico de la raya duricense y las vías de transporte: éxitos y fracasos, tesis doctoral*. Universidad de Salamanca, Departamento de Geografía, 2011.
- BLANCO GONZÁLEZ, Miguel & BUENO HERNÁNDEZ, Francisco: "Muelle fluvial sobre el Duero en Vega de Terrón. Singularidad y belleza", in: *Cauce 2000*, Revista de Ingeniería, n.º 73, ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, Enero-Febrero, 1996, pp. 52-59.
- BLANCO GONZÁLEZ, Miguel, (dir.): *Proyecto de Explanada de Almacenamiento y Equipamientos del Muelle de Vega-Terrón (T. M. de La Fregeneda)*. Salamanca, Diputación Provincial, Servicios Técnicos Provinciales de Vías y Obras, Arquitectura y Ingeniería Industrial, Dec. 1989.
- BUENO HERNÁNDEZ, Francisco: *Historia de las Obras Públicas en la Provincia de Salamanca*, Salamanca, Diputación Provincial, 2002 [nota: pelo menos o cap. 5 deste livro ("El ferrocarril en Salamanca (I). Primeros pasos, construcción de líneas y compañías ferroviarias") é uma cópia fraudulenta do doc. mecanografado das memórias dos Caminhos-de-Ferro reunidos na Companhia Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España em 1929, existentes na Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Biblioteca y Archivo Histórico, Madrid)].

- Diputación... [Diputación de Salamanca]: *Muelle de Vega de Terrón*, fotografías cedidas pelo eng.º Miguel Blanco González (Director del Area de Fomento) e autor do projecto do cais actual, com carta de autorização para a sua utilização e publicação de 01.VII.2007, o que muito agradecemos, s/d.
- FORRESTER, Joseph James: *Douro Portuguese e Paiz Adjacente: com tanto do Rio Quanto se pode tornar navegavel em Espanha por Jos.º James Forrester* H.M. Royal Geographical Society of Berlin: R.A. Lisbon & Oporto: F.R.G.S. Paris & London: C.M., L.Z.S. &c., London, Published for the Author by John Weale, Architectural Library, 59 High Holborn, June 1.st 1848.
- IPTM... [Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos] – “Delegação do Douro, Via navegável”, in: http://douro.ipm.pt/PT/via_navegavel/index.htm (consulta em 27.VI.2007), s/d.
- MARQUINA, (Francisco) Javier R(odríguez): “Crecidas extraordinarias del río Douro”, in: *ROP*, n.º 97, t. I (n.º 2.809, pp. 202-213, Mayo; n.º 2.812, pp. 370-377, Agosto). Madrid, 1949.
- MARTINS, Luís: “Portugal fecha Douro a barcos espanhóis”, in: *O Interior* [semanário]. Guarda, 8.I.2004, 16.
- NICOLÁS..., Antaño: “Fotografías antiguas de Fregeneda”, in: álbuns da Web do Picasa, Galería de Nicolás, 20.I.2009 (<http://picasaweb.google.com/niesma68/AntaO#>; consulta em 21.II.2011), s/d.
- OLIVER ROMÁN, Bienvenido: “La navegación en el río Duero”, in: *ROP*, n.º 75, tomo I (n.º 2.470, pp. 51-53, 01Fev); n.º 2.482 (288-292); n.º 2.483 (311-316, 15Ago); n.º 2.489, 439-441, 15Nov). Madrid, 1927.
- Provincia (La): *Revista de la Diputación de Salamanca*, número extraordinario dedicado al Puerto de Vega de Terrón. Salamanca. Diputación Provincial, 1995.
- RIVAS CALVO, Emilio: *El Ferrocarril del Abadengo: La Fuente de San Estéban. La Fregeneda. Barca d’Alva*. Salamanca. Ediciones de la Diputación, 2019.
- ROSELLI, M.^a del Mar: “El río Duero sera navegable dentro de dos años”, in: *El País* [periódico diario]. Madrid, 15 agosto 1981, p. 16.
- SALGADO, Ramiro: “Aproveitamento hidroeléctrico do Pocinho”, in: *Côavisão – Economia, Ciência e Cultura*. Vila Nova de Foz Côa, 2021, pp. 25-32.
- VALLE ARANA, Lucio del: “Muelles-Embarcaderos”, in: *Revista de Obras Publicas*, año VIII, vol. 8, t. I (23). Madrid, 1860, pp. 269-276.
- VICENTE VICENTE, José María: *Informadores Gráficos de Prensa* (Foto Vicente, Ciudad Rodrigo, c/ Madrid, Fotografías do antigo porto de Vega de Terrón, anteriores às obras das novas estruturas, propriedade da Diputación de Salamanca (década de 1980) [todas estas fotografias foram amavelmente cedidas por Miguel Blanco González, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Director del Área de Fomento de la Diputación de Salamanca (autor do projecto do novo cais); por sua vez Carlos G. Medina esclareceu a autoria das fotografias].



