



REVITALIZAR O TERRITÓRIO DO ALTO DOURO
- A LINHA FÉRREA DE POCINHO A BARCA D'ALVA

Inês Morgado Areia

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura
Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto

Orientação: Doutora Clara Pimenta do Vale
Coorientação: Doutora Mariana Abrunhosa Pereira

Porto, 2018

Agradecimentos

Às orientadoras, Clara Pimenta do Vale e Mariana Pereira, pela dedicação, incentivo e entusiasmo constantes ao longo de todo o desenvolvimento da dissertação.

Aos pais e família, por serem abrigo e amparo durante todas as etapas do meu percurso.

Às amigas, por todas as horas de trabalho e pós-trabalho, conversa e desabafo, pela presença incondicional e carinho, muito necessários à conclusão do curso.

Aos amigos que aceitaram o desafio de percorrer vinte e nove quilómetros de linha férrea desativada, dormir ao relento e caminhar sob um calor intenso, pelo espírito de aventura e pela companhia.

Resumo

A paisagem do Alto Douro Vinhateiro (ADV) foi o resultado de um trabalho colossal do homem num território inóspito e com declives acentuados. Para cultivar a vinha nas encostas íngremes e rochosas, o homem moldou a paisagem. Foram construídos terraços, muros de suporte de xisto, sistemas de retenção de água, e mais marcas identitárias e culturais que fazem já parte da genética do ADV. A classificação desta paisagem pela UNESCO em 2001 como “Paisagem Cultural Evolutiva Viva” ativou a consciência e premência de preservação.

Apesar do reconhecimento internacional, há problemas que perduram e que poderão ser transformados em novas oportunidades de revitalização do território. A escassez e a dificuldade nos acessos, a linha férrea obsoleta, sem uso, bem como, a falta de serviços e infraestruturas, explicam a incapacidade de fixação e atração populacional. É necessária uma maior atenção para quem habita e visita o território que, em última instância, é quem assegura a continuidade desta paisagem cultural evolutiva.

O estudo proposto incide sobre uma parcela deste território que já foi habitado e visitado e que hoje permanece como uma memória do que já foi – a linha férrea desativada do Douro de Pocinho a Barca d’Alva. O objetivo é desenhar e (re)pensar o território a partir do mapeamento e da análise crítica do existente. A regeneração deste percurso-infraestrutura potencia cruzamentos, mas também fixação, e o reforço de várias redes, com um impacto que se estende muito para além do ADV.

Palavras-chave: Alto Douro Vinhateiro; paisagem; território; património; linha férrea desativada; requalificação

Abstract

The Alto Douro Wine Region landscape was the result of a colossal work by man in an unhostile and stiff territory. In order to cultivate the vineyard on the steep and rugged slopes, man moulded the landscape. Terraces, schist supporting walls and water retention systems were built, along with other identity and cultural marks which are already part of Alto Douro Wine Region genetics. The 2001 nomination of this landscape by UNESCO as an "Evolving and Living Cultural Landscape" has generated awareness and urgency for its preservation.

Despite its international recognition, there are still persisting problems that could be transformed into new opportunities to revitalize the territory. The scarcity and difficulty of the accesses, the obsolete unused railway line, as well as the lack of services and infrastructures, support populational fixation and attraction deficiency. It's necessary to pay more attention to inhabitants and visitors that, in the last instance, are the ones ensuring the continuity of this evolving cultural landscape.

The proposed study focuses on a portion of this territory that was once inhabited and visited and which remains today as a memory of what it once was - the old Douro railway line from Pocinho to Barca D'Alva. The objective is to draw and (re)think the territory through the mapping and the critical analysis of what exists. The regeneration of this path-infrastructure empowers intersections, helps to fix population and reinforces several networks, with an impact that extends far beyond Alto Douro Wine Region.

Keywords: Alto Douro Wine Region; landscape; territory; heritage; old railway line; requalification

Índice

Lista de Siglas e Acrónimos	13
Introdução	15

CAPÍTULO I douro | território

1. A Paisagem e o Douro

1.1 Evolução da ideia de paisagem	21
1.2 A paisagem como património	22
1.3 Douro, imagem do cultivo da vinha	29

2. Habitar a Paisagem: território, movimento e gente. Desafios e reflexões

2.1 O homem como construtor do território	41
2.2 O traçado geográfico. Acessibilidades no Alto Douro	45
2.3 Os problemas, as fragilidades, as ameaças, as forças, as potencialidades e as oportunidades	49

CAPÍTULO II o caso específico do território da linha férrea desativada do douro | redes

3. Cartografias do Território

3.1 A linha férrea do Pocinho a Barca D'Alva	53
3.2 Mobilidade	59

4. Traços do território. Interseções entre habitar, visitar e recordar

4.1 Dinâmicas de ocupação do território	65
4.2 Património cultural e natural	69
4.3 O turismo – rotas e oferta atuais	71

5. Vivências do território. A dimensão social

5.1 Análise demográfica e social	83
5.2 Usos e atividades	89

CAPÍTULO III

de pocinho a barca d'alva | percursos

6. O Homem no espaço. A linha desativada do Douro

6.1 Espaços entre a memória e a imaginação	95
6.2 Outros casos de intervenção em paisagens férreas desativadas	97
6.3 Património abandonado ao longo da linha desativada	107
6.3.1 Levantamento do edificado adjacente à linha férrea	111
6.3.2 Análise do edificado adjacente à linha férrea	113

7. Proposta de revitalização da linha férrea. Construir itinerâncias.

7.1 Percurso entre Pocinho e Barca D'Alva	117
7.2 Percursos entre a Estação do Côa e Vila Nova de Foz Côa	129
7.3 A Estação do Côa. Desenho do lugar	131

Considerações Finais	135
Lista de Imagens	139
Lista de Tabelas	141
Bibliografia	143
Anexos	149

Lista de Siglas e Acrónimos

ADL – Associação de Desenvolvimento Local

ADV – Alto Douro Vinhateiro

CCDR-N – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

COS – Carta de Uso e Ocupação do Solo

CP – Comboios de Portugal

DGPC - Direção Geral do Património Cultural

DGT – Direção Geral do Território

DRCN - Direção Regional de Cultura do Norte

EDM – Estrutura de Missão do Douro

ELADV - Estrutura Local de Apoio do Douro Vinhateiro

FRAH – Fundação Rei Afonso Henriques

GADV – Gabinete do Alto Douro Vinhateiro

ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios

IFLA - Federação Internacional de Arquitetos Paisagistas

INE – Instituto Nacional de Estatística

IP Património – Infraestruturas de Portugal Património

LADPM – Liga dos Amigos do Douro Património Mundial

MAEC - Método de Avaliação do Estado de Conservação de Imóveis

PAVC – Parque Arqueológico do Vale do Côa

PDM – Plano Diretor Municipal

PDTVD - Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro

PIOT - Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território

PROT-N – Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte

RDD – Região Demarcada do Douro

SIG - Sistema de Informação Geográfica

SIPA - Sistema de Informação para o Património Arquitectónico

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

VUE – Valor Universal Excecional

ZPE – Zona de Proteção Especial

Introdução

A paisagem do Alto Douro Vinhateiro (ADV), reconhecida pela UNESCO como Património Mundial em 2001, distingue-se na categoria de “Paisagem Cultural, Evolutiva e Viva”, como reflexo do trabalho das gerações durienses sobre o território, que moldaram as íngremes encostas de xisto do Douro, e delinearão aquela que foi a primeira região vinícola demarcada do mundo. As condições geográficas e climáticas ímpares, aliadas ao constante aperfeiçoar das técnicas de cultivo, favoreceram a produção dos conhecidos Vinhos do Douro. Em consequência do volumoso interesse internacional, a exploração vinícola apropriou-se, rápida e intensamente, do território duriense e desempenha, até hoje, o principal papel no desenvolvimento da região e na transformação da sua paisagem.

Trata-se de uma paisagem de carácter rico e único, imortalizada em rótulos por todo o mundo e vincada na memória dos portugueses, como símbolo de orgulho e prosperidade do país. Contudo, embora a imagem do Douro nos seja imediatamente reconhecível, não é tão vulgar a visita ou conhecimento do território por parte dos que não o habitam ou cruzam frequentemente. A classificação, em 2001, veio alterar um pouco esta realidade, uma vez que exaltou os valores naturais e patrimoniais da paisagem vinhateira e contou a história dos que, durante várias gerações, se dedicaram inteiramente a construir e elevar a marca dos vinhos do Douro ao patamar de excelência que representa atualmente. Sucedeu-se uma intensificação dos olhares nacionais e internacionais e um aumento do interesse turístico, bem como, esforços para dar resposta à procura e diversificar a oferta de produtos turísticos da região.

É, também, nesta altura que se torna presente a questão da preservação do património e a gestão do território. Contudo, e apesar do conjunto de ações que avançaram nos últimos anos, é ainda evidente a ausência de uma estratégia geral que concilie os diferentes interesses e planos existentes para o território¹, que potencie e proteja os valores patrimoniais e territoriais do ADV, e que preveja um desenvolvimento inclusivo, coerente, faseado e evolutivo, de acordo com as necessidades locais e a procura turística.

Dezassete anos depois da classificação, algumas melhorias foram conquistadas/implementadas no Alto Douro Vinhateiro, porém, o impacto da classificação a nível local, cultural e económico não foi significativo. O principal propósito de preservação e manutenção dos bens naturais e construídos da região, segundo um sistema organizado e controlado, não tem correspondido aos objetivos inicialmente traçados.

¹ “Apesar de toda a legislação e preocupações em torno da área Património Mundial ao longo destes nove anos, não há nenhum organismo público ou privado que administre e/ou faça a gestão direta do Alto Douro Vinhateiro, sendo a gestão repartida por um grande número de tutelas/organismos.” (Fauvrelle, 2010, 242)

Este foi um dos principais motivos desencadeadores na escolha do presente tema de dissertação: a urgência de repensar o território duriense, num momento em que existe um vasto estudo e investigação sobre a região, em que já foram propostas e implementadas medidas e planos, criadas entidades de gestão e salvaguarda, e em que se pode recolher e analisar o que falhou e o que foi bem-sucedido, de modo a que estes resultados sirvam como linha orientadora de uma nova estrutura de intervenção sobre o território.

É pertinente a elaboração de modelos de gestão e programas de desenvolvimento que invistam numa dinamização transversal às várias zonas do país (contrariando a insistência no litoral), que reflitam sobre o problema do despovoamento, isolamento e envelhecimento de aldeias do interior, de forma a atenuar as assimetrias territoriais, e que reduzam o risco de perda ou de degradação do património material e imaterial, vinculado à cultura e memória da região.

Este trabalho de investigação surge, primeiramente, inserido no projeto *ARQDouro: Arquiteturas e Paisagens do Vinho, Visões do Douro em Rede*, proposto pelo Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto numa candidatura aos Projetos IJUP Empresas. Este projeto reúne uma equipa de investigação diversificada de diferentes instituições da UP, contando com professores, investigadores e alunos, cujos trabalhos se debruçam sobre o estudo prospetivo-interpretativo dos espaços do Douro, contribuindo para a disseminação e valorização de novas soluções arquitetónicas e para o desenho de estratégias de preservação e regeneração sensível e consciente da paisagem, de forma a estimular e potenciar o número de visitas às Arquiteturas do Vinho e Paisagens do Vinho. Este projeto não obteve financiamento, contudo, os trabalhos iniciados no seu âmbito tiveram seguimento, como é o caso da presente dissertação de mestrado.

Partindo de uma abordagem atenta, diversificada e exploratória do Douro, com o intuito de reconhecer os seus principais valores e potencialidades, é objetivo último desta investigação lançar hipóteses para a revitalização do território, de modo a torná-lo percorrível e atrativo, reintegrando as suas memórias e os saberes locais em experiências e programas culturais. Este olhar transformador sobre a paisagem procura, simultaneamente, dar resposta às necessidades e vontades das gerações atuais. Com base numa estratégia de desenho de articulação de espaços existentes a novos percursos na paisagem, procura-se introduzir o conceito de *rede* na requalificação do território: *rede*, como sistema agregador e potenciador de rotas que é polarizado a partir de pontos significantes distribuídos pelo território; *rede*, que reúne os valores existentes com as necessidades sociais contemporâneas, que perspetiva o desenvolvimento do (eno)turismo a par de novas políticas de economia locais, e que constrói um território plural, evolutivo, de convergência entre viver e visitar.

Propõe-se um processo metodológico faseado e que olha o território a diferentes escalas, desde uma escala mais abrangente, a nível regional, até à intervenção local. A estrutura da dissertação reflete este modo de trabalho, do geral para o particular, e

subdivide-se em três capítulos, que são eles próprios unidades geográficas e escalas de análise – i) Douro; ii) território da linha férrea desativada do Douro (que inclui Vila Nova de Foz Côa, Figueira de Castelo Rodrigo, Torre de Moncorvo e Freixo de Espada à Cinta); iii) de Pocinho a Barca D’Alva.

No **Capítulo I**, *douro | território*, perspetiva-se uma contextualização do território do Douro baseada na revisão bibliográfica existente. Procura-se conhecer a evolução histórica, cultural e morfológica do território e da paisagem, que cresceu sob a influência de uma forte produção vinícola, antes e depois da qualificação como Património Mundial da UNESCO, em 2001. Elucidam-se conceitos importantes acerca da paisagem e do património, e desmonta-se o significado da categoria de “Paisagem Cultural, Evolutiva e Viva”, no sentido de clarificar as consequências e mais-valias práticas da classificação na realidade política e social da região e do país.

É, também, neste espaço que se reúnem as características mais marcantes da cultura e vida durienses: a essência das gerações que moldaram a paisagem, os saberes, as tradições, as técnicas e modos de trabalho adotados ao longo dos tempos por quem viveu da terra e da vinha. Como é que o homem duriense viveu na e da paisagem? Quais os valores e memórias que lhe pertencem e que o distinguem? Que dificuldades conseguiu dobrar e quais o afetam hoje? Qual a sua relação atual com a paisagem?

Questões que, apesar de complexas, carecem de algumas respostas ou de quem reflita sobre elas, mas cuja relevância é cada vez mais pertinente; isto, admitindo o homem como ponto fulcral da arquitetura e do nosso entendimento e compreensão do espaço. O processo de revitalização e metamorfose do território deve ser pensado e orientado em relação direta com o homem que a habita.

No **Capítulo II**, *o caso específico do território da linha férrea desativada do douro | redes*, faz-se a aproximação a uma área de estudo, motivada pelo potencial reconhecido no troço de linha férrea desativada do Douro entre o Pocinho e Barca D’Alva, atualmente desaproveitado. A sua requalificação representa uma oportunidade de desenvolvimento e regeneração do território, de valorização do património circundante e de relação entre as zonas beira-rio e o interior das encostas, traduzindo-se na aproximação entre os núcleos populacionais e as áreas mais orientadas para o turismo. Para tal, analisam-se os concelhos que ladeiam a parcela de linha férrea referida - Vila Nova de Foz Côa, Figueira de Castelo Rodrigo e na margem norte do rio Douro, Torre de Moncorvo e Freixo de Espada à Cinta-, numa perspetiva de pesquisa, inventário, análise e tratamento de dados, que conduzem à elaboração de propostas de (re)desenho do território.

Estuda-se o território nas suas várias 'camadas' e funções com base no desenho cartográfico, de forma a compreender a sua estrutura geológica, topografia, os usos e ocupação do solo (edificado e não edificado), o sistema de mobilidade e redes viárias, e as tipologias e usos da estrutura urbana; complementado por uma análise demográfica e social. Pretende-se fazer um levantamento dos problemas, dificuldades, necessidades, oportunidades e vontades da população local; mapear o património local existente,

onde se reconhecem estruturas, construções e locais, com interesse histórico, cultural e habitacional; e estudar a intensidade turística e oferta existentes. Para tal, recorre-se ao Sistema de Informação de Geográfica (SIG) para elaboração de mapas e imagens, uma vez que esta ferramenta permite, não só articular informação diversa sobre uma porção do território, nas suas mais diversas esferas, como partilhar e georreferenciar estes dados, como base para futuros trabalhos.

No **Capítulo III**, *de pocinho a barca d'alva | percursos*, reduz-se novamente a abrangência da área de estudo, para dar ênfase aos cerca de 29 km de linha férrea desativada que ligam o Pocinho a Barca D'Alva. Procede-se a um inventário de todos os edifícios situados ao longo da linha, entre eles, estações, apeadeiros e edifícios devolutos ou em ruína, para avaliar as suas características gerais, uso, interesse patrimonial e estado de conservação geral. Estas informações são compiladas em fichas de caracterização, como base de trabalho para futuras propostas. Para tal, recorre-se ao uso da plataforma *FileMaker*, uma base de dados, que permite organizar e partilhar a informação e cruzá-la com outros instrumentos de análise, como por exemplo, o SIG.

Analisa-se casos de estudo, nacionais e internacionais, de recuperação e requalificação de caminhos-de-ferro inativos e delinea-se uma proposta faseada de revitalização para a linha em estudo, complementada pelo desenho de hipóteses de percursos entre dois pontos do território. Esta proposta liga uma parcela da linha férrea, que inclui uma das estações abandonadas e edifícios em ruínas adjacentes, a um dos núcleos de habitação mais próximos, apontando um desenho de percurso que introduz novas realidades, caminhos, espaços de paragem e observação, espaços de lazer e restauração, espaços de conhecimento e contacto com a comunidade local. Ao rasgar uma rota multissensorial, multidisciplinar e cheia de hipóteses, encurta-se a sensação de distância entre o rio e as aldeias, entre a população e os visitantes, entre o antigo e o novo.

Introduz-se, ainda, uma última proposta de intervenção, que se aproxima ainda mais da paisagem, neste caso, focando-se na área envolvente da estação ferroviária escolhida no percurso desenvolvido, para a qual se propõe um programa e se desenvolve um desenho de espaço público, apoiado por estruturas que permitem novas formas de percorrer e vivenciar o território. Criando novos pólos atrativos, melhorando acessos, promovendo a diversidade e estendendo a oferta de serviços, implanta-se no território novas bases para que este se desenvolva e atraia, novamente, a vida e movimento de que um dia foi palco.



CAPÍTULO I

douro | território

1. A Paisagem e o Douro

1.1 Evolução da ideia de Paisagem

“Não há muito tempo, dizia-se que a Geografia era a ciência que estudava as paisagens. Das paisagens, dizia-se que eram registos visuais; marcas de um longo processo de modelação humana das condições naturais (a geologia, o solo, o clima, os rios, as montanhas,...). Os traços caraterísticos da paisagem resultariam daquilo que nelas fosse mais permanente, sedimentado por modos de vida caraterizados pela sua estabilidade, pela tradição, pelo vernacular.”

(Domingues, 2009)

A paisagem é plural, lugar de confronto e cruzamento de vários saberes; é reflexo da construção social em constante mutação. A ideia de paisagem, comumente aliada à geografia, revela uma forte densidade antropológica, por ser registo vivo das sucessivas marcas e transformações do tempo.

Neste sentido, considerando a paisagem como resultado da vivência humana no território, é inadequado o desejo de a cristalizar, como imagem estática de um tempo passado. É certo que, nos últimos anos, a paisagem em Portugal tem sofrido transformações profundas na sua morfologia e aspeto¹, que provocaram na sociedade um sentimento de perda perante valores de identidade e autenticidade. Contudo, o caminho para inverter esta tendência, deve procurar associar-se ao presente e aproximar-se das pessoas. A paisagem deve mudar com as mudanças da sociedade e ser palco de novos paradigmas.

A origem da ‘crise da paisagem’ passou, exatamente, pela alteração violenta dos modos de apreciação e uso do território pela sociedade. A paisagem deixa de responder às necessidades da população e de participar no seu quotidiano, quando, a partir dos anos 60, a agricultura de subsistência, praticada pela maioria dos habitantes e baseada em práticas tradicionais, deixa de ser o principal agente de intervenção na paisagem. A agricultura caraterizada pela simplicidade de técnicas e dependência de recursos naturais deu lugar a uma agricultura produtiva e intensiva. Artur Cristóvão (1999) salienta os custos ambientais que esta nova agricultura moderna traz, como a degradação dos solos, - devido ao seu uso inapropriado e intensivo -, a destruição de habitats naturais, áreas de cultivo maiores, poluição e consumo excessivo de energias não renováveis. Uma agricultura que substitui o trabalho manual pelo mecânico e transforma, progressivamente, a paisagem em quadros inesperados.

¹ “No passado recente, esta estabilidade desfez-se rapidamente. Portugal, o último país rural da Europa, conheceu transformações profundas e radicais: uma sociedade que se urbaniza, vastos territórios em tensão (des)povoados, ainda vividos pelos últimos guardiões de culturas rurais tradicionais, envelhecidos; regiões esvaziadas, ruínas, abandono, mas também novas construções, novos modos de vida, auto-estradas, casas novas, novos sinais dissonantes na harmonia das paisagens de outrora.” (Domingues, 2001, 57)

Hoje, a agricultura afasta-se da paisagem rural. O próprio conceito de ruralidade é longínquo do modo de vida tradicionalista e introvertido das gerações anteriores. Os habitantes já não contribuem diretamente para o desenho da paisagem, da mesma forma que esta já não tem uma forte influência nas suas vidas. Contudo, o tema da paisagem ressurgiu, recentemente, acompanhado de um entendimento social diferente, onde a consciência ecológica e os valores patrimoniais e naturais assumem uma grande importância. A paisagem, como sinónimo de natureza, torna-se símbolo de liberdade, beleza e saúde, de algo a ser preservado e transmitido.

Existe uma vontade de reconstituir as paisagens do interior do país, locais de memórias e raízes do povo, face à visível descaracterização e perda de valores das últimas décadas. A patrimonialização surge muitas vezes como resposta, uma vez que compreende e regula a evolução do território, ao mesmo tempo que se adapta às novas dinâmicas sociais.

1.2 A Paisagem como Património

Patrimonializar é uma forma de valorizar, cultural e institucionalmente, as diferentes criações humanas, sejam estas objetos, espaços, memórias ou atividades; dado que assegura, não só a implementação de medidas de manutenção e preservação dos bens, como a sua inventariação, dinamização e visibilidade.

O conceito de património distancia-se, hoje, do monumento isolado e dos valores materiais, passando a contemplar espaços, paisagens, instrumentos do quotidiano e bens imateriais. Este pensamento abrangente manifesta-se, primeiramente, na Carta de Veneza de 1964, onde se define ‘monumento histórico’ de forma mais global - não incluindo apenas a obra arquitetónica isolada, mas os sítios (urbanos ou rurais). O entendimento da paisagem enquanto património é reconhecido em 1972, quando na *Convenção do Património Mundial* da UNESCO se admite o valor do património natural e se passam a considerar três categorias do património cultural – monumentos, conjuntos e sítios. No ano de 1976, o conceito de património natural é ampliado, estendendo-se também às atividades humanas.

Em 1992, em sequência da revisão dos critérios de inclusão na lista de Património Mundial da UNESCO e da necessidade de distinguir o património que resulta da interação do homem com a natureza, associada às formas tradicionais de uso das terras, passa-se a considerar três categorias da paisagem cultural (Fauvrelle, 2014):

- (i) intencionalmente concebida e criada pelo homem;
- (ii) essencialmente evolutiva (subdividida nas categorias de viva ou fóssil);
- (iii) associativa

Mais recentemente, o Comité ICOMOS-IFLA, formado em 1970 por membros do Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios (ICOMOS) e da Federação Internacional de Arquitetos Paisagistas (IFLA), promove, em 2017, uma iniciativa de estudo, proteção e gestão da paisagem rural enquanto património. O conceito de paisagem rural como património abarca tanto os atributos físicos das áreas rurais, como os valores culturais, tradições, práticas, identidade das comunidades locais, que dão significado à paisagem. Propõe-se um conjunto de princípios que pretendem “prevenir a perda e alterações significativas das paisagens rurais e das suas comunidades através do reconhecimento, salvaguarda e promoção o seu valor patrimonial. O seu objetivo é promover um equilíbrio apropriado entre os aspetos económicos, sociais, culturais e ambientais” (ICOMOS-IFLA, 2017).

1.2.1 O Alto Douro Vinhateiro

O Alto Douro Vinhateiro (ADV), território mais representativo das características da Região Demarcada do Douro (RDD) – mais antiga região vitícola demarcada e regulamentada do mundo –, e cenário de análise da investigação desenvolvida, foi classificado como Património Mundial da UNESCO, a 14 de Dezembro de 2001, na categoria de Paisagem Cultural, Evolutiva e Viva. Esta categoria integra o conjunto de formas sociais, económicas, administrativas e religiosas, de um determinado lugar, que resultam da interação direta com a natureza, e deve expressar lugares singulares, de valor significativo para a memória da região ou do país. O ADV não só se enquadra neste desígnio, como ilustra de forma exemplar o conceito de Paisagem Cultural, uma vez que *“constitui uma gigantesca ‘obra conjugada da natureza e do Homem. Depois do trabalho do rio que cavou fundo o seu leito, o Homem meteu mão à obra e adaptou as encostas íngremes à cultura da vinha. Conforme os meios disponíveis ao longo do tempo, surribou e construiu terraços sustidos por centenas de quilómetros de muros de pedra seca. Soube de forma magistral vencer os constrangimentos resultantes dos declives extremos, da escassez de água, da falta de solo e da abundante pedregosidade e explorar os trunfos que as culturas mediterrânicas, sobretudo a vinha, possuem de adaptação às condições climáticas e à natureza dos solos. Construiu-se assim uma das mais antigas regiões vitícolas do mundo, onde se produz um vinho universal sob a designação ‘Porto’.”* (Aguar, 2000, 32).

A distinção, no caso do Alto Douro Vinhateiro, está diretamente assente num conjunto de atributos, naturais e culturais, componentes e critérios, que distinguem este território de 24 600ha (cerca de um décimo do total da RDD) na sua relação singular com o homem, que possibilitou um extenso cultivo da vinha em condições morfológicas e climáticas extremas. A paisagem é testemunho visível dos modos de organização da vinha de diferentes épocas históricas, da adaptação do homem ao território e do cruzamento multissecular de culturas [Fig. 1].



Fig. 1—Paisagem do Alto Douro Vinhateiro. Fonte: Luís Silva Ramos, 2010

Na candidatura do Alto Douro Vinhateiro a Património Mundial enumeram-se os principais atributos da paisagem que justificam a inscrição e que se consideram de «Valor Universal Excecional (VUE)»², enquadrados em duas tipologias:

- (i) *Os elementos naturais* – os vales encaixados, os declives acentuados, os antrossolos, a escassez da água, a precipitação reduzida, a diversidade dos habitats naturais, do Atlântico ao Mediterrâneo, as culturas mediterrânicas: a vinha, a oliveira e a amendoeira, a presença dominante da vinha, o efémero na paisagem: luz e cor, som e silêncio, e os cheiros;
- (ii) *Os elementos culturais* – o padrão da paisagem, os povoados, a acessibilidade: o rio e o caminho-de-ferro, referências na paisagem, as quintas e os casais, o sagrado, os muros.

Seguidamente, estes atributos foram avaliados pelo Comité do Património Mundial, com o objetivo de assegurar que representam um VUE, tendo, para tal, que corresponder a pelo menos um de dez critérios existentes. A patrimonialização do ADV fundamentou-se perante três critérios:

- (iii) *constituir um testemunho único ou pelo menos excecional de uma tradição cultural ou de uma civilização viva ou desaparecida;*
- (iv) *representar um exemplo excecional de um tipo de construção ou de conjunto arquitetónico ou tecnológico, ou de paisagem que ilustre um ou mais períodos significativos da história humana;*
- (v) *ser um exemplo excecional de povoamento humano tradicional, da utilização tradicional do território ou do mar, que seja representativo de uma cultura (ou culturas), ou da interação humana com o meio ambiente, especialmente quando este último se tornou vulnerável sob o impacto de alterações irreversíveis;*

Os bens propostos devem satisfazer igualmente condições de autenticidade e integridade, ou seja, deve-se conhecer e compreender a veracidade das fontes de informação sobre o património no seu contexto cultural e de conjunto. Estes conceitos encontram-se no ADV através do património vernacular existente nas vertentes íngremes, nos socalcos, no solo cultivado pelo homem, na rede de caminhos e acessos, na variedade das vinhas e, ainda, no mosaico diversificado da paisagem. Destaca-se também o bom estado de conservação do tecido físico do ADV e das suas características significativas, e a forte possibilidades de sustentação do ponto de vista produtivo e económico (Fonseca & Ramos, 2014, 7-8).

² O *Valor Universal Excecional* significa uma importância cultural e/ou natural tão excecional que transcende as fronteiras nacionais e se reveste do mesmo carácter inestimável para as gerações atuais e futuras de toda a humanidade. Assim sendo, a proteção permanente deste património é da maior importância para toda a comunidade internacional. (UNESCO, 2012, 12)

Entidade	Início	Constituição	Funções
GADV	2002	Equipa multidisciplinar de cerca de dez elementos das mais diversas áreas (agronomia, viticultura, arquitetura paisagista, arquitetura, biologia, sociologia e conservação do património)	Principais responsáveis pela gestão do território e pela gestão e salvaguarda dos bens; cooperação direta com as autarquias; sinalização rodoviária do ADV; realização do 'Inventário do Património Natural, Vernacular e Construído do ADV'
LAPDM	2002	Pessoas singulares ou coletivas da região duriense	Dinamizar e proteger os valores patrimoniais do ADV, envolvendo os vários agentes, proprietários e atores; afirmar e a valorizar a paisagem vitícola do ADV; criação de um sistema de acompanhamento das intervenções sobre o território, que garanta a salvaguarda da paisagem e a sustentabilidade dos seus elementos; angariação e eventual gestão de fundos necessários à concretização de ações
EMD	2006	Elementos da CCDD-N	Dinamizar ações para o desenvolvimento integrado da Região do Douro; promover a articulação entre as entidades da administração central e local com competências na região; estimular a participação e iniciativa da sociedade civil
Museu do Douro	2007	Fundação Museu do Douro	Zelar pela preservação de um justo equilíbrio entre a conservação, a sustentabilidade e o desenvolvimento; assegurar a conservação dos bens patrimoniais; assegurar a participação ativa das comunidades locais e cooperar na procura do apoio de todos os parceiros
ELADV	2008	DRAPN, DRAPC, CCDD-N, EMD, Casa do Douro, UNIDOURO	Promoção de uma gestão dos sistemas agrícolas e florestais de acordo com a conservação de valores de biodiversidade e de manutenção da paisagem da RDD; manutenção dos socos tradicionais dentro da área classificada do ADV; prestar esclarecimentos aos agricultores; avaliar projetos de requalificação do património agrícola edificado

Tabela 1 – Entidades criadas para gestão do território classificado do Alto Douro Vinhateiro e respetiva função. Fonte: Elaborado pela autora, com informação recolhida em (Fauvreille, 2010) e (Andresen & Rebelo, 2013a).

Entidade	Estado atual	Problemas / Constrangimentos
GADV	Encerrado em 2004	Equipa muito pequena; falta de poderes e recursos efetivos de gestão; falta de articulação com todos os organismos gestores do território; omissão, no documento da candidatura, do papel do GADV na gestão efetiva da área classificada, isto é, na aplicação da legislação preexistente e do PIOT. Todos estes documentos continuaram a ser administrados pelas autarquias ou organismos competentes da Agricultura, do Ordenamento do Território e da Cultura
LAPDM	Ativo	Não assumiu todas as funções inicialmente identificadas sendo que algumas estão distribuídas por outras organizações; tem-se assumido principalmente como um observatório das dinâmicas territoriais com influência na preservação e valoração do património do ADV
EMD	Encerrado em 2013	Sem poderes efetivos de fiscalização, uma vez que não tem uma equipa técnica específica para o efeito; divulgações e consciencialização do valor do ADV, feitas junto da população, com pouco impacto nos verdadeiros produtores da paisagem
ELADV	Ativo	Sem informação
Museu do Douro	Ativo	Sem informação
Ministério da Agricultura e Ministério do Ordenamento do Território	Ativos	Responsáveis por monitorizar as movimentações de terras, mas verifica-se um desfazamento entre o que é aprovado e o que é desejável que seja executado – os serviços limitam-se a inspecionar, <i>a posteriori</i> , a instalação da vinha ou alteração de valores patrimoniais vernáculos e de núcleos de vegetação arbórea, não havendo controlo sobre o que foi alterado
DRATM	Ativo	Obrigatoriedade em, após avaliação e validação dos pedidos de intervenção/alteração, enviar o processo para aprovação da CCDD-N; o que se traduz num processo muito burocrático e demorado, por vezes insustentável para o agricultor
DRCN	Ativo	A classificação como Património Mundial obriga a que todas as alterações no território necessitem de um parecer desta tutela. Contudo, há uma parte significativa de património edificado que não passa por esta aprovação, em particular todas as estruturas vernaculares inseridas em meio agrícola, que acabam por ser negligenciadas

Tabela 2 – Entidades que gerem o território classificado do Alto Douro Vinhateiro e respetivos problemas/ constrangimentos. Fonte: Elaborado pela autora, com informação recolhida em (Fauvreille, 2010) e (Andresen & Rebelo, 2013a).

É importante sublinhar que a distinção de Património Mundial não significa um estatuto permanente ou inalterável, sendo, portanto, essencial a criação prévia de um sistema de gestão da paisagem cultural que englobe medidas e garanta as condições necessárias para a manutenção deste mesmo estatuto. Assim, *“todos os bens inscritos na Lista do Património Mundial devem ter uma proteção legislativa, regulamentar, institucional ou tradicional adequada que garanta a sua salvaguarda a longo prazo”* (UNESCO 2012, 20), sob a forma de um sistema de gestão documentado e compatível com as necessidades do bem proposto, anexado à proposta de inscrição, e devem ser submetidos a análises periódicas do estado geral de conservação.

O dossier entregue à UNESCO com a candidatura do ADV previa um programa de gestão apoiado no Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território (PIOT), na criação de um Gabinete do Alto Douro Vinhateiro (GADV) e de uma Associação Promotora do Alto Douro Património Mundial, desempenhada, a partir de 2002, pela Liga dos Amigos do Douro Património Mundial (LAPDM). Desde 2001 foram criadas várias entidades e planos complementares, enquanto estratégia de manutenção da paisagem do ADV, entre eles a Estrutura de Missão do Douro (EMD), a Estrutura Local de Apoio do Douro Vinhateiro (ELADV) e o Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro (PDTVD). Todos controlam e exercem diferentes funções, como pode ser observado na [Tabela 1], porém, após dezassete anos da classificação, é ainda evidente a falta de um organismo público ou privado que administre e faça uma gestão direta do ADV, sendo esta tarefa atualmente repartida por um grande número de tutelas.

É certo que nem tudo falhou, várias ações foram implementadas com sucesso no território. Natália Fauvrelle (2010) apresenta alguns exemplos de práticas positivas aplicadas no Douro entre 2001 e 2010: a remoção de depósitos de resíduos; a criação de programas de apoio à reconstrução dos muros tradicionais; maior informação sobre boas práticas agrícolas a ter na região; investimentos na rede viária e no setor de turismo. Porém, foi superior o número de ações que não atingiram o seu objetivo inicial, havendo várias dificuldades políticas e burocráticas impeditivas, organismos cujas funções se sobrepõem, não sendo definido a quem corresponde o poder decisivo, ou ainda, falta de fiscalização e formação adequadas, conforme pode ser verificado na [Tabela 2].

É necessária a aplicação de uma estratégia global, criada por uma entidade de gestão multisectorial, que concilie os diferentes planos e níveis de manutenção e preservação, que funcione hierarquicamente e com poder decisivo eficiente³. Isto para que não se coloque ainda mais em risco a descaraterização da paisagem do ADV, e se segure o título de Património Mundial como trunfo na revitalização do território.

3 “Neste sentido, parece de grande utilidade a existência de um órgão aglutinador da dinâmica, estratégia e organização inerentes ao PIOT ADV, tendo em vista a preservação, salvaguarda e promoção do bem, em consonância com os critérios inerentes à classificação atribuída pelo bem. Tal órgão deve primordialmente, assegurar o necessário intercâmbio entre os principais atores institucionais, públicos e privados, responsáveis por políticas e intervenções com impacte territorial.” (Andresen & Rebelo, 2013b, B1.18)



Fig. 2– Cores e texturas do Alto Douro Vinhateiro. Fonte: Rui Pires

Em jeito de conclusão, ao Douro não faltam planos ou legislação para administrar o território, *“contrariamente ao que se tem dito relativamente à Região e aos ADV, não há falta de qualquer plano de diagnóstico ou de gestão. Eles estão feitos e poderão servir, desde que sejam aplicados. (...) É, pois, fundamental integrar a gestão da paisagem no planeamento das políticas regionais e as estratégias culturais, ambientais, turísticas e sociais, assegurando assim a manutenção da identidade e da memória da Região Demarcada do Douro”* (Fauvrelle, 2010, 249).

1.3 Douro, imagem do cultivo da vinha

“O que aqui se vê, e além de ver vislumbra, fixa-se para sempre na retina, prende-se-nos entranhadamente à alma, e ficará a vibrar numa impressão porventura dolorosa e inesquecível. Estas serranias impõem-se pela beleza abaladora, o ondulado constante em que se estendem, acompanhando as sinuosidades do rio - o rio que tudo domina.” (Mendes, 1964)

Apesar dos mais de 50 anos que separam os escritos de Manuel Mendes sobre o seu percurso empírico no Douro (1961 a 1963) e sobre as gentes desse cenário paisagístico, a descrição notável que faz do território é, em muito, semelhante ao sentimento que resultou do meu primeiro contacto com a região. De facto, esse primeiro impacto é tão significativo que nos deixa em silêncio, atentos, profundamente absorvidos pela paisagem que se expressa tão alto. É uma realidade inédita, distante das restantes paisagens rurais do país e diferente das imagens genéricas dos rótulos das garrafas de vinho e dos panfletos turísticos. Há uma evidente desproporção em relação ao Homem; no Douro, a natureza assume a grande escala, através de colinas e vales que se repetem e desalinham durante quilómetros e quilómetros de encosta, numa técnica de *patch-work* inconfundível, de cores, texturas, formas e contornos [Fig. 2]. E, embora o homem pareça passar despercebido perante a extensa paisagem, foi ele o principal responsável pela construção do seu traçado ímpar.

A paisagem do Alto Douro Vinhateiro é o resultado de um processo multissecular impressionante que demonstra a capacidade do homem em se adaptar à malha complexa e às condições rigorosas do território; sob uma relação de respeito com a natureza, fonte do seu sustento.

“Ao longo de séculos, criaram-se e aperfeiçoaram-se técnicas de valorização do espaço agrícola que possibilitaram o cultivo da vinha em condições adversas, em encostas íngremes e pedregosas, através da construção de socalcos, suportados por extensos muros de xisto, que contribuíram também para evitar a erosão. Esta adaptação da natureza a um sistema produtivo ancestral, modelou uma paisagem vitícola com uma imagem inconfundível, uma dramática escultura dinâmica, cuja singularidade universal é reconhecida. Só a obtenção de um

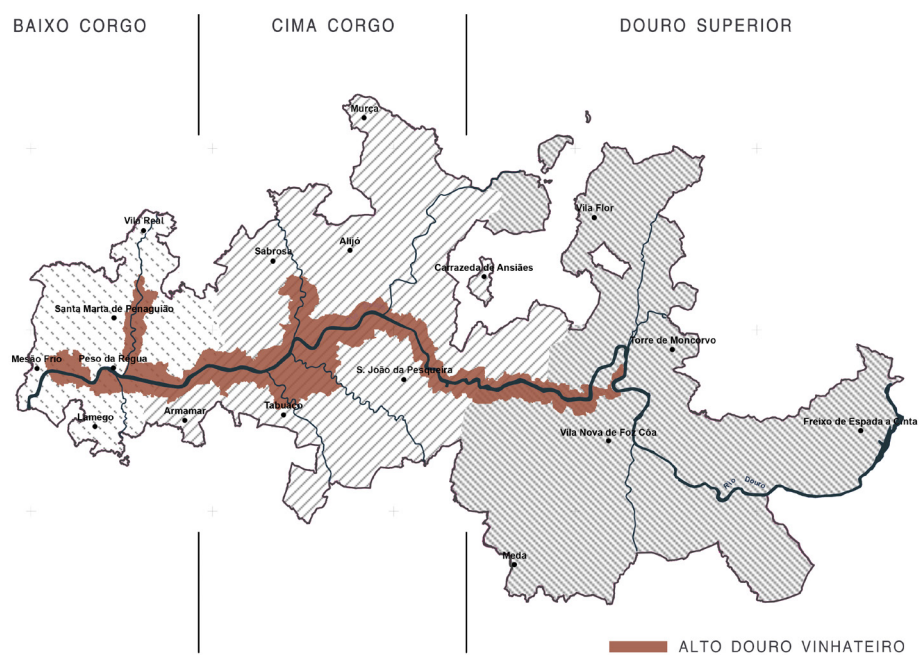
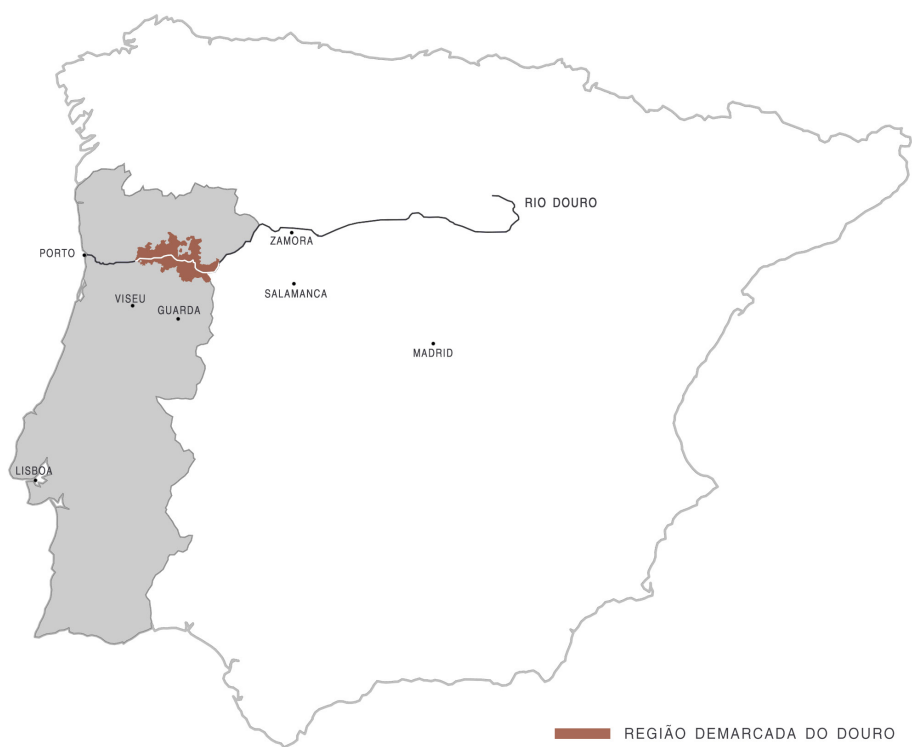


Fig. 3– Região Demarcada do Douro. Fonte: Elaborada pela autora.

Fig. 4– Alto Douro Vinhateiro e sub-regiões: Baixo Corgo, Cima Corgo e Douro Superior. Fonte: Elaborada pela autora.

produto natural único, de qualidade excepcional e elevado retorno económico como o vinho do Porto, poderia justificar o esforço sobre-humano, que sensorialmente se traduz nesta obra-prima colectiva, uma paisagem de autor anónimo” (Aguiar, 2000, 7)

A extensão duriense foi limitada pela primeira vez em 1756, pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, dando origem à Região Demarcada do Douro, primeira região vitícola a ser demarcada e regulamentada, como referido anteriormente [Fig. 3]. Este limite foi alargando progressivamente para abarcar zonas próximas com as mesmas condições de vida e modos de trabalho, compreendendo, atualmente, 22 municípios desde Barqueiros a Barca D’Alva, num total de 250 mil hectares estendidos pelo vale do rio Douro. A região divide-se em três sub-regiões com características próprias: o Baixo Corgo, o Cima Corgo e o Douro Superior. O Alto Douro Vinhateiro pretende ser uma amostra representativa da identidade e diversidade desta região, como tal, abrange as três sub-regiões e 13 concelhos, ao longo de cerca de 24 mil hectares, equivalente a 1/10 da superfície da RDD [Fig. 4].

Geologicamente o Douro está inserido numa zona xistosa (complexo xisto-grauváquico pré-ordovício) (Fauvrelle 2006, 88), onde o solo é praticamente inexistente e, por isso, de reduzida capacidade agrícola. O solo que encontramos atualmente nos socos foi transformado pelo homem (antrossolos), de forma a responder à necessidade de um solo mais fértil.

Seguindo o pensamento do historiador José Mattoso, que no livro *A Identidade Nacional* (1998) reflete sobre a diversidade do território português, “*a influência das condições geográficas sobre a identidade nacional não se exprime apenas através da divisão regional. As modalidades de ocupação e de organização do solo também a marcaram diferenciadamente. Para o verificar é preciso ter em conta factores físicos, como a altitude, o modelado e a natureza pedológica do solo, como determinantes das condições climáticas, da facilidade ou dificuldade da circulação humana e da exploração da terra, enfim das condições propícias ou desfavoráveis ao rendimento do trabalho agrícola. Tomados em conjunto, determinam o grau de atracção ou de repulsão que a terra exerce sobre as comunidades humanas e consequentemente sobre os caracteres de cada região*”. Se nos propusermos a observar a totalidade da região do Douro, damos-nos conta de inúmeros constrangimentos e condições territoriais adversas, desde o relevo acidentado e fortes declives, ao solo rochoso que dificulta a infiltração de água na terra, ao clima mediterrânico seco com valores baixos de precipitação, ou, ainda, à escassa rede viária que inibe a circulação e acesso entre pontos.

Contudo, e desafiando o que seria expectável, uma parte significativa do solo é cultivada e produtiva, e é precisamente da combinação destes fatores excecionais que os produtos da região adquirem o seu valor e se distinguem em qualidade⁴. O exemplo que melhor ilustra esta situação é o do cultivo do vinho, que ocupa cerca de 43 500 hectares da RDD⁵, aproximadamente 17,4% da área total, e cujo volume de vendas bateu recordes no ano de 2017, com especial destaque para o vinho do Porto (Lusa, 2018).

Efetivamente é impossível dissociar o Douro do vinho. O Douro cresceu e desenvolveu-se através do alcance dos seus vinhos e, por sua vez, o vinho encontrou no Douro as circunstâncias e mão-de-obra ideais para atingir uma qualidade excecional.

“O Douro é vinho. Vinho e vinha. Pode ser rio, pode ser terra. Região ou vila. Mas é, sobretudo, vinho. A monocultura é assim, impregna tudo, os montes, as casas e os homens. (...) O vinho é, no Douro, a memória de todos, o fio condutor das gerações. O vinho está presente no modo mais indelével que seja: nas consciências e nos sentimentos. Mas também reina na paisagem, naqueles formidáveis socacos que, montanha acima, acabaram por lhe dar forma e feitio.” (Barreto, 1993, 9)

1.3.1 A História do Douro

A história vinícola na região duriense começa desde muito cedo, os primeiros sinais de cultivo remetem ao período da romanização. Porém, graças à diversidade de vestígios arqueológicos encontrados, sabe-se que a presença do homem no Alto Douro é ainda anterior - com início nos tempos pré-históricos. O vale do Douro foi, desde sempre, um espaço de intercâmbio de culturas e tradições, de cruzamento e sobreposição de diferentes povos.

A romanização, a partir do séc. I, veio substituir a cultura castreja, reutilizando os espaços de primitivo povoamento e ocupando os vales, desenvolvendo a cultura da vinha, da oliveira e dos cereais, e redefinindo as linhas de ocupação e comunicação do território. No início da Idade Média, o Alto Douro foi sucessivamente dominado por suevos (séc. V), visigodos (séc. VI), entretanto unidos e cristianizados, e, finalmente, por muçulmanos (séc. VIII a XI) (Aguiar, 2008). No final da Idade Média, os povoamentos intensificