



Património Ferroviário do Douro

Proposta de reactivação do troço abandonado entre Côa
e Barca d'Alva

Marta Sofia Simões Costa Marques Macedo
(Licenciada)

Projecto Final de Mestrado
para a obtenção do grau de Mestre em Arquitectura, espe-
cialização em Urbanismo

Orientação Científica
Professor Doutor João Pedro Costa
Professora Doutora Maria Matos Silva

Júri
Presidente: Professor Doutor Sérgio Fernandes
Vogal: Professora Doutora Alessia Allegri
Vogal: Professora Doutora Maria Matos Silva

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA ULisboa
Março 2019



Património Ferroviário do Douro

Proposta de reactivação do troço abandonado entre Côa
e Barca d'Alva

Marta Sofia Simões Costa Marques Macedo
(Licenciada)

Projecto Final de Mestrado
para a obtenção do grau de Mestre em Arquitectura, espe-
cialização em Urbanismo

Orientação Científica
Professor Doutor João Pedro Costa
Professora Doutora Maria Matos Silva

Júri
Presidente: Professor Doutor Sérgio Fernandes
Vogal: Professora Doutora Alessia Allegri
Vogal: Professora Doutora Maria Matos Silva

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA ULisboa
Março 2019

TÍTULO	Património Ferroviário do Douro
SUBTÍTULO	Proposta de reactivação do troço abandonado entre Côa e Barca d'Alva
NOME	Marta Sofia Simões Costa Marques Macedo
ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA	Professor Doutor João Pedro Costa Professora Doutora Maria Matos Silva

Dissertação/Projecto definitivo elaborado
para a obtenção do Grau de Mestre de Arquitectura,
especialização em Urbanismo

Lisboa, Janeiro de 2019

Resumo

Em Portugal, cada vez mais se tem levantado questões de salvaguarda e conservação do Património construído. Num cenário actual de abandono e degradação, assistimos a perdas essenciais de elementos da nossa história. Assim acontece com o Património Ferroviário que se encontra desactivado. O seu abandono perceptível não esconde a estagnação que as regiões adjacentes tiveram como consequência.

O caso da linha férrea do Douro, em parte desactivada, é um desses exemplos. Sem esta estrada de ferro, o Douro não seria o que é hoje, sendo a grande alavanca para o progresso desta região pobre, mas produtora de grandes riquezas. Nas suas origens, há mais de 150 anos, o comboio rasgou a Paisagem duriense e deixou marcas identitárias do trabalho árduo do Homem. No entanto, nos dias que correm, o seu traçado desactivado tem caído no esquecimento, sendo ignorada esta mais valia territorial que outrora conferia à linha do Douro um carácter internacional.

Nesta investigação, pretende-se estudar o impacto da reactivação do troço abandonado entre Côa e Barca d'Alva. A proposta teve em consideração a fragmentação do território ao longo do traçado, elaborando uma estratégia para Barca d'Alva, a última estação ferroviária em terras portuguesas. A proposta de desenvolvimento redesenha este lugar, trazendo novos usos e vivências. Pretende responder às necessidades dos seus moradores e atrair novos públicos, apoiados pelo turismo rural cada vez mais presente no território duriense.

Palavras- Chave:

Intervenção no Património | Património Ferroviário do Douro | Paisagem Duriense | Turismo Rural

TITLE

Património Ferroviário do Douro

SUBTITLE

Proposta de reactivação do troço abandonado
entre Côa e Barca d'Alva

NAME

Marta Sofia Simões Costa Marques Macedo

SCIENTIFIC SUPERVISOR

Professor Doutor João Pedro Costa
Professora Doutora Maria Matos Silva

Integrated Master Degree in Architecture with Specialization in Urbanism

Lisbon, march 2019

Abstract

There is increasingly attention to issues related to preservation and conservation of built heritage in Portugal. Now facing a state of abandonment and degradation, we are witnessing significant losses of elements in our history. This is happening with our Railway Heritage which is today mostly deactivated. Its abandonment is notorious and does not let hide the consequent stagnation of adjacent regions.

The railway in Douro, partly deactivated, is a representative example. Without this railway, Douro would never been what it is today. Transportation by train was the great booster for progress in this region, which was poor but became producer of great riches. During its origins, which date back more than 150 years, the train rushed through Douro's landscape and left strong identity marks of its population's hard work. However, nowadays, this deactivated route has fallen into oblivion, a crucial landmark which once gave Douro its international status is now ignored by most.

This investigation seeks to study the impact caused by reactivating the abandoned section between Côa and Barca d'Alva. The proposal takes into account the fragmentation of the territory along the route, and points out a specific strategy for Barca d'Alva, the last railway station in Portuguese territory. The development proposal redesigns this place, bringing new uses and experiences. It aims to respond to its inhabitants needs at the same time as it attracts new public supported by rural tourism which is increasingly present in Douro's territory.

Key-words:

Heritage intervention | Douro's Railway Heritage | Douro's Landscape | Rural tourism

Este documento é escrito em concordância com o antigo acordo ortográfico

Agradecimentos

Aos professores João Pedro Costa e Maria Matos Silva, pelo papel fundamental que tiveram no desenvolvimento desta investigação. As direcções e conselhos dados foram determinantes para a conclusão do trabalho.

Aos meus amigos da faculdade, Rúben, Sara, Maria, Patricia Tomé, Diogo e Pedro, que desde o início estiveram presentes neste percurso académico.

Ao João, pela disponibilidade em ajudar e amizade.

Às minhas amigas de Leiria, as de sempre e às minhas amigas da Madeira.

Ao Gonçalo, por tudo.

À minha família, em especial aos meus pais, por me acompanharem nas viagens com entusiasmo, pela eterna compreensão e apoio incondicional; e à minha irmã por sempre se mostrar interessada e preocupada com sua irmã mais nova. A eles gostaria de expressar a minha enorme gratidão.

A todos os que fizeram parte deste processo, o meu sincero obrigada.

Índice



Resumo.....	V	2. Estado do Conhecimento	
Abstract.....	VII	2.1 <i>Património Ferroviário</i>	9
Agradecimentos.....	IX	História do Património Ferroviário em Portugal.....	11
Índice geral.....	X	Declínio da linha férrea em Portugal.....	16
Índice de figuras.....	XIII	Como intervir no Património Arquitectónico.....	22
Lista de abreviaturas..	XIX	O Património Ferroviário do Douro.....	27
1. Introdução.....	1	2.2. <i>Paisagem como elemento estruturador</i>	37
Objectivos.....	3	Princípios básicos da intervenção na Paisagem.....	40
Metodologia.....	4	Paisagem Cultural do Alto Douro Vinhateiro.....	43
Estrutura.....	5	2.3 <i>Turismo Rural como estratégia de desenvolvimento</i>	55
		Turismo Rural em Portugal.....	57
		Turismo na Região do Douro.....	61
		2.4 <i>A Paisagem e o Património Ferroviário como estímulo para o Turismo Rural</i>	69
		O caso particular da linha férrea do Douro.....	72



Figura 1
Comboio Histórico do Douro na Estação da Régua
Fotografia da Autora

3. Casos de referência		6. Considerações finais.....	132
Estação Ferroviária de Canfranc.....	80	7. Bibliografia.....	134
Linha Férrea de Warverley.....	84	8. Apêndice.....	140
Comboio histórico do Douro.....	88		
4. Caso de estudo: Barca d'Alva			
Elementos de caracterização da área de estudo.....	92		
Planos em Vigor.....	102		
Estado Actual de Barca d'Alva.....	105		
5. O projecto			
Estado actual do troço desactivado.....	106		
Estratégia de desenvolvimento.....	108		
Proposta de Intervenção para Barca d'Alva.....	114		

Índice de Figuras

Figura 1- Comboio Histórico do Douro na Estação da Régua. Fotografia da autora.....	XI
Figura 2- Comboio Histórico do Douro. Fotografia da autora.....	8
Figura 3- Mapa dos Caminhos de Ferro em Portugal, 1895. Autor: Gazeta dos caminho de ferro de Portugal. Fonte: https://www.thesouthexpress.com/pt/shop/for-the-wall/mapas/prodid=109/Mapa_%7C_Caminho_de_Ferro_Portugues_%7C_1895	13
Figura 4- Ferroviários. Fotografia do arquivo da CP. Fonte: https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp	14
Figura 5- Cerimónia de inauguração do início dos trabalhos do caminho de ferro em Portugal. Fotografia do Jornal The Illustrated London News.....	15
Figura 6- Ponte do Côa, troço desactivado da Linha Férrea do Douro. Fotografia da Autora...	19
Figura 7- Estação ferroviária abandonada do Côa. Fotografia da Autora.....	20
Figura 8- Estação ferroviária abandonada de Barca d'Alva. Fotografia da Autora.....	20
Figura 9- Estação ferroviária abandonada de Barca d'Alva. Fotografia da Autora.....	20
Figura 10- Interior da estação ferroviária de Barca d'Alva, considerado Património. Fotografia de João Pedro Trigo. Fonte: http://lugaresesquecidos.com/forum/viewtopic.php?t=330	25
Figura 11- Paisagem do Alto Douro Vinhateiro. Fotografia da autora.....	26
Figura 12- Ponte do Douro, vista da margem direita. Fotografia de Karl Emil Biel. Fonte: https://fotojornalismo13.wordpress.com/2014/01/17/emilio-biel/	31
Figura 13, 14, 15, 16, 17- Cenas do documentário Douro, Faina Fluvial Manoel de Oliveira, 1931. Fonte: https://vimeo.com/58729763	32
Figura 18- Património Ferroviário do douro- Cocheiras estação ferroviária de Barca d'Alva. Fotografia da Autora.....	34
Figura 19- Paisagem do Alto Douro Vinhateiro. Fotografia da Autora.....	36
Figura 20- Cacho de uvas para produção de vinho. Fotografia da Autora.....	42
Figura 21- Quinta de Nápoles. Fotografia de Douro Boys. Fonte: http://www.agoodnose.com/index.php?action=page&p=niepoort_page_2	47
Figura 22- Norte de Portugal. Elaborado pela Autora.....	48
Figura 23- Distritos: Vila Real, Bragança, Viseu e Guarda. Elaborado pela Autora.....	48
Figura 24- Alto Douro Vinhateiro. Elaborado pela Autora.....	48
Figura 25- Concelhos. Elaborado pela Autora.....	48
Figura 26- Documento da inscrição do Alto Douro Vinhateiro como Património Mundial da lista da UNESCO- Museu do Douro. Fotografia da Autora.....	49
Figura 27, 28, 29, 30, 31- O Douro durante a viagem de comboio. Fotografias da Autora....	51
Figura 32- Paisagem do Douro, Barca d'Alva. Fotografia da Autora.....	52
Figura 33- Turista na estação Ferroviária do Pinhão. Fotografia da Autora.....	54

Figura 34- Turista na estação ferroviária do Pinhão. Fotografia da Autora.....	60
Figura 35- Esquema dos potenciais turísticos da Região do Douro. Esquema elaborado pela Autora.....	61
Figura 36- Banca de recordações para turistas, Pinhão. Fotografia da Autora.....	65
Figura 37- Vinho Montes Ermos, Douro. Fotografia da Autora.....	65
Figura 38- Grupo de turistas no cais fluvial de Peso da Régua. Fotografia da Autora.....	65
Figura 39- Barco turístico no cais fluvial de Barca d’Alva. Fotografia da Autora.....	66
Figura 40- Estação ferroviária do Pinhão. Fotografia da autora.....	68
Figura 41- Túnel depois da Ponte Internacional. Fotografia da Autora.....	74
Figura 42- Ponte Internacional, fim da linha férrea em território português. Fotografia da Autora.....	75
Figura 43- Esquema da linha férrea do Douro. Fotografia da Autora.....	76
Figura 44- Ortofotomapa da Região do Douro, com esquema do troço desactivado em Portugal. Fotografia da Autora.....	76
Figura 45- Paisagem da Região do Douro. Fotografia da Autora.....	78
Figura 46- Esquema da linha férrea Zaragoza-Canfranc. Fotografia da Autora.....	80
Figura 47, 48- Estação abandonada de Canfranc. Fotografia de Nerea Oroquieta. Fonte: https://www.flickr.com/photos/143264067@N08/	83
Figura 49- Esquema da linha férrea de Waverley. Fotografia da Autora.....	83
Figura 50- Viaduto de Shankend, linha férrea de Waverley. Fotografia de Timon Rose. Fonte: https://www.flickr.com/photos/132697811@N05/	84
Figura 51- Linha férrea de Waverley Fotografia de Nerea Oroquieta. Fonte: https://www.flickr.com/photos/143264067@N08/	87
Figura 52- Comboio histórico do Douro em Covelinhas. Fotografia de António Pinto. Fonte: https://www.flickr.com/photos/antoniopinto/	89
Figura 53- Comboio histórico do Douro na estação de Peso da Régua. Fotografia da Autora.....	89
Figura 54- Estação ferroviária de Barca d’Alva. Fotografia da Autora.....	90
Figura 55, 56, 57, 58, 59- A estação férrea abandonada de Barca d’Alva. Fotografias da Autora.....	95
Figura 60- Amostra de Azeite na exposição do Museu do Douro em Peso da Régua. Fotografia da Autora.....	96
Figura 61- Amostra de Vinho na exposição do Museu do Douro em Peso da Régua. Fotografia da Autora.....	96
Figura 62- Amostra de Amêndoas na exposição do Museu do Douro em Peso da Régua. Fotografia da Autora.....	96
Figura 63- Mapas da população residente. Elaborado pela Autora.....	97
Figura 64- Mapa hipsométrico do terreno. Elaborado pela Autora.....	98

Figura 65- Mapa dos usos do solo. Elaborado pela Autora.....	99
Figura 66- Gráfico da temperatura. Elaborado pela Autora. Fonte: https://pt.climate-data.org/europa/portugal/barca-d-alva/barca-d-alva-193369/	100
Figura 67- Gráfico do vento. Elaborado pela Autora. Fonte: https://pt.climate-data.org/europa/portugal/barca-d-alva/barca-d-alva-193369/	100
Figura 68- Paisagem duriense no Inverno Fotografia da Autora.....	101
Figura 69- Paisagem duriense no Verão. Fotografia da Autora.....	101
Figura 70- Planta do Plano Director Municipal. Elaborado pela Autora.....	104
Figura 71- Estação do Côa. Fotografia da Autora.....	107
Figura 72- Estação de Castelo Melhor. Fotografia de José Maurício Lebreiro. Fonte: http://fozcoafriends.blogspot.com/2012/06/ii-passeio-pedonal-estacao-do-coa.html ...	107
Figura 73- Estação de Almendra. Fotografia de José Maurício Lebreiro. Fonte: http://fozcoafriends.blogspot.com/2012/06/ii-passeio-pedonal-estacao-do-coa.html	107
Figura 74- Estação de Barca d’Alva. Fotografia da Autora.....	107
Figura 75- Esquema do troço abandonado. Elaborado pela Autora.....	107
Figura 76- Barco atracado no cais. Fotografia da Autora.....	110
Figura 77- Veículos estacionados no cais. Fotografia da Autora.....	110
Figura 78- Largo das Faias. Fotografia da Autora.....	110
Figura 79- Zona da estação ferroviária. Fotografia da Autora.....	110
Figura 80- Planta de Intervenção. Elaborado pela Autora.....	111
Figura 81- Imagem tridimensional da área de intervenção. Elaborado pela Autora.....	112
Figura 82- Planta de Intervenção com a estratégia. Elaborado pela Autora.....	115
Figura 83- Imagem tridimensional da área de execução da estação ferroviária. Elaborado pela Autora.....	118
Figura 84- Corte esquemático da intervenção na área de execução da estação ferroviária. Elaborado pela Autora.....	119
Figura 85- Imagem tridimensional da área de execução do cais. Elaborado pela Autora.....	122
Figura 86- Corte esquemático da área de execução do cais. Elaborado pela Autora.....	123
Figura 87- Imagem tridimensional da área de intervenção com a estratégia. Elaborado pela Autora.....	124
Figura 88- Ambiente do quarto de Hotel da proposta para a estação ferroviária. Elaborado pela Autora.....	126
Figura 89- Ambiente do interior dos novos espaços de restauração. Elaborado pela Autora.....	127
Figura 90- Ambiente da Praia Fluvial. Elaborado pela Autora.....	128
Figura 91- Ambiente da Novo anfiteatro. Elaborado pela Autora.....	129
Figura 92- Imagem da estação ferroviária. Elaborado pela Autora.....	133

Apêndice:

Figura 1- Processo de trabalho, escala 1:5000. Elaborado pela Autora.....	140
Figura 2- Processo de trabalho, escala 1:1000. Elaborado pela Autora.....	141
Figura 3- Processo de trabalho, escala 1:500. Elaborado pela Autora.....	142
Figura 4- Processo de trabalho, escala 1:500. Elaborado pela Autora.....	143
Figura 5- Processo de trabalho, escala 1:500. Elaborado pela Autora.....	144
Figura 6- Processo de trabalho, escala 1:500. Elaborado pela Autora.....	145
Figura 7- Processo de trabalho, axonometria. Elaborado pela Autora.....	146
Figura 8- Processo de trabalho, axonometria. Elaborado pela Autora.....	147
Figura 9- Modelo 3d feito em Arcscene. Elaborado pela Autora.....	148
Figura 10- Modelo 3d em Arcscene. Elaborado pela Autora.....	149
Figura 11- Modelo 3d em Arcscene. Elaborado pela Autora.....	149
Figura 12- Estudo sócio-económico de Barca d'Alva feito em Arcgis. Elaborado pela Autora.....	150
Figura 13- Estudo socio-económico de Barca d'Alva feito em Arcgis. Elaborado pela Autora.....	151
Figura 14- Estudo de ambiente do novo espaço de recreio. Elaborado pela Autora.....	152
Figura 15- Estudo de ambiente de uma antiga proposta para um hotel. Elaborado pela Autora.....	153
Figura 16- Corte esquemático da relação das intervenções. Elaborado pela Autora.....	154
Figura 17- Alçado estação ferroviária. Elaborado pela Autora.....	154
Figura 18- Estudo de proposta para novo espaço de recreio. Elaborado pela Autora.....	155
Figura 19- Alçado estação ferroviária. Elaborado pela Autora.....	156
Figura 20- Alçado estação ferroviária. Elaborado pela Autora.....	157
Figura 21- Alçado estação ferroviária. Elaborado pela Autora.....	158
Figura 22- Caminho de ferro. Fotografia da Autora.....	159
Figura 23- Maquete Escala 1/10000. Fotografia da Autora.....	160
Figura 24- Maquete Escala 1/500. Fotografia da Autora.....	161
Figura 25- Maquete Escala 1/500. Fotografia da Autora.....	162
Figura 26- Maquete Escala 1/500. Fotografia da Autora.....	163

Lista de abreviaturas

UNESCO- The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

CP- Comboios de Portugal

CEE- Comunidade Económica Europeia

ECCO- European Confederation of Conservator-Restorers' Organisations

UNWTO- World Tourism Organization

OMT- Organização Mundial do Turismo

TER- Turismo em Espaço Rural

PDTV- Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro

CHARTS- Culture and Heritage Added value to Regional policies for Tourism Sustainability

INE- Instituto Nacional de Estatística

PIOTADV- Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território do Alto Douro Vinhateiro

PDM- Plano Director Municipal

REN- Reserva Ecológica Nacional

RAN- Reserva Agrícola Nacional

ZPE- Zonas de Protecção Especial

DPM- Domínio Público Marítimo

ARU- Área de Reabilitação Urbana

1. Introdução

As frentes de água, sempre foram elementos relevantes na organização e evolução das cidades. Em tempos, porque o tráfego fluvial impulsionava o seu desenvolvimento económico, através do transporte de mercadorias. Nos dias que correm, porque contêm as características necessárias para a criação de espaços públicos de excelência, oferecendo maior qualidade de vida aos seus moradores e novas atracções para o turismo.

O interesse pelo tema surge no seguimento do enunciado da disciplina de projecto VI, *Frentes Ribeirinhas*, que incentivou a investigação de um território em contacto com a água, que fosse ainda pouco explorado. Foi assim escolhida a região do Douro, pois esta está repleta de recantos desconhecidos que merecem a sua atenção e valorização. Esta área geográfica com cerca de 250.000 ha, é em parte classificada Património Mundial pela UNESCO, abrangendo 14 concelhos da região do Douro, a Norte e a Sul do rio.

Inicialmente, foi necessário entender os seus limites e a sua individualidade, sendo este um território com uma forte identidade e com um óbvio reconhecimento da sua unidade Paisagística, desperta interesse pelo facto de ser o território rural em Portugal, com mais visitantes.

Rasgando a linha da Paisagem do Douro, por vezes suspensa por pontes de ferro, surge a linha ferroviária. Sem o caminho-de-ferro, o Douro não seria o que é hoje. Nas suas origens, há mais de 150 anos, quando as elites políticas e financeiras da época começaram a pensar na sua construção, a linha férrea do Douro era indicada como o grande recurso para a evolução desta região pobre, mas produtora de grandes riquezas. Afinal, trata-se do Douro, o *País Vinhateiro*. No entanto, actualmente, a sua linha férrea é considerada uma das fragilidades do território duriense. Com uma extensão de cerca de 200km, ligava o Porto a Espanha, mas agora apenas se encontra parcialmente em funcionamento.

O tema desta dissertação assenta na pertinência da reactivação do troço desactivado da linha, que outrora conferia o acesso Internacional até à vizinha Espanha. Tendo em conta o seu actual estado de degradação, tenciona-se investigar fundamentos para a reactivação deste troço, nunca esquecendo a forte conexão entre Paisagem, rio e Património Ferroviário, assim como o seu importante papel no desenvolvimento urbano. Considera-se que as potencialidades adjacentes a estas características são relevantes o suficiente para se tornar no motor de desenvolvimento desta região.

O foco da investigação incide em Barca d'Alva, a última estação ferroviária em terras portuguesas. Esta localidade sofreu um despovoamento após o encerramento da linha férrea e por sua vez, estagnou na evolução urbana,

estando agora entregue a um turismo fluvial meramente de passagem, em que o turista não abandona o barco para conhecer o território. Uma nova prática de turismo para esta área, poderá ser um incentivo para que o turista explore a região.

Barca d'Alva apresenta-se assim, como um território com muitas fragilidades que, apesar de ter sido alvo de algumas intervenções mais recentes de reabilitação do cais fluvial, demonstra uma desconexão no tecido urbano. Com a consciência de que é um potencial a ser explorado, procura-se revitalizar este pequeno território desqualificado e fragmentado que se reflecte numa descontinuidade da sua frente ribeirinha e também com o próprio rio.

Mas como podemos intervir mediante estas descontinuidades urbanas e abandono de Património, com o objectivo de consolidar o tecido urbano e estabelecer uma nova coesão social?

Objectivos

O objectivo primordial desta investigação apoia-se na elaboração de estratégias que reorganizem e dinamizem o território duriense, sendo suportadas pela reactivação da linha férrea, conferindo um novo meio de transporte para Barca d'Alva.

Como primeira premissa, propõe-se a reactivação do troço abandonado do Douro e conseqüentemente a reabertura total da linha. Esta acção surge como agente impulsor de afluência turística e, por sua vez, a expansão urbana do centro de Barca d'Alva. Para além de contribuir para a economia da região, atrai nova população, uma vez que ao criar novos serviços e espaços comerciais, geram novas oportunidades de emprego.

Pretende-se desenvolver uma ideia de projecto apoiado na identidade do lugar, potenciando as suas características e tirando proveito das suas pré-existências, de forma a coser o território dividido entre o cais fluvial e a vila. Pretende-se ainda, criar um eixo ao longo da frente ribeirinha, que ligue a zona da estação ferroviária e o porto, conferindo uma expansão do espaço urbano para este lugar. Desta forma, propõem-se a requalificação da frente ribeirinha, reordenando o espaço público existente e criando novos espaços que o complementem, como o desenho de um novo espaço de recreio, com superfícies comerciais e de restauração e uma praia fluvial.

Propõem-se também identificar o Património existente e sugerir a sua reabilitação, com novos usos. Como tal, a estação ferroviária de Barca d'Alva, assim como as suas cocheiras, assumem um novo papel na sociedade, sendo transformadas numa unidade hoteleira e num museu. É importante relevar, que as intervenções respeitam a memória associada e preservam o Património.

A investigação procura também propor uma estratégia que estimule o desenvolvimento económico através dos valores locais, reconhecendo os produtos regionais e a sua comercialização, bem como o respeito pela agricultura praticada nesta área.

Pretende-se assim, interpretar as relações íntimas deste território, entre a cultura, a Paisagem e o Património.

Metodologia

A seguinte investigação explora duas condições da linha férrea do Douro: a situação actual desta infraestrutura e o processo de descoberta do território onde esta está implantada. Estas duas condições complementam-se e por sua vez, originaram respostas que justificam uma solução para o troço abandonado.

Numa primeira fase, que se estendeu quase até ao fim do trabalho, foi feito um reconhecimento e levantamento local, consistindo em registos fotográficos, análise sensitiva e contacto com a população residente, ouvindo as histórias que lá moram e as suas opiniões e convicções para aquele lugar. O trabalho de campo foi uma componente relevante no desenvolvimento desta investigação, permitindo compreender melhor o local, sendo o suporte da elaboração da estratégia

Simultaneamente foi aprofundado o conhecimento sobre os temas seleccionados, sendo feita uma recolha e análise de informação bibliográfica para o seu desenvolvimento, permitindo um contexto histórico-geográfico.

Em paralelo com o processo de investigação teórica, foi elaborada uma reflexão enfocada na ligação entre os temas, como justificação para a etapa projectual seguinte. De forma a fundamentar a intenção de projecto, foi também realizado um estudo de casos de referência, que se relacionem ao caso de estudo.

Por fim foi então concretizada a proposta de intervenção, com base nas análises realizadas e na interpretação do lugar.

Estrutura

O trabalho encontra-se estruturado de acordo com o desenvolvimento do projecto, por seis capítulos.

O primeiro capítulo refere-se à introdução da investigação, seguindo-se dos objectivos a alcançar e a metodologia adoptada para atingir esses fins.

O segundo capítulo refere-se ao Estado do Conhecimento, onde são abordados e estudados vários temas fundamentais para o trabalho. O primeiro tema abordado é o Património Ferroviário, fazendo referência à história do Património Ferroviário em Portugal, à sua fase de declínio, como intervir no Património e por fim destaca-se o caso da linha férrea do Douro. O segundo tema abordado é a Paisagem, referindo as questões de intervenção e destacando a Paisagem Cultural do Alto Douro Vinhateiro. O terceiro tema, o Turismo Rural, referindo o Turismo Rural em Portugal e por sua vez, destacando-se o Turismo Rural no Douro. O quarto tema, ainda abordado no Estado do Conhecimento, é um tema de reflexão, onde são conjugados os três temas anteriores, Património Ferroviário/Paisagem/Turismo Rural seguindo-se a mesma reflexão mas no caso específico do Douro. Todos os temas são concluídos com o caso do Douro, sendo esse o modelo que interessa para este trabalho.

O terceiro capítulo refere-se aos casos de referência. O primeiro caso é de uma estação ferroviária abandonada, Canfranc, que confere características semelhantes à estação de Barca d'Alva (caso de estudo). O segundo caso é de uma linha férrea, Linha Férrea de Warverley, que foi encerrada parcialmente e tem sofrido intervenções de reabilitação, voltando a funcionar. Um caso de sucesso que se podia assemelhar ao caso de estudo, na possibilidade da reabertura total da linha férrea do Douro. O terceiro caso, o Comboio histórico do Douro, sendo uma referência de um caso em que o Património foi reabilitado e é utilizado para proveito da região, fazendo viagens turísticas que recordam os tempos em que aquelas locomotivas faziam o seu trajecto pela linha do Douro.

O quarto capítulo diz respeito à leitura e análise do caso de estudo, Barca d'Alva. Aqui são apresentadas as particularidades do território, referindo o contexto histórico; o Património abandonado; a estação ferroviária; a população; as características do território ao nível da topografia e solos; os produtos locais; o clima e os Planos urbanísticos em vigor.

O quinto capítulo descreve e justifica a estratégia de intervenção que é proposta, elaborado consoante as conclusões retiradas do processo de investigação e análise da área a intervir. O projecto é desenvolvido e revelado em diversas escalas. A primeira escala, uma escala territorial em que entendemos as relações estabelecidas com as outras margens, Freixo de Espada à Cinta (a Norte) e Fregeneida (a Este). A esta escala é visível a área urbana total de Barca d'Alva e a falta de relação entre os espaços e

por isso é a escala mais trabalhada ao longo do trabalho. A uma escala mais aproximada, são elaboradas propostas que incidam nas actuais carências, repensando num novo cais fluvial para os residentes e para os turistas, a criação de um novo espaço verde e a reabilitação da estação ferroviária e das cocheiras. Estas propostas projectuais são ligadas por percursos pedonais, rodoviários e cicláveis, conferindo um eixo de ligação entre os espaços, unificando o tecido urbano.

No sexto e último capítulo, são feitas algumas considerações acerca do trabalho desenvolvido. É questionado o porquê de este troço de linha se manter desactivado, sendo apresentados nesta investigação alguns dos argumentos mais fortes, para esta situação ser revertida. Questiona-se também que futuro estará reservado para Barca d'Alva, fazendo algumas considerações finais. Por fim, a bibliografia consultada, anexos e apêndice, onde estão alguns elementos do processo que conduziram ao resultado final da investigação.



Figura 2
Comboio Histórico do Douro
Fotografia da Autora

2. Estado do Conhecimento

2.1 Património Ferroviário

O termo *Património* pela sua abrangência e generalização, tem vindo a adquirir vários significados e interpretações ao longo dos tempos. Este conceito tem-se *alargado do material ao imaterial, do objecto localizado ou do simples monumento evocativo, a conjuntos territoriais mais vastos, às paisagens e até mesmo, aos códigos genéticos e à biodiversidade*¹. Françoise Choay, identifica três revoluções culturais que tiveram impacto no conceito de Património: o Renascimento, a Revolução Industrial e o que se designa por Revolução electro-telemática². Destacando aqui a Revolução Industrial e as mudanças que contribuíram para a caracterização do século XIX, os monumentos industriais começam a ser associados à definição de Património, sendo considerados como tal qualquer estrutura ou edificação especialmente proveniente da Revolução Industrial, incluindo os processos industriais e técnicos, bem como os meios de comunicação³. No entanto, o reconhecimento dos Bens Industriais Ferroviários, como Património Cultural da Humanidade, surge apenas na Convenção da UNESCO em Paris de 1972, onde foi criada a Lista de Património Cultural da UNESCO, que tem como objetivo proteger para todos os povos, os bens culturais e naturais de valor universal excepcional, respeitando determinados critérios.

O Património Ferroviário apresenta um tipo de herança cultural, desde o surgimento do comboio enquanto meio de transporte e por isso, como qualquer Património Cultural, é considerado um elemento identitário de uma população e deve ser estimado, promovido e analisado, garantindo a continuidade e preservação. A sua matéria patrimonial, refere-se aos bens resultantes da actividade ferroviária, cujo o valor se reconheceu socialmente. Este é assim, considerado tanto tangível como intangível. O tangível, permite a análise histórica dos bens imóveis, onde se incorporam as estações de caminhos-de-ferro, as pontes, os túneis e todos os edifícios ligados à viabilização da ferrovia; e os bens móveis, como as locomotivas, vagões e equipamentos em geral. O intangível refere-se à memória do povo que viveu durante o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro, os costumes e tradições em torno das vivências na ferrovia, bem como os saberes dos trabalhadores.

1 OLIVEIRA, José- *O Património arquitectónico urbano à luz de um conceito de cultura viva e vivida*. Cadernos de Geografia, nº8, IEG, 1989. Pp.127-131

2 Revolução electro-telemática ou Terceira Revolução, associada ao desenvolvimento das tecnologias e métodos de comunicação principalmente nos anos 1990

3 KUHL, Beatriz- *Preservação do Património Arquitectónico da Industrialização: Problemas teórico de restauro*. Cotia. Ateliê Editorial, 2008. Pp.55

Houve um tempo, antes das estradas de alcatrão, dos automóveis e das viagens contadas ao minuto, em que o país, encolhido na sua pequenez, se firmou à roda de uma ideia revolucionária: veios de ferro que ligariam, entre si, as paisagens mais distantes da terra lusa¹.

1 NUNES, Manuel- *Pelos trilhos de Portugal*. Lisboa. Edições INAPA, 2007. Pp.7

História do Património Ferroviário em Portugal

A partir do século XIX a Revolução Industrial estendeu-se ao mundo, originando profundas alterações na vida social, económica e financeira. Embora tenha tardado a chegar a Portugal, este foi o século determinado pela aceleração do tempo e das viagens, graças ao desenvolvimento das redes de caminhos-de-ferro. Para a burguesia, o caminho-de-ferro era visto como um instrumento claro de prosperidade e modernização a que não estavam dispostos a abdicar. Antes deste meio de transporte surgir, *os eixos fundamentais dos transportes portugueses eram constituídos pela cabotagem na orla marítima e pela navegação fluvial*¹. Em terra, predominavam as estradas em mau estado e carreiros, onde andavam carros movidos a tração animal, por isso os rios eram a principal via de comunicação entre o litoral e o interior. O comboio surge assim como solução para prover o país de um sistema de transportes mais rápidos e de maior eficiência.

Foi Costa Cabral, no reinado de D. Maria II, que decretou o primeiro caminho-de-ferro, *esse mensageiro de boa nova*², a cargo da Companhia das Obras Públicas de Portugal. Foi-lhe concedida a construção da linha entre Lisboa e Espanha, com a intenção de ligar Portugal à Europa e de tornar o porto de Lisboa, por intermédio das ligações ferroviárias, no centro de embarque para as viagens atlânticas. Mas rapidamente a Companhia mostrou ter possibilidades económicas limitadas, deixando ao estado português pesadas exigências financeiras. Por isso, o plano de construção da ferrovia não chega a entrar em vias de facto.

Depois do golpe de 1 de Maio de 1851, com o Governo Regenerador, o projecto da máquina a vapor e a implementação das ideias ferroviárias são repensadas. O governo Regenerador aproveitou as ideias lançadas por Costa Cabral e reúne condições para as realizar. Nos primeiros 10 anos deste governo, ninguém se pronunciava contra a ferrovia, pois via neste meio de transporte um poderoso incentivo para a agricultura, a indústria, o comércio e para a economia do país. Foi Fontes Pereira de Melo, com o apoio do Príncipe Real e do Duque de Saldanha, que retoma os esforços de evoluir na construção de vias de transporte e caminhos-de-ferro, desta vez com a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, que constrói o troço entre Lisboa e o Carregado. Constituída maioritariamente por capitais estrangeiros, esta é a primeira companhia ferroviária bem sucedida em Portugal, sendo considerada uma potência económica para o panorama financeiro do país. A 28 de Outubro de 1856, o progresso chega finalmente a território nacional com a inauguração da primeira viagem de comboio. Tudo começou com pequenas locomotivas movidas a vapor partindo da estação de Santa Apolónia e 37km depois, chega o comboio batizado como *D. Luís* ao Carregado, demorando cerca de 40 minutos.

Contudo, a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, atravessa dificuldades técnicas e financeiras, o que atrasa consideravelmente a continuação

1 SERRÃO, Joel- Temas Oitocentistas II- *Para a história de Portugal no século passado: ensaios*. Lisboa. Portugália Editora, 1962. P.p.269

2 PIMENTEL, Frederico- *Apontamentos para a história dos caminhos de ferro portugueses*. Lisboa. Typografia Universal, 1892. P.p. 1

da construção férrea. Desta forma, o governo rescinde contrato com a Companhia e elabora um contrato com o empresário espanhol José de Salamanca y Mayol, que desde muito cedo percebeu a importância deste meio de transporte para o desenvolvimento dos países, sendo muito experiente na actividade ferroviária. José de Salamanca formou a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, antecessora do que viria a ser a CP. A Companhia Real dos Caminhos de Ferro adquire os direitos de exploração da ferrovia em Portugal e constrói as ligações entre Lisboa e Porto e a fronteira com Espanha, em Badajoz. Este era o meio de integrar Portugal na Europa ligando o país ao exterior, acreditando que *os caminhos-de-ferro deviam assegurar a Lisboa o lugar que geograficamente (naturalmente) lhe devia caber*¹.

Ao longo da segunda metade do século XIX, foram construídas várias linhas férreas, chegando a todas as províncias nacionais, aproximando regiões e quebrando o seu isolamento com o litoral. Além das grandes vias, foram construídos alguns ramais e caminhos-de-ferro de importância secundária, bem como algumas linhas dentro das grandes cidades Lisboa e Porto. A construção das várias linhas pelo território nacional, esteve a cargo de vários intervenientes que investiram segundo interesses económicos, sendo grande parte destes investidores estrangeiros. Assim, o país foi-se cobrindo de carris e com eles pontes, estações, apeadeiros e outras estruturas de apoio ao funcionamento desta porta giratória de pessoas e bens. As viagens tornaram-se mais seguras, rápidas, cómodas e baratas o que fez com que o mercado nacional ampliasse, favorecendo o desenvolvimento dos centros urbanos pré-existentes, bem como o surgimento de novos. O comboio teve um papel relevante para o desenvolvimento económico do país, principalmente no que dizia respeito à circulação dos produtos agrícolas e industriais. A implementação da rede ferroviária, foi talvez o maior empreendimento dos governos do século XIX, revolucionando o sistema de transportes em Portugal.

A viagem de comboio tornou-se uma rotina, mas para além do movimento pendular, esta máquina trouxe também um movimento turístico oferecendo a possibilidade de fazer viagens de lazer para destinos turísticos como estâncias balneares ou termas. Desta forma, o turismo é alargado desde as elites às classes médias, o que contribuiu significativamente para a sua expansão. *É o comboio que descobre a paisagem portuguesa e que inicia, a valer, a indústria turística*². Para aqueles que lhe tinham acesso, a máquina a vapor, alterou hábitos, criou novas necessidades e colocou em movimento nas mesmas carruagens diferentes classes sociais. Estas infraestruturas de comunicação, *ultrapassam a estrita lógica funcional de sistemas de transporte: elas são, em grande medida, veículos de colonização*³ ícones da modernidade e símbolo do desenvolvimento e do progresso nacional.

1 PINHEIRO, Magda- *Portugal e Espanha: Integração e ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890)* in *Ler História*, n.º 11, 1987. P.p. 48.

2 PINHEIRO, Magda- *Portugal e Espanha: Integração e ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890)* in *Ler História*, n.º 11, 1987. P.p.72

3 MACEDO, Marta- *Projetar e construir a Nação. Engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX.* Lisboa. ICS, 2012. P.p.18

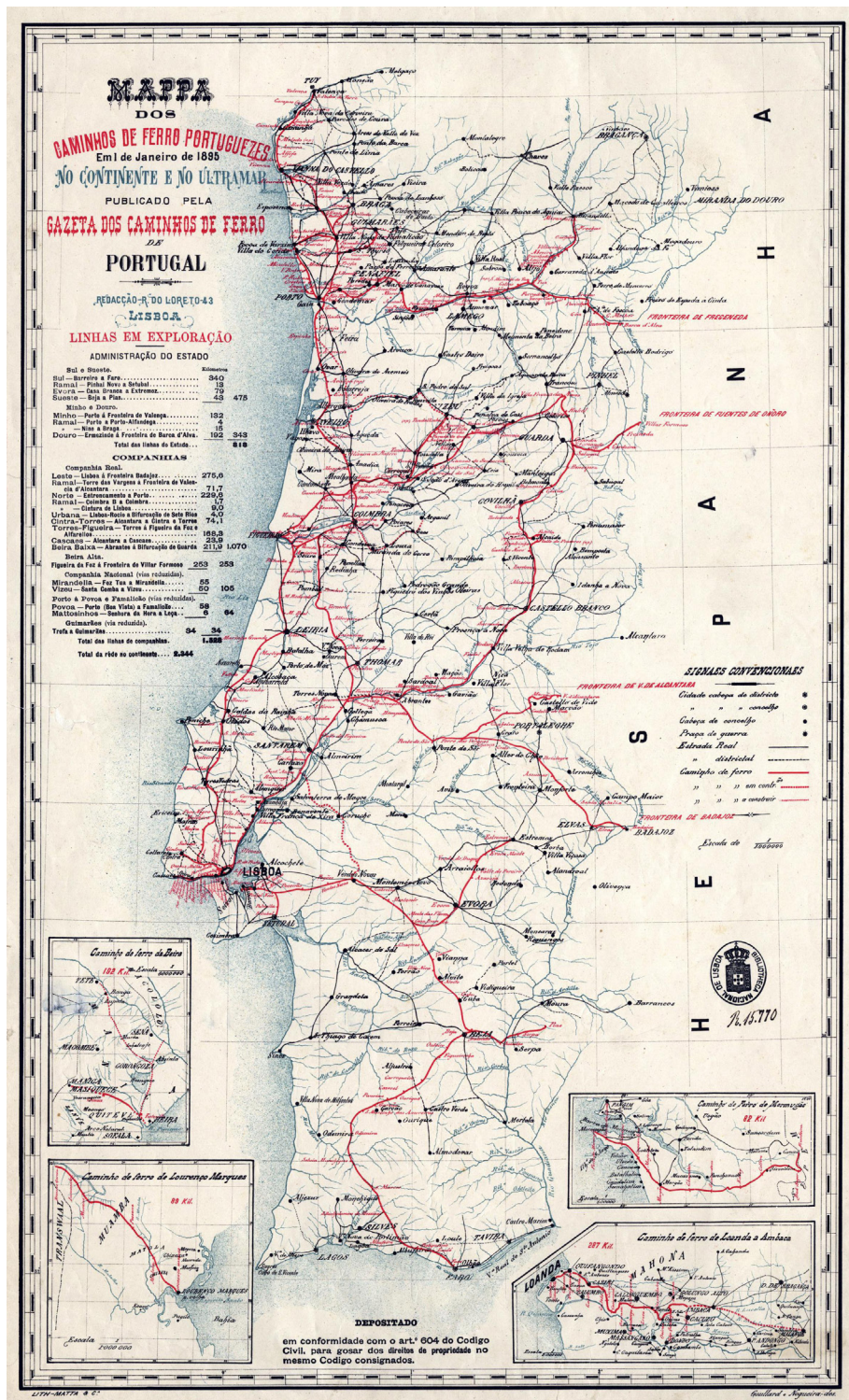


Figura 3
Mapa dos Caminhos de Ferro em Portugal, 1895
Autor: Gazeta dos caminho de ferro de Portugal



Figura 4
Ferroviários¹
Fotografia do arquivo da CP

¹ *sujeitos a uma rígida disciplina, traduzida na Regulamentação e expressa nas nuances do fardamento, de uso obrigatório e ajustado às funções e ao grau hierárquico de cada um, por analogia com a instituição militar, que forneceu o modelo de organização e os primeiros técnicos especializados.*

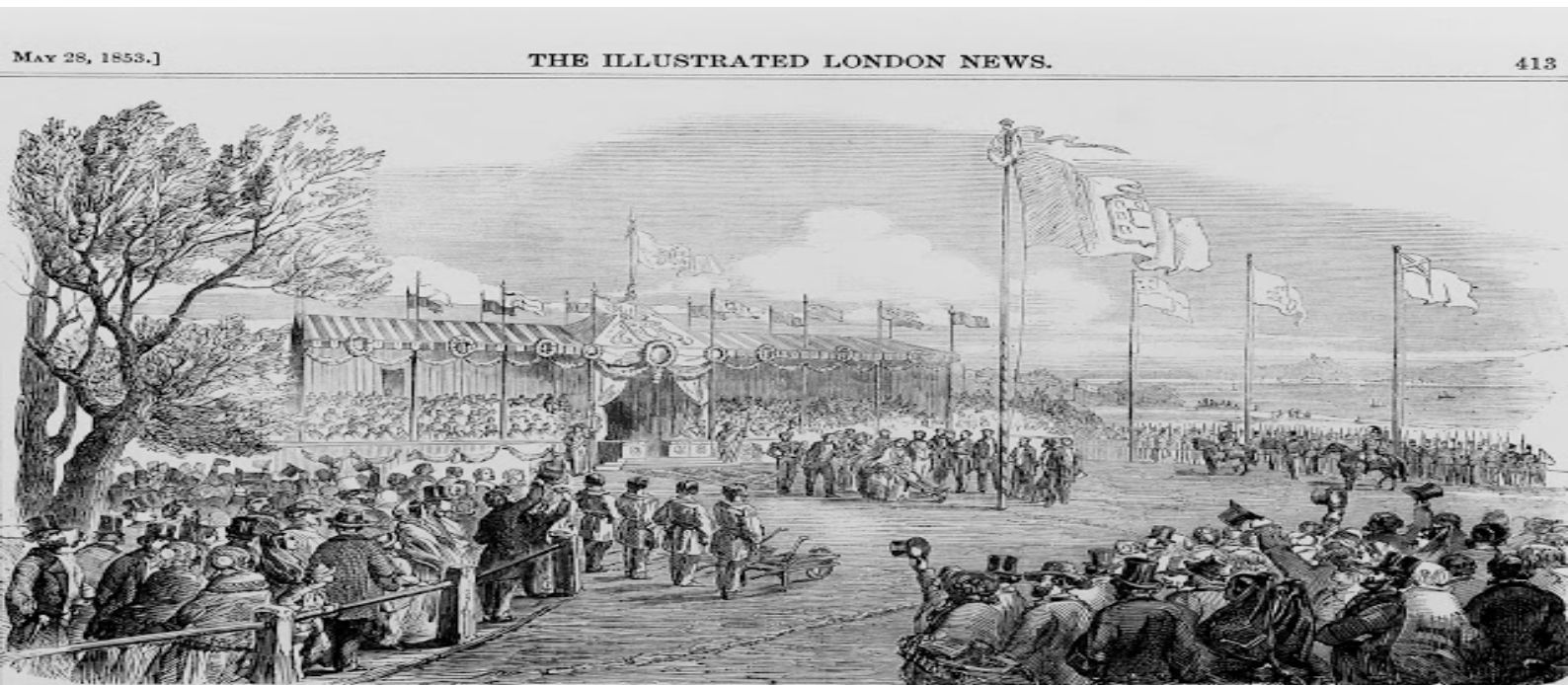


Figura 5
Cerimónia de inauguração do início dos trabalhos do caminho de ferro em Portugal
Fotografia do Jornal *The Illustrated London News*

Declínio da linha férrea em Portugal

Apesar dos esforços na evolução dos meios de transporte, na economia, comércio e indústria, o desenvolvimento do país não acompanhava o ritmo Europeu. No final do século XIX Portugal estava longe da Europa. A crise financeira que se instala em 1891, é um tema obrigatório da história portuguesa. A ela está ligado o fim do período de grande estabilidade e relativo crescimento económico. Os problemas estruturais desta crise consistiram na falta de investimento em actividades produtivas, no atraso agrícola, na dependência externa, na balança comercial negativa, na crescente emigração de população e na acumulação de dívidas. Como referido anteriormente, o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro, fez-se muito à custa de investidores estrangeiros, assim como o desenvolvimento da indústria, logo as receitas originadas por esses investimentos, não revertiam a favor de Portugal.

No princípio do século XX, a rede nacional de caminhos de ferro apresentava uma extensão total de 2380 km de via, gerido por várias sociedades privadas¹. Os anos seguintes são marcados por algumas das evoluções mais interessantes na rede ferroviária. Em 1926 é electrificada a primeira linha férrea², sendo substituída a tração a vapor por tração eléctrica, revelando-se um marco tecnológico do sector ferroviário nacional. A expansão da ferrovia também continua a crescer, embora de forma desordenada, não sendo consideradas alternativas de planeamento. Desta forma, muitas das linhas revelaram-se de alto custo e pouco atractivas em termos de exploração. No entanto, era importante ter ciente que o sistema ferroviário era concebido sob um ponto de vista também militar, respeitando critérios de ordem estratégica de forma a levar rapidamente tropas para junto da fronteira com Espanha, como forma de bloquear uma eventual invasão terrestre do país. Para este efeito, Portugal e Espanha adoptaram uma bitola³ diferente do resto da Europa (bitola Ibérica), evitando que os franceses invadissem o país.

Com o fim da II Guerra Mundial e o período de ajustamento que se segue, o Estado Português decide concentrar todas as operadoras privadas numa só. Após a Revolução de 25 de Abril de 1974, a Companhia Real dos Caminho de Ferro é nacionalizada devido à sua degradada situação financeira, passando a denominar-se de Caminhos de Ferro Portugueses, E.P. No entanto, apenas ficou com a exploração dos serviços, a gestão dos caminhos de ferro ficou ao cargo da Infraestruturas de Portugal. Mais tarde, na sequência desta alteração, a Caminhos de Ferro Portugueses passou a chamar-se Comboios de Portugal, CP.

1 TAVARES, João; ESTEVES, Joaquim- *100 Obras de Engenharia Civil no Século XX*. Lisboa. Ordem dos Engenheiros, 2000. P.p.286

2 A Linha de Cascais foi a primeira linha do país a abandonar os ronceiros comboios a vapor, substituindo-os por uma tecnologia mais limpa e bem mais rápida

3 A bitola é a largura determinada pela distância entre os carris ferroviários

Na segunda metade do século XX, com a chegada da afluência rodoviária e do transporte aéreo, os caminhos-de-ferro tornaram-se menos lucrativos. O transporte rodoviário é cada vez mais acessível e apelativo à população, conseguindo circular por zonas onde o comboio não chegava. E é assim que se inicia a fase de declínio da ferrovia, acentuada mais tarde na década de 80 com o encerramento de alguns troços na rede, devido a grandes défices de exploração da CP. Com o fecho de algumas linhas e troços veio a obsolescência de todas as infraestruturas que a apoiavam. Muitas pontes e traçados outrora destinados aos caminhos de ferro, foram convertidos para servir o transporte rodoviário. Este cenário tornou-se habitual um pouco por todo o país, e nem a entrada de Portugal na Comunidade Europeia reverteu esta situação, visto que as verbas atribuídas pela CEE (Comunidade Económica Europeia) são aplicadas principalmente no desenvolvimento rodoviário¹, deixando o sistema ferroviário para segundo plano.

Na última década do século XX há um investimento na melhoria das linhas mais utilizadas, tais como a ponte de São João entre o Porto e Vila Nova de Gaia em substituição da ponte D. Maria Pia, a construção em Lisboa da Gare do Oriente para dar apoio à Expo 98, a ligação ferroviária entre Lisboa e a margem sul do rio Tejo, feito pela ponte 25 de Abril e a possível introdução do comboio de alta velocidade. Ainda assim, o comboio continua a cair em desuso, pois o declínio da linha férrea em detrimento das vias automóveis aconteceu um pouco por todo o mundo e em Portugal este processo de desactivação da infraestrutura continua.

O facto de Portugal e Espanha ainda manterem a bitola diferente do resto da Europa, faz também da Península Ibérica uma ilha ferroviária, condenada ao isolamento. Para além desta particularidade da bitola, o país denota de um traçado ferroviário ainda antigo, construído na segunda metade do século XIX, pelo que apresenta limitações de exploração. Contudo, como referido anteriormente, a introdução da ferrovia representou uma autêntica revolução em Portugal, permitindo a circulação de bens e principalmente de pessoas, que deixaram de ficar confinadas aos sítios onde nasceram, sendo um meio muito importante de coesão do território e de aproximação de regiões. O interesse foi tal, que o país encheu-se de linhas férreas. No entanto, assistimos ano após ano ao desmantelamento da rede ferroviária e à degradação da CP. Segundo um relatório da Infraestruturas de Portugal, hoje mais de metade das linhas que ainda se mantêm em funcionamento, estão em mau estado, mostrando preocupação pela condição actual das vias férreas portuguesas. Quase 60% das linhas, apresenta um índice de desempenho medíocre ou mau, sendo que com a classificação de medíocre encontram-se praticamente todos os troços que há anos aguardam por modernização.

1 A Comunidade Económica Europeia faz parte do processo de formação do que hoje é a União Europeia, que teve na sua origem, a intenção de fomentar o progresso económico, a liberdade e uma paz duradoura entre os estados vizinhos da Europa

Hoje existem percursos ferroviários que percorrem regiões de grande valor paisagístico, histórico e cultural caídos totalmente no esquecimento. Em todo o território português, a linha férrea deixa marcas profundas, quer na paisagem quer na memória de quem a viveu. Os caminhos-de-ferro constituem um valioso Património construído que o país não deve ignorar nem desperdiçar. No início do século XXI começam-se a pensar em soluções para o restaurar e para aproveitar as linhas férreas desactivadas. A rentabilização dos caminhos e trilhos em estado de abandono tem sido um tema ao qual se tem dado mais destaque nos últimos anos. Actualmente estão em curso, um conjunto de iniciativas nesse sentido. No entanto, em alguns casos, a solução já é tão tardia, que as linhas atingiram um elevado estado de degradação. Noutros casos, como o exemplo da ecopista do Minho¹, foram criados circuitos pedonais e cicláveis, no lugar em que outrora ocupava a linha condutora do comboio. A reactivação de alguns troços deve também ser pensada como solução, uma vez que as linhas de caminho de ferro têm, intrinsecamente, qualidades que promovem o desenvolvimento das regiões. É urgente pensar em soluções de intervenção neste Património, que tanto marcou a história do país e das suas gentes.

1 A linha férrea que ligava Valença a Monção, no Alto Minho, é encerrada em 1990. Mais tarde, em 2004 é criada a ecopista do rio Minho, um percurso que recupera o traçado da linha



Figura 6

Ponte do Côa, troço desactivado da Linha Férrea do Douro

Fotografia da Autora



Figura 7
Estação ferroviária abandonada do Côa
Fotografia da Autora

Figura 8
Estação ferroviária abandonada de Barca d'Alva
Fotografia da Autora

Figura 9
Estação ferroviária abandonada de Barca d'Alva
Fotografia da Autora

A intervenção atual é mais uma, desenhada com regras claras que resultam da interpretação da história, incluindo a contemporânea. (...) restaurando, corrigindo, repondo ou, ao contrário, demolindo qualquer elemento espúrio que provoque opacidade na leitura clara da essência do projeto global, entendido como um processo coletivo de longa duração¹.

1 COSTA, Alexandre- *A arte de construir a transformação*. Lisboa. Estudos-Património nº3, 2002. Pp.127-128

Como intervir no Património Arquitectónico

A intervenção no Património levanta uma série de questões relativas à forma como se encara e lida com o mesmo. O Património Cultural, onde se insere o Património Ferroviário, é considerado um elemento identitário de uma população e deve ser estimado, promovido e analisado, sendo que é através dele que podemos confirmar a relação entre o Homem e o território. A história da evolução das cidades pode ser revelada através dele, como um espelho da sociedade e por isso a necessidade de preservar e reabilitar o Património existente e o seu valor cultural, que muitas vezes são esquecidos e abandonados. Conforme Françoise Choay cita: *O culto que se rende hoje ao património histórico deve merecer de nós mais do que simples aprovação. Ele requer um questionamento, porque se constitui num elemento revelador, negligenciado mas brilhante, de uma condição da sociedade e das questões que ela encerra*¹.

As primeiras questões sobre a preservação do Património surgiram após o fim da Revolução Francesa em 1799, quando França se preocupou com a sobrevivência dos monumentos que resistiram. Rapidamente essas preocupações espalharam-se pelo mundo e tornaram-se preocupações globais. Surge então a necessidade de se debater estas questões, o que originou as primeiras Cartas Patrimoniais, instrumentos teóricos referentes à actuação no Património. A primeira Carta de Atenas de 1931², define os princípios básicos para a preservação e restauro do Património Cultural, no entanto, na altura o Património era apenas entendido como o monumento. No ano de 1964 surge a Carta de Veneza³, que passa a incorporar um novo conceito: a nação como bem cultural, associado às tradições do povo. Define Património como a cidade, o sítio urbano ou rural, representativo da civilização ou acontecimento histórico. Em 1972, a UNESCO promove um tratado denominado Convenção sobre a protecção do Património Mundial, Cultural e Natural, com a intenção de promover a identificação, a protecção e a preservação do Património em todo o mundo. Outras cartas, recomendações e convenções realizadas por organizações como a UNESCO, surgiram de forma a consolidar a conscientização sobre a preservação do Património.

A recuperação e aproveitamento do construído é uma responsabilidade cada vez mais relevante, envolvendo um conhecimento adequado do objecto de intervenção. É necessário, em primeiro lugar, compreender o processo de degradação da obra e distanciar as causas que lhe são subjacentes, tomando medidas para que os mesmos problemas não se repitam.

1 CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Património*. São Paulo. Estação Liberdade / Ed. Unesp, 2001. P.p.12

2 Carta de Atenas de 1931- Foi a primeira carta, aprovada na Conferência Internacional de Atenas sobre o Restauro de Monumentos Históricos. A carta recomenda que se mantenha a ocupação dos monumentos, afectando-os a funções que respeitem o seu carácter histórico ou artístico, de modo a assegurar a continuidade da sua vida

3 Carta de Veneza, ICOMOS, 1964- Aprovada em Veneza, esta carta Internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios consiste nas bases doutrinárias sobre a conservação e o restauro de monumentos que veio clarificar o conceito de monumento. Os monumentos de um povo, enquanto portador de uma mensagem do passado, são um testemunho vivo das suas tradições seculares.

Pretende-se minimizar o estado de degradação, mas eliminar o menos possível as marcas da história, sendo que é neste aspecto que entra o desafio. Segundo os organismos internacionais competentes pela intervenção no Património, nomeadamente a Rede Europeia para a Educação em Conservação e Restauro (Encore), e a Confederação Europeia de Organizações de Conservadores-Restauradores (ECCO), quem pode realizar uma intervenção no Património, deve ser um conservador-restaurador que no mínimo possua uma formação de nível superior especificamente na área de conservação e restauro com cinco anos de duração. Este deve conhecer o lugar e intervir de forma informada, não só geográfica mas também no seu contexto social, económico e cultural, assim como ter competências quer a nível de princípios teóricos, quer a nível do domínio técnico. A ponderação da decisão de intervenção deve passar pelo estudo sistemático de opções, dando-lhes consistência, pois só desta forma se pode desenvolver uma atitude consciente e respeitadora do território. Intervenção e respeito pelo Património devem ser acções indissociáveis. Por mais subtil que a intervenção seja, esta altera a matéria da obra e por conseguinte a sua autenticidade física, contudo não significa que anule a sua autenticidade histórica.

Para uma intervenção mais informada do Património, é necessário reconstruir as suas memórias, mas não esquecer que a recuperação literal não é possível, pois pertence a um passado que já não pode voltar. É fundamental criar oportunidade para ser contada uma nova história e para serem criadas novas memórias e por isso, recuperação e criação, devem complementar-se. *Recuperação e criação serão complemento e não especialidades passíveis de tratamentos autónomos. Reconhecer-se-á que não se inventa uma linguagem. Reconhecer-se-á que a linguagem se transforma para se adaptar à realidade e para lhe dar forma. Tudo será reconhecido como património colectivo e, nessa condição, objecto de mudança e de continuidade. Os instrumentos de reconhecimento do real chamam-se História, a arte de construir a sua transformação chama-se Arquitectura. Uma sem a outra chama-se fracasso da arquitectura moderna¹.*

É a permanência das coisas que distingue o mundo humano da natureza, proporcionando ao Homem uma identidade enquanto memória. A intervenção surge com a intenção de devolver aos sítios a sua essência e contribuir para o progresso da memória colectiva da população. *A preservação cultural é o resultado da valorização social das raízes culturais e do seu progressivo reconhecimento, como testemunho de um passado que não deverá ser esquecido².*

O tempo é um factor influenciador do estado de conservação do Património. Na impossibilidade de evitar os efeitos produzidos por ele, a reabilitação surge com o

1 VIEIRA, Álvaro Siza, citado por COSTA, Alexandre, *Acções Patrimoniais- Perspectivas Críticas. Arq7a, n°82/83*. Lisboa. Futur Magazine Editora. 2010. Pp.24

2 MAGALHÃES, Manuela- *Estrutura Ecológica da Paisagem*. Lisboa. ISAPress. 2007. Pp.34

propósito de o retirar da estagnação, devolvendo-lhe a oportunidade de ser de novo actuante na sociedade. Estas intervenções contribuem também para a reintegração do Património no espaço e para a sua revalorização. O património é portador de uma mensagem do passado e testemunho das suas tradições. A humanidade tem vindo a tomar cada vez mais consciência disso e portanto, pretende salvaguardar para as gerações futuras o legado que lhes foi deixado pelos antepassados, transmitindo-o com toda a sua autenticidade.

O passado também pertence ao presente e não pode dele ser separado¹.

1 TÁVORA, Fernando- *Da organização do espaço*. Porto. FAUP publicações, 1996. P.p. 55



Figura 10

Interior da estação ferroviária de Barca d'Alva, considerado Património.

Fotografia de João Pedro Trigo

Figura 11
Paisagem do Alto Douro Vinhateiro
Fotografia da Autora



O Património Ferroviário do Douro

Entretanto, o monstro de ferro fizera o seu caminho, apesar da crença ingénua e secular de que naquele vale, quem mandava era o rio e de que, por isso, a máquina ia soçobrar. Na paisagem ficavam enormes cicatrizes provocadas pela destruição de terras e casas, desenhando um canal que serviria de leito à circulação do comboio, não suspeitando os barqueiros os efeitos que a viação acelerada viria a produzir sobre as suas vidas. Os homens do Douro tinham o rio para navegar e, um dia, vieram abrir outro caminho. E eles riam-se¹.

A Região Demarcada do Douro estende-se desde Barqueiros, limite ocidental, até à fronteira em Barca d'Alva com Espanha, numa extensão de cerca de 250 000ha², repartidos por 14 concelhos. Esta divide-se em três zonas, o Baixo-Corgo, representando mais de metade da região demarcada; o Cima-Corgo e o Douro-Superior, a área mais pequena da Região, prolongando-se até à fronteira com o país vizinho. Até aos finais do século XVII, as margens do rio Douro estavam cobertas por uma intensa vegetação que excedia as encostas. Apenas nas envolventes encontrávamos, ocasionalmente, alguns espaços com plantação de vinhedos. Somente nos finais do século, é que a região duriense se começa a reafirmar com os esplendorosos vinhedos que conhecemos nos dias de hoje².

As acessibilidades existentes na altura na região, reflectiam a realidade do resto do país, resumindo-se a caminhos estreitos, sinuosos e com declives acentuados³. Por isso, o rio Douro, unindo várias regiões, foi considerado por muitos a grande estrada de água, por onde seguiam os bens e as gentes do interior do país, até ao mar e para o mundo. De Barca d'Alva à foz, entre as cidades de Gaia e Porto, muitos tomaram as rédeas de viagens épicas, repletas de perigos diversos e contrariedades, pois na altura, navegar no Douro exigia mais que perícia, exigia coragem e valentia⁴.

Na segunda metade do século XVIII, em 1756, no âmbito da política pombalina de impulso económico e reorganização comercial do país, foi criada a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, mais conhecida como Real Companhia Velha. Destinada a garantir e promover a produção e comercialização dos vinhos do Alto Douro, a Companhia serviu como impulso para a construção de um caminho-de-ferro na região duriense. Desta forma, foi constituída a primeira região demarcada do mundo, tal como hoje a conhecemos, a Região Demarcada do Douro. Com a produção de vinho a aumentar, a região começou a crescer, levando à construção de novos acessos que permitissem o transporte do vinho. Contudo, estes acessos apenas ligavam as localidades que tivessem portos de embarque para os vinhos⁵.

1 REDOL, Alves- *Porto Manso*, Lisboa. Caminho, 1999. Pp.93

2 PINA, Maria- Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro no final do século XIX, in *Revista da Faculdade de Letras*. 1996. Pp.75

3 PINA, Maria- Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro no final do século XIX, in *Revista da Faculdade de Letras*. 1996

4 Documentário Barcos Rabelos RTPmemória, 1960.

5 PINA, Maria- Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro no final do século XIX, in *Revista da Faculdade de Letras*. 1996. Pp.79

O Douro sempre foi de mau navegar até ser acalmado pelas barragens apenas construídas nos anos 60 do século XX. Era com a força do Homem ou a tracção animal, que os barcos rabelos¹ eram puxados. Subir o rio demorava uma semana e descê-lo, com o rabelo carregado de pipas de vinhos e outros produtos, era um desafio, sempre acreditando que não aconteceria um naufrágio. Antes do comboio aqui chegar, era desta forma que era feito o transporte do Vinho do Porto, sendo este o produto de maior exportação nacional.

O fotografo alemão Karl Emil Biel, que se estabeleceu na cidade do Porto em 1860, representa nas suas fotografias a realidade da época, um Portugal agrícola e pobre de pé descalço e de estradas intransitáveis. O fotografo captou vários momentos da construção da linha férrea do Douro, sendo por esses registos que nos chega uma memória visual do que aconteceu.

Com a falta de um meio de transporte eficaz e mais seguro, muitos vinhos acabaram por ficar acumulados e várias crises surgiram na região, como a praga da filoxera que destruiu muitas vinhas, levando a cenários de falência e de abandono.

Em meados da década de 70, a cultura da vinha cobria cerca de 200 000 ha do território nacional, o que se traduzia numa ocupação de mais de 4% da sua área cultivada. Representando 25% da produção agrícola, contribuía para 68% do crescimento². Era urgente tomar medidas para não deixar morrer aquela que era a maior produção vitícola nacional. No entanto, a evolução das acessibilidades na região Duriense crescia a um ritmo muito lento. Esta situação só se reverte após as políticas de Fontes Pereira de Melo, quando surge a proposta da construção de uma estrada de ferro que tiraria a região duriense do isolamento e escoaria com maior rapidez os seus produtos. O caminho de ferro e o telégrafo, tornaram-se nas grandes esperanças do progresso nacional e neles se investiu fortemente.

A linha férrea do Douro, demorou catorze anos a ser construída, na sua totalidade, desde o Porto até Barca d'Alva (1873-1887). Inicialmente contando com uma extensão máxima de cerca de 200km, a linha fazia fronteira com Espanha continuando o seu percurso, em terras espanholas, até Salamanca. Circulava-se com locomotivas a vapor, que marcavam o ritmo lento da ruralidade³. A estrada de ferro, acompanha a par e passo o curso do rio Douro, ao longo de 130km, no que é considerado o maior trajecto à beira rio da rede ferroviária nacional. No entanto, a linha férrea é um trajeto cheio de obstáculos, que obrigou a construção de constantes obras de arte. Num total de 26 túneis, 30 pontes

1 O barco rabelo é uma embarcação portuguesa, típica do Rio Douro que tradicionalmente transportava as pipas de Vinho do Porto do Alto Douro para ser comercializado e enviado para outros países

2 MARTINS, Conceição- *Os ciclos do Vinho do Porto: ensaio de periodização; Análise Social*, vol XXIV (100), 1988. P.p. 391-429

3 PEIXOTO, Paulo- *O Douro a todo o vapor: Alegorias do turismo rural*. Coimbra. Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, Centro de Estudos Sociais.

foram precisos vários anos de esforços para os completar. Como refere António Barreto no seu livro sobre o Douro, *no Douro tudo o que se vê é sempre obra do homem*¹. Talvez por isso exista o deslumbramento no grandioso e belo Douro. Mas toda esta paisagem também esconde muito suor e sofrimento.

*Ainda hoje quando viajamos na parte da linha que resta, da Linha do Douro, verificamos a dificuldade tremenda, para a época, de construir um caminho de ferro ao longo do vale do Douro. Porque a margem era muito escarpada, havia necessidade de destruir uma série de montes e elevações, construir muitos túneis e portanto, o nome de caminho de ferro impossível, decorria justamente das dificuldades de natureza material de uma construção que se tornou muito difícil para a banca do Porto que financiou a construção do caminho de ferro. E não só no território português, mas também de Barca d'Alva até Salamanca, que também tem uma zona montanhosa, onde foi necessário construir numerosos túneis e portanto, com todas as dificuldades que decorriam os custos financeiros foram crescendo*².

A construção total da linha teve um custo elevado, sendo que a ligação entre a fronteira portuguesa e Salamanca, foi particularmente difícil e dispendiosa no troço a seguir a Barca d'Alva. Aqui a linha abandona o curso do vale do Douro e sobe até à Meseta Ibérica, pelas muito difíceis margens do Rio Águeda, já do lado espanhol da fronteira. São apenas 17 km, mas vence um desnível de cerca de 330 metros e por isso, foi necessário abrir 20 túneis e construir 13 pontes metálicas (excepto a ponte internacional)³. Chegaram a trabalhar 4000 obreiros nesta obra e muitos morreram durante a sua execução.

O caminho de ferro invadiu também terrenos privados e os proprietários queixaram-se muito das gentes dos caminhos de ferro. Para além de atravessar as quintas a meio, utilizavam parte das propriedades para recolher pedras, abrir pedreiras, recolher água e fazer caminhos, consumando uma invasão total, fazendo com que os proprietários perdessem as suas terras. Mas, apesar disso, o comboio desempenhou um papel decisivo no Vale do Douro, permitiu quebrar o isolamento do Douro-Superior, conferindo o acesso a populações, regiões e países que até então estavam isolados. Em vez de semanas de difícil viagem, a Europa passou a ficar a umas horas de distância. O comboio tornou-se um factor importante na organização do espaço económico e demográfico da Região Duriense. Permitiu também escoar a produção do Douro Vinhateiro, com maior facilidade e também vencer mais rapidamente a praga da filoxera que tinha afectado a Região, transportando videiras americanas, insecticidas e adubos.

Com um tráfego inicial muito aquém das previsões e défices anuais de centenas

1 BARRETO, António- *Douro, Rio Gente e Vinho*. Relógio d'Água, 2014. Pp. 206

2 SOUSA, Fernando- *documentário Caminho de Ferro Impossível- História da Linha Ferrea de Douro entre o Porto e Salamanca*, RTP2

3 Informação retirada da revista CòaVisão- Cultura e Ciência, nº7. 2015

de contos, os prejuízos da linha férrea do Douro foram de tal forma grandiosos que acabaram por causar a falência do sindicato dos bancos, que tinham financiado a construção. Esta linha, foi uma das que levou à nacionalização das linhas férreas e dessa forma, deixando a responsabilidade a cargo do Estado em cobrir todos os prejuízos e a falta de rentabilidade das linhas. Com a chegada do transporte rodoviário, à semelhança de outras redes ferroviárias nacionais, o comboio passa a ter menos destaque, não só no transporte de mercadorias, mas também no de passageiros. Assim, a rede de comboios posiciona-se em segundo plano e começam a ser encerrados vários troços de linha por todo o país¹.

Sem pré-aviso, a 1 de Janeiro de 1985 é encerrado o tráfego ferroviário no troço entre Barca D'Alva e La Fuente de San Esteban (Salamanca) e mais tarde a 18 de Outubro de 1988, o troço entre Pocinho e Barca D'Alva. Desde o seu encerramento, que o troço teve diferentes considerações. No lado espanhol, foi considerado Bem de Interesse Cultural (BIC)² com Categoria de Monumento, tendo uma manutenção mensal. Do lado português, o troço foi deixado ao abandono, descuidado e apresentando-se actualmente muito degradado.

A reabertura total da linha do Douro já foi varias vezes prometida por anteriores governos, mas nunca chegou a ser concretizada. Os autarcas dos 19 concelhos reunidos na comunidade do Douro, não desistem no entanto de a exigir. Existem movimentos de intervenção cívica que organizam várias manifestações pela defesa da reabertura da linha. Mas ainda continuamos a ver o seu funcionamento apenas entre a estação do Porto e o Pocinho, percurso unicamente electrificado até Marco de Canaveses, seguindo até ao Pocinho com recurso a locomotivas a diesel.

Enquanto isso, o troço da linha férrea desactivado, está cada vez mais a cair no esquecimento, continuando progressivamente a degradar-se, crescendo vegetação nos carris de ferro que ainda existem e sendo constantemente vandalizado. Assim vamos assistindo a uma descaracterização do Património e a perda da memória da linha. Podemos observar estações, pontes, túneis, apeadeiros, ao longo dos 27,9km desactivados, completamente ao abandono. Uma velha história de 125 anos, com um vasto Património caído no esquecimento.

1 Informação retirada da revista CòVisão- Cultura e Ciência, nº7. 2015

2 BIC é qualquer imóvel ou objecto móvel de interesse cultural, protegido como património histórico



Figura 12
Ponte do Douro, vista da margem direita
Fotografia de Karl Emil Biel



Figura 13, 14, 15, 16, 17
Cenas do documentário *Douro, Faina Fluvial*
Manoel de Oliveira, 1931

Os célebres barcos rabelos, estruturas únicas da marinharia fluvial, movimentados pelo vento que enfuna a sua vela de pano redondo e pelo remo do barqueiro -a espadela-, empurrado quase sempre contra a margem, carregados de tóneis vazios ou cheios, devidamente carimbados(...) atividade duríssima entretanto obsoleta mas documentado num justamente celebrado filme de Manoel de Oliveira, Porto, Faina Fluvial, de 1931¹.

1 PEREIRA, Paulo- Texto *Lugares Mágicos de Portugal, Lisboa. Temas e Debates, 2009*





Figura 18

Património Ferroviário do Douro- Cocheiras estação ferroviária de Barca d'Alva
Fotografia da Autora



Figura 19
Paisagem do Alto Douro Vinhateiro
Fotografia da Autora

2.2 Paisagem como elemento estruturador

A definição de Paisagem ganhou vários sentidos ao longo dos tempos, algumas vezes mais genérica outras mais complexa, sendo ajustada e interpretada de acordo com cada época. O conceito varia de acordo com as perspectivas de análise, da abordagem e das directrizes teórico-metodológicas das várias disciplinas que têm interesse na sua compreensão. Não se pretende aqui, definir exaustivamente o conceito de Paisagem, mas considerar os aspectos mais relevantes para o trabalho, deixando de fora, inevitavelmente, alguns temas interessantes.

No âmbito da protecção e gestão do Património natural e cultural e ordenamento do território, foi realizada em 2000, pelo Conselho Europeu, a Convenção Europeia da Paisagem em Florença¹ pretendendo promover a protecção, gestão e planeamento aplicado a todo o território dos países que participam, relativo a todas as Paisagens consideradas como Património, Paisagens da vida quotidiana e também as Paisagens ordinárias e degradadas. Este é o primeiro tratado internacional com foco na Paisagem desencadeando uma importante renovação conceitual, administrativa e metodológica na sua abordagem. Nas disposições gerais desta convenção, o conceito de Paisagem não se refere apenas aos cenários notáveis, seja no campo ou nas cidades. *Paisagem designa uma parte do território, tal como é percebida pelas populações (locais ou visitantes), cujo carácter e traços visuais resultam da acção conjunta dos factores naturais e/ou humanos (culturais) e das suas inter-relações. Esta definição reflecte a ideia de uma Paisagem que evolui com o tempo, onde as componentes natural e cultural coexistem*². A convenção defende que a Paisagem *deve ser protegida através de acções de conservação ou manutenção dos traços significativos ou característicos de uma paisagem, justificadas pelo seu valor patrimonial resultante da sua configuração natural e ou da intervenção humana*³. É também estabelecido que todas as pessoas têm direito a uma paisagem de qualidade que inclui, no âmbito da aplicação das suas políticas, o território na sua totalidade.

Associando a Paisagem à sua dimensão cultural, sendo esta a dimensão que iremos investigar, encontramos um universo complexo. Neste campo, território e paisagem não são conceitos dicotómicos. Os processos de mudança social, económico e político da sociedade fazem parte da transformação do espaço, que relacionado com a Paisagem se adaptam às novas necessidades do Homem naquele dado período. Assim a Paisagem é alterada a cada período histórico, renova-se e adapta-se de forma a atender aos novos paradigmas sociais⁴. A partir do momento que as necessidades se alteram, a Paisagem passa também a sofrer com essas mudanças, sendo um conjunto de marcas deixadas no território pelas várias comunidades que o compartilham.

1 Convenção Europeia da Paisagem- Assinada em Florença no ano 2000, mas Portugal apenas ratificou em Fevereiro de 2005

2 MAGALHÃES, Manuela- *Estrutura Ecológica da Paisagem*. Lisboa. ISAPress, 2007. P.p.35

3 Convenção Europeia da Paisagem, Capítulo I, Artigo 1º, alínea d)

4 SANTOS, Milton- *Metamorfoses do espaço habitado- fundamentos teóricos e metodológicos*. São Paulo. EDUSP, 1997. P.p.72

Posto isto, a Paisagem deve ser entendida como uma construção cultural permanentemente sujeita à acção humana.

A classificação da Paisagem como Paisagem Cultural, foi estabelecida pela UNESCO em 1992, alargando as categorias da lista do Património Mundial. A Paisagem Cultural divide-se em três categorias, para fins de inscrição como Património Mundial: a artificial, criada intencionalmente pelo Homem; a de evolução espontânea, Paisagens vivas e Paisagens fósseis; e a associativa de forte ligação com a religião ou a cultura. Em Portugal, actualmente existem três paisagens distinguidas como Paisagens Culturais pela UNESCO: a Paisagem Cultural de Sintra, o Alto Douro Vinhateiro e a Paisagem da Cultura da Vinha da Ilha do Pico (Açores).

A função destas Paisagens na sociedade contemporânea está intimamente ligada ao modo de vida tradicional e onde o processo evolutivo continua. É nelas que reconhecemos a marca deixada pelo Homem, que se eterniza no tempo e no espaço como Património Colectivo da Humanidade. *A Paisagem é reconhecida como resultado das apropriações e transformações operadas no passado e esses elementos têm que assumir um carácter mais permanente, não podendo ser deteriorados correndo o risco de se perderem irremediavelmente os valores históricos e naturais que caracterizam a Paisagem*¹.

É assim que neste sentido, considera-se para este trabalho, que a Paisagem será o elemento estruturador.

1 MAGALHÃES, Manuela- *Estrutura Ecológica da Paisagem*. Lisboa. ISAPress. 2007. P.p.28

A Paisagem (...) não é um todo sobre o qual quem quer que seja possa lançar o olhar, ela é, sobretudo, o mundo no interior do qual nos situamos ao assumirmos um ponto de vista sobre o que nos rodeia. E é no contexto deste compromisso atento na Paisagem que a imaginação humana trabalha, elaborando ideias a seu respeito. porque a Paisagem, tomando emprestada numa frase de Merleau-Ponty, não é tanto o objecto, mas a pátria dos nossos pensamentos¹.

1 INGOLD, Tim- The perception of environment. Londres. Essays in livelihood, dwelling and skill, Routledge, 2000. P.p.207

Princípios básicos da intervenção na Paisagem

Ao longo de várias gerações, o Homem interferiu na Paisagem com a intenção de criar para si próprias condições de conforto, segurança e sobrevivência, respondendo às suas necessidades quotidianas e desta forma deixando a sua marca. No entanto, é necessário a compreensão total da Paisagem para uma intervenção adequada, o que implica o conhecimento de diversos factores actuantes ao longo do tempo. Em primeiro lugar é necessário entender que as Paisagens contêm em si, uma memória intrínseca que revela diversas sedimentações, marcas deixadas por agentes de erosão e constantes transformações da natureza que a modificam. Segundo a arquitecta paisagista Manuela Raposo Magalhães, podemos concluir que as Paisagens não são estáticas e que sofrem constantes transformações, o que lhes confere um carácter dinâmico, aspecto que afecta as suas próprias características. Este fator contrapõe-se com o conceito de identidade da paisagem, que se apoia muito na questão da permanência e da valorização de elementos que lhe conferem a sua singularidade. Assim, na questão da intervenção da paisagem, devem ser desenvolvidas estratégias de forma a conciliar estes dois factores, dinâmica e identidade. A intervenção deve ter em conta que as alterações na Paisagem são influenciadas por várias condicionantes, por vezes desconhecidas na altura da elaboração do plano, e por isso deverá ser um plano flexível, disposto a receber todas as possíveis alterações. Por outro lado, devem também ser identificados na Paisagem, os elementos que lhe conferem a sua identidade cultural e preservá-los¹.

A Paisagem ganha valor simbólico para a constituição da identidade e memória, na medida em que as suas marcas são deixadas ao longo de um processo secular. Ao manifestar a relação do Homem com a natureza e a forma como essa relação determinou as demarcações deixadas pela humanização, dá origem à Paisagem Cultural², servindo de testemunho de convocação de acontecimentos que expressam as vivências de um povo. Para o geógrafo Álvaro Domingues, *a paisagem é um poderoso marcador identitário, uma casa comum*³, no entanto, alerta para o facto das transformações na Paisagem poderem distorcer as suas funções originais para usos mais actuais, criando uma nova realidade. *A Paisagem é registo da sociedade que muda e se a mudança é tanta, profunda e acelerada, haverá registo disso e pouco tempo e muito espaço para compreender e digerir todas as marcas e a forma como se vão atropelando mutuamente, ora relíquias, ora destroços*⁴. Se por um lado existem Paisagens caídas no esquecimento como vastos territórios que não assumem um carácter identitário, onde se vê despovoamento, ruínas e destroços, por outro existe a ânsia de Patrimonializar algumas Paisagens como relíquias, que se consideram estar em risco.

O caso da Paisagem Cultural do Alto Douro Vinhateiro, que iremos aprofundar

1 MAGALHÃES, Manuela- *Estrutura Ecológica da Paisagem*. Lisboa. ISAPress, 2007. P.p.28

2 MAGALHÃES, Manuela- *Arquitectura Paisagista- morfologia e complexidade*. Lisboa. Editorial Estampa, Lda. 2001. P.p.317

3 DOMINGUES, Álvaro- *Vida no Campo*. Porto. Dafne Editora., 2009. P.p.1

4 DOMINGUES, Álvaro- *Vida no Campo*. Porto. Dafne Editora, 2009. P.p.1

neste trabalho, é um exemplo de uma Paisagem Cultural, considerada Património Mundial pela UNESCO. Nela podemos identificar a adaptação entre o Homem e as suas pré-existências, combinando a natureza monumental do vale do rio, feito de encostas íngremes e solos acidentados, com a acção do Homem e dos seus saberes. Esta Paisagem é o resultado de um processo ao longo de vários séculos, de constante adaptação de novas técnicas de cultivo em solos de especiais características para cada tipo de produção. Testemunha de tradições culturais, a Paisagem modela-se em socacos e ajusta-se, na sua extensão, conforme as condições ambientais e os tipos de solo. Este tipo de construção da Paisagem, acontece de acordo com convicções do Homem, deixando marcas eternas. *A apropriação do território pelas actividades humanas constitui mais um nível de construção da Paisagem. Ao longo da História, o Homem criou paisagem, operando sobre a natureza, com o objectivo de colmatar as suas necessidades de recursos, de segurança e de valores espirituais*¹.

Actuar na Paisagem implica, portanto, percebê-la na sua totalidade, identificando os elementos que a identificam e caracterizam, compreendendo a complexidade dos sistemas natural e cultural presentes e a sua evolução ao longo do tempo. Não se pretende defender para as Paisagens, uma protecção redutora de qualquer tipo de evolução. No entanto, a proposta de intervenção deverá resultar de um plano que assegure a conservação dos seus elementos, bem como dos processos que estes dependem, como os ciclos hidrológicos, sedimentos, processos de desenvolvimento local, entre outros. Estes recursos, valores e processos devem ser analisados considerando a globalidade do sistema Paisagem em que se inserem. As Paisagens são obras colectivas, resultando da acção continuada de múltiplas gerações e, em cada momento, de muitos e variados factores que actuam em simultâneo. Não devemos então, ignorar o passado, nem iludir o futuro. É possível criar novas paisagens, fieis à sua história, esteticamente satisfatórias e favoráveis à constante expansão da civilização.

1 MAGALHÃES, Manuela- *Estrutura Ecológica da Paisagem*. Lisboa. ISAPress, 2007. P.p.28

Figura 20
Cacho de uvas para produção de vinho
Fotografia da Autora



Paisagem Cultural do Alto Douro Vinhateiro

Vinde à terra do vinho, Deuses novos!
Vinde, porque é de mosto
O sorriso dos Deuses e dos povos,
Quando a verdade lhes deslumbra o rosto.

Houve Olimpos onde houver mar e montes
Onde a flor da amargura deu perfume,
Onde a concha da mão tirou das fontes
Uma frescura que sabia a lume.

Vinde, amados senhores da juventude!
Tendes aqui o louro da virtude,
A oliveira da paz e o lírio agreste...

E carvalhos, e velhos castanheiros,
A cuja sombra um dormir celestial
Pode fazer os sonhos verdadeiros¹.

1 TORGA, Miguel citado por MATTOSO, José, DAVEAU Suzanne, BELO Duarte em *Portugal- O sabor da Terra- Um retrato histórico e geográfico por regiões*. Maia. Círculo de Leitores, 2010. P.p.19

O Douro é seguramente a realidade mais séria que temos, assim o descreve Miguel Torga, que dos autores portugueses, é aquele que certamente melhor cantou e sonhou o seu Douro. O Douro *no mapa da pequenez que nos coube é a única evidência incomensurável com que podemos assombrar o mundo*¹. Palco de grandes inspirações, o Alto Douro, é talvez a região portuguesa sobre a qual mais se escreveu, sobretudo no século XIX e princípios do séc XX. É um notável Património imaterial que, associado às águas deste rio, se apoderou do imaginário dos poetas e contadores de histórias, como o referido Miguel Torga, Eça de Queiroz, Alves Redol, entre outros.

Foi a 14 de Dezembro de 2001, que o comité do Património Mundial da UNESCO se reúne em Helsínquia e delibera inscrever o Alto Douro Vinhateiro, na lista de Património Mundial. A UNESCO reconhece na região, a imensidão da sua Paisagem e a relação íntima entre a actividade humana e a natureza. Esta candidatura incluiu ainda dois fundamentos essenciais: em primeiro lugar, homenagear todos aqueles que contribuíram com a sua valentia para o domínio dos factores mais adversos e em seguida o contribuir para o reforço e valorização do vale e dos recursos, estimulando iniciativas que promovam o desenvolvimento económico da região de forma sustentada e de maneira a suportar a expectativa e a esperança das populações que aqui permaneceram. Assim, definiram-se três componentes fundamentais para a sua distinção: a antiguidade da região demarcada, os socalcos e o cruzamento de culturas². A classificação da UNESCO abrange 14 concelhos e representa 10% da Região Demarcada do Douro, pertencendo a maior parte ao Baixo-Corgo, seguido do Cima-Corgo e por fim Douro Superior³. Anteriormente a UNESCO atribuiu, em 1996 ao centro histórico do Porto o título de Património da Humanidade e mais tarde, em 1998 ao Vale do Côa, considerando *o mais importante sitio com arte rupestre paleolítica de ar livre*⁴.

O rio Douro nasce a 1600 metros de altitude, nos montes cantábricos, em Duruelo de la Sierra, num pequeno município da zona de Sória. Percorre cerca de 700 km em área espanhola e 200 km em Portugal⁵. No entanto, podemos considerar que a sua parte mais extraordinária é a do Alto Douro Vinhateiro, onde a natureza definiu os seus montes, de declives acentuados, o vale onde corre o rio e os vales onde encaixam os seus afluentes. É nesta Paisagem, numa região de montanha rochosa, xistosa, com algumas impressões de granito, que se verificou desde a antiguidade, que a cultura da vinha e do vinho tinham aqui condições de excelência. Por esse motivo, centenas de homens, de geração em geração, trabalharam arduamente, partindo o xisto das colinas e utilizando

1 TORGA, Miguel- *Portugal*. Lisboa. Dom Quixote, 2010 Pp.20

2 AGUIAR, Fernando- *Candidatura do Alto Douro a Património Mundial*. Porto. Museu do Douro, Marca artes gráficas, Fundação Afonso Henriques, 2000. Pp. 16.

3 Retirado do Plano de Monotorização do Alto Douro Vinhateiro, 2014

4 Avaliação de nomeação da UNESCO para Património Mundial, n866, 1998 Pp.49

5 MATTOSO, José, DAVEAU Suzanne, BELO Duarte- *Portugal, o sabor da terra- Um retrato histórico e geográfico por regiões*. Maia. Círculo de Leitores, 2010. Pp. 187

as pedras de maiores dimensões para segurar as encostas, fazendo os milhares de quilómetros de socalcos com que a paisagem duriense nos assombra. *No Douro, em encostas que até aí só davam mato bravio, começou no século XVII a levantar-se a escadaria dos geios ou socalcos destinados a sustentar a terra, em parte criada com a rocha moída, lodos do rio e cabazadas de estrume*¹.

Nas suas encostas instalam-se assim, as tão características vinhas, plantadas em socalcos ou terraços, esculpidas pela mão do homem. A vinha e o vinho são elementos essenciais e definidores do carácter desta região, onde só aqui o néctar encontra as condições para florescer. A vinha sendo uma planta extremamente resistente, aguenta as mais baixas temperaturas do rigoroso Inverno e as maiores temperaturas do calor do Verão, típicas da região. *Nove meses de Inverno e três meses de Inferno*². Consoante a estação do ano, o Douro vai construindo cenários com claras diversidades cromáticas devido ao contraste das folhas e flores das diversas plantações.

A vegetação do território duriense, desenvolve-se dependendo do tipo de clima, relevo e geologia. Apesar do domínio quase absoluto da vinha, subsiste também em abundância olivais, amendoais, pomares e citrinos. Junto ao rio destaca-se ainda o predomínio do carvalho-negral, choupo e zimbro, entre outras culturas que contribuem significativamente, para o desenho da paisagem duriense. Relativamente à fauna, existem 250 espécies diferentes, sendo 170 aves, 20 répteis, 11 anfíbios, 14 peixes e 35 mamíferos³.

No século XX, começam a surgir na região duriense mais estradas e pontes e ergue-se o interesse pelas energias eólicas e hidráulicas. A construção de barragens ao longo do caudal do rio, marca um ponto de viragem no que diz respeito aos modos tradicionais de pensar na relação do rio com o território⁴. *A construção das barragens do Douro Internacional constituem uma marca de uma época, são uma experiência precisa, rigorosa, e para além do mais grandiosa, que ficou oculta nas escarpas do Douro Internacional*⁵. Estas barreiras de betão provocaram uma significativa alteração da Paisagem, no entanto existiu um esforço de construí-las como parte integrante da mesma.

Actualmente, no século XXI, existem investimentos recentes, como a Adega da Quinta de Nápoles, que demonstram um enorme respeito pelo espaço e o território. Sendo uma construção moderna, esta simula os socalcos do Douro e integra-se inteiramente na Paisagem. Associar o discurso da arquitectura com o discurso do vinho, na Região do

1 RIBEIRO, Orlando- *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. Coimbra. Coimbra Editora, 1945. P.p. 109

2 Ditado popular utilizado pela população da região do Douro

3 AAVV- *Viver e Saber Fazer – Tecnologias tradicionais na Região do Douro: estudos preliminares*. Peso da Régua. Fundação Museu do Douro, 2006. P.p. 33-53

4 Domingos TAVARES- *A arquitectura das hidroeléctricas portuguesas do Douro internacional – Picote, in Arquitectura e Industria Modernas, 1900-1965*. Sevilha. DOCOMOMO Ibérico. P.p. 137-141

5 Domingos TAVARES- *A arquitectura das hidroeléctricas portuguesas do Douro internacional – Picote, in Arquitectura e Industria Modernas, 1900-1965*. Sevilha. DOCOMOMO Ibérico. P.p.139

Douro, tem cada vez mais vindo a acontecer. Todos os investimentos que têm surgido, permitem-nos afirmar que estamos perante um novo Douro, e este futuro tem também a ver com a disponibilidade e interesse de investimento, sobretudo dos jovens que regressam ao Douro. Podemos assistir a um retorno a esta região de um conjunto de jovens que trazem grandes conhecimentos, formação e sobretudo que estão muito orientados para o mercado, contrariamente ao que acontecia antigamente, em que as pessoas que produziam no Douro, estavam dependentes dos comerciantes. Estes investidores actuam também sobre um conjunto de critérios de sustentabilidade, sabendo que estão a investir no futuro da região, para si e para as próximas gerações, tendo a consciência de que apenas se a população local viver bem, terá capacidade para receber bem os seus visitantes.

Na declaração da UNESCO que classifica a região do Douro como Património da Humanidade, é referido que a sua atribuição é patrimonial de Paisagem, no entanto é uma Paisagem Evolutiva e Viva, indicando que se não se desenvolverem negócios e investimentos, a região acaba por decair. No entanto, temos vindo a assistir a constantes investimentos e recentes negócios como novos restaurantes, hotéis, enoturismo, entre várias outras actividades. Hoje o Douro tem atractivos únicos, é um Douro audaz repleto de experiencias inéditas no tecido económico, social e empresarial da região.

O Alto Douro Vinhateiro é um modelo de uma Paisagem que ilustra múltiplos períodos da história humana e que vai evoluindo ao longo dos anos. Testemunha métodos de sistematização e organização da vinha das diferentes épocas históricas que progrediram à medida que foram surgindo as novas tecnologias. Mas mantendo sempre, uma forte afinidade e considerando os saberes sobre técnicas, costumes, rituais e crenças tradicionais das populações locais. A arquitecta paisagista Teresa Andresen, revela a sua opinião numa entrevista, descrevendo a evolução da Paisagem do Alto Douro: *A evolução da Paisagem não pode ser considerada, apenas um consequência directa da Inscrição do Alto Douro Vinhateiro na lista do Património Mundial. Os protagonistas são os principais agentes de mudança. A primeira razão para a transformação da Paisagem é, de facto, a grande evolução na vitivicultura e também numa cultura empresarial de grande inovação que se instalou no Douro, em geral. Isso é que foi o grande ganho, a competência de saber plantar vinha, de saber tratar a vinha, de saber fazer vinho, de saber conservar vinho e de tal maneira elevada nesta região demarcada, que é a região regulamentada mais antiga do mundo, que tem quase três séculos de experiencia de regulamentação. Essa é que foi a grande transformação*¹. Sendo o Douro, um retrato de diversidade e riqueza da arquitectura vernacular.

1 Entrevista a Teresa Andresen para o Viva Douro, consultada em <http://www.public.vivadouro.org/em-des-taque/teresa-andresen-o-futuro-para-mim-e-uma-perpetua-homenagem-aos-viticultores-e-aos-proprietarios/>



Figura 21
Quinta de Nápoles
Fotografia de Douro Boys

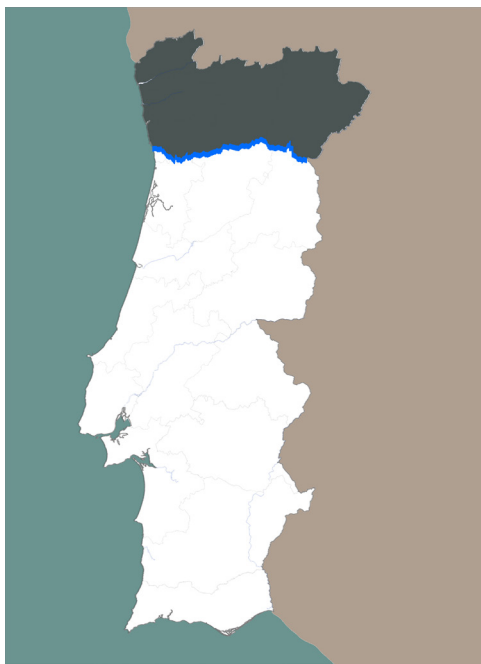


Figura 22
Norte de Portugal
Elaborado pela Autora

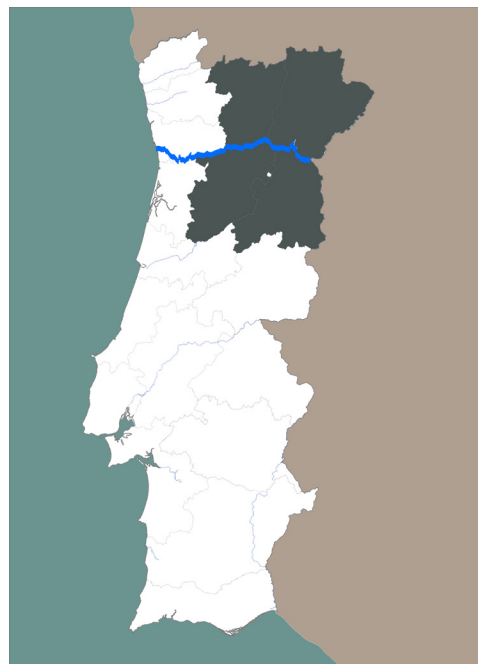


Figura 23
Distritos: Vila Real, Bragança, Viseu e Guarda
Elaborado pela Autora



Figura 24
Alto Douro Vinhateiro
Elaborado pela Autora

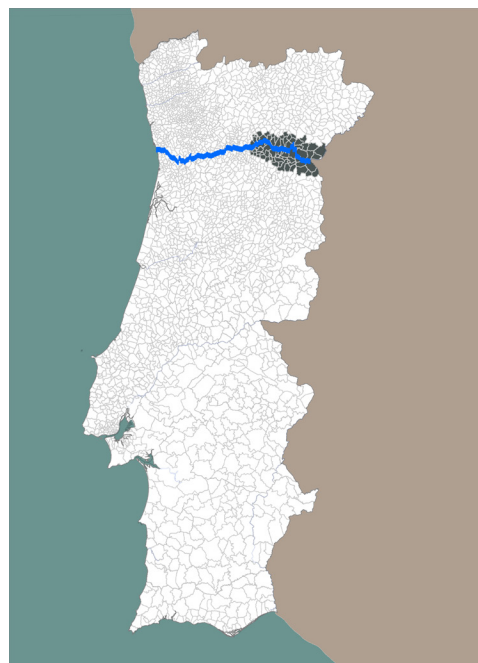


Figura 25
Concelhos: Mesão Frio, Peso da Régua, Santa Marta de Penaguião, Vila Real, Alijó, Sabrosa, Murça, Carrazeda de Ansiães, Torre de Moncorvo, Lamego, Armamar, Tabuaço, S. João da Pesqueira e Vila Nova de Foz Côa
Elaborado pela Autora

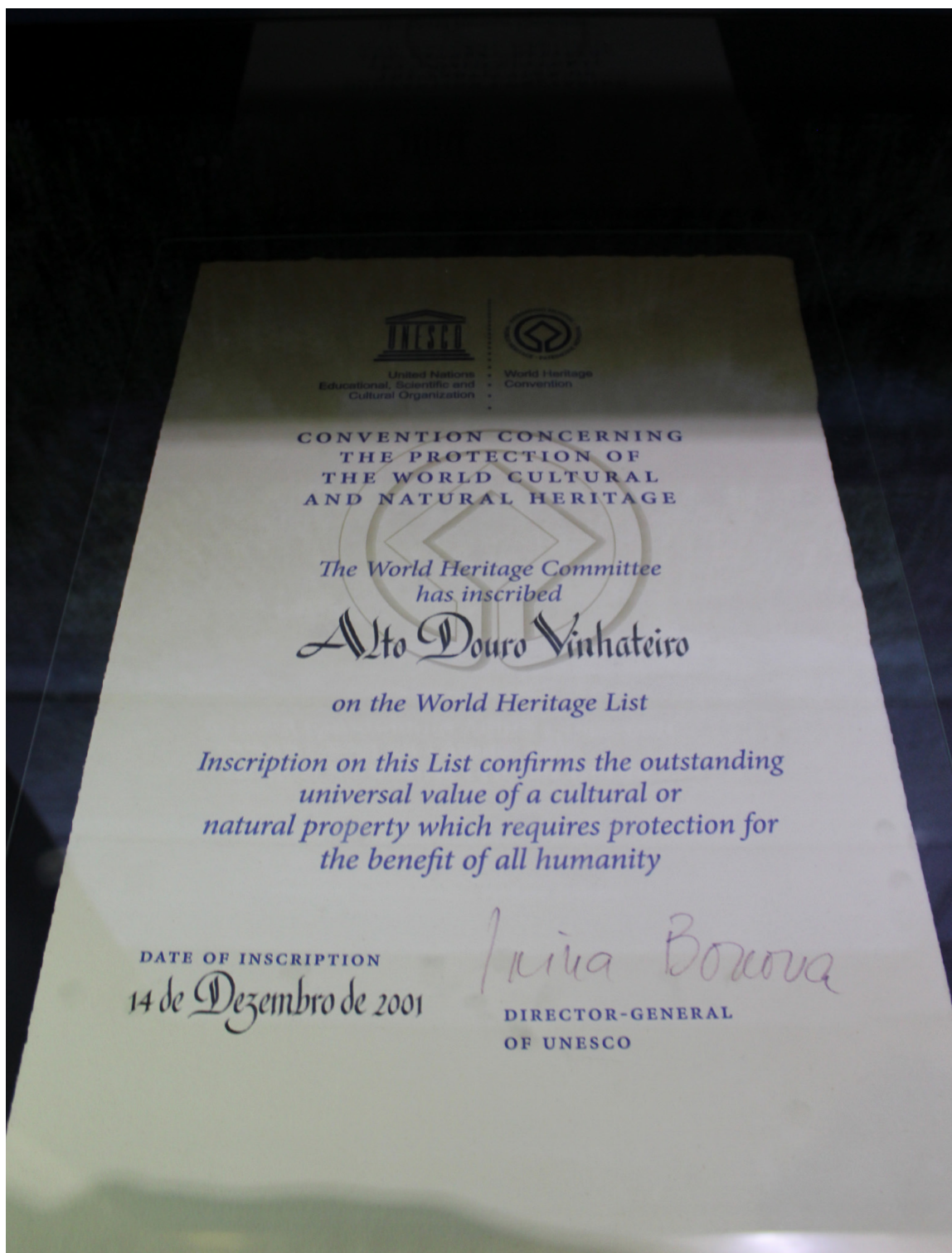


Figura 26

Documento da inscrição do Alto Douro Vinhateiro como Património Mundial da lista da UNESCO- Museu do Douro
Fotografia da Autora

*E foi assim que o Douro se tornou a melhor vinha e o melhor vergel de Portugal(...) e que uma
raça de gigantes ergueu o mais belo e doloroso monumento ao trabalho do povo português.
Esses foram os Lusíadas sem Camões.¹*

1 CORTESÃO, Jaime- *Portugal. A Terra e o Homem*. 1966

Património Ferroviário do Douro

Proposta de reactivação do troço abandonado entre Côa e Barca d'Alva



Figura 27, 28, 29, 30, 31
O Douro durante a viagem de comboio
Fotografias da Autora





Figura 32
Paisagem do Douro, Barca d'Alva
Fotografia da Autora



Figura 33
Turista na estação Ferroviária do Pinhão
Fotografia da Autora

2.3 Turismo Rural como estratégia de desenvolvimento

O conceito de turismo pode ser analisado e apresentado segundo várias perspectivas sendo esta uma actividade em constante evolução. Segundo a Organização Mundial do Turismo (UNWTO /OMT)¹, dá-se o nome de turismo à actividade do viajante que visita uma localidade fora de seu entorno habitual, por período inferior a um ano, e com propósito principal diferente do exercício de actividade remunerada por entidades do local visitado. Esta actividade surgiu no século XIX na sequência da Revolução Industrial, que com a evolução dos meios de transporte, inclusive o comboio, tornou as deslocações mais rápidas e acessíveis.

O turismo é um factor de revitalização no panorama económico e social, sendo desta forma, importante para o desenvolvimento local, principalmente em locais pouco diversificados e onde escasseiam as oportunidades económicas, como é o caso dos espaços rurais com atrasos no seu desenvolvimento. De acordo com Bernard Lane *o turismo rural deve, idealmente, localizar-se em áreas rurais, ser funcionalmente rural e de pequena dimensão, ter um carácter eminentemente tradicional e ser sustentando num crescimento gradual e localmente controlado*². Assim, o turismo é considerado um motor de dinamização para os meios rurais, tendo sempre em conta a articulação com a tradição, ruralidade, história e património.

Numa altura em que os grandes centros urbanos estão na ribalta, com uma grande afluência de turistas e população habitante, o Turismo em Espaço Rural (TER) tem suscitado um interesse crescente. Elisabeth Kastenholtz, elabora uma pesquisa sobre o perfil do turista rural, com foco no turismo praticado em Portugal. Segundo a autora, o turista que pratica turismo rural aprecia a paz e a tranquilidade, procura conhecer as culturas das regiões, a paisagem e a natureza, o isolamento e a pouca quantidade de pessoas, a autenticidade e a hospitalidade³. As motivações do turista têm vindo a ser alteradas, a procura destes factores que apenas os espaços rurais oferecem, é cada vez mais frequente. O turista procura um tipo de turismo de pequena escala, onde se combinam a atenção personalizada com a ligação com a comunidade local e as suas tradições

1 Organização Mundial do Turismo (UNWTO/OMT)- É uma agência especializada das Nações Unidas e a principal organização internacional no campo do turismo.

2 LANE, Bernard citado por KASTENHOLTZ, Elisabeth. *Experiência Global em Turismo Rural e Desenvolvimento Sustentável das Comunidades Locais*. Aveiro. GOOVPP, DEGEI, Universidade de Aveiro, 2010. P.p.420

3 KASTENHOLTZ, Elisabeth- *Experiência Global em Turismo Rural e Desenvolvimento Sustentável das Comunidades Locais*. Aveiro. GOOVPP, DEGEI, Universidade de Aveiro, 2010. P.p.423

A procura do turismo rural é composta por cidadãos de classe média que se deslocam para o campo a fim de romper com o quotidiano e de obter uma experiência revigorante. O campo é para estes cidadãos uma espécie de paraíso na terra, que integra muitas virtudes que se crêem inexistentes nos meios urbanos, como a tranquilidade, a natureza, a tradição e a autenticidade¹.

1 KASTENHOLZ, Elisabeth- Contributos para o Marketing de Destinos Rurais- O caso do Norte de Portugal in *Turismo& Desenvolvimento*, Vol.II (1). P.p.22

Turismo Rural em Portugal

Em Portugal, o turismo de lazer associado à praia, na zona litoral do país, sempre teve uma posição de destaque como destino favorito dos turistas. O interesse pelo Portugal Rural, demorou ainda algumas décadas para adquirir uma expressão real. Em anos recentes, tem-se assistido a um aumento da necessidade de conhecer e descobrir outras regiões do país, incluindo as do interior. Segundo Elisabeth Kastenholtz, *o turismo rural tem suscitado um interesse crescente nas últimas décadas, sobretudo na Europa (...), pelo potencial que lhe é atribuído enquanto instrumento de desenvolvimento das áreas rurais (...), mas também pelas tendências do mercado que ilustram um renovado interesse das populações (sobretudo urbanas) no rural enquanto espaço de lazer e turismo*¹. Este interesse que tem sido desencadeado nos últimos tempos, representa um reflexo da mudança de paradigma da sociedade contemporânea em relação ao turismo.

As raízes históricas do turismo rural em Portugal, são semelhantes à de outros países da Europa, tendo origem nas residências de verão aristocráticas no campo, em meados da década de 50. Nesta altura, o país tinha uma extensa população a viver em áreas rurais, essencialmente sobrevivendo da agricultura. Para além dos centros urbanos de Lisboa e Porto, não existiam ainda outras cidades, apenas algumas vilas de maior dimensão. Na década seguinte, desperta em território português a industrialização, criando novos empregos e conseguindo superar o sector da agricultura e do comércio, o que levou a população a sair dos meios rurais, à procura de uma vida melhor, para as áreas metropolitanas e para o litoral. Ao contrário dos meios rurais, estas áreas desenvolvem-se quer industrialmente quer na criação de novas infraestruturas, atraindo novas gentes. Ligado a este movimento de migração massiva, está o êxodo rural e as idas ao campo passam a ser esporádicas para visita de amigos e familiares.

O meio rural sofre uma desfragmentação e a peculiaridade rural e agrícola do país dos anos 50 desaparece. Álvaro Domingues retrata essa situação e as suas consequências, referindo que *as marcas e as memórias do Portugal profundo vão-se decompondo com a desruralização e o seu rasto de efeitos colaterais: o despovoamento, o envelhecimento, o abandono da produção agrícola e dos campos, o desaparecimento de certos estilos de vida, saberes e práticas culturais – o interior, no dizer mais frequente sobre estas coisas. Os poucos que vão ficando vivem de uma economia assistida entre pensões, reformas, poupanças, ou remessas de familiares e quem pode sai porque são escassos os empregos*².

A partir dos anos 80, foram elaboradas políticas de revitalização de espaços rurais, de forma que o Turismo em Espaço Rural (TER), surge como um processo de revalorização rural, nomeadamente pela consideração do Património natural, paisagístico, edificado e gastronómico. Estas políticas pretendem aproveitar e potenciar

1 KASTENHOLTZ, Elisabeth. *Experiência Global em Turismo Rural e Desenvolvimento Sustentável das Comunidades Locais*. Aveiro. GOOVPP, DEGEI, Universidade de Aveiro, 2010. P.p.421

2 DOMINGUES, Álvaro- *Vida no Campo*. Porto. Dafne Editora, 2009. P.p.23

os recursos de cada local adaptando a um tipo de ruralidade que satisfaça as mais recentes exigências sociais, não só no que diz respeito ao consumo, mas também na qualidade ambiental, Paisagística e cultural. Assim, proporcionando uma oferta que consolide estes lugares como espaços de lazer, a partir de um processo de descobrimento da sua potencialidade turística. Deve ser reconhecido no turismo rural, a capacidade de dinamizar também o sector da economia como uma estratégia com futuro, uma vez que ao gerar novos empregos, contribui para a fixação da população nestas áreas dotadas de um menor crescimento económico e fortemente afectadas pelo despovoamento. Num plano cultural, os meios rurais desenvolvem-se promovendo o intercâmbio entre pessoas de diferentes origens e idades, desta forma contrastando com o turismo em massas, que assume um carácter mais impessoal. Este aspecto assume um papel importante na manutenção de algumas tradições locais, como a gastronomia, festas e romarias, sendo assim, mais um ponto forte neste tipo de turismo, apresentando aos hóspedes uma cultura diferente daquela que estes vivem no seu dia-a-dia e criando uma maior proximidade.

Esta tendência do TER, aponta para um futuro promissor, pois a oferta-procura continua a aumentar, assim como o encanto do turista em vivenciar as novas experiências que se enquadram no meio rural. Deste modo, cresce o interesse em investir neste tipo de actividade representando um estímulo à qualidade das intervenções de restauro necessárias, ao investimento de novas atracções e ao bom acolhimento dos seus visitantes. O TER nasce também, numa tentativa de recuperar Patrimónios arquitectónicos rurais, por vezes transformando-os em alojamentos ligados às suas raízes, tradições e modos de vida.

A experiência do turista integra uma série de aspectos, atracções, recursos e elementos que nem sempre são comercializáveis, como a simpatia dos habitantes locais ou o ambiente proporcionado, entre outros. Para além disso, o meio rural está bastante associado a um estilo de vida saudável, em maior contacto com a natureza, onde existe um leque diversificado de actividades desportivas e de recreio. O turismo em espaço rural, responde ao desejo de afastamento, não só físico mas também temporal do ambiente urbano, oferecendo ao turista um momento de descanso, relaxamento e contacto com um meio mais calmo. Estes aspectos no seu conjunto proporcionam uma experiência turística global. *Do ponto de vista do turista, importa perceber que o consumo turístico diz respeito a um produto turístico total, definido como a experiência completa desde que o turista sai de casa até que regressa*¹.

1 MIDDLETON, Victor- *Marketing in Travel and Tourism*. Oxford. Heineman Professional Publishing Ltd, 1988. Pp.78

O turismo em Portugal está a mudar. A preferência dos turistas na escolha dos destinos tem vindo a ser mais ampla e a escolha por zonas no interior do país tem vindo a ser mais ampla e a escolha por zonas no interior do país tem aumentado. O crescimento do TER traduz-se numa recuperação muito significativa dos meios rurais e da economia e é através dele que o meio urbano recupera o rural e reincorpora-o no mercado global. O meio rural apesar de todas as suas transformações, desruralização, abandono das tradições, essencialmente da agricultura, hoje é recriado como núcleo de memórias e algumas tradições perdidas pela modernização. *A ruralidade não pertence a um estágio anterior da evolução da sociedade portuguesa; a ruralidade não deixou pura e simplesmente de existir, em razão do processo de urbanização e da evidente perda de importância social e económica da agricultura em Portugal (...) hoje talvez mais do que no passado e de diferentes formas, a ruralidade é uma constante da sociedade portuguesa*¹. Apesar do seu declínio, os meios rurais são agora espaços multifuncionais, onde as actividades de produção coexistem com as actividades de consumo e lazer, sobretudo por cidadãos². São essencialmente estes os novos usos do campo, ligados ao Património e ao turismo.

1 SILVA, Luís- *Património, Ruralidade e Turismo. Etnografias de Portugal Continental e dos Açores*. ICS, 2014. Pp. 22-23

2 SILVA, Luís- *Património, Ruralidade e Turismo. Etnografias de Portugal Continental e dos Açores*. ICS, 2014. Pp. 23

Figura 34
Turista na estação ferroviária do Pinhão
Fotografia da Autora



Turismo na Região do Douro

A região do Douro tem-se afirmado nos últimos anos, como um polo de desenvolvimento turístico. Foram várias as medidas incrementadas para promover o desenvolvimento estratégico da região, de entre todas essas estratégias, o Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007-2013. O PDTVD é um instrumento de planeamento estratégico focalizado especificamente no desenvolvimento turístico da região, contribuindo para a afirmação do Douro como um polo turístico de projecção internacional, fazendo do turismo uma alavanca para o desenvolvimento sócio-económico da Região¹. O plano identifica quais as principais valências ou os principais recursos e produtos turísticos, que constituem a imagem forte e de potencial turístico do Douro, enquanto destino. São estas de forma sintetizada os da figura seguinte:

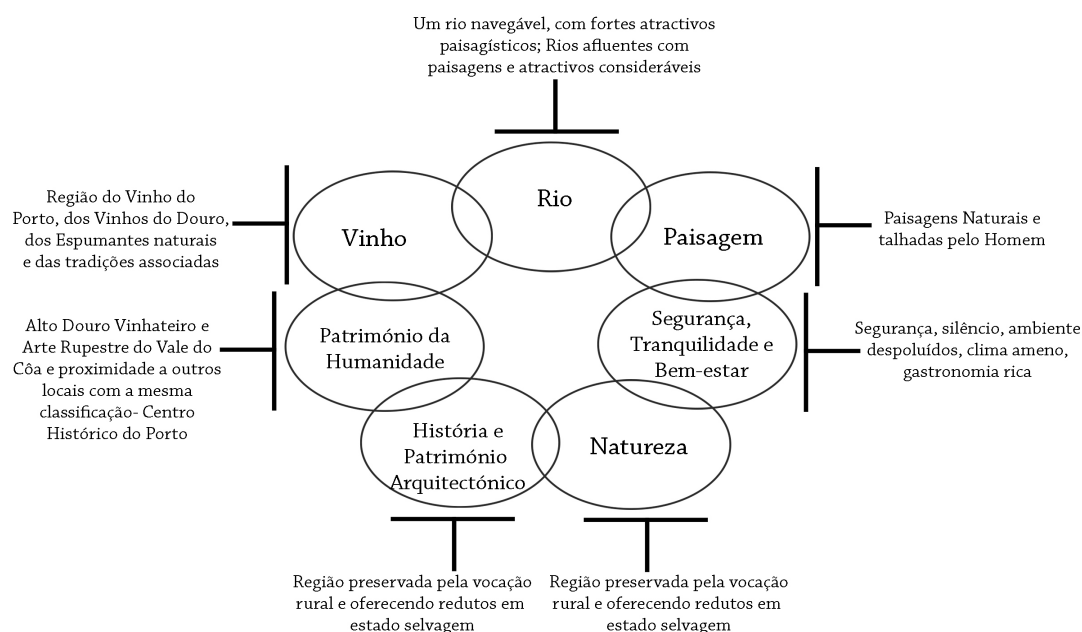


Figura 35

Esquema dos potenciais turísticos da Região do Douro

Esquema da Autora

Para além de todo o potencial turístico material, a região do Douro oferece também um Património cultural imaterial de grande relevância. Considerada um espaço cultural marcada pela resistência, de uma memória e de uma identidade cultural muito vincada, o Douro apresenta uma diversidade de atractivos e impulsionadores turísticos.

No entanto, entre as décadas de 80 e 90, a oferta turística na região era muito limitada, pouco diversificada e com uma fraca capacidade de acolhimento turístico²,

1 PDTVD, Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007-2013, pp.6

2 ALMEIDA, M; PEDRO, J.- A atividade turística em torno de Lamego: Da vocação histórica às novas oportunidades, in *Solla, Xosé Manuel (ed): La Geografía y la gestión del turismo*. Santiago de Compostela. Universidade de Santiago de Compostela, 2003. P.p: 79

o que se justificava com o facto de apenas na década de 80 a utilização da via navegável do Douro, para o lazer e turismo, ganhar expressão. A primeira viagem fluvial ocorreu entre as cidades do Porto e Régua, em 1986 e só em 1990, se realiza a primeira viagem entre o Porto e Barca d'Alva, atravessando todo o canal do Douro Português.

Em 2001 a UNESCO atribui o título de Património à região demarcada do Douro e o crescimento turístico torna-se notável a vários níveis, mas com destaque no sector fluvial. Toda a sua estrutura de navegabilidade em torno da área demarcada, sofre profundas alterações do ponto de vista do aproveitamento dos recursos para fins turísticos, surgindo novos operadores fluviais, com oferta de melhores condições de segurança e fortemente voltadas para o turismo fluvial¹. Os operadores turísticos, representam um papel importante na difusão do equilíbrio entre o espaço aquático e o espaço terrestre, promovendo a existência de um espaço atractivo que transmita o bem-estar. Assim, o percurso fluvial pelo rio Douro, vai ganhando destaque a nível turístico, sendo o rio português com maior actividade neste campo, muito devido às melhorias significativas da navegação, através da construção de barragens, eclusas e à capacidade de regular o caudal das águas. O turismo fluvial assume um grande compromisso nesta área, sendo o sector do turismo mais explorado, não só pelas boas condições de navegabilidade, mas também pelo potencial da Paisagem duriense, pela oferta hoteleira que os próprios barcos podem oferecer e pelos investimentos feitos na região. Em 2017, a via navegável do Douro registou um recorde de 1,2 milhões de turistas nas embarcações que cruzam o rio, representando um crescimento de 36% em relação ao ano anterior².

É certo que muitos visitantes chegam ao Douro de barco, mas há cada vez mais turistas a viajar de carro, comboio ou bicicleta. A nível de infraestruturas ferroviárias, os operadores turísticos desviam o olhar até às margens do rio, à espera de ver o comboio também cumprir o seu potencial no âmbito do turismo. O percurso ferroviário actualmente é apenas realizado entre o Porto e o Pocinho, representando um entrave para o progresso da região do Douro Superior. Assim, o desenvolvimento da ferrovia como opção para o turista, na realização de viagens ao longo do Vale do Douro, está limitado pelo facto de apenas existir uma entrada para a região, a cidade do Porto. Neste sentido, a reabertura da ligação Internacional permitiria a expansão da Região do Douro a um novo mercado de grande potencial, contribuindo para o seu desenvolvimento, uma vez que desta forma, passariam a existir dois polos geradores de viagens turísticas, estando um em cada extremidade (Porto-Salamanca).

A articulação do turismo fluvial com o turismo ferroviário acontece em algumas regiões, sendo feita a viagem de ida de barco e de regresso de comboio, ou vice-versa.

1 IPDT, *O turismo em 2008*. Porto, consultado em http://www.ipdt.pt/ficheiros_upload/file/pdfs/o_turismo_em_2008.pdf.

2 Dados da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

Contudo esta relação entre as excursões ferroviárias, conjugado com o serviço prestado pelos barcos, apenas existe entre o Porto e o Pocinho. Facto é que quando não existe a possibilidade de integrar o turismo fluvial com o caminho-de-ferro, muitas vezes o barco não faz a paragem naquela localidade. Por outro lado, se a faz, o turista não chega a visitar o lugar, permanecendo no barco, ou entrando directamente em autocarros que o leva a pontos turísticos específicos.

Alertados para os problemas ambientais resultantes do excesso do uso da rodovia e perante a urgência de criar novas práticas sustentáveis, o transporte ferroviário surge como a solução mais viável e amiga do ambiente. No caso específico do Douro, as características da região, aconselham a essa aposta, criando também uma nova procura pela parte do turista. Além disso, nesta região classificada como Património da Humanidade, pela excelência da sua Paisagem Cultural, Evolutiva e Viva, o Património ferroviário da região, ao mesmo tempo que conserva o seu valor de memória e de afirmação de identidade do território, faz parte desse conjunto insubstituível de elementos de atractividade e de recursos de desenvolvimento de que o Douro não pode abdicar¹.

Para além do percurso Porto-Pocinho realizado nos comboios da CP, a companhia lança uma campanha designada Comboios históricos do Douro, recuperando locomotivas a vapor dos anos 20 e máquinas a diesel dos anos 60 e 70, juntando-se carruagens históricas. Todo o material foi recuperado ao mais ínfimo pormenor, com a intenção de recriar as viagens feitas nas estradas de ferro no início do século XX. O comboio percorre a distância que vai da Régua ao Tua entre os meses de Março e Outubro, com animação de grupos culturais e produtos regionais, dando forma a um produto turístico especialmente destinado a operadores turísticos que pretendam organizar viagens sócio-recreativas. A procura do comboio histórico pelos turistas, tem aumentado de ano para ano.

Quanto à rede viária existente, esta não é completa e é composta por estradas caracterizadas por uma sinuosidade elevada, aumentando o tempo de viagem e diminuindo o conforto. A dificuldade de melhorar as condições rodoviárias deve-se à topografia que caracteriza a região e a necessidade de preservar a Paisagem, além do custo que lhe estaria associado, que não compensaria o investimento. Nesse sentido, a linha férrea do Douro e a sua via navegável, parecem as soluções mais viáveis de investimento para o desenvolvimento turístico.

No cenário actual de crescimento do número de turistas que procuram o Vale do Douro para viagens de lazer, o investimento na região ao nível dos acessos torna-se fundamental. Apesar do seu potencial turístico, que vai desde o vinho, história, recursos

1 PEREIRA, Gaspar- *Os caminhos-de-ferro do Douro: história e património*. Consultado em <http://www.ocomboio.net/PDF/montpellier/portugais/gasparmartinspereira.pdf>.

naturais e culturais, ainda há aspectos em que é necessário investir mais. Neste momento o Douro é essencialmente explorado para as viagens de barco, que trazem os turistas pelo rio, com planos de lazer traçados e lugares a visitar definidos. O turista fica limitado aos barcos e aos seus programas, sendo desnecessário a estadia em unidades hoteleiras locais e desta forma não estimula o desenvolvimento local pretendido com a actividade do turismo. Ainda assim, muitas quintas familiares que se dedicavam em exclusivo à produção de vinho, começaram a apostar nesta actividade, criando o enoturismo, um segmento da actividade turística que aproxima o turista à cultura da localidade e aos detalhes do vinho.

Nesta região, repleta de locais com interesse Patrimonial, histórico, natural e cultural, é necessário apostar em rotas que incluam os diversos potenciais do Douro. Ao nível cultural, esta é uma zona bastante diversificada uma vez que existem qualidades arquitectónicas, artesanais, gastronómicas e festividades diferentes em cada localidade. A arte rupestre, os vestígios romanos e os castros, a arquitetura militar, popular e religiosa são também atractivos. A arquitetura contemporânea assume também uma marca nesta região, com a construção do museu do Côa e toda a reabilitação das quintas de produção de Vinho do Porto. Com estas políticas de intervenção, o desenvolvimento turístico no Douro poderá continuar a ganhar destaque, existindo um leque diversificado de actividades e ofertas para o turismo.



Figura 36

Banca de recordações para turistas, Pinhão
Fotografia da Autora

Figura 37

Vinho Montes Ermos, Douro
Fotografia da Autora

Figura 38

Grupo de turistas no cais fluvial de Peso da Régua
Fotografia da Autora





Figura 39

Barco turístico no cais fluvial de Barca d'Alva

Fotografia da Autora



Figura 40
Estação ferroviária do Pinhão
Fotografia da Autora

2.4 A Paisagem e o Património Ferroviário como estímulo para o Turismo Rural

Resultado da Revolução Industrial e com uma marca vincada na história do país, o Património Ferroviário constitui uma identidade cultural nas Paisagens onde está presente. Com uma malha ferroviária que atravessava e ligava várias regiões, os caminhos-de-ferro são um importante agente transformador do território, que juntamente com a industrialização, contribuíram para a expansão de várias localidades. A ferrovia é caracterizada como um dos mais importantes Patrimónios industriais a definir como Património da Humanidade, não apenas pela sua contribuição no desenvolvimento da sociedade a nível económico, cultural e social, mas também pela sua longa história ter produzido um valioso Património identitário. O comboio, no decorrer do tempo, ao consolidar-se no quotidiano das pessoas por onde circulava, passou a assumir um importante papel emblemático, integrante nas relações e no sentido de pertença que as comunidades fortaleceram com o lugar que habitavam.

Entre a Paisagem e a própria infraestrutura são criadas, logo desde início, relações importantes das quais a sua compreensão é essencial para a entendermos. A instalação de uma nova tecnologia num território, como o caso dos caminhos-de-ferro, passa a integrar a Paisagem, sendo considerada como bem cultural e elemento definidor que a integra e caracteriza, não de forma isolada, mas no conjunto das relações estabelecidas. Nesse sentido, adoptamos a caracterização de bens culturais defendido pela UNESCO, em que diz que os bens culturais devem:

- i. representar uma obra-prima do génio criativo humano, ou
- ii. ser a manifestação de um intercâmbio considerável de valores humanos durante um determinado período ou em uma área cultural específica, no desenvolvimento da arquitetura, das artes monumentais, de planeamento urbano ou de paisagismo, ou
- iii. aportar um testemunho único ou excepcional de uma tradição cultural ou de uma civilização ainda viva ou que tenha desaparecido (...)

Em Portugal, condicionado por questões financeiras e técnicas, o plano das linhas férreas tentou sempre seguir o traçado mais rectilíneo possível, o que fez com que fosse necessário abrir túneis e erguer viadutos e pontes, que possibilitassem vencer vales e transpor rios. Nos caminhos-de-ferro, ficaram também enraizados os saberes técnicos dos engenheiros e o domínio de novos materiais, como o ferro, o betão e o aço, sendo reconhecida uma valiosa expressão da acção do Homem.

Com a extinção do uso do comboio como meio de transporte e o conseqüente abandono de vários lugares por onde a máquina circulava, a ferrovia pode ser considerada também, como Património comum do imaginário colectivo, referindo-nos a esses lugares, como lugares de memória. É necessário mencionar que quando nos referimos à memória, o seu suporte está no presente e por isso, as imagens que temos do passado,

são formadas por lembranças reais e factos contados por quem as experienciou. Os valores presentes na Paisagem dos lugares, atribuem-lhes uma conotação histórica que representa não só um cartão de identidade, mas também um símbolo para o lugar, que através do turismo ganha difusão e valorização.

O turismo cultural, compreendido como o turismo que tem como principal atracção referências culturais, oferece a possibilidade de uma maior relação e comunicação entre os diferentes povos. Esse contacto tende a enriquecer culturalmente tanto os turistas quanto a comunidade receptora. Através do turismo cultural, aquilo que poderia ser uma simples experiência turística, torna-se numa aquisição de conhecimentos e valores tradicionais. Desta forma, a preservação e valorização do Património, permite à sociedade a divulgação dos seus saberes e da sua história. Assim, quando um bem Patrimonial atrai a atenção do turista, o interesse em adaptar o lugar a esse tipo de actividade aumenta, de forma adequada a receber os seus visitantes. Esse é um dos efeitos previsíveis da valorização do Património, sendo que é necessário a adopção de estratégias que estimulem a expansão e evolução da comunidade.

Ao considerar os destinos turísticos rurais, a sua Paisagem apresenta um Património natural rico em bens tangíveis e intangíveis, além das vivências da população que reside nesses lugares. Os meios rurais possuem um Património cultural, edificado, natural e Paisagístico de infinita riqueza. Este Património, funciona igualmente como atracção turística e motor de desenvolvimento do território. Tornar o seu Património conhecido, acessível e interactivo com as populações rurais é uma iniciativa imprescindível à conservação dos equilíbrios ambientais, à conservação dos lugares, do progresso económico e da coesão social e cultural.

Em 2014, o CHARTS¹, um projecto europeu dedicado ao Património e à cultura, estudou a questão do Património Ferroviário, sobre o qual considera que os comboios históricos são um agente cultural único com forte significado na Europa e que precisa ser preservado e promovido por todos. A rentabilização deste Património, associado ao turismo ferroviário, quando localizado em zonas rurais ou montanhosas e apresentando qualidades e características de sucesso tais como as componentes Paisagísticas ou culturais, quando associados a viagens de comboio em material circulante histórico, tornam-se um produto turístico diferenciador e de qualidade.

Segundo o artigo publicado pelo jornal Público, da autoria do professor e *trainee* na empresa *European Union Agency for Railways*, André Pires a exploração turística da ferrovia, deve considerar vários aspectos de forma a obter sucesso. Tais como *a oferta de*

1 O CHARTS é projecto Europeu que promove as boas práticas do turismo cultural, alcançando uma abordagem sustentável aos destinos do turismo cultural e patrimonial através da troca de conhecimento e experiências, desenvolvendo uma estratégia regional mais eficaz

serviços e programas aos potenciais passageiros, o envolvimento local e regional dos agentes políticos, a criação de parcerias locais e regionais como a cooperação com a indústria do turismo, a avaliação exacta das expectativas dos turistas e da comunidade local, a cooperação inter-regional, a intermodalidade e a coordenação de horários entre regiões transfronteiriças e a integração da ferrovia regional com outros tipos de transporte. A aposta no turismo ferroviário contribui também para a requalificação e uso do Património Ferroviário (infraestruturas e material circulante), para a criação de museus ou outros espaços culturais associados ao sector e ao relato da sua história e para a reabertura de linhas e troços encerrados ao tráfego ferroviário.

Em Portugal, apesar de ser reconhecido o seu potencial, o turismo ferroviário e a exploração de material circulante histórico continua a estar muito aquém, contrariamente com o que tem vindo a acontecer com o resto da Europa. O país continua a desperdiçar oportunidades, enviando para a sucata material que poderia voltar ao serviço regional ou para o turismo¹. Portugal é o único país europeu, cuja rede ferroviária apresenta uma baixa densidade em termos de área (km de via por km²) por população (km de via por habitante) sendo que em 2016, Portugal apresentava uma rede ferroviária com 3.620,8km de extensão e uma população de 10.562.178 de habitantes, o que se traduz numa relação de 34,28 m de ferrovia por cada 100 habitantes². Este facto está directamente ligado ao encerramento de várias linhas regionais.

Apostar no turismo ferroviário nacional e na revitalização do Património Ferroviário deve integrar uma opção estratégica a média e longo prazo, desenvolver uma dinâmica de promoção do território e do turismo sustentável. É necessário dar maior densidade à rede ferroviária nacional, de forma a recuperar a ferrovia regional, recorrendo a intervenções de requalificação. Investir neste segmento significa criar uma oportunidade para o território, em particular para o interior, através da reposição de um serviço público de transporte³.

Hoje é reconhecido, o valor Patrimonial e o potencial dos caminhos-de-ferro e associado a esse valor, o valor Paisagístico. A desactivação de várias linhas ao longo dos tempos, provocou alterações na Paisagem, o que coloca muitas vezes em risco o Património Ferroviário, pois a falta de preservação do mesmo afecta o registo e a memória das estruturas, perdendo-se assim vestígios da sua utilização passada. É incompreensível o desaproveitamento do Património Ferroviário como estímulo turístico, pois é um investimento estratégico que potencia, não só as regiões por onde atravessa, mas também as regiões adjacentes, sendo o turismo um sector em crescimento.

1 PIREs, André- Turismo ferroviário, Europa e Portugal in *Jornal Público* online, consultado em <https://www.publico.pt/2018/05/23/economia/opiniao/turismo-ferroviario-europa-e-portugal-1831269>

2 Dados recolhidos no INE- Instituto Nacional de Estatística, 2016

3 PIREs, André- Turismo ferroviário, Europa e Portugal in *Jornal Público* online, consultado em <https://www.publico.pt/2018/05/23/economia/opiniao/turismo-ferroviario-europa-e-portugal-1831269>

O caso particular da linha férrea do Douro

Na estação da Régua existe uma placa com uma descrição que não podia melhor representar o impacto do caminho de ferro no Douro. Na ocasião do centenário da construção dessa estação escreveu-se: *o caminho de ferro foi uma revolução, se todas fossem assim...* A placa datada de 1979, relembra uma era em que o caminho de ferro era um orgulho, manifestando a verdadeira revolução que a infraestrutura trouxe para este Vale.

Como referido anteriormente, o comboio mudou o vale, mudou o padrão do transporte do vinho, mudou os hábitos durienses e tem mudado o paradigma do turismo da região, podendo contribuir decisivamente para o interesse estratégico do país, através da ligação que se estabelece entre os nossos portos e o resto da Europa. O posicionamento geográfico da linha do Douro, confere-lhe esse carácter, na medida em que permite a ligação transversal mais rápida desde o Porto de Leixões a Salamanca, que dispõe de uma ligação directa para Madrid. Nesse sentido, a reactivação da ligação Internacional permite enquadrar a linha do Douro entre dois importantes polos geradores de tráfego com infraestruturas de transporte importantes, tais como o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o Terminal de Passageiros do Porto de Leixões, no Porto, e a estação do AVE em Salamanca. Assim, surge um eixo turístico de excelência, constituído por quatro destinos classificados pela UNESCO como Património da Humanidade: o Porto, o Douro Vinhateiro, as Gravuras Rupestres do Vale do Côa e Salamanca¹.

A nível de turismo ferroviário, esta ligação entre Porto e Madrid vai potenciar a mobilidade ferroviária na extensão do rio, permitindo aos turistas que o explorem, instalando-se nos concelhos que se distribuem ao longo do vale do Douro. Desta forma, ao servirem-se da hotelaria e usufruírem do comércio local, vai ser estimulado o turismo duriense. Representando um factor económico estruturante, permite expandir também o mercado do turismo fluvial e aumentar a procura do turismo Internacional por via dos aeroportos do Porto e Madrid. A interoperabilidade entre o turismo ferroviário e o turismo fluvial do Douro, é já hoje uma realidade, no entanto com a reabertura do troço desactivado da linha, a oferta seria aumentada e dinamizada, permitindo aos operadores turísticos criar novos e diversificados programas de lazer.

Esta linha oferece ao turista, uma dimensão de herança e a descoberta de um valioso Património Paisagístico natural, moldado pelo Homem nos últimos séculos, em conformidade com as linhas férreas e o progresso. É através do investimento e manutenção das ferrovias, com toda a sua dimensão cultural e nostálgica, que o comboio e a linha férrea do Douro evitariam o seu desmoronamento. O comboio é ele também, um elemento de valorização da Paisagem vinhateira.

1 Referido no debate A linha férrea do Douro- um futuro que tarda. Auditório Municipal da Régua, 15 de Setembro de 2018

No cenário actual de crescimento do número de turistas que procuram o vale do Douro para viagens de lazer, o investimento na região ao nível das acessibilidades torna-se fundamental, correndo o risco de ficar por explorar um enorme potencial de desenvolvimento da mesma. No entanto, o investimento em novas rodovias seria de difícil plano de estruturação e dispendioso.. Nesse sentido, a aposta na recuperação da linha justificaria, sendo que o investimento-retorno fundamenta-se não só pela afluência do turismo, mas também pela possibilidade de transportar mercadorias além fronteiras, potenciando a coesão territorial e sócio-económica de toda a região do interior do Douro.

Sobre a linha do Douro, sabemos que o investimento até Barca d'Alva ronda os 200.000.000€, sabemos que o investimento do lado Espanhol ronda os 100.000.000€. Sabemos que o número de canais horários poderá pelo menos duplicar. Sabemos que a viagem do Porto a Madrid ficaria em seis horas, ou do Porto a Salamanca em quatro horas e meia, que com comboios pendulares, podia ser particularmente reduzida, uma vez que são comboios especialmente preparados para este tipo de traçados. Em termos de cargas não há qualquer tipo de restrições, sendo que podem passar todo o tipo de comboios de mercadorias que circulam actualmente na rede nacional e espanhola. Tecnicamente, a sua modernização é viável, não existindo problemas do ponto de vista técnico que impeçam a sua reabilitação¹.

Adicionalmente, a Linha do Douro apresenta-se como vector incontornável para um novo modelo de desenvolvimento, territorial transfronteiriço, com mais de três décadas após a suspensão de todos os serviços ferroviários internacionais, na sequência da qual têm permanecido ao abandono completo, vários quilómetros de infraestrutura entre Pocinho e Barca d'Alva/Fregeneda (fronteira) e Fuente de San Esteban (entroncamento a 56km de Salamanca)².

Perante estes factores, o investimento na Linha do Douro, com vista a modernizar e adaptar a infraestrutura às necessidades da região, é uma evidência estratégica. Esta ligação do ponto de vista económico e do ponto de vista daquilo que seria a coesão social e cultural faz todo o sentido. Hoje a União Europeia olhando para o território duriense, identifica esta linha como uma linha prioritária num conjunto de linhas que estão a ser reconhecidas por toda a Europa.

1 Referido no debate *A linha férrea do Douro- um futuro que tarda*. Auditório Municipal da Régua, 15 de Setembro de 2018

2 Estudo realizado pela Infraestruturas de Portugal, *Linha do Douro- Troço Ermesinde- Barca d'Alva e ligação a Salamanca*. consultado em <http://www.transportesenegocios.pt/documentos/Infraestruturas-de-Portugal-Linha-do-Douro-e-liga%C3%A7%C3%A3o-a-Espanha.pdf>



Figura 41
Túnel depois da Ponte Internacional
Fotografia da Autora



Figura 42

Ponte Internacional, fim da linha férrea em território português
Fotografia da Autora

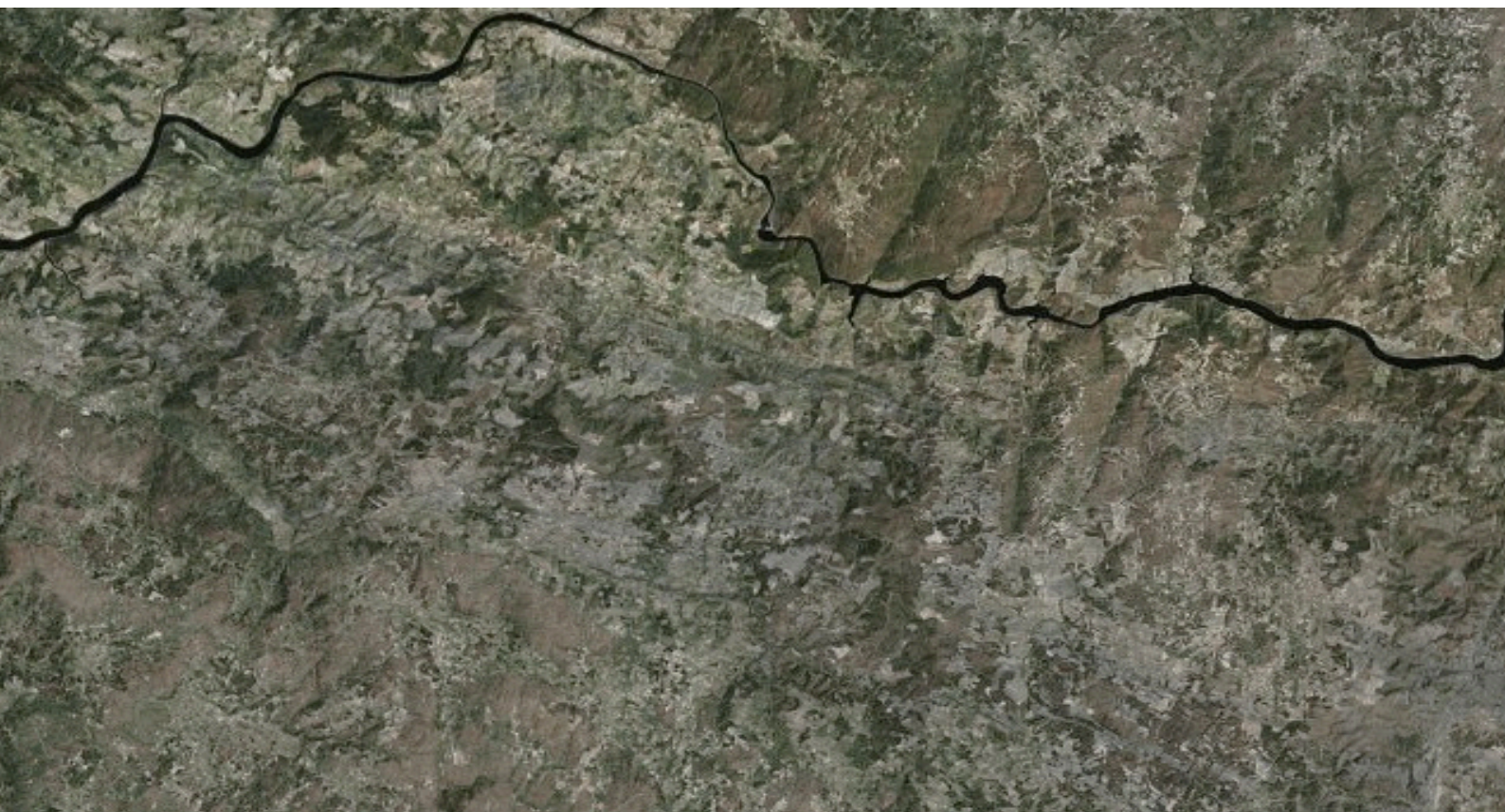


Figura 43
Esquema da linha férrea do Douro
Elaborado pela Autora



Figura 44
Ortofotomapa da Região do Douro, com esquema do troço desactivado em Portugal
Elaborado pela Autora

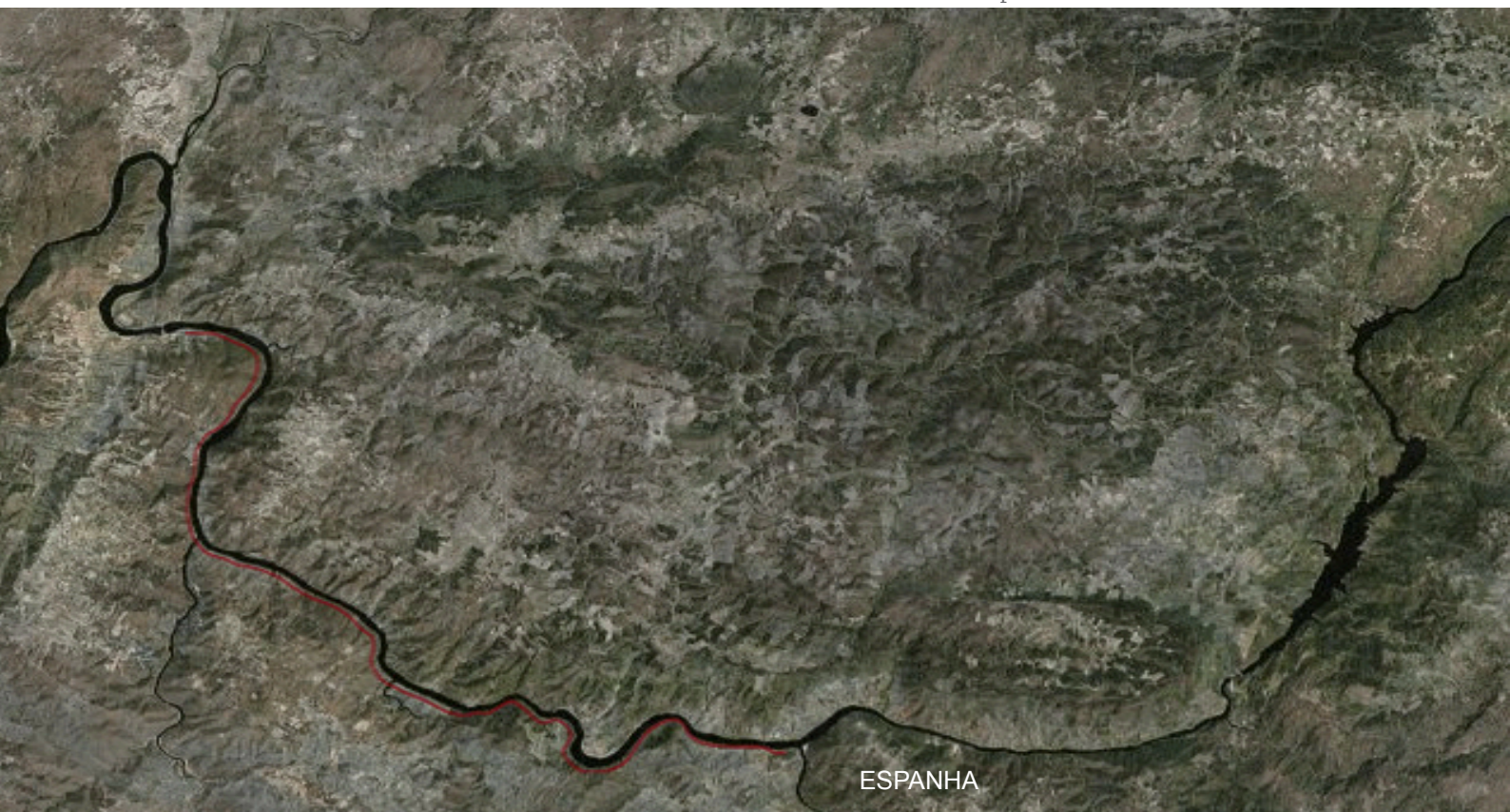






Figura 45
Paisagem da Região do Douro
Fotografia da Autora

3- Casos de referência

Estação ferroviária de Canfranc

Figura 46
Esquema da linha férrea Zaragoza-Canfranc
Fotografia da Autora



Linha Férrea Zaragoza- Canfranc - Pau

Extensão total da linha: 307 km

Linha ativa: Zaragoza – Canfranc (Espanha) Bedous- Pau (França)

Linha desativada: Canfranc- Bedous (Espanha-França)

Localizada no Norte de Espanha, fazendo ligação com o país vizinho França, a linha Zaragoza – Canfranc – Pau tem uma extensão total de 307km. Esta é uma linha dividida em duas secções: uma secção espanhola, entre Zaragoza e Canfranc de 214 km e uma secção francesa, entre Canfranc e Pau de 93 km.

A construção da linha passou por diversos desafios, muitos devido à topografia íngreme, sendo uma travessia tecnicamente difícil das montanhas dos Pirinéus localizada a 1194 metros a cima do nível do mar. Estas condições obrigaram a desviar o canal do rio Aragão, a nivelar o terreno irregular e a fazer trabalhos de reflorestamento. Foram plantadas cerca de 10 milhões de árvores e construídas barragens em precipícios e encostas para evitar avalanches de neve.

Inaugurada e electrificada em 1928, começa a exploração da linha férrea, na qual a estação Internacional construída em Canfranc, de uso conjunto espanhol e francês, teve um papel muito importante.

Canfranc é considerada uma das estações ferroviárias mais bonitas do mundo, localizada no município espanhol de Canfranc (Huesca) em Aragão. Foi uma das principais ligações entre os dois países, ligando Espanha e França através de túneis que cruzavam os Pirineus. Do lado Oeste da estação, circulavam os comboios espanhóis e do lado Leste, os comboios franceses que entravam e saíam de Espanha. Intitulada como a Catedral dos Pirineus, Canfranc ligava Espanha com o resto da Europa. A estação foi meio de circulação de produtos para comércio, espíões, nazis, contrabando de ouro e uma porta de escape para fugitivos judeus. Devido à sua dimensão, surgiu nas proximidades da estação uma nova povoação para alojar os cerca de 2000 ferroviários, aduaneiros, electricistas, entre outros cargos, necessários para o funcionamento das instalações.

A linha prosperou rapidamente, mas a Europa atravessava um período de instabilidade entre as décadas de 30 e 40. O túnel de Somport que ligava Espanha e França foi fechado em 1936, devido às tensões entre os governos Espanhol e Francês, durante a Guerra Civil Espanhola. Mais tarde, durante a II Guerra Mundial, o túnel foi reaberto e Canfranc foi ocupada pelos nazis, servindo de intermediária da rota do ouro nazi. Durante o conflito, muito ouro, roubado aos judeus, circulou por estes caminhos de ferro, sendo que era a Alemanha controlava a alfândega Internacional de Canfranc. Entre 1942 e 1945, Canfranc foi cenário de contrabando e espionagem, protagonizados pelas forças alemãs que se instalaram em pleno território espanhol, aproveitando o duplo

domínio com o qual a estação geria. Embora Espanha não tivesse entrado na Segunda Guerra Mundial, Franco, chefe de Estado que governava na altura em regime de ditadura, tinha uma posição particular em relação ao conflito. Devia retribuir a Hitler, a ajuda que lhe tinha sido dada durante a Guerra Civil Espanhola. A travessia da fronteira do ouro nazi, era feita por via férrea, seguindo através de camiões para Espanha e para Portugal, que também não estava envolvido no conflito, mantendo relações diplomáticas normais. Em troca, passavam volfrâmio, vinho, azeite, café, conservas e azeitonas, entre outros produtos. *A maior parte do ouro saqueado pelos nazis foi utilizado, através da Suíça, para pagar a outros países neutrais, como Portugal, os fornecimentos necessários à sobrevivência do exército alemão no final da II Guerra Mundial*¹. As trocas através da Península Ibérica chegaram a representar cerca de 60 por cento do comércio alemão. Em documentos encontrados na estação ferroviária de Canfranc, confirma-se que Portugal importou, pelo menos, 228 toneladas de ouro nazi.

Em 1970, uma mercadoria de milho sai da estação de Pau em direcção a Canfranc, acabando por descarrilar na ponte de L'Estanguet² e causando o seu colapso. A linha é assim encerrada parcialmente. No entanto, o lado espanhol permaneceu aberto mas cada vez com menos tráfego, o que fez com que a estação fosse caindo no abandono. Actualmente, o edifício principal está em estado de ruína e fechado ao público, excepto para visitas guiadas realizadas durante o Verão. A estação ferroviária, utilizando outras instalações, funciona apenas com a viagem de dois comboios diários para passageiros e comboios de cargas para o silo de grãos, fazendo a viagem de e para Zaragoza.

São múltiplas as razões que poderiam favorecer a reabertura total da linha, como a contribuição para a economia de energia usando o comboio como meio de transporte, a necessidade de impulsionar um eixo de desenvolvimento norte-sul, o volume de tráfego que pode gerar tanto pela importação como pela exportação de produtos, o turismo, entre outros. Com essas motivações, os governos regionais de Aragão e Aquitânia (França) tencionam reabrir a linha até Canfranc, em 2020. Para isso, serão necessários 500.000.000€, sendo que 40% desse investimento, será financiado pela União Europeia. Algumas obras de requalificação já foram efectuadas no lado francês, contudo a ligação à fronteira ainda não foi realizada, pois o túnel ferroviário de Somport que cruza os Pirinéus, encontra-se encerrado e precisa de recuperação.

Entretanto a estação ferroviária de Canfranc também já apresenta um plano e passará por uma remodelação. O projecto está a cargo de um empresa de Zaragoza e o plano inclui quatro fases: a construção de um hotel; a transferência da antiga estação ferroviária; a criação do centro de recepção dos peregrinos e a abertura de um museu ferroviário.

1 Retirado de um relatório de historiadores do governo norte-americano feito em 1998

2 Ponte entre Bedous e Canfranc, no lado francês da linha



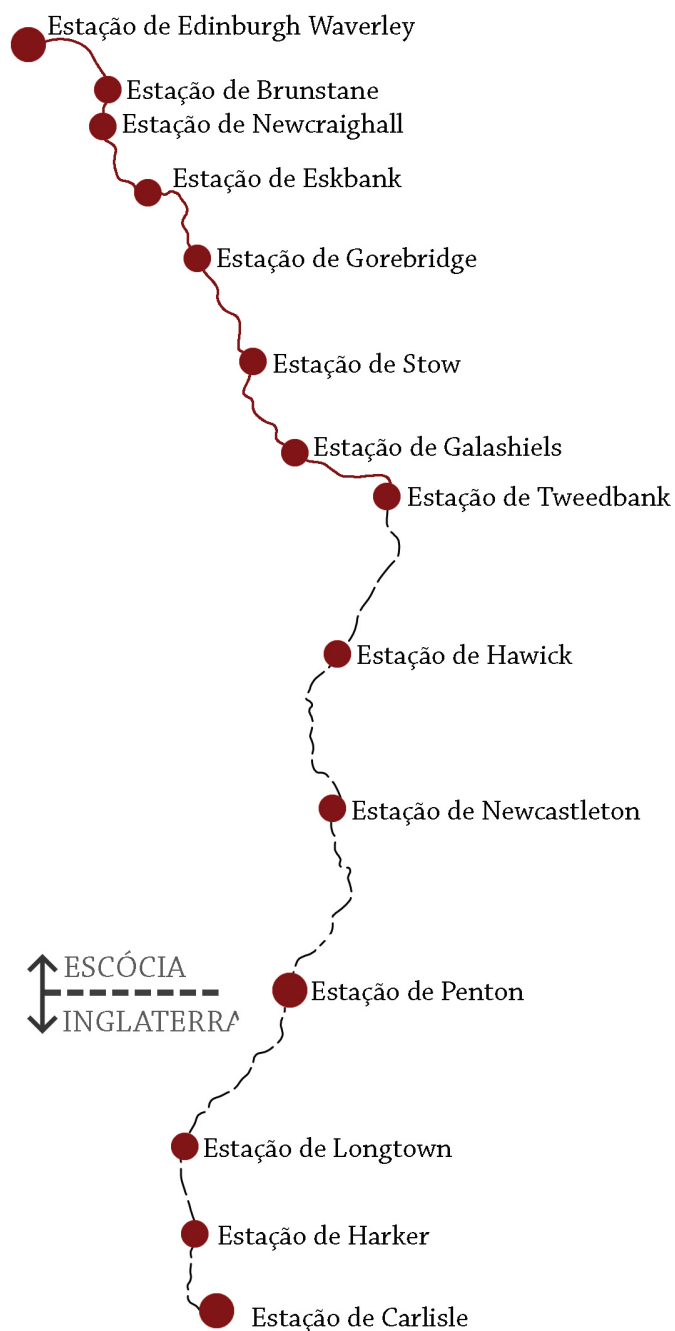
Figura 47
Estação abandonada de Canfranc
Fotografia de Nerea Oroquieta



Figura 48
Estação abandonada de Canfranc
Fotografia de Nerea Oroquieta

Linha férrea de Waverley

Figura 49
Esquema da linha férrea de Waverley
Fotografia da Autora



Linha Férrea Regional de Waverley

Extensão total da linha: 158,1 km

Linha ativa: Edinburgh Waverley (Escócia) – Tweedbank (Escócia)

Linha desativada: Tweedbank (Escócia) – Carlisle (Inglaterra)

A rota de Waverley, apelidada como a *Ferrovias das Fronteiras*, é uma linha férrea que ligava inicialmente o sul de Edinburgh, passando pelas fronteiras escocesas, até Carlisle em Inglaterra. A linha foi construída pela empresa *British Railways*, inaugurada em duas etapas, o troço entre Edinburgh e Hawick inaugurado em 1849 e o restante até Carlisle apenas em 1862. Edinburgh era o ponto de saída da rota que atravessava diagonalmente as Terras Altas do Sul, na Escócia até à planície de Solway e Carlisle, em Inglaterra, com uma distância de cerca de 158km. A sua forma diagonal, é consideravelmente mais longa do que um possível percurso recto entre os dois pontos, contudo o itinerário foi escolhido para percorrer as formidáveis barreiras naturais ao sul de Edinburgh e áreas densamente arborizadas, do alto das colinas nas fronteiras escocesas. A linha rapidamente ganhou a reputação de ser a linha mais complexa da Grã-Bertanha devido às suas curvas sinuosas e inclinações íngremes.

A construção da linha deveria durar cerca de dois anos e dez meses, no entanto sofreu atrasos logo de início, devido a decisões do parlamento. Assim que iniciado, o processo de obra decorreu em climas difíceis, três invernos intensos e dois verões muito húmidos. Nas zonas mais longe das civilizações e das vias públicas, foi necessário recorrer a cavalos para transportar os materiais pelas encostas, até aos locais de trabalho. Foi difícil manter a equipa de trabalhadores, devido a todas as condições tanto climatéricas como de esforço, o que atrasou a construção da estrada de ferro.

Ao longo da sua história de funcionamento, a rota de Waverley alcançou apenas um sucesso razoável. Mesmo durante os seus melhores anos, os retornos eram escassos. A linha férrea vivia essencialmente de passageiros transfronteiriços e tráfego gerado pelas indústrias de lãs têxteis. No entanto, as linhas férreas da Costa Oeste e da Costa Leste, concorriam com a linha de Waverley na duração das viagens, sendo que a linha de Waverley realizava viagens mais lentas, um dos seus maiores obstáculos. Os passageiros que optavam fielmente por realizar as suas viagens nesta linha, faziam-no essencialmente pela agradável viagem e pela Paisagem espectacular ao norte de Leeds, no norte de Inglaterra, que lhe conferia um carácter cénico.

Em 1963, a *British Railways* sofre transformações e publica um relatório realizado por Richard Beeching, mais conhecido por Dr. Beeching, o engenheiro e físico que assumia, na altura, a presidência da empresa. O relatório propunha o encerramento de mais de 8000 km de ferrovia e de mais de 2000 estações. Entre essas linhas,

a *British Railways* identificou a rota de Waverley como a principal e com o seu encerramento, deixa as fronteiras escocesas como a única região do Reino Unido, sem uma ligação ferroviária. As regiões fronteiriças encaram a situação de mau grado e solicitam que o ministro dos transportes adie o aviso de fecho da linha. Depois de vários processos de reivindicação e alterações políticas, que trouxeram alguma esperança a quem torcia para manter a linha aberta, a linha fecha em 1969, seis anos após as recomendações do seu encerramento.

Após o fechamento da ferrovia, a rota deixou de ter manutenção e de ser protegida, originando demolições de pontes, onde foram construídas novas estradas e edifícios invadindo o sistema ferroviário. Durante as décadas de 70 e 80, o sistema ferroviário da Escócia luta contra uma onda de declínio, mas a meados da década de 80, a situação começa a reverter-se. Cerca de cinquenta estações abrem e em 1984 o serviço de transporte de passageiros é reintroduzido de Edingurgh até Bathgate num novo ramal, sendo um grande sucesso. Neste seguimento, surgiram políticas de revitalização para a rota de Waverley. Contudo, a restauração da linha por completo, não seria viável pois oferecia poucos benefícios e muitos custos, devido à vandalização a sul da estação de Tweedbank. Apenas o serviço de passageiros entre Edinburgh e Tweedbank é viável para a sua reabertura e em 2006, é aprovado pelo parlamento escocês o início de obras na linha, estando previsto que as principais obras iniciassem em 2011 com conclusão em 2013. A reabertura parcial da linha, apenas acontece a 6 de Setembro de 2015, com um novo nome de *Borders Railway*, a estrada de ferro das beiras.

Por esta altura, a abertura completa da linha até Carlisle, não é mais descartada pelo governo escocês, pois a previsão inicial do número anual de passageiros era de 650.000 e no primeiro ano atingiu o número de 1.3 milhões. Aumentando em 2016 para 1.37 milhões e em 2017 para 1.5 milhões, provando que a sua reactivação é rentável¹.

¹ Aumentando em 2016 para 1.37 milhões e em 2017 para 1.5 milhões, provando que a sua reactivação é rentável.



Figura 50
Viaduto de Shankend, linha férrea de Waverley
Fotografia de Timon Rose



Figura 51
Linha férrea de Waverley
Fotografia de Nerea Oroquieta

Comboio histórico do Douro

Viajar no Comboio Histórico do Douro é como voltar atrás no tempo. O percurso é feito ao longo do rio Douro, com recurso a uma locomotiva a vapor dos anos 20 e cinco carruagens históricas, completamente reabilitadas. Todo o material foi recuperado ao mais detalhado pormenor, de forma a que a experiência seja o mais fiel possível à antiga realidade do início do século XX.

Para quem visita o Douro, a viagem neste comboio é quase obrigatória, permitindo ao turista conhecer o território e a sua Paisagem Cultural, de uma forma mais íntima. Os encantos da Linha do Douro são muito conhecidos, até mesmo para os amantes dos carris e das máquinas a vapor. Esta linha é reconhecida como uma das mais bonitas do mundo.

A partida do comboio é realizada na estação do Peso da Régua pelas 15h23, numa locomotiva construída em 1925 em direcção ao Tua. Os passageiros, de todas as faixas etárias, entusiasmam-se com a partida do comboio. Umas recordam as experiências do passado, outras embarcam numa nova e única experiência. Ninguém fica indiferente ao Comboio Histórico do Douro, nem mesmo aqueles que não vão seguir nesta viagem mas que se mostram curiosos para observar a máquina.

Durante a jornada, os passageiros podem assistir a actuações de animação de grupos de música e cantares tradicionais da região duriense, acompanhado de um vinho do Porto, *Porto Ferreira*. Pela janela, somos assoberbados pela incrível Paisagem, das margens trabalhadas ao longo de anos do rio Douro.

A primeira e breve paragem é feita no Pinhão, onde se pode contemplar os azulejos azuis da estação, retratando cenas das vindimas. De seguida, o comboio dirige-se até ao Tua, a sua paragem terminal. Aqui a locomotiva é reabastecida de água e passa para o outro extremo das carruagens, invertendo o sentido e preparando-se para a viagem de regresso, às 18h32.

Esta experiência cultural tem um preço de 42,50€ para adultos e 19,00€ para crianças entre os 4 e os 12 anos. Acontece anualmente, entre os meses de Junho e Outubro e faz parte da comunidade de comboios da CP.

O Comboio Histórico do Douro é um modelo de reabilitação do Património e adaptação do mesmo, a um novo uso contemporâneo. Hoje, este comboio tem uma função turística, mas aproxima-se o máximo possível à memória intrínseca destes carris.



Figura 52
Comboio histórico do Douro em Covelinhas
Fotografia de António Pinto



Figura 53
Comboio histórico do Douro na estação de Peso da Régua
Fotografia da Autora

4- Caso de estudo

Barca d'Alva

Elementos de caracterização da área de estudo





Figura 54
Estação ferroviária de Barca d'Alva
Fotografia da Autora

Enquadramento histórico

Diz-se que quando um galo canta em Barca d'Alva é ouvido em três distritos e dois países. A ponte Sarmiento Rodrigues une Bragança e Guarda e La Fregeneda, província de Salamanca, encontra-se ali ao lado. Situada num vale na margem esquerda do Rio Douro, Barca d'Alva fica junto à raia definida a leste pelo Rio Águeda. Esta aldeia, que está inserida no Parque Natural do Douro Internacional determina o limite do Douro navegável em território português. Barca d'Alva, pertencendo ao concelho de Figueira Castelo Rodrigo, não se encontra abrangida pela UNESCO como Património da Humanidade do Alto Douro Vinhateiro.

Na sua origem encontram-se povos pré-históricos típicos da cultura castreja, característico das montanhas do noroeste da Península Ibérica. Encontram-se também sinais de povoamentos nas idades do ferro e romana.

A construção da linha férrea do Douro, conferiu-lhe uma nova vida e dinamismo, tornando-a num importante ponto estratégico internacional, sendo na altura a ligação mais directa entre o Porto e o resto da Europa. A ponte do Águeda, que unia Barca d'Alva a La Fregeneda, atingia o 200º e final quilómetro da linha do Douro em Portugal. Nesta povoação instalavam-se os operários dos caminhos de ferro, despachantes da alfândega e da guarda fiscal, com as suas famílias.

No entanto, em decisão unilateral do Governo espanhol, a linha Salamanca-La Fregeneda encerra em 1985. Os prósperos e áureos anos decaíram e ditaram assim, também, o encerramento do troço ferroviário entre o Pocinho e Barca d'Alva. Com a era do declínio da ferrovia em Portugal, o último comboio apita em Barca d'Alva em 1988.

Outrora pensado como lugar de grande potencial para a distribuição de grandes cargas e produtos, a aldeia que vivia pelo tráfego ferroviário, acabou por perder grande parte do comércio local e da sua população.

Esta pequena povoação foi o refúgio predileto do escritor Guerra Junqueiro que durante vários anos foi proprietário da Quinta da Batoca, em tempos uma das maiores do Douro. Nascido no outro lado da ponte, em Freixo Espada à Cinta, o poeta procurava inspiração em terras de Barca d'Alva, chegando de comboio e atravessando o rio para se deslocar até à sua propriedade na outra margem.

Em 1999, foi construída uma ponte rodoviária entre La Fregeneda e Barca d'Alva, ligando assim as duas aldeias que não tinham, às portas do século XXI, uma conexão.

Com o passar dos anos o único lugar que não deixaria morrer Barca d'Alva, é o seu porto, que recebe inúmeros barcos turísticos. Um lugar sentido onde se tem uma agradável vista, com uma ponte que ao anoitecer se ilumina. No entanto a população residente não se vinculou ao lugar e pouco usufrui dele, sendo um espaço descaracterizado.

A estação ferroviária abandonada

Apesar de abandonada, encerrada desde 1988, a estação de Barca d'Alva ali continua. Evocada no livro *A Cidade e as Serras*, de Eça de Queiroz a estrutura secular resiste à passagem do tempo e às condições meteorológicas adversas. Outrora uma estação de destaque, com uma plataforma giratória que permitia que as locomotivas a vapor invertessem a sua marcha, cocheiras, um depósito de água de apoio às locomotivas e ainda o Gabinete do Chefe, com Transmissão e Telégrafo. Por aqui circulavam carruagens de primeira classe, e muitas gentes fizeram a travessia para o país vizinho.

O seu estado actual, não reflete a magnitude que esta estação e linha tiveram, mas ainda preserva muitos pedaços da sua história. Com pontes icónicas, túneis em penhascos gigantescos e o rio que quase sempre acompanhava a linha, este era um percurso excepcional a nível paisagístico.

Este património tem sofrido um processo de degradação e vandalização. O ponto de venda de bilhetes foi roubado, assim como os azulejos, restando apenas marcas de cimento onde estavam colados. Com isto, a estação foi alvo de uma intervenção de emparedamento, de forma a salvaguardar o património ferroviário que ainda existe.

Vários projectos com várias intenções, já foram pensados para a reabilitação da estação de Barca d'Alva, mas nenhum foi levado a cabo. Resta por enquanto, a esperança de um dia esta estação sofrer um processo de reabilitação e de quem sabe, voltar a ter o seu uso inaugural, na possibilidade da reactivação da linha do Douro.

Era uma Estação muito socegada, muito varrida, com rosinhas brancas trepando pelas paredes e outras rosas em moitas, n'um jardim, onde um tanquesinho abafado de limos dormia sob duas mimosas em flôr que rescendiam. Um moço pallido, de paletot côr de mel, vergando a bengalinha contra o chão, contemplava pensativamente o comboio¹.

1 QUEIRÓS, Eça- *A cidade e as Serras*. São Paulo. Edição baseada nos manuscritos e na edição de 1901. Livros do Brasil. Pp. 127-128



Figura 55, 56, 57, 58, 59
A estação férrea abandonada de Barca d'Alva
Fotografias da Autora

Produtos Locais

No que diz respeito a actividades agrícolas, esta é uma zona bastante rica. As culturas com maior peso são os olivais, vinhas, amendoais e os larajais. É aqui que são produzidos os melhores azeites do mundo, azeitona de conserva, amêndoas doces, vinho de consumo, assim como, vinho do Porto e moscatel de Favaio. No Douro Superior a viticultura começou a ser praticada mais tarde e por esta razão, esta área ficou conhecida durante muitos anos como o Douro Novo.

As amendoeiras são elemento estruturante na paisagem de Barca d'Alva, quando em flor criam um cenário branco e rosa. As flores brancas, rosa e lilás criam um quadro único, fenómeno que acontece nos finais de Fevereiro, início de Março.

Na tradicional festa do Almendro, que acontece todos os anos em Março, celebra-se a amendoeira em flor e Barca d'Alva recebe inúmeros turistas portugueses e espanhóis. Aliada a essa festa, realiza-se uma feira com produtos tradicionais da região, que se estende entre o cais fluvial e a antiga estação ferroviária.



Figura 60

Amostra de Azeite na exposição do Museu do Douro em Peso da Régua
Fotografia da Autora

Figura 61

Amostra de Vinho na exposição do Museu do Douro em Peso da Régua
Fotografia da Autora

Figura 62

Amostra de Amêndoas na exposição do Museu do Douro em Peso da Régua
Fotografia da Autora

População

Em relação à evolução demográfica das regiões que a linha férrea abrange, é visível uma diminuição da população nas regiões de mais fraca densidade. A taxa de natalidade é baixa e a taxa de envelhecimento é elevada, o que dificulta no desenvolvimento social, numa região caracterizada por uma frágil ocupação do solo, resultado do êxodo rural e emigração das épocas anteriores.

As evoluções tecnológicas afectaram o sector da agricultura, a base económica destas regiões e reduziram muitos postos de trabalho, conduzindo a uma crescente emigração. Rapidamente deixou de ser necessário tanta mão-de-obra, e automaticamente menos frequência nestes locais. O encerramento do troço da linha férrea, foi também outro factor relevante para este abandono populacional, deixando de existir postos de trabalho nos complexos ferroviários de Barca de Alva e La Fregeneda (Espanha).

Os seguintes mapas, elaborados através dos Censos do Instituto Nacional de Estatística, analisando os concelhos de Freixo Espada à Cinta e Figueira Castelo Rodrigo, calculam a população residente em 1991, em 2001 e em 2011, constataando o abandono populacional.

Barca d'Alva actualmente tem apenas 120 residentes.

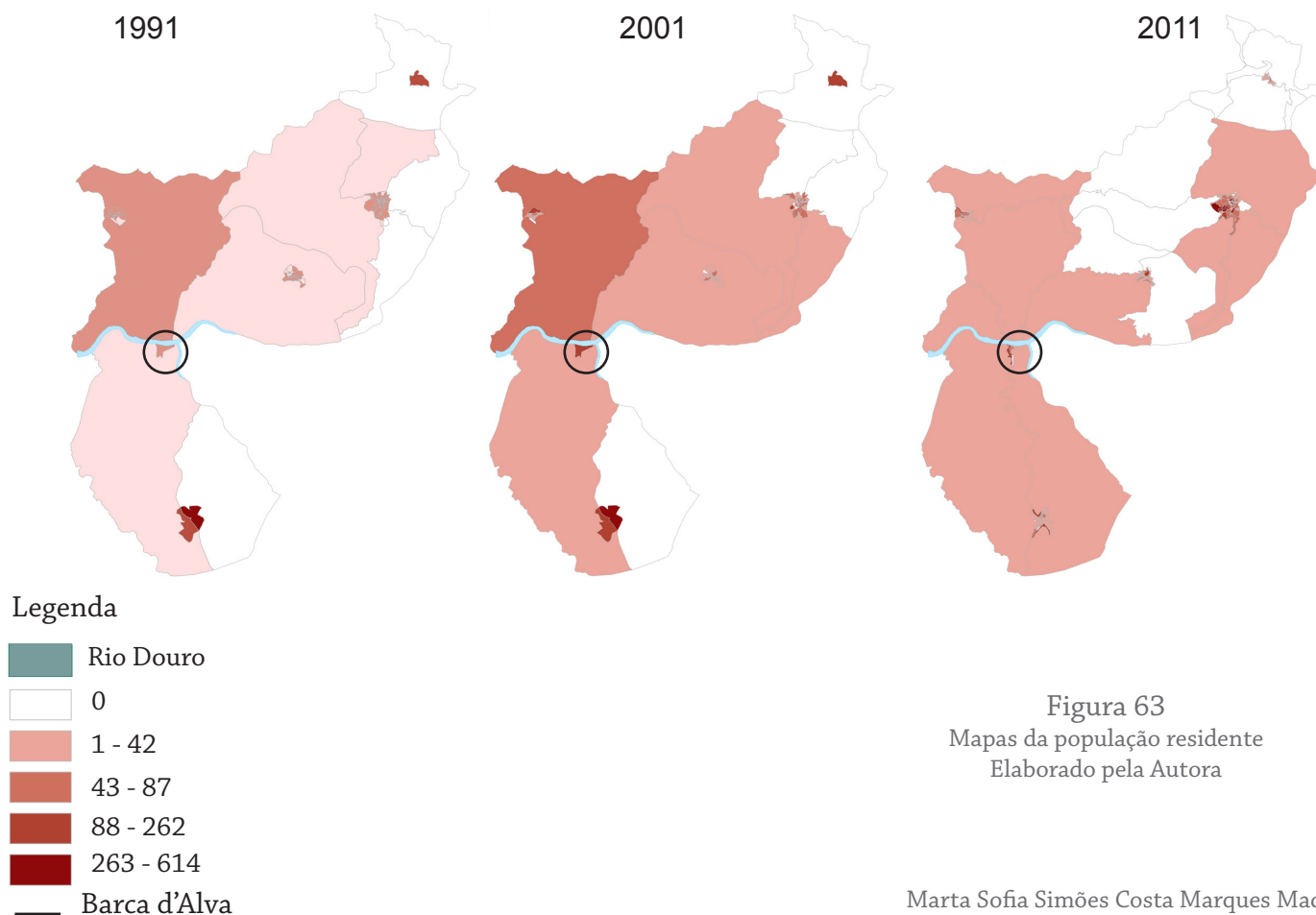
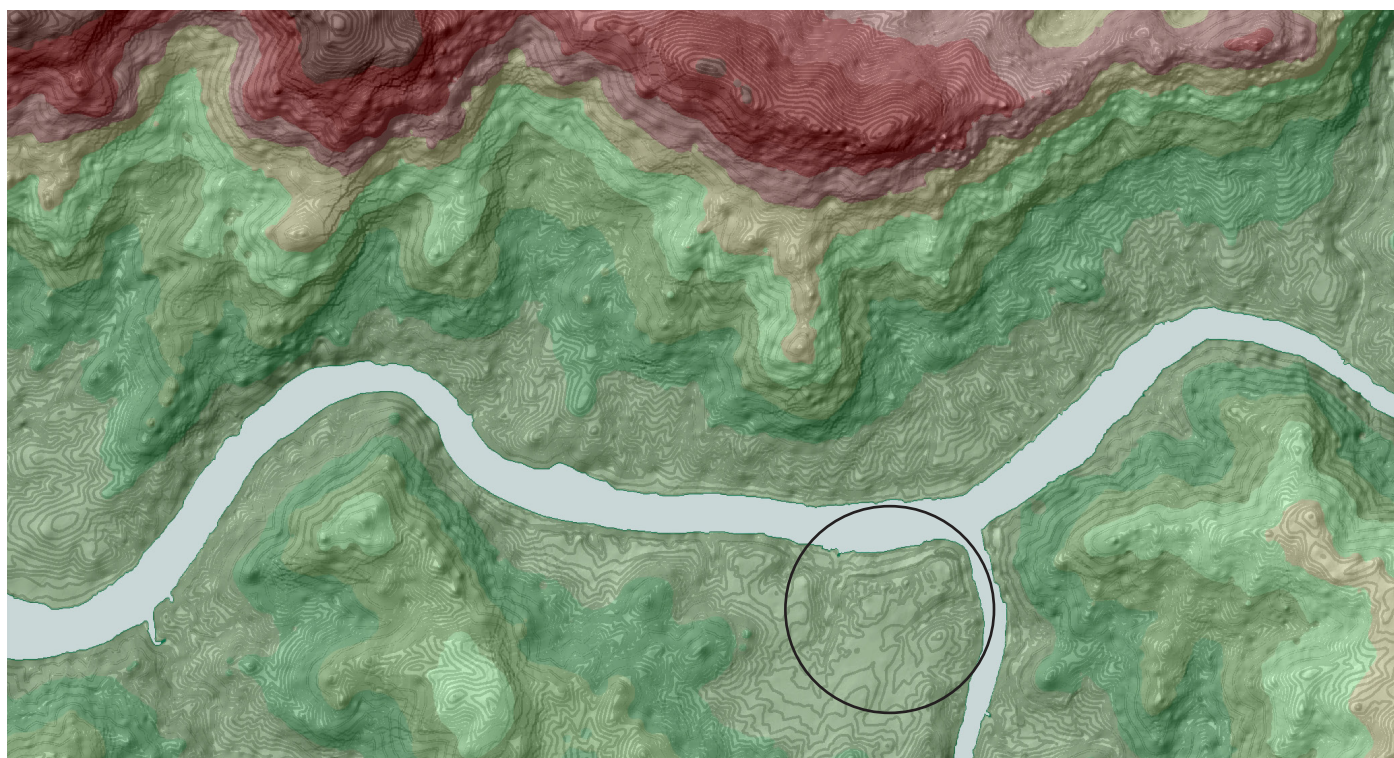


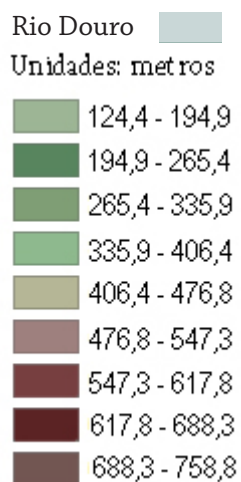
Figura 63
Mapas da população residente
Elaborado pela Autora

Hipsometria

A topografia do Douro é caracterizada por declives acentuados e vales incutidos nas suas margens. Barca d'Alva localiza-se junto ao rio Douro e Águeda, sendo uma frente ribeirinha, maioritariamente plana, com maiores desníveis a Sul. A área urbana desenvolve-se essencialmente onde os desníveis são menos acentuados.



Legenda



0 1 km

Figura 64
Mapa hipsométrico do terreno
Elaborado pela Autora

Usos do Solo

Relativamente ao uso do solo, o mato assume uma predominância. A nível de culturas arbóreas e arbustivas destaca-se o facto de mais de 50% da área ser ocupada por olival, seguindo-se de pomares e vinha.

O Plano Director Municipal de Barca d'Alva permite a edificabilidade de algumas áreas que interessam para a proposta projectual, desde que devidamente justificadas, não sendo áreas RAN e REN.



Legenda

0 0.5 km

- Rio Douro
- Tecido Urbano
- Hortas
- Mata
- Mato
- Olival
- Pomar
- Vinha

Figura 65
Mapa dos usos do solo
Elaborado pela Autora

Clima

Localizada em vales profundos, protegidos por montanhas, a variedade de altitudes tem uma forte influência no clima. Barca d'Alva caracteriza-se por ter Invernos muito frios e Verões muito quentes e secos. Pertencendo à sub-região do Douro Superior, esta é a zona mais seca de todas, embora apresente períodos de precipitação com maior incidência no Inverno.

A Rosa dos Ventos para Barca d'Alva mostra quantas horas por ano o vento sopra na direção indicada.

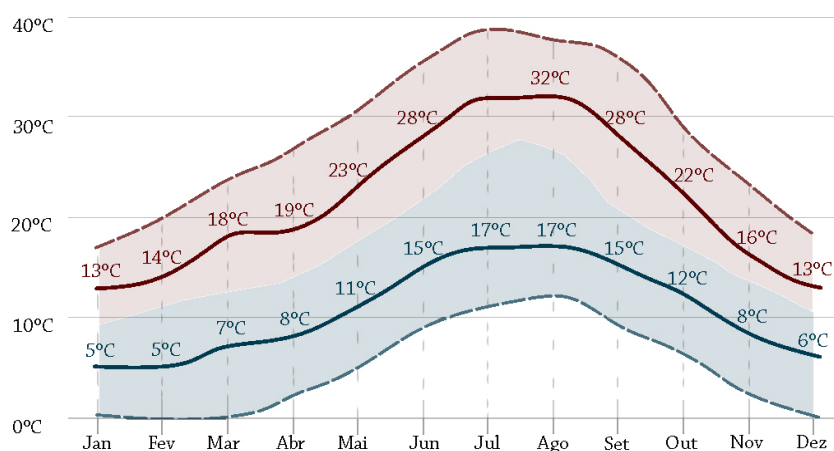


Figura 66
Gráfico da temperatura
Elaborado pela Autora

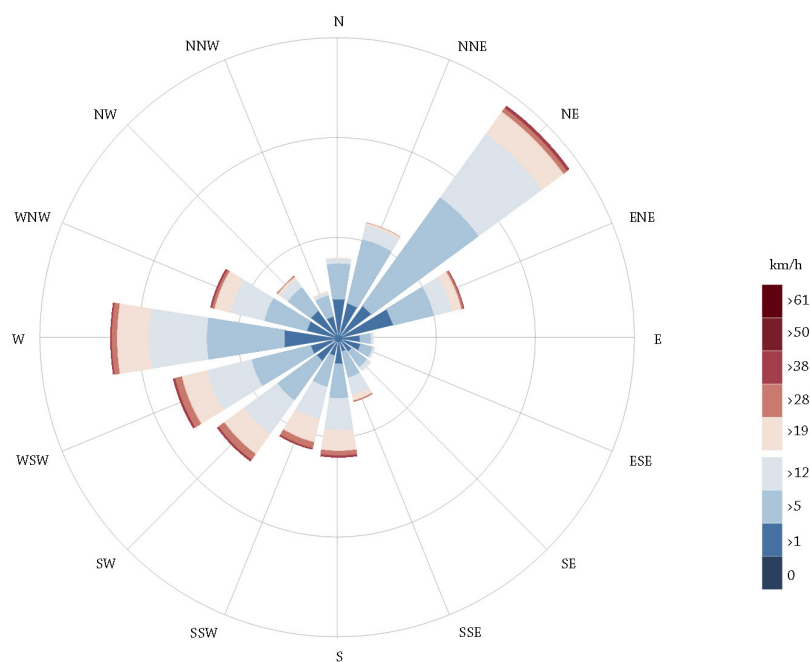


Figura 67
Gráfico do vento
Elaborado pela Autora

Clima



Figura 68
Paisagem duriense no Inverno
Fotografia da Autora



Figura 69
Paisagem duriense no Verão
Fotografia da Autora

Planos em Vigor

O Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território do Alto Douro Vinhateiro (PIOTADV) assim como o Plano de Monotorização do Alto Douro Vinhateiro, não se aplicam nesta área, uma vez que Barca d'Alva não se encontra dentro dos limites do Alto Douro Vinhateiro.

As áreas condicionadas biofísicamente, em Barca d'Alva, são as decorrentes da aplicação do normativo do PDM (Plano Director Municipal) do concelho de Figueira de Castelo Rodrigo de onde constam:

- a REN (Reserva Ecológica Nacional) definida pelo Decreto-lei nº 93/90 de 19 de Março;

- a RAN (Reserva Agrícola Nacional) definida pelo Decreto-Lei nº 274/92 de 12 de Dezembro.

Para além destas importa referir o Parque Natural do Douro Internacional, aprovado por Decreto Regulamentar nº 8/98 de 11 de Maio e do Domínio Público Hídrico definido pelo Decreto-Lei 10 nº 468/71 de 5 de Novembro. De acordo com o Decreto-Lei nº 384-B/99 de 23 de Setembro, existem ainda duas ZPE, (Zonas de Protecção Especial), respectivamente ZPE do Douro Internacional e Vale do Rio Águeda, integradas na Rede Natura 2000.¹

As disposições legais em vigor, relativas à Reserva Ecológica Nacional (REN), Reserva Agrícola Nacional (RAN) e Domínio Público Hídrico, prevalecem sobre todas as prescrições de ocupação e utilização do solo do Plano.

Nas áreas que se encontram dentro da REN, de acordo com o Decreto-Lei 93/90 de 19 de Março, o regime REN proíbe todas as intervenções passíveis de provocar a destruição ou alteração das áreas incluídas na REN, sendo áreas non aedificandi. No entanto, mais recentemente o Decreto-Lei 180/2006 de 6 de Setembro, regulamenta um conjunto de acções que podem ser admitidas em áreas REN, sem prejudicar o equilíbrio ecológico, dependendo da decisão da Administração Central.²

As áreas que se encontram dentro da RAN são non aedificandi. A edificabilidade só deverá ser permitida desde que tenha sido previamente autorizada pela entidade competente a sua utilização não agrícola. Nestes casos restringe-se à implantação de construções com as seguintes finalidades: instalações directamente ligadas às explorações agro-pecuárias e florestais; habitação unifamiliar; equipamentos,

1 Retirado do Estudo de Impacto Ambiental do Estudo Prévio do IC34 – Vila Nova de Foz Côa (IP2) / Barca d'Alva, consultado em <http://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA742/rnt742.pdf>

2 MAGALHÃES, Manuela- Estrutura Ecológica da Paisagem. Lisboa. ISAPress, 2007. Pp.68

públicos ou privados, de interesse municipal reconhecido, desde que previamente justificados por estudo de enquadramento da envolvente. Nessa sequência, o equilíbrio da Paisagem não deve ser perturbado pela presença do edificado, seja pela localização, seja pela sua volumetria e arquitectura.¹

O regime do procedimento de Delimitação do Domínio Público Hídrico está estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 353/2007 de 26 de Outubro, sendo o que diz respeito às águas públicas compreendendo o domínio público marítimo (DPM), domínio público lacustre e fluvial e domínio público das restantes águas, pertencendo ao Estado, às Regiões Autónomas e aos Municípios e Freguesias.²

As Zonas de Protecção Especial, correspondem a uma extensa área que acompanha os percursos transfronteiriços dos rios Douro e Águeda. Deve ser encarada como fundamental a manutenção do conjunto de actividades agro-pecuárias tradicionais, a conservação das aves existentes, a recuperação natural dos maciços florestais autóctones e assegurar a caça. Em termos turísticos, desenvolver esforços ao nível do seu ordenamento, que evitem que o espéctavel crescimento não venha a ter um impacto negativo sobre o Património natural.³

Existe ainda um Plano de Reabilitação Urbana para Barca d'Alva de 2016, com enquadramento legal pela Lei n.º 32/2012, de 14 de Agosto, que altera e republica o D.L. n.º 307/2009, de 23 de Outubro.

A delimitação da Área de Reabilitação Urbana (ARU) enquadra-se numa visão estratégica mais vasta de prioridades de intervenção no território concelhio e assume-se urgente pela especificação da zona, que abrange as estruturas ferroviárias da antiga estação fronteiriça, actualmente desactivada, que se configura como imóvel de maior valor patrimonial de Barca d'Alva e que na sua relação com o rio, no coração do Parque Natural do Douro Internacional, assume-se como um potencial do desenvolvimento turístico e socioeconómico, não só do lugar, mas da região.

Apesar das recentes intervenções realizadas neste local, é notório que o mesmo carece ainda de uma intervenção integrada de reabilitação e requalificação, quer ao nível do edificado quer dos espaços públicos.⁴

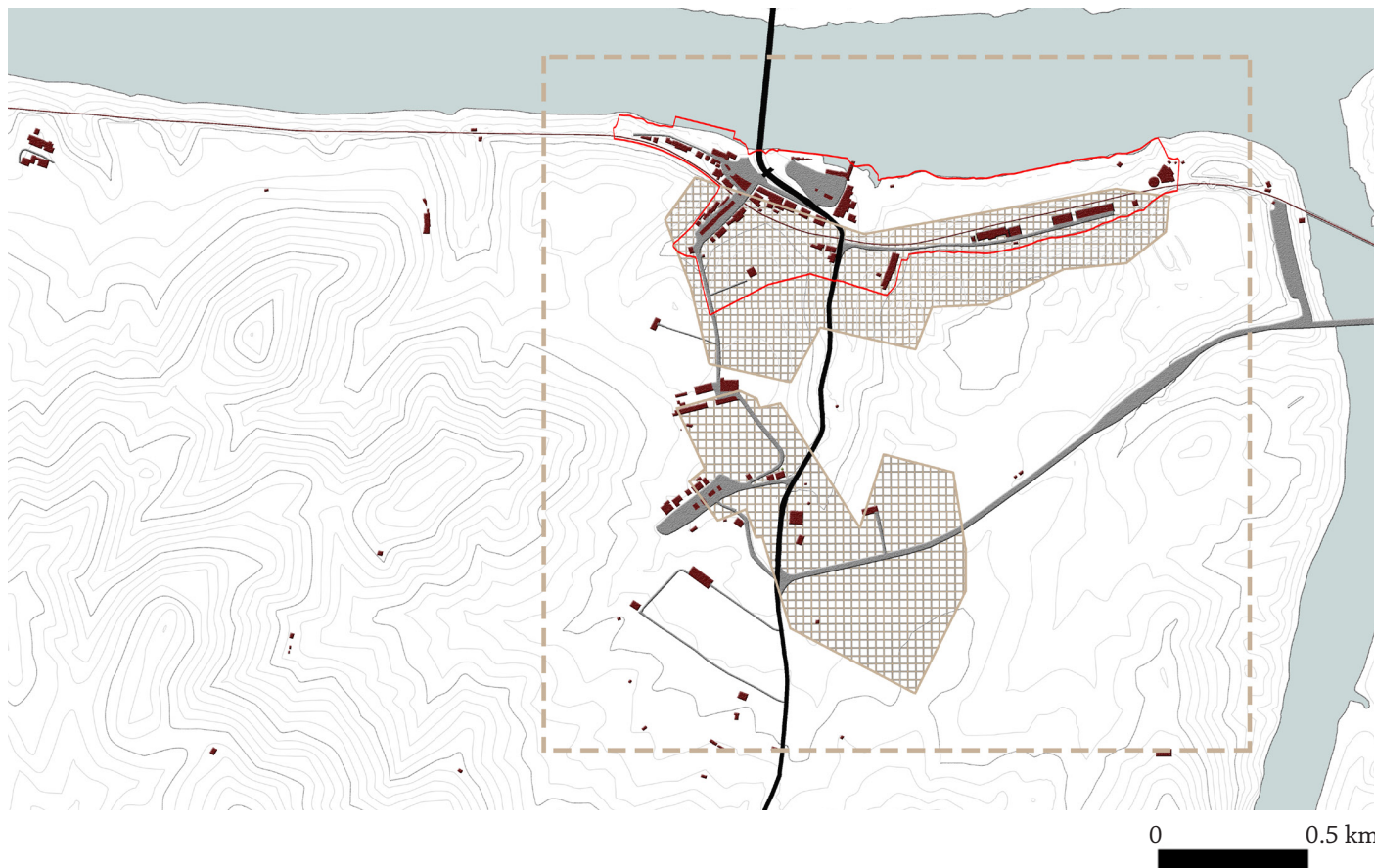
1 Plano Director Municipal de Figueira Castelo Rodrigo de 1994, consultado em <https://cm-fcr.pt/wp-content/uploads/2018/11/Regulamento-do-PDM.pdf>

2 Retirado do Projecto de Regulamento de Tarifas 2017 da Via Navegável do Douro, consultado em <https://dre.pt/pesquisa/-/search/114152360/details/maximized?perPage=50&sort=whenSearchable&sortOrder=-DESC&q=Lei+n.%C2%BA%2010%2F97/en>








3 Plano Sectorial da Rede Natura 2000, 1999. Consultado em <http://www2.icnf.pt/portal/pn/biodiversidade/rn2000/resource/doc/zpe-cont/douointvagu>

4 Caracterização da Área de Reabilitação Urbana de Barca d'Alva, consultado em https://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/ARUs/ARU_paginas/ARUs_FigueiraCasteloRodrigo.html#01

Figura 70
Planta do Plano Director Municipal
Elaborado pela Autora



Legenda

- Rio Douro 
-  Área de extensão urbana PDM
-  Limite de intervenção do PDM
-  Limite da área de Reabilitação Urbana (ARU)
-  Edificado
-  Vias secundárias
-  Via principal (N221)

Estado actual de Barca d'Alva

Barca d'Alva é uma localidade que se revela descaracterizada, com uma profunda necessidade de intervenção. Este território, parece estar dividido em três núcleos distintos: a vila, o porto e a estação ferroviária. O porquê de existir esta desconexão, essencialmente entre a vila e o porto, não se sabe ao certo, mas os moradores aparentam não aproveitar o seu cais, assim como o comércio à beira rio.

Como referido anteriormente, a desertificação deste lugar ao longo do tempo fez com que a população ficasse reduzida e a que predominou, envelheceu. Desta forma, a localidade sofreu uma estagnação ao nível da evolução urbana, existindo poucos serviços que apoiam a comunidade. Mas o mesmo não aconteceu no cais fluvial, que recebe inúmeros barcos de turistas ao longo do ano, aumentando o movimento portuário. Assim sendo, o porto foi alvo de intervenções e de um rápido crescimento, sem um plano adequado, o que resultou numa fragmentação urbana de ligação com a vila. E apesar destas intervenções serem as mais recentes, o próprio cais parece não responder às necessidades dos locais e dos turistas. Devido à rejeição da praça ribeirinha por parte dos moradores, os transportes que levam os turistas para outros destinos, acabaram por se apropriar dela como parque de estacionamento, anulando assim, a sua principal função de convívio; as pequenas construções de comércio local assentam no cais como uma barreira que é reforçada quando os barcos ali atracam; e o restante espaço é descaracterizado, invadido por carros e caixotes do lixo. Este porto, que serve de ligação para que os turistas conheçam lugares do interior, revela-se assim, como uma cortina que faz com que Barca d'Alva viva de costas voltadas para o rio, elemento fundamental no surgimento deste lugar

No Largo das Faias, existem alguns restaurantes e o único alojamento onde se pode pernoitar. Aqui permanecem os seus moradores, sentados em esplanadas, contestando os cruzeiros a abarrotar de turistas, que entram ou saem dos autocarros e seguem viagem, sem nada deixar nesta terra.

Na estação, ficam as instalações desamparadas, das mais bonitas que o rio Douro viu, entregues às memórias e ao abandono. Nesta zona nada mais se construiu, e a vegetação apodera-se da maior parte dos espaços.

5. O projecto Estado actual do troço desactivado

O troço abandonado da linha férrea do Douro vai desde o Pocinho até Salamanca, no entanto nesta investigação apenas interessa analisar o lado português. Um estudo realizado pela Infraestruturas de Portugal, revela a condição técnica do troço desactivado, da linha férrea do Douro. O troço Pocinho-Barca d'Alva, encerrado ao tráfego ferroviário desde 18 de Outubro de 1988, é aquele que apresenta melhores características técnicas de toda a linha do Douro, uma vez que não há restrições ao nível do perfil longitudinal. O traçado apresenta alguma sinuosidade, no entanto permite suportar velocidades até 100km/h para comboios convencionais em grande parte do seu trajecto.

Entre o Pocinho e Barca d'Alva, destacam-se as pontes metálicas do Côa (91,7m), de Aguiar (107,7m) e do Gricha (91,7m) e os túneis de Castelo Melhor (79m) e de Almendra (91m). Ligando Barca d'Alva a Espanha, ainda a ponte internacional do rio Águeda (184,7m) ao km 200+094.

Ao nível da via, a última intervenção realizou-se pouco antes do seu encerramento tendo sido feita apenas a substituição do carril entre o Pocinho e o km 182. A reutilização deste troço implica a reabilitação de toda a infraestrutura, incluindo o saneamento da actual plataforma.

São vários os grupos e curiosos que organizam excursões pedonais pelo troço abandonado, no entanto alguns dos passadiços de madeira das pontes estão em muito mau estado e ditaram a proibição de circulação pedonal por questões de segurança, a qual não é respeitada por todos os que procuram o troço para caminhadas.¹

Em relação ao edificado existente ao longo da linha, estações ferroviárias e apeadeiros, verifica-se uma vandalização e degradação constante. São quatro estações desactivadas, ruínas do que em tempos foram imponentes pontos de chegada ao vale do Douro: Côa, Almendra, Castelo Melhor e Barca d'Alva. Em alguns casos os edifícios estão de tal forma degradados que já não têm telhado. Noutros, houve furto de azulejos e outros materiais característicos das estações.

1 Estudo realizado pela Infraestruturas de Portugal *Linha do Douro- Troço Ermesinde- Barca d'Alva e ligação a Salamanca*. consultado em <http://www.transportesenegocios.pt/documentos/Infraestruturas-de-Portugal-Linha-do-Douro-e-liga%C3%A7%C3%A3o-a-Espanha.pdf>

Figura 71- Estação do Côa
Fotografia da Autora



Figura 72- Estação de Castelo Melhor
Fotografia de José Maurício Lebreiro



Figura 73- Estação de Almendra
Fotografia de José Maurício Lebreiro



Figura 74- Estação de Barca d'Alva
Fotografia da Autora



Património Ferroviário do Douro

Proposta de reactivação do troço abandonado entre Côa e Barca d'Alva



Figura 75- Esquema do troço abandonado
Elaborado pela Autora

Estratégia de desenvolvimento

Tendo em conta os argumentos referidos anteriormente nesta investigação, a primeira proposta de intervenção consiste na reabertura do troço abandonado da linha férrea do Douro. Dando principal destaque à linha em território português, esta apresenta diferentes culturas ao longo do seu trajecto e, sendo uma região transfronteiriça, torna-se necessário reflectir sobre os bens locais, existindo a prioridade e a preocupação com o Património construído assim como a conservação da grande infraestrutura.

Esta linha férrea caracteriza-se por ser um elemento agregador de várias localidades com características particulares, umas em desenvolvimento, como o caso de Vila Nova de Foz Côa, outras mais caídas no esquecimento à espera de um incentivo para se expandirem. O comboio surge aqui também, como um meio de deslocação da população local e dos seus visitantes, permitindo aos seus habitantes trabalharem noutras localidades ou vice versa.

O percurso entre o Pocinho e Barca d'Alva dispõem de uma variedade de alojamentos, sendo muitos deles, quintas vinícolas da região do Douro que outrora eram apoiadas pelo caminho de ferro para o transporte do vinho. Actualmente, algumas destas quintas associaram-se à função hoteleira, conciliando a produção do vinho com o turismo rural. Desta forma, a reactivação da linha, também se apresenta como um incentivo para a reabilitação de outras quintas e edifícios que se encontram ao abandono. Em paralelo com a intenção de reabilitação, devem ser pensados em programas que estimulem o desenvolvimento da região e a atracção de turistas, potenciando as características locais. Existem actualmente, alguns exemplos disso, como o caso do Centro de Alto Rendimento de Remo no Pocinho, preparado para receber grupos de mais de sessenta pessoas e que contem uma zona residencial agregada. Ou o antigo Centro Náutico de Barca d'alva que é agora um Centro de Investigação e Ciências que recebe visitas de estudo de alunos de várias escolas, tendo também um observatório de astronomia, onde se pode observar o céu estrelado da localidade. Ou ainda o museu do Côa, em Vila Nova de Foz Côa que atrai muitos turistas, especialmente pela sua arquitectura e localização que nos permite ter uma visão panorâmica da Paisagem do Douro.

A proposta de intervenção será apenas desenvolvida na área de Barca d'Alva, uma vez que esta é a última estação em terras portuguesas e confere um carácter Internacional a esta linha, através da travessia da ponte que liga a Fregeneda. Para além disso, Barca d'Alva é um dos territórios que mais sofreu com o encerramento da linha, entrando numa profunda estagnação. Hoje até o turismo lhe passa ao lado, onde muitos barcos param mas não usufruem desta quase abandonada, mas tão promissora localidade.

Estado actual de Barca d'Alva

Barca d'Alva é uma localidade que se revela descaracterizada, com uma profunda necessidade de intervenção. Este território, parece estar dividido em três núcleos distintos: a vila, o porto e a estação ferroviária. O porquê de existir esta desconexão, essencialmente entre a vila e o porto, não se sabe ao certo, mas os moradores aparentam não aproveitar o seu cais, assim como o comércio à beira rio.

Como referido anteriormente, a desertificação deste lugar ao longo do tempo fez com que a população ficasse reduzida e a que predominou, envelheceu. Desta forma, a localidade sofreu uma estagnação ao nível da evolução urbana, existindo poucos serviços que apoiam a comunidade. Mas o mesmo não aconteceu no cais fluvial, que recebe inúmeros barcos de turistas ao longo do ano, aumentando o movimento portuário. Assim sendo, o porto foi alvo de intervenções e de um rápido crescimento, sem um plano adequado, o que resultou numa fragmentação urbana de ligação com a vila. E apesar destas intervenções serem as mais recentes, o próprio cais parece não responder às necessidades dos locais e dos turistas. Devido à rejeição da praça ribeirinha por parte dos moradores, os transportes que levam os turistas para outros destinos, acabaram por se apropriar dela utilizando como parque de estacionamento, anulando assim, a sua principal função de convívio; as pequenas construções de comércio local assentam no cais como uma barreira que é reforçada quando os barcos ali atracam; e o restante espaço é descaracterizado, invadido por carros e caixotes do lixo. Este porto, que serve de ligação para que os turistas conheçam lugares do interior, revela-se assim, como uma cortina que faz com que Barca d'Alva viva de costas voltadas para o rio, elemento fundamental no surgimento deste lugar

No Largo das Faias, existem alguns restaurantes e o único alojamento onde se pode pernoitar. Aqui permanecem os seus moradores, sentados em esplanadas, contestando os cruzeiros a abarrotar de turistas, que entram ou saem dos autocarros e seguem viagem, sem nada deixar nesta terra.

Na estação, ficam as instalações desamparadas, das mais bonitas que o rio Douro viu, entregues às memórias e ao abandono. Nesta zona nada mais se construiu, e a vegetação apodera-se da maior parte dos espaços.

Figura 76- Barco atracado no cais
Fotografia da Autora



Figura 77- Veículos estacionados no cais
Fotografia da Autora



Figura 78- Largo das Faias
Fotografia da Autora



Figura 79- Zona da estação ferroviária
Fotografia da Autora



Figura 80- Planta de Intervenção
Elaborado pela Autora



Escala 1:5000

■ Comércio ■ Devoluto ■ Habitação ■ Serviços

Figura 81- Imagem tridimensional da área de intervenção
Elaborado pela Autora





Proposta de Intervenção para Barca d'Alva

Com base nos parâmetros avaliados, pretende-se consolidar uma proposta urbana e arquitectónica que tenha como objectivo revitalizar Barca d'Alva, cosendo o seu território, conferindo-lhe uma nova imagem e um novo significado. A concepção da proposta deve compreender os limites da área, entender a diversidade geomorfológica e a singularidade deste território assim como ter consideração pela Paisagem duriense. Embora esta Paisagem seja construída pelo Homem, este teve-lhe o enorme respeito, sendo produzida de acordo com as suas necessidades, mas com o que a terra lhe deu. É também imperativo entender o papel do Património construído, para que a intervenção lhe possa dar uma nova vida, trazendo também vantagens para os que aqui habitam.

Ao analisar as suas qualidades e fragilidades, considera-se importante observar a disposição relativamente ao plano de água com que se confronta e por isso dar especial atenção à frente ribeirinha, sendo o rio Douro o principal agente deste lugar. A intervenção deve garantir uma melhoria na qualidade de vida dos moradores de Barca d'Alva e por isso, esta estratégia deve também englobar a vila e tentar trazê-la até ao rio, de forma a estabelecer uma relação entre os habitantes e o lugar, que nos dias de hoje não existe.

A proposta é dividida em duas áreas de execução de forma a poderem ser particularmente trabalhadas em diversas escalas. No entanto, estas complementam-se e são imprescindíveis uma à outra, sendo a proposta final analisada como um todo.

Figura 82- Planta de Intervenção com a estratégia
Elaborado pela Autora



Escala 1:5000

Na primeira área de execução é analisada a área da estação ferroviária e a sua revitalização. O caminho de ferro deixou profundas marcas na Paisagem duriense, sendo a forma mais elementar do Homem marcar o território, delimitando as áreas de maior interesse. Enraizado na estrutura de ferro, está a história deste lugar e a sua marca identitária.

À semelhança dos princípios seguidos no caso de referência do Comboio histórico do Douro, é proposto um novo uso para a estação ferroviária de Barca d'Alva, oferecendo uma experiência aproximada à sua memória. No entanto, a reactivação do troço desactivado, supõem a sua electrificação e modernização e por isso, algumas áreas da estação ferroviária não são mais necessárias para os fins que tinham antigamente. Para este ponto de referência de Barca d'Alva, é então atribuído um novo uso que reaviva o espaço, trazendo mais valias para os habitantes e para os turistas que aqui vão chegar. No edifício principal das instalações da estação ferroviária, é proposto uma unidade hoteleira. Pretende-se que os turistas permaneçam e daí a necessidade de um alojamento de excelência. No edifício onde eram as cocheiras, propõem-se um museu, onde é contada a história de Barca d'Alva, representando ao mesmo tempo um ponto turístico de interesse. Estas intervenções respeitam o carácter arquitectónico dos edifícios, sendo apenas adaptados aos seus novos papéis na sociedade. Uma vez que a reactivação da linha é a proposta primordial, esta necessita dos serviços mínimos de uma estação, o que continuaria a existir no edifício principal, sendo este um edifício muito extenso.

Como forma de atrair visitantes, propõem-se o desenho de um novo espaço de recreio com superfícies comerciais e de restauração. Nesse sentido, esta proposta vem também responder à necessidade de um novo espaço, para além do cais fluvial, com actividades recreativas, regenerando o ambiente urbano. Este é acessível ao público, feito através de uma rodovia (que termina no novo museu da vila) ou através de um percurso pedonal ao longo do rio que existe actualmente. Esta área classificada como Mato, pelo Plano Director Municipal, permite a sua edificabilidade desde que com determinadas finalidades e condições, sendo uma delas: equipamentos públicos ou privados, de interesse municipal, desde que devidamente justificados e enquadrados na sua envolvente.

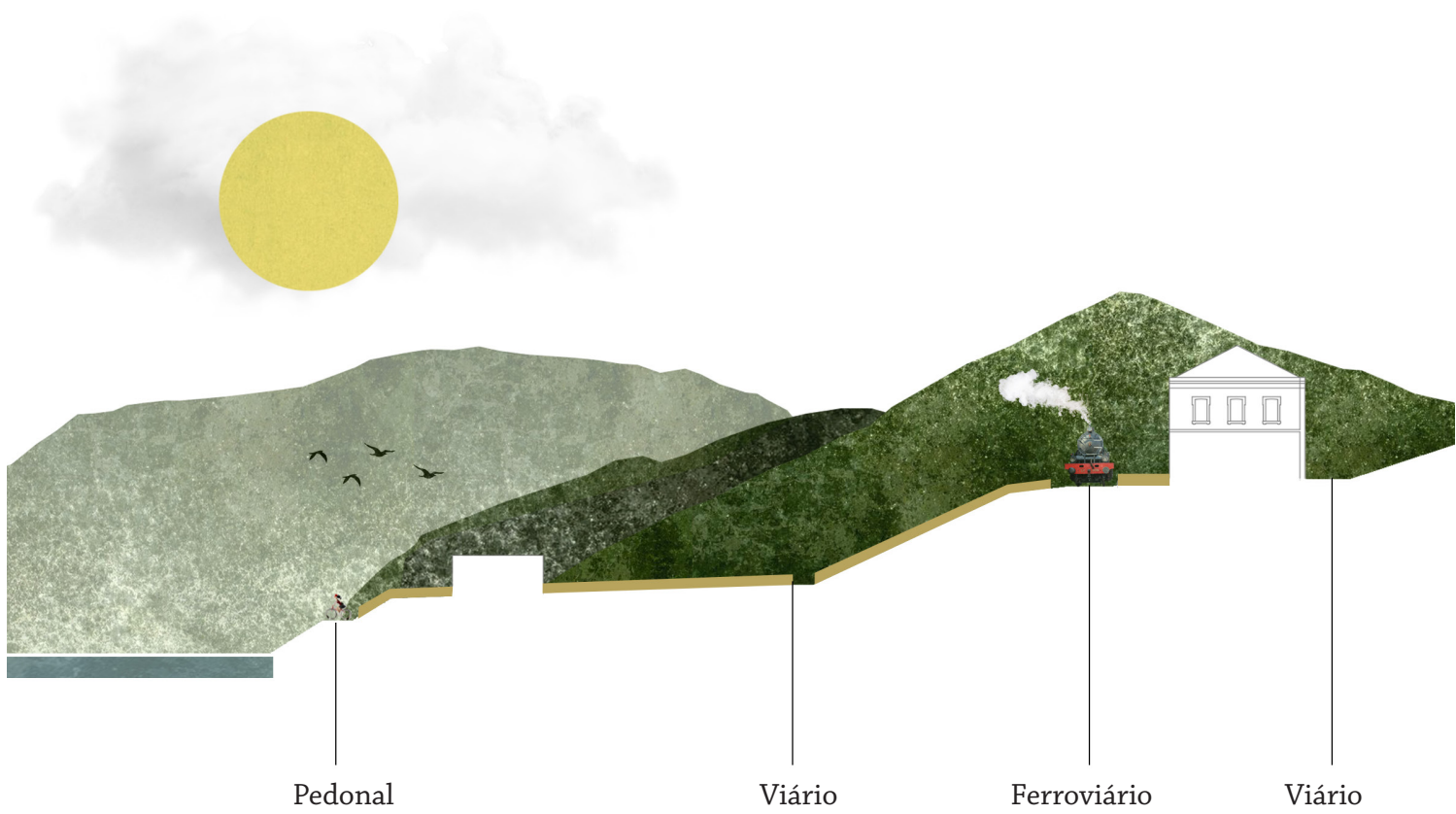
Aproximando-se do cais, é proposto uma praia fluvial numa área que actualmente já foi pensada para um novo espaço público, porém sem concretização. Num território caracterizado por Património e natureza, a praia fluvial assume um papel relevante, oferecendo um contacto directo com o rio e usufruto deste elemento definidor do território, nos dias de maior calor do Verão intenso de Barca d'Alva.

Figura 83- Imagem tridimensional da área de execução da estação ferroviária
Elaborado pela Autora



■ eixo viário existente ■ eixo ferroviário ■ eixo viário proposto ■ eixo pedonal ■ percurso

Figura 84- Corte esquemático da intervenção na área de execução da estação ferroviária
Elaborado pela Autora



Na segunda área de execução é analisada a área do cais fluvial. O porto é redesenhado de forma a conectar a vila e o rio, assim como alguns elementos pré-existentes com os novos espaços criados. No cais são demolidos os edifícios de comércio local e o anfiteatro, sendo incorporado um plano inclinado desde a vila até ao rio, criando uma nova praça ribeirinha. É a partir desta praça que surge o desenho do novo cais fluvial. Aqui é redesenhado um novo anfiteatro, em que o principal actor é o rio e a Paisagem duriense e o espectador pode assistir a actuações em contacto com a água. Propoem-se também para este espaço um pequeno volume que contenha as funções básicas para um cais, como uma pequena cafetaria, bilheteira para cruzeiros e instalações sanitárias. O estacionamento dos barcos é deslocado para Oeste da ponte e é proposta uma extensão da plataforma flutuante, de forma a existir uma ligação directa ao cais, para os turistas que aqui chegam. É dada uma nova funcionalidade portuária, ligada a actividades de lazer, no entanto lembrando a história intrínseca deste lugar, dando a oportunidade de retomarem as antigas feiras.

No sentido de desenvolver uma sucessão contínua e coesa de intervenções nesta localidade, torna-se necessário a criação de um eixo que permita ligar estas zonas que hoje se apresentam fragmentadas e desagregadas. Ainda que cada intervenção seja particular e distinta, é o seu conjunto que permite a coesão urbana para Barca d'Alva. Deste modo é criado um percurso que assume um papel unificador, mas também de grande importância no desenho do espaço público. Este percurso liga a vila aos novos espaços propostos, assim como os quatro eixos que existem entre si:

- o eixo pedonal junto ao rio, que une o projecto desde o museu, passando pelo novo jardim e pela praia fluvial, terminando na vila;
- o novo eixo viário que liga a vila ao jardim e ao museu;
- o eixo ferroviário por onde passará o comboio;
- e o eixo viário que liga a vila até à estação.

A sua finalidade é a de unir os novos usos e dinâmicas urbanas de acordo com as necessidades da população e do lugar. Este percurso intensifica as experiências sensoriais, no sentido em que oferece diversos pontos de vista para a Paisagem, associado aos diversos tipos de culturas e onde se pode também saborear as culturas que caracterizam esta localidade, como a amêndoa, o vinho e o azeite, nos novos espaços de restauração e comércio local.

Figura 85- Imagem tridimensional da área de execução do cais
Elaborado pela Autora



Figura 86- Corte esquemático da área de execução do cais
Elaborado pela Autora

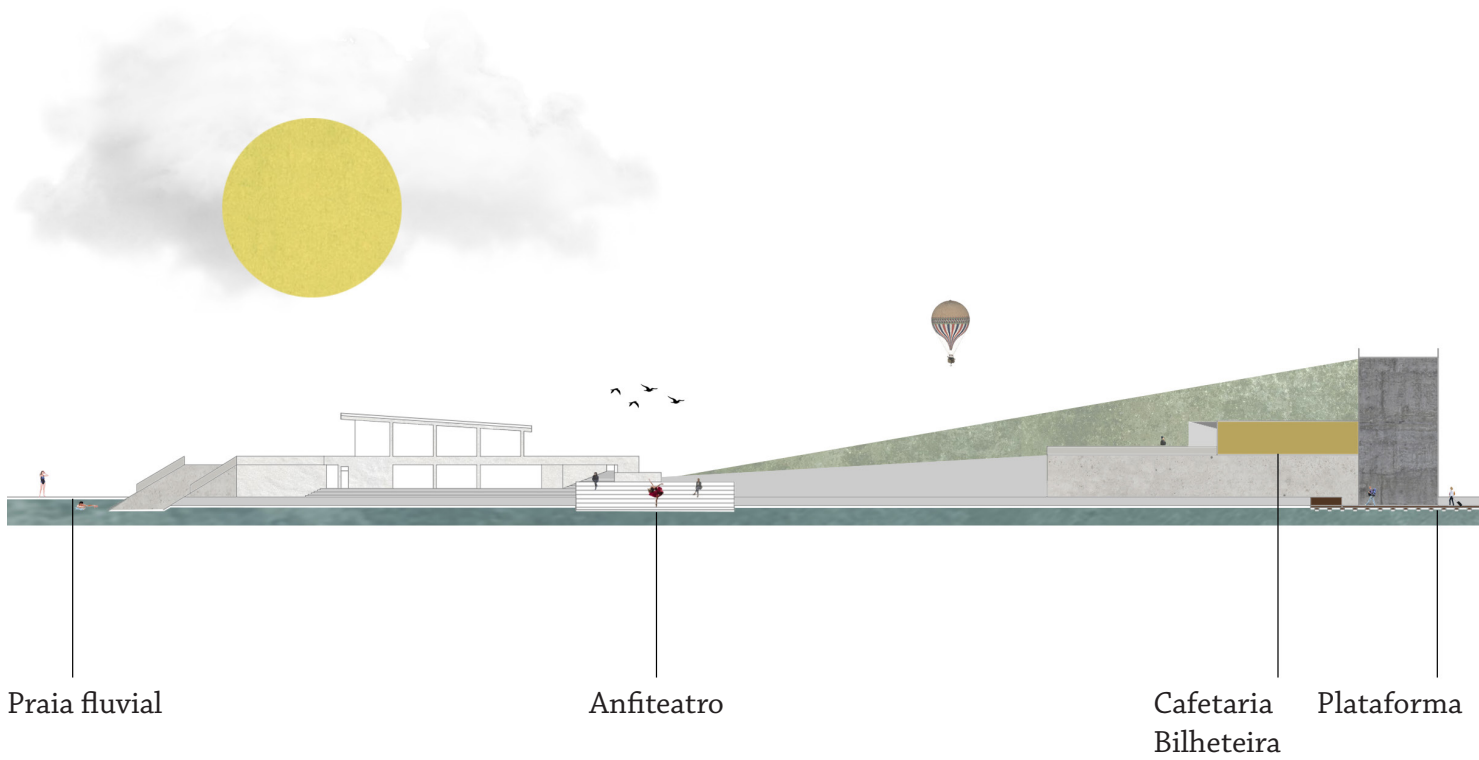


Figura 87- Imagem tridimensional da área de intervenção com a estratégia
Elaborado pela Autora



Hotel + Estação

Percurso + Espaço de lazer



Praia fluvial

Praça

Figura 88- Ambiente do quarto de Hotel da proposta para a estação ferroviária
Elaborado pela Autora



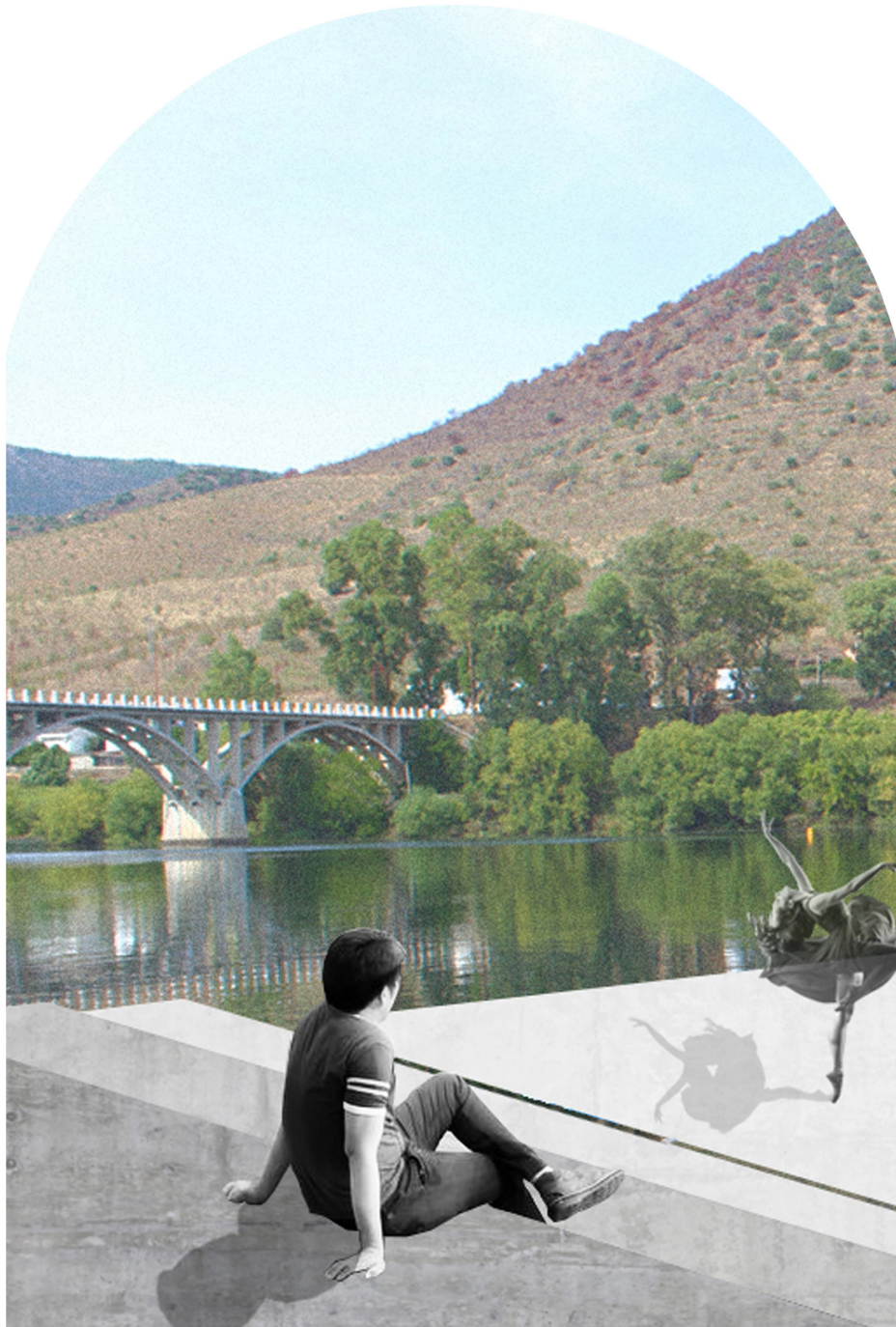
Figura 89- Ambiente do interior dos novos espaços de restauração
Elaborado pela Autora



Figura 90- Ambiente da Praia Fluvial
Elaborado pela Autora



Figura 91- Ambiente da Novo anfiteatro
Elaborado pela Autora



Associado a este desenvolvimento, posteriormente serão necessários novos núcleos de habitação para a população que chega a Barca d'Alva, pelas novas oportunidades de emprego que são criadas. O enquadramento destas habitações, deve respeitar o traçado existente e as regras do Plano Director Municipal, devendo ficar condicionado ao cumprimento dos índices urbanísticos respectivos.

Esta estratégia respeita os limites de extensão urbana referidos no Plano Director Municipal, sendo que as intervenções são justificadas para os seus fins. O seu objectivo é criar para Barca d'Alva, um lugar qualificado de encontro, permanência e contemplação da Paisagem, procurando potenciar as relações espaciais e estruturais que o lugar estabelece com a envolvente, através deste sistema de espaços colectivos. O projecto pretende estimular as diversas actividades essenciais à vida quotidiana e ao futuro da população.

A elaboração desta proposta é fundamentada pela investigação bibliográfica realizada, mas a cima de tudo, numa experiência pessoal e sensorial de reconhecimento do local.

6. Considerações Finais

Com uma história de mais de 150 anos, o Património ferroviário em Portugal, cada vez mais tem levantado questões de salvaguarda e conservação. Nos últimos tempos, têm sido avaliadas soluções nesse sentido para estas estradas de ferro que estão desactivadas, assim para a gestão e rentabilização do edificado ferroviário. Em alguns casos a reactivação da linha é a mais óbvia solução, noutros casos os traçados são utilizados para outros fins e novos usos. Estas soluções devem ser estimadas conforme as características do território que atravessam, tirando sempre o melhor proveito desta infraestrutura.

A linha férrea do Douro, é um dos casos em que a sua reactivação é justificável pelos mais diversos motivos aqui fundamentados. Esta deve ser entendida como uma estratégia de turismo cultural, dinamização territorial e expansão urbana. Deverá ser adaptada às tecnologias dos dias de hoje e reabilitada, respeitando a história e a memória que lhes é adjacente.

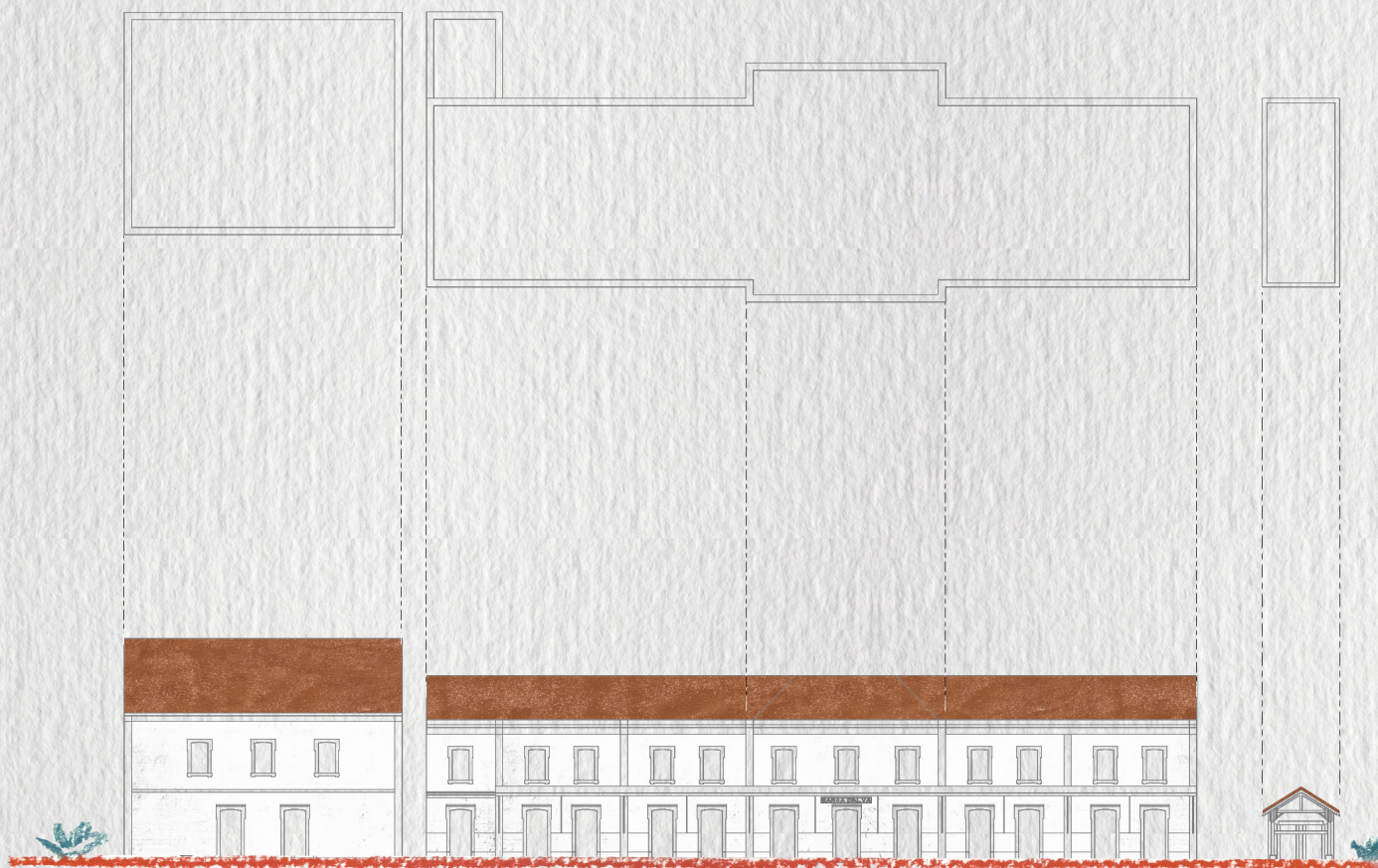
Sendo o turismo um sector em crescimento em Portugal, esta aposta é uma estratégia evidente, atraindo mais turistas para a região do Douro. A oferta de opções para o turista é essencial e a perspectiva com que é encarado este Património deve mudar e adaptar os seus usos aos dias de hoje.

Assistimos a constantes investimentos no litoral do país, e esquecemos o cenário do interior e o seu potencial aliado às zonas transfronteiriças. A problemática do interior tem como base a disparidade de oportunidades oferecidas face ao litoral. No entanto, há sinais de esperança e exemplos que contrariam este panorama.

O projecto proposto em particular para Barca d'Alva, materializa as intenções enunciadas nesta investigação, contribuindo para a evolução do interior do país como um polo de novas oportunidades, através da reactivação do troço abandonado.

Apostar na reactivação desta linha é apostar no futuro desta Paisagem.

Figura 92- Imagem da estação ferroviária
Elaborado pela Autora



7. Bibliografia

- AAVV**- *Guia de Portugal V Trás-os-Montes e Alto Douro II- Lamego, Bragança e Miranda*. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian, 1995
- AAVV**- *Viver e Saber Fazer – Tecnologias tradicionais na Região do Douro: estudos preliminares*. Peso da Régua. Fundação Museu do Douro, 2006
- AGUIAR**, Fernando- *Candidatura do Alto Douro a Património Mundial*. Porto. Museu do Douro, Marca artes gráficas, Fundação Afonso Henriques, 2000
- ALMEIDA**, M; **PEDRO**, J.- A atividade turística em torno de Lamego: Da vocação histórica às novas oportunidades, in *Solla, Xosé Manuel (ed): La Geografía y la gestión del turismo*. Santiago de Compostela. Universidade de Santiago de Compostela, 2003.
- BARRETO**, António- *Douro, Rio Gente e Vinho*. Relógio d'Água, 2014
- BELO**, Duarte- *Portugal- Olhares Sobre o Património*. Lisboa. Temas e Debates, 2008
- BOTELHO**, Abel- *Amanhã*. Porto. Livraria Chardron, 1901
- CARDOSO**, Isabel- *Paisagem Património*. Porto. Dafne Editora, 2013
- CHOAY**, Françoise- *A Alegoria do Património*. São Paulo: Estação Liberdade / Ed. Unesp, 2001
- CORTESÃO**, Jaime- *Portugal. A Terra e o Homem*. 1966
- COSTA**, Alexandre- *A arte de construir a transformação*. Lisboa. Estudos-Património nº3, 2002
- COSTA**, Alexandre- *A arte de construir a transformação*. Porto. IPPAR- Departamento de Estudos, 2002
- COSTA**, Alexandre- *Acções Patrimoniais- Perspectivas Críticas*. Lisboa. Arq7a, nº82/83. Futur Magazine Editora, 2010
- CUSTÓDIO**, Jorge- *100 anos de Património: memória e identidade*. Lisboa. Instituto do Património Arquitectónico e Arqueológico, 2010
- DOMINGUES**, Álvaro- *A rua da estrada*. Porto. Dafne Editora, 2009
- DOMINGUES**, Álvaro- *DOURO à la carte*. Peso da Régua. Edições de Risco, 2009
- DOMINGUES**, Álvaro- *Vida no Campo*. Porto. Dafne Editora, 2009
- GARRETT**, Almeida- *Viagens na minha terra*. Lisboa. Verbo, 2006
- GUEDES**, Maria- *O Alto Douro na Obra de Orlando Ribeiro*. Porto. FLUP, 2010

INGOLD, Tim- *The perception of environment*. Londres. Essays in livelihood, dwelling and skill, Routledge, 2000

KASTENHOLZ, Elisabeth- Contributos para o Marketing de Destinos Rurais- O caso do Norte de Portugal in *Turismo& Desenvolvimento, Vol.II (1)*. Pp.19-22

KASTENHOLZ, Elisabeth- *Experiência Global em Turismo Rural e Desenvolvimento Sustentável das Comunidades Locais*. Aveiro. GOOVPP, DEGEI, Universidade de Aveiro, 2010

KUHL, Beatriz- *Preservação do Património Arquitectónico da Industrialização: Problemas teórico de restauro*. Cotia. Ateliê Editorial, 2008

LOPES, Maria- *Entroncamento- O Caminho de Ferro. Factor de Povoamento e de Urbanização*. Entroncamento. Câmara Municipal do Entroncamento, 1996

MACEDO, Marta- *Projetar e construir a Nação. Lisboa. Engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX*. ICS, 2012

MAGALHÃES, Manuela- *Arquitectura Paisagista- morfologia e complexidade*. Lisboa. Editorial Estampa, Lda, 2001

MAGALHÃES, Manuela- *Estrutura Ecológica da Paisagem*. Lisboa. ISAPress, 2007

MARTINS, Conceição- *Os ciclos do Vinho do Porto: ensaio de periodização; Análise Social*. vol XXIV (100), 1988

MATTOSO, José, **DAVEAU** Suzanne, **BELO**, Duarte- *Portugal- O sabor da Terra- Um retrato histórico e geográfico por regiões*. Maia. Círculo de Leitores, 2010

MENDES, Manuel- *Roteiro Sentimental Douro*. Santa Maria da Feira. Edições Afrontamento, 2002

MIDDLETON, Victor- *Marketing in Travel and Tourism*. Oxford. Heineman Professional Publishing Ltd, 1988.

NUNES, Manuel- *Pelos trilhos de Portugal*. Lisboa. Edições INAPA, 2007

OLIVEIRA, José- *O Património arquitectónico urbano à luz de um conceito de cultura viva e vivida*. Cadernos de Geografia, nº8, IEG, 1989

PARAFITA, Alexandre- *Património imaterial do Douro. Narrações Oraís. Contos. Lendas. Mitos*. Lisboa. Âncora Editora e Fundação Museu do Douro, 2010

PEIXOTO, Paulo- *O Douro a todo o vapor: Alegorias do turismo rural*. Coimbra. Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, Centro de Estudos Sociais.

PEREIRA, Gaspar- *Os caminhos-de-ferro do Douro: história e património*. Consultado em <http://www.ocomboio.net/PDF/montpellier/portugais/gasparmartinspereira.pdf>.

PEREIRA, Paulo- *Colecção de Lugares Mágicos de Portugal*. Lisboa. Temas e Debates, 2009

PEREIRA, Paulo- *Património edificado: Pedras Angulares*. Lisboa. Aura, 2000

PIMENTEL, Frederico- *Apontamentos para a história dos caminhos de ferro portugueses*. Lisboa. Typografia Universal, 1892

PINA, Maria- Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro no final do século XIX, in *Revista da Faculdade de Letras*, 1996. Pp- 73-80

PINHEIRO, Magda- Portugal e Espanha: Integração e ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890) in *Ler História*, n.º 11, 1987. Pp- 40-83

PINHEIRO, Magda; **MATOS**, Ana- *História, Património e Infraestruturas do Caminho de Ferro: Visões do Passado e Perspectivas do Futuro*. Lisboa. CEHC-IUL, 2014

PIRES, André- Turismo ferroviário, Europa e Portugal in *Jornal Público online*, consultado em <https://www.publico.pt/2018/05/23/economia/opiniaio/turismo-ferroviario-europa-e-portugal-1831269>

QUEIRÓS, Eça- *A cidade e as Serras*. São Paulo. Edição baseada nos manuscritos e na edição de 1901. Livros do Brasil.

REDOL, Alves- *Porto Manso*. Lisboa. Caminho, 1999

RIBEIRO, Orlando- *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: Esboço de relações geográficas*. Lisboa. Livraria Sá da Costa Editora, 1963

SANTOS, Milton- *Metamorfoses do espaço habitado- fundamentos teóricos e metodológicos*. São Paulo. EDUSP, 1997.

SARAIVA, Maria- *O rio como paisagem : gestão de corredores fluviais no quadro do ordenamento do território*. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian : Fundação para a Ciência e Tecnologia, Ministério da Ciência e Tecnologia, 1999

SARAMAGO, José- *Viagem a Portugal*. Lisboa. Caminho, 2009

SERRÃO, Joel- *Temas Oitocentistas II- Para a história de Portugal no século passado: ensaios*. Lisboa. Portugália Editora, 1962

SILVA, Luís- *Património, Ruralidade e Turismo*. Etnografias de Portugal Continental e dos Açores. ICS, 2014

TAVARES, João; **ESTEVES**, Joaquim- *100 Obras de Engenharia Civil no Século XX*. Lisboa. Ordem dos Engenheiros, 2000

TÁVORA, Fernando - *Da organização do espaço*. Porto : FAUP publicações, 1996.

TOMÉ, Miguel- *Património e Restauro em Portugal, 1920-1995*. Porto. F.A.U.P., 2002

TORGA, Miguel- *Portugal*. Lisboa. Dom Quixote, 2010

TORGA, Miguel- *Vindima*. Coimbra. Dom Quixote, 1994

ZUMTHOR, Peter- *Atmosferas*. Barcelona. Editorial Gustavo Gilli, 2006

Documentos Electrónicos:

Entrevista a Teresa Andresen para o Viva Douro. Setembro 2018. In <http://www.public.vivadouro.org/em-destaque/teresa-andresen-o-futuro-para-mim-e-uma-perpetua-homenagem-aos-viticultores-e-aos-proprietarios/>

Estudo de Impacto Ambiental do Estudo Prévio do IC34 – Vila Nova de Foz Côa (IP2) / Barca d'Alva. Novembro 2018. In <http://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA742/rnt742.pdf>

Estudo realizado pela Infraestruturas de Portugal, Linha do Douro- Troço Ermesinde- Barca d'Alva e ligação a Salamanca. Novembro 2018. In em <http://www.transportesenegocios.pt/documentos/Infraestruturas-de-Portugal-Linha-do-Douro-e-liga%C3%A7%C3%A3o-a-Espanha.pdf>

IESE, Estudo de Caracterização do Turismo no Espaço Rural e do Turismo de Natureza em Portugal, Síntese Preliminar. Instituto de Estudos Sociais e Económicos. Dezembro 2018. In http://www.minhaterra.pt/IMG/pdf/sintese_prelim_estudo_ter.pdf

INE, Censos 2011. Instituto Nacional de Estatísticas. Outubro 2018 In http://censos.ine.pt/xportal/xmain?x1_pgid=censos201apresentacao&xpid=CENSOS

IPDT, O turismo em 2008. Outubro 2018. In http://www.ipdt.pt/ficheiros_upload/file/pdfs/o_turismo_em_2008.pdf

Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007-2013. Março 2018. In http://www.ccdr-n.pt/sites/default/files/ficheiros_ccdrn/missaodouro/pdtvd_2007_2013.pdf

Plano de Monitorização do Alto Douro Vinhateiro, 2014. Outubro 2018. In <http://www.ccdr-n.pt/servicos/missao-douro/documentacao>

Plano Director Municipal de Figueira Castelo Rodrigo de 1994. Março 2018. In <https://cm-fcr.pt/wp-content/uploads/2018/11/Regulamento-do-PDM.pdf>

Plano Sectorial da Rede Natura 2000, 1999. Outubro 2018. In <http://www2.icnf.pt/portal/pn/biodiversidade/rn2000/resource/doc/zpe-cont/dourointvagu>

Projecto de Regulamento de Tarifas 2017 da Via Navegável do Douro. Novembro 2018. In <https://dre.pt/pesquisa/-/search/114152360/details/>

Filmografia:

Oliveira, Manoel de- **Douro, Faina Fluvial. 1931-** Disponível em <https://vimeo.com/58729763>

RTP2- **Caminho de Ferro Impossível- História da Linha Ferrea de Douro entre o Porto e Salamanca-** disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=-rACfAECePs>

RTPmemória- **Barcos Rabelos, 1960-** Disponível em <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/barcos-rabelos/>.

8. Apêndice

Figura 1- Processo de trabalho, escala 1:5000
Elaborado pela Autora

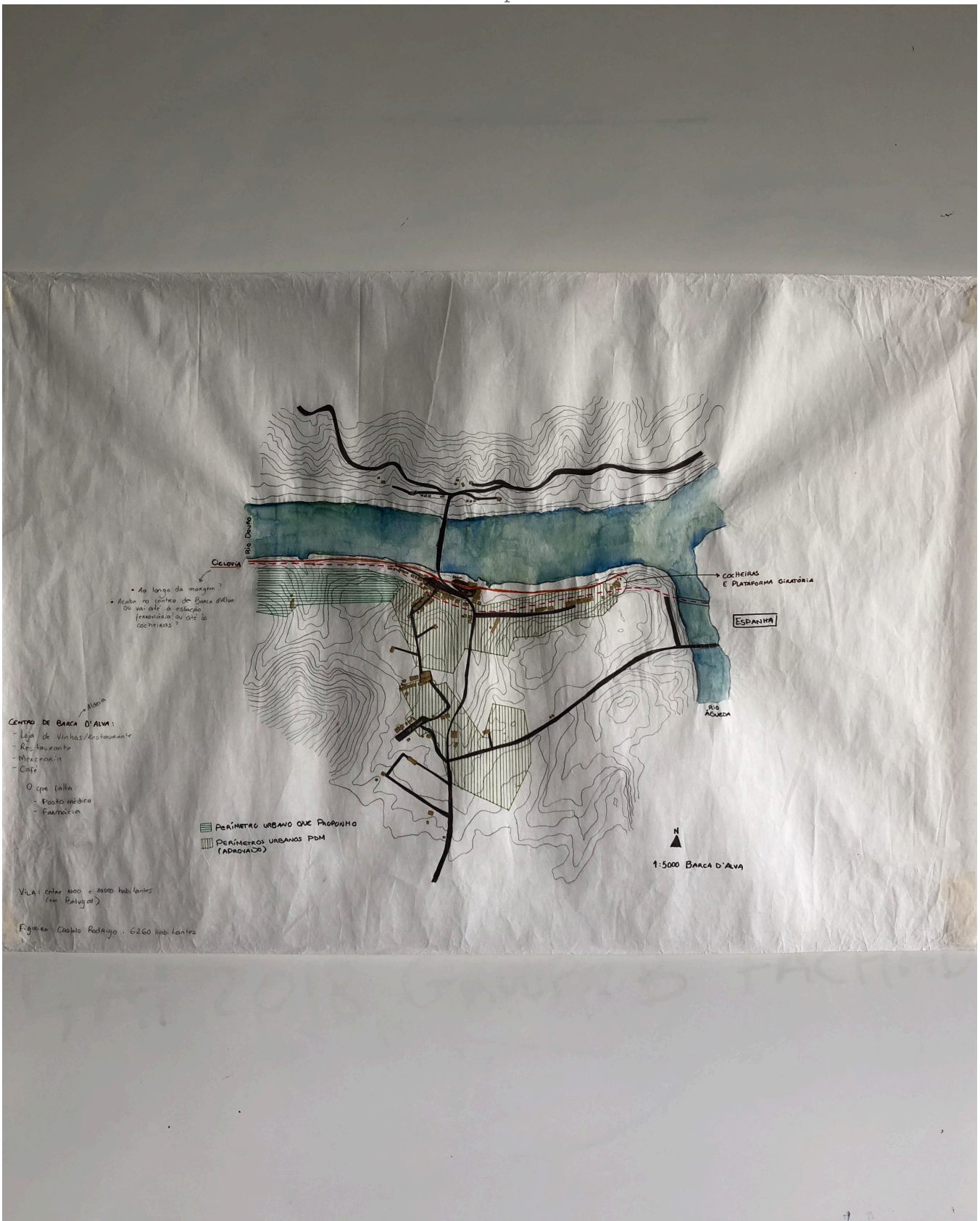


Figura 3- Processo de trabalho, escala 1:500
Elaborado pela Autora



Figura 4- Processo de trabalho, escala 1:500
Elaborado pela Autora

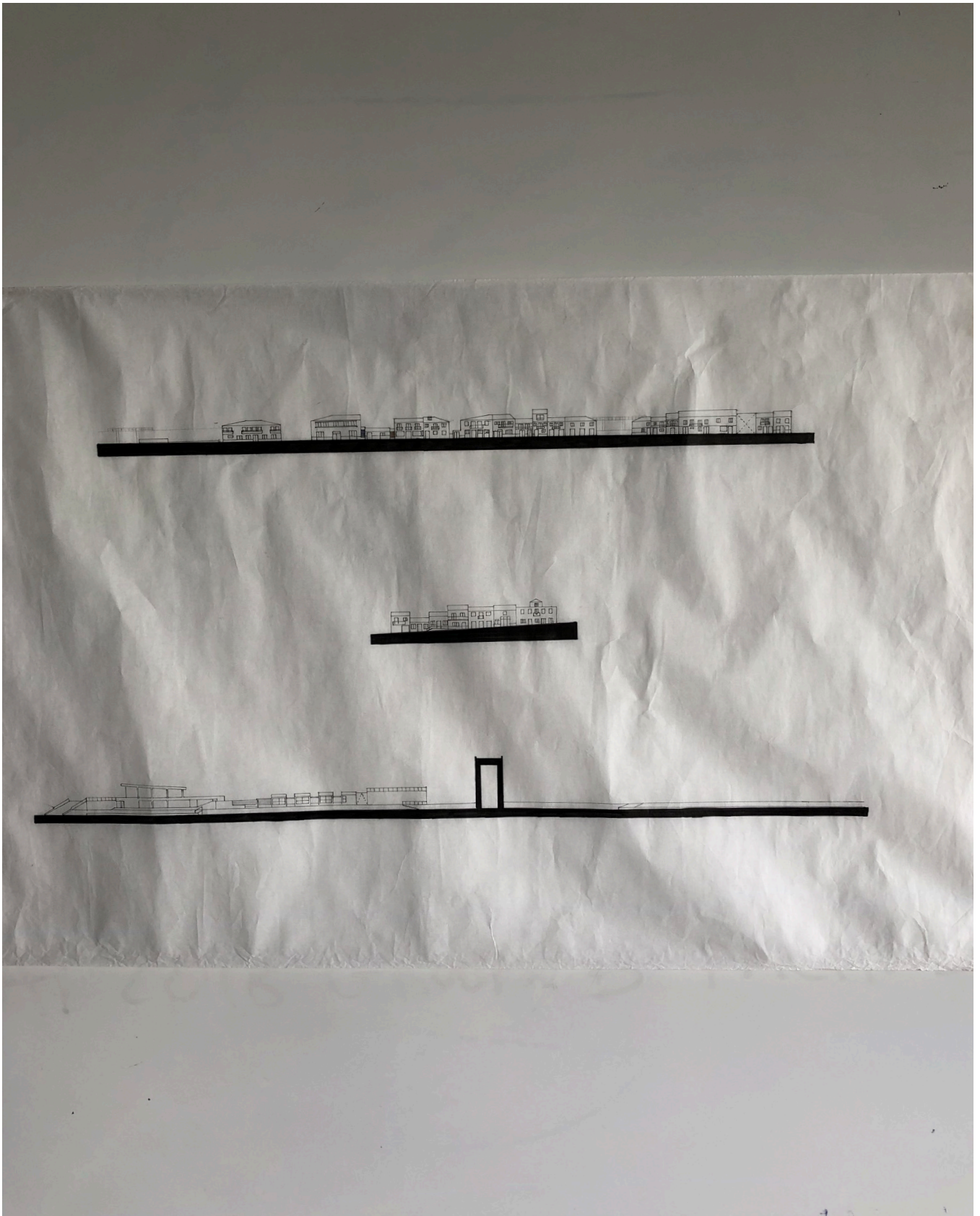


Figura 5- Processo de trabalho, escala 1:500
Elaborado pela Autora



Figura 6- Processo de trabalho, escala 1:500
Elaborado pela Autora

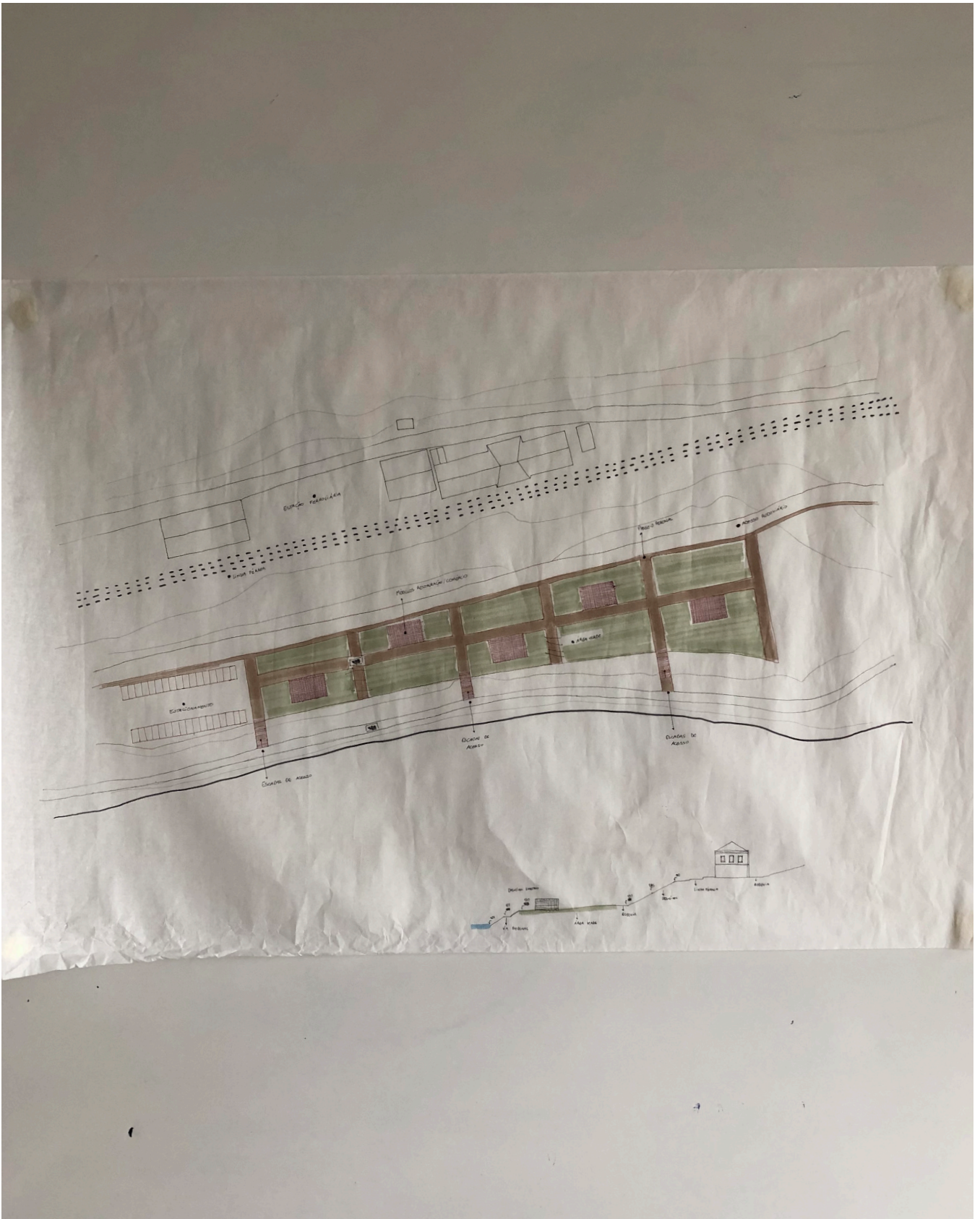


Figura 8- Processo de trabalho, axonometria
Elaborado pela Autora

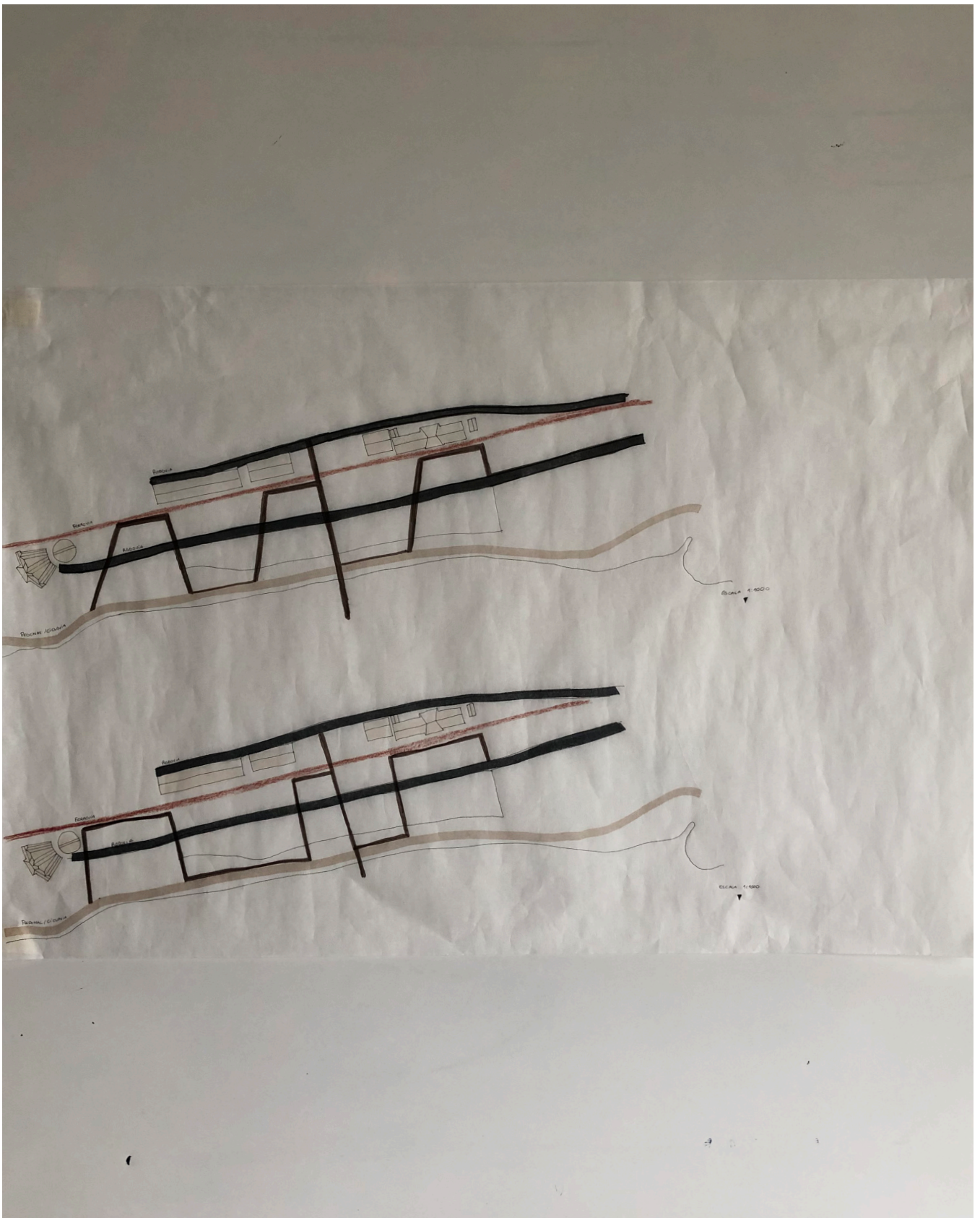


Figura 9- Modelo 3d feito em Arcscene
Elaborado pela Autora

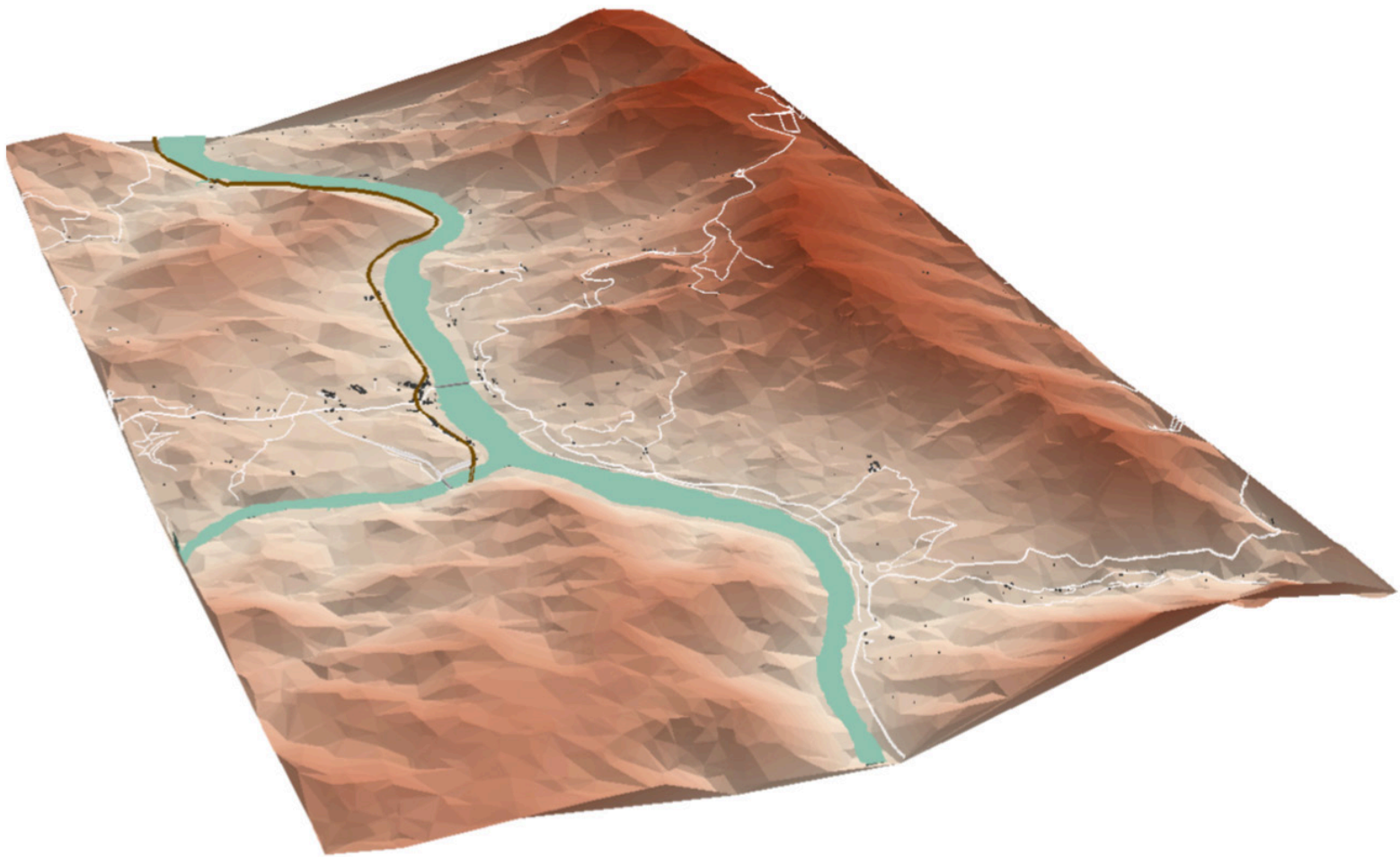


Figura 10- Modelo 3d em Arcscene
Elaborado pela Autora

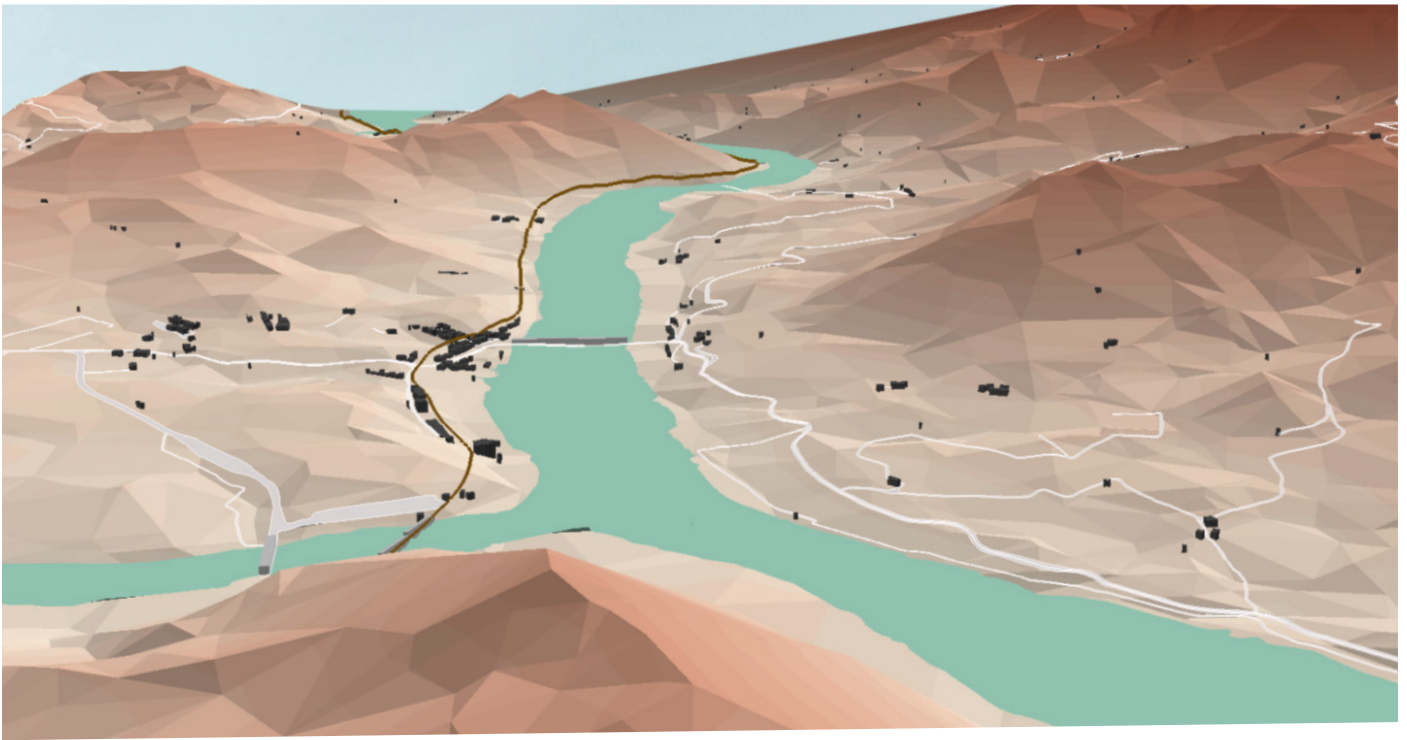


Figura 11- Modelo 3d em Arcscene
Elaborado pela Autora

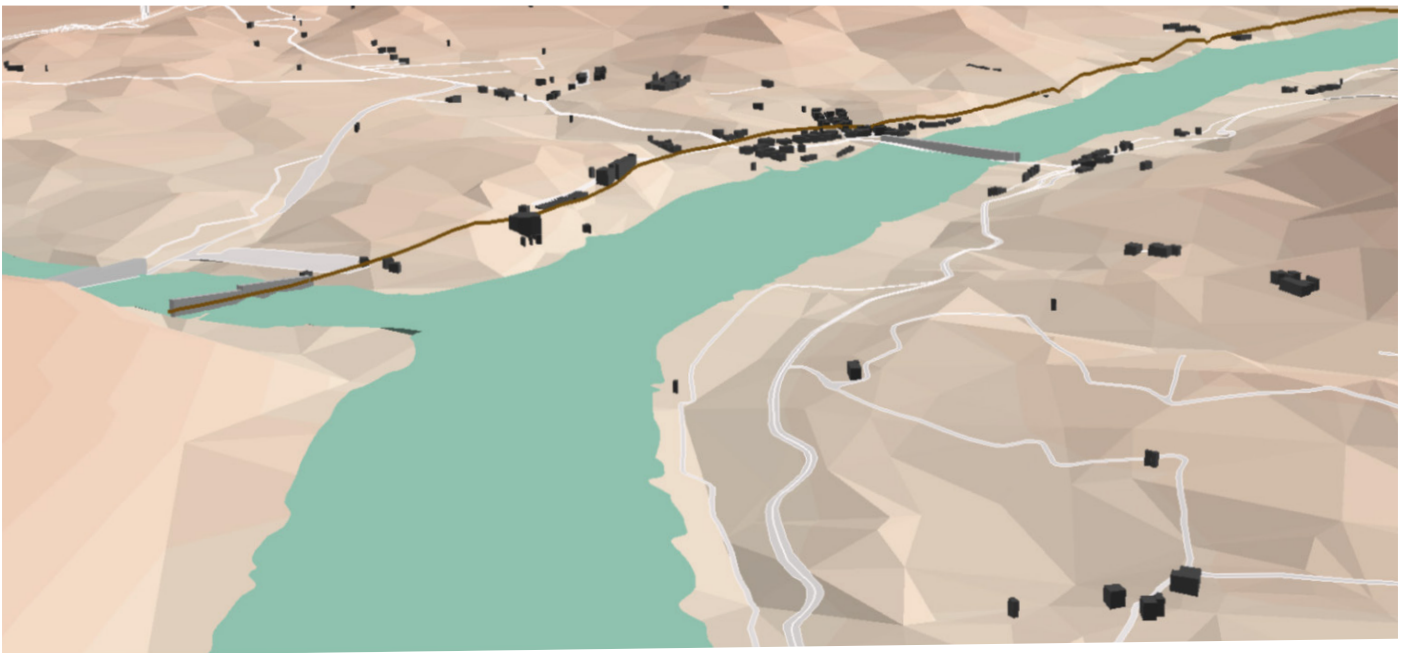


Figura 12- Estudo sócio-económico de Barca d'Alva feito em Arcgis
Elaborado pela Autora

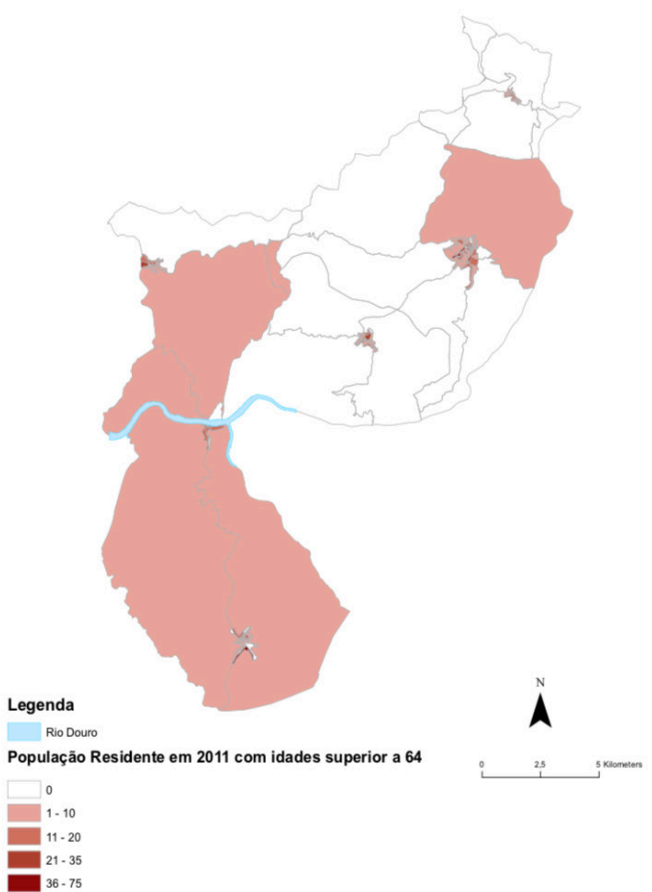
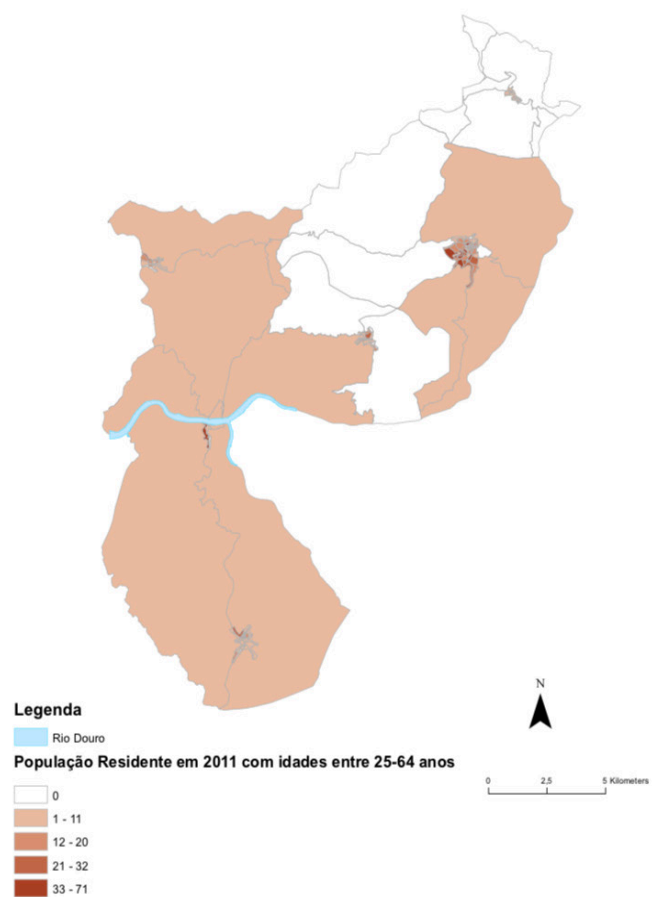
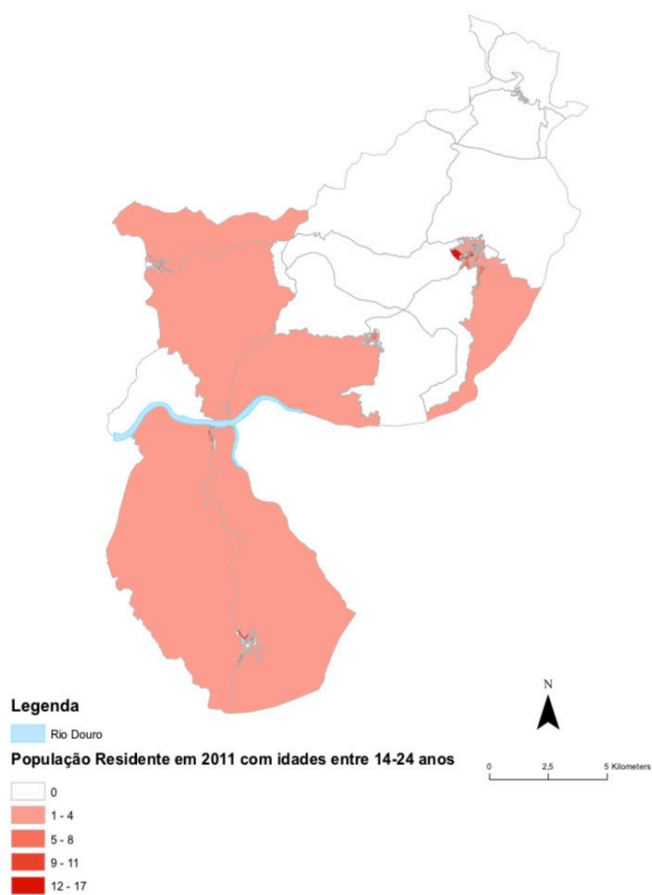
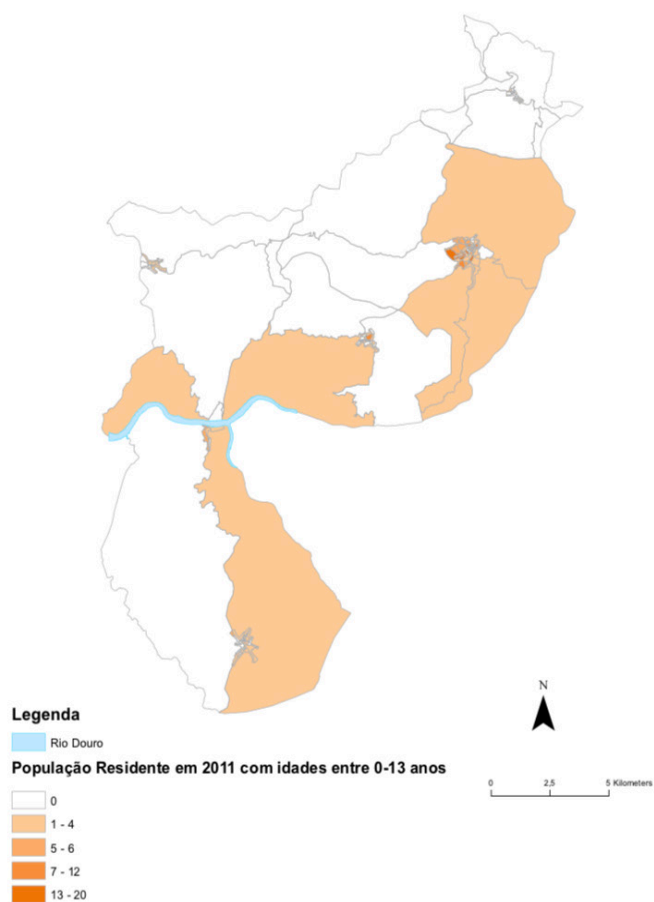


Figura 13- Estudo socio-económico de Barca d'Alva feito em Arcgis
Elaborado pela Autora

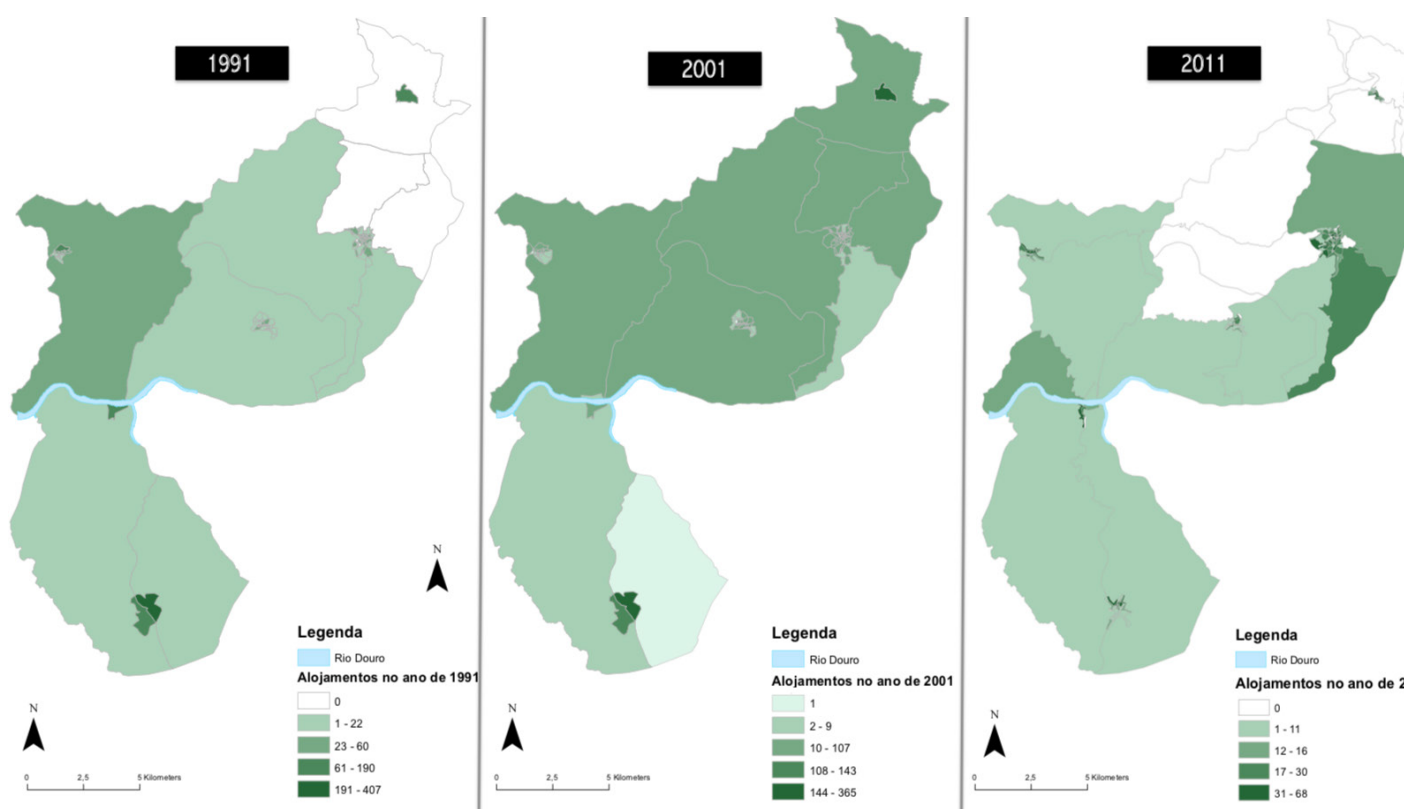


Figura 14- Estudo de ambiente do novo espaço de recreio
Elaborado pela Autora



Figura 15- Estudo de ambiente de uma antiga proposta para um hotel
Elaborado pela Autora



Figura 16- Corte esquemático da relação das intervenções
Elaborado pela Autora



Figura 17- Alçado estação ferroviária



Figura 18- Estudo de proposta para novo espaço de recreio
Elaborado pela Autora

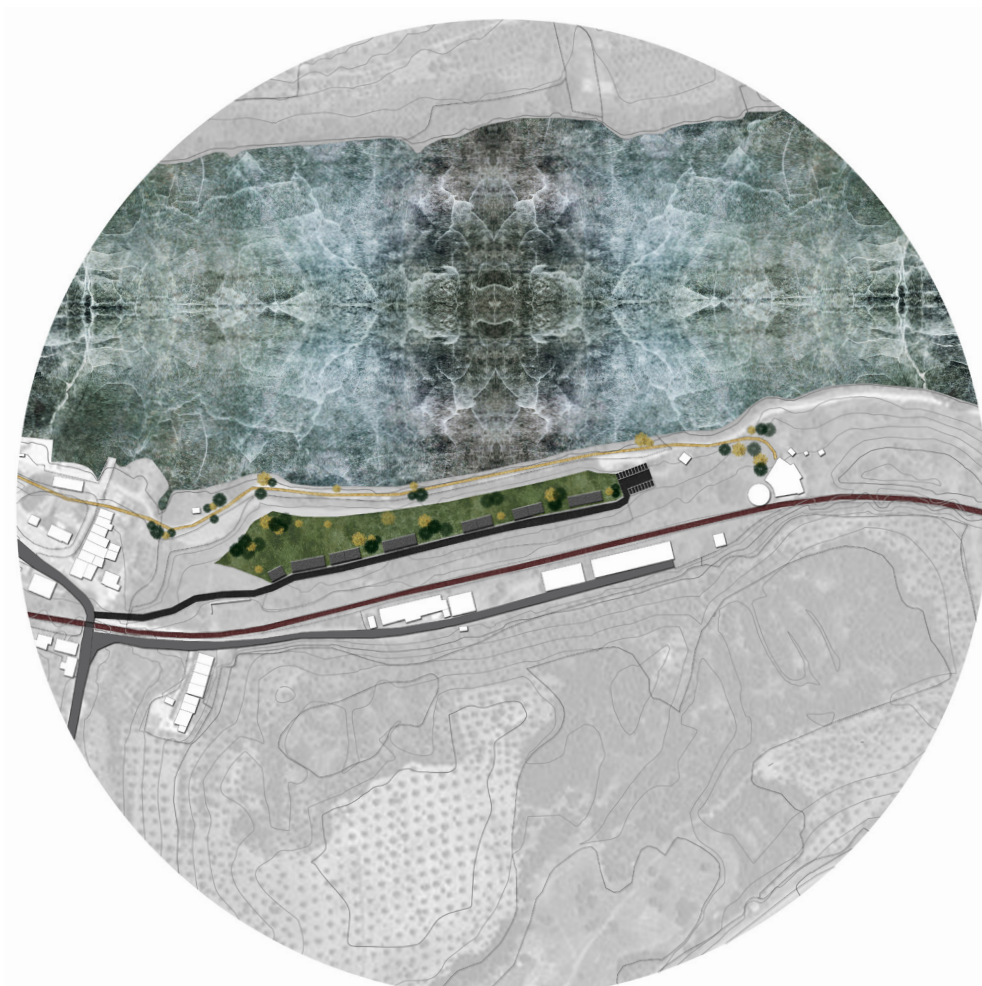


Figura 19- Alçado estação ferroviária
Elaborado pela Autora

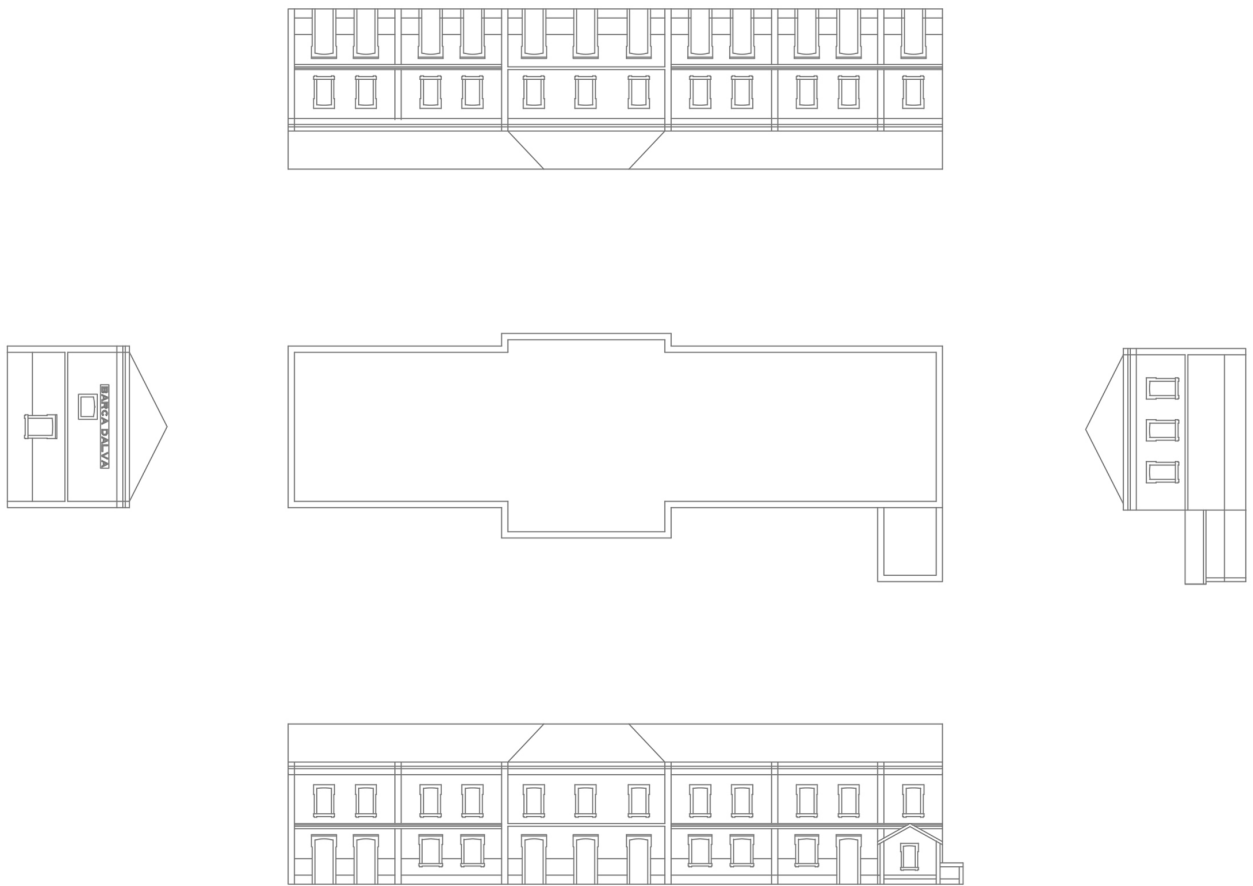


Figura 20- Alçado estação ferroviária
Elaborado pela Autora

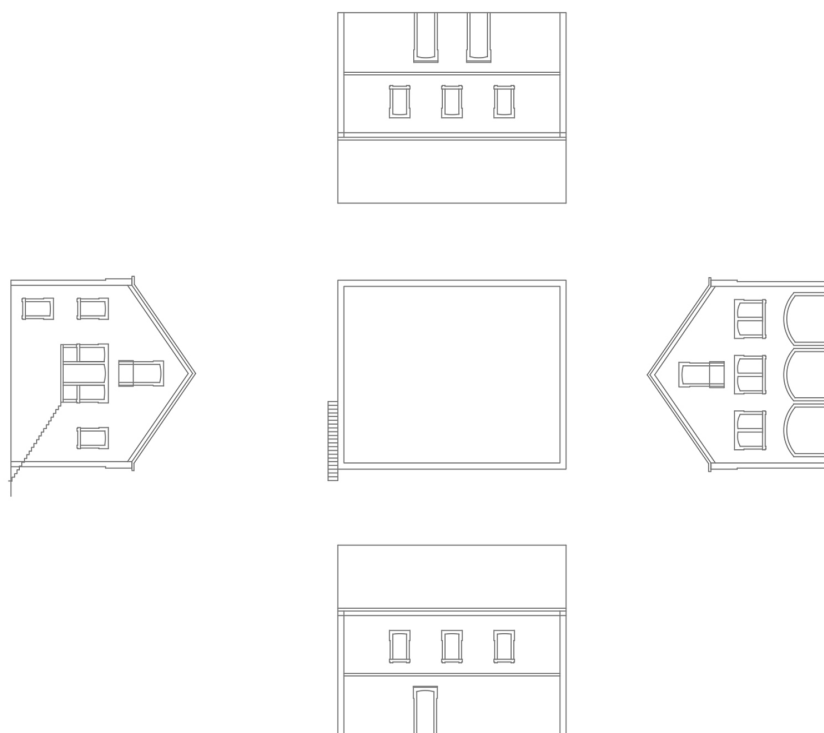


Figura 21- Alçado estação ferroviária
Elaborado pela Autora

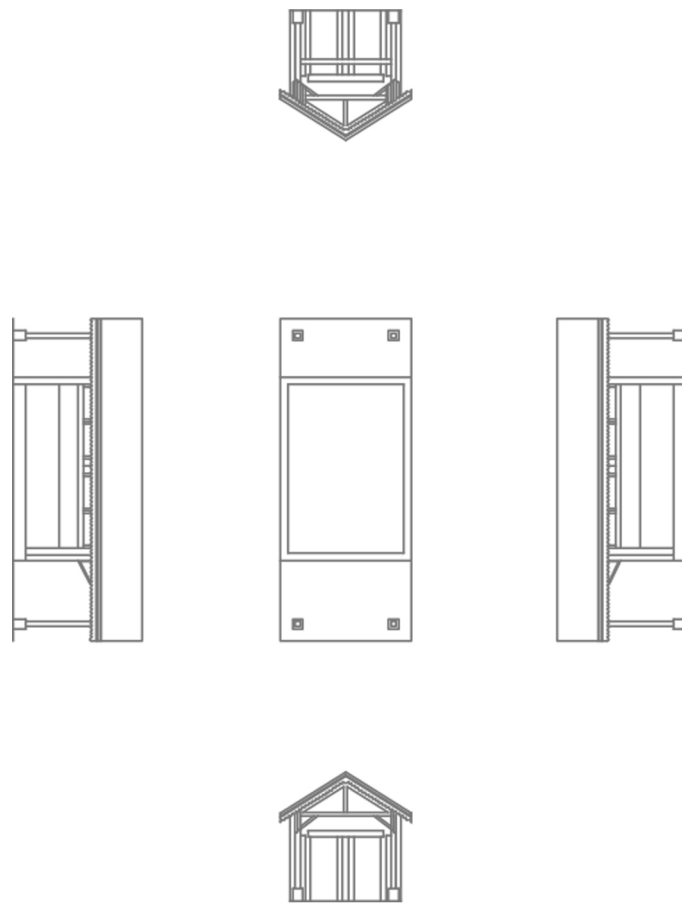


Figura 22- Caminho de ferro
Fotografia da Autora



Figura 23- Maquete Escala 1/10000
Fotografia da Autora



Figura 24- Maquete Escala 1/500
Fotografia da Autora

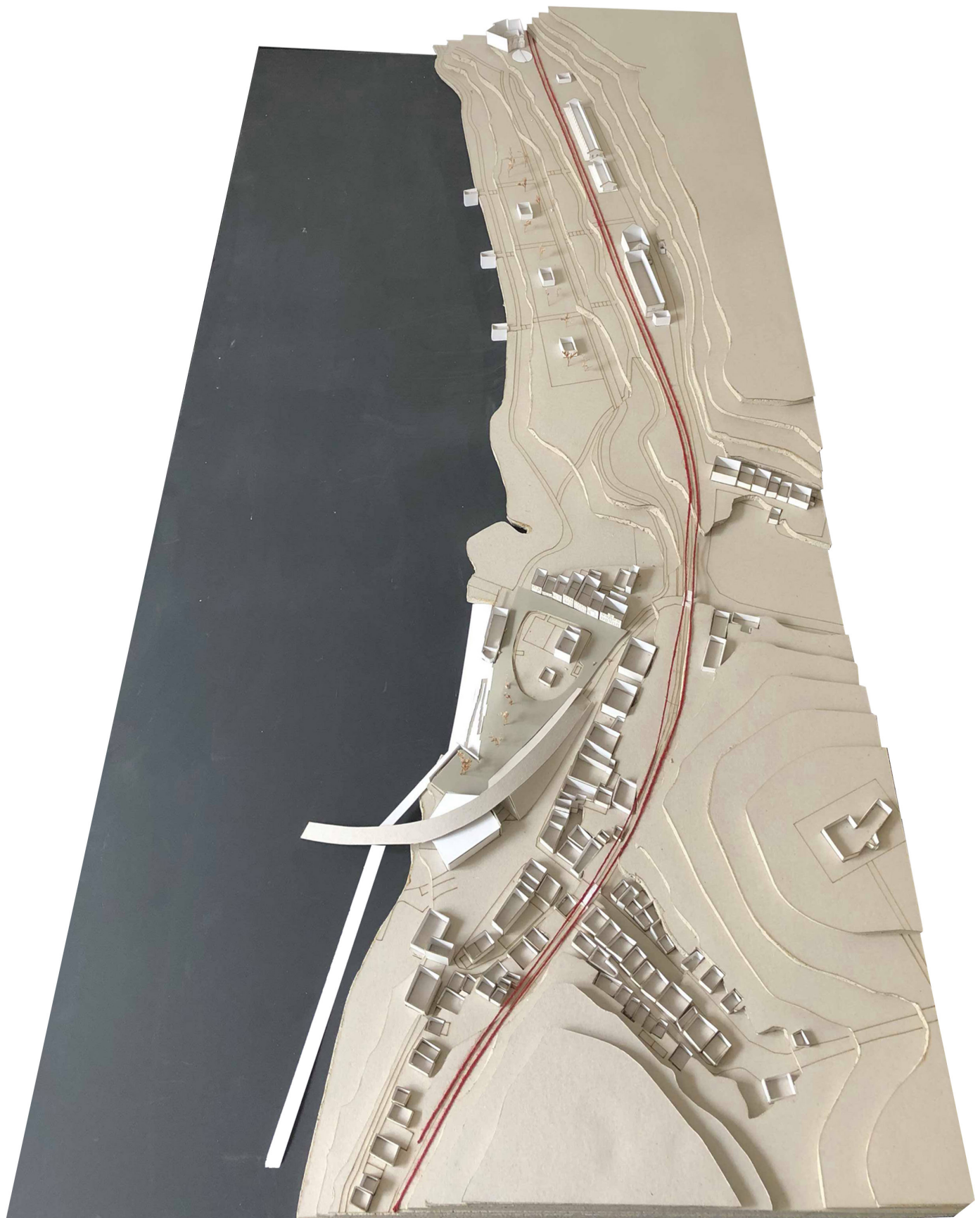


Figura 25- Maquete Escala 1/500
Fotografia da Autora

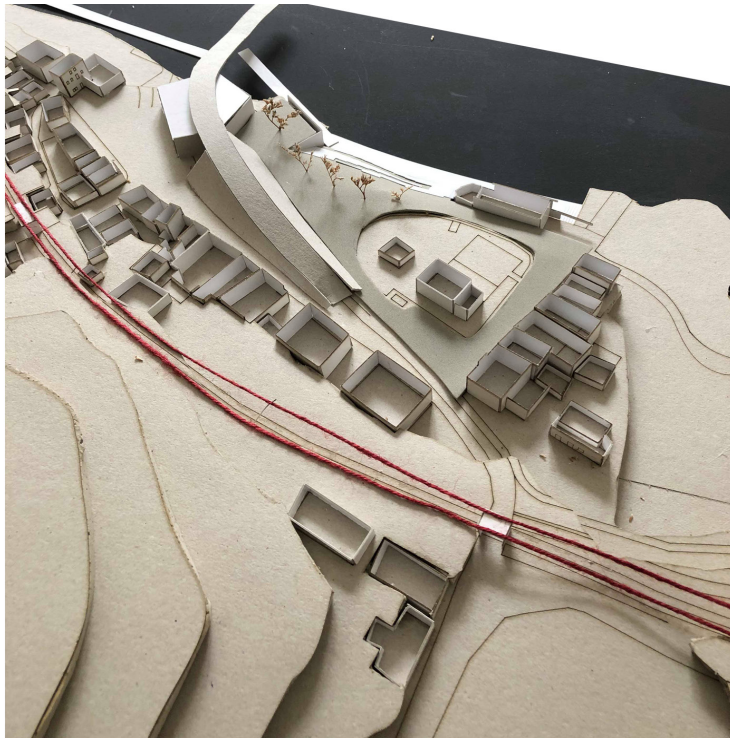


Figura 26- Maquete Escala 1/500
Fotografia da Autora