ÍNDICE

<i>Saluda del alcalde</i>	9-10
MARCOS IGLESIAS CARIDAD	
<i>Presentación</i>	11-13
JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO	
SECCIÓN ESTUDIOS	
<i>Nuevos monumentos megalíticos en la comarca mirobrigense</i>	17-42
JOSÉ LUIS FRANCISCO	
<i>Nuevas aportaciones al estudio de la repoblación y señorialización medieval en las comarcas del alto Coa y Robledo mirobrigense a propósito del análisis de dos documentos inéditos (1261-1269)</i>	43-61
FRANCISCO JAVIER MORALES PAÑO	
<i>Monedas de frontera: las acuñaciones salmantinas y mirobrigenses en tiempos de Enrique II (1366-1379). Certezas e hipótesis</i>	63-77
EDUARDO FUENTES GANZO	
<i>Los Garcí López de Chaves: de orígenes inciertos al marquesado (siglos XIII al XVII) [y II]</i>	79-95
ÁNGEL BERNAL ESTÉVEZ	
<i>Imperiales y comuneros, el emperador Carlos y Ciudad Rodrigo</i>	97-118
TOMÁS DOMÍNGUEZ CID	
<i>El Bodón, una villa de señorío del conde de Benavente en la Tierra de Ciudad Rodrigo</i>	119-152
JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO	
<i>Un documento revelador: El repartimiento de 1640</i>	153-170
PILAR HUERGA CRIADO	
<i>Reparación de puertas, murallas y cuarteles de Ciudad Rodrigo y otras obras en la ciudad (1714-1746)</i>	171-201
RAMÓN MARTÍN RODRIGO	
<i>Casimiro Jacobo Muñoz Matilla, un rodericense en los albores del Partido Socialista</i>	203-232
JUAN TOMÁS MUÑOZ GARZÓN	
<i>El compendio escolar de higiene para niñas de Dolores Barberá, maestra de Ciudad Rodrigo (1897)</i>	233-249
JOSÉ MARÍA HERNÁNDEZ DÍAZ Y ÁLVARO HERNÁNDEZ RIVERO	
<i>Masonería y pensamiento en Ciudad Rodrigo en el siglo XIX (I)</i>	251-288
JUAN JOSÉ SÁNCHEZ-ORO ROSA	
<i>O Douro por Salamanca e o seu porto flúvio-marítimo interior e internacional de Vega de Terrón</i>	289-305
CARLOS D'ABREU Y EMILIO RIVAS CALVO	
<i>De Ciudad Rodrigo a Tuy: circulación de música y músicos eclesiásticos</i>	307-325
JOSEFA MONTERO GARCÍA	
SECCIÓN VARIA	
<i>Título de la Duenya de Arriba (Ituero de Azaba)</i>	329-336
PABLO AJENJO-LÓPEZ	
<i>Nuevas aportaciones auríferas y arqueológicas en el área Pinalejo-Tenebrilla (El Maíllo, Salamanca)</i>	337-346
JOSÉ MANUEL HERNÁNDEZ MARCHENA, VÍCTOR INGELMO OLLERO, JUAN GÓMEZ BARREIRO, SANTOS BARRIOS SÁNCHEZ, KELVIN DOS SANTOS ALVES, JOSÉ LUIS FRANCISCO, JOSÉ MANUEL COMPAÑA PRIETO	
<i>Nuevos datos arqueológicos y auríferos de las labores mineras romanas de "las Cuevas de Terralba" en la sierra de Camaces (Ciudad Rodrigo, Salamanca)</i>	347-358
VÍCTOR INGELMO OLLERO, JOSÉ MANUEL HERNÁNDEZ MARCHENA, JUAN GÓMEZ BARREIRO, SANTOS BARRIOS SÁNCHEZ, KELVIN DOS SANTOS ALVES, JOSÉ LUIS FRANCISCO, JOSÉ MANUEL COMPAÑA PRIETO, YOLANDA SÁNCHEZ SÁNCHEZ	
<i>Un posible campamento militar romano en Valdecarras (Ciudad Rodrigo, Salamanca)</i>	359-366
JOSÉ LUIS FRANCISCO	
<i>Loa de la Asunción de Nuestra Señora. La Alberca (Salamanca). Informe por la declaración BIC</i>	367-382
JOSÉ LUIS PUERTO	
MEMORIA DE ACTIVIDADES 2021	383-398
RECENSIONES	401-414
NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE ARTÍCULOS EN ESTUDIOS MIROBRIGENSES	415-418
PUBLICACIONES DEL CENTRO DE ESTUDIOS MIROBRIGENSES	419-425

PATROCINAN



Centro de Estudios Mirobrigenses

Excmo.
Ayuntamiento de
Ciudad RodrigoDiputación
de SalamancaCultura Ediciones
www.lasalina.es/cultura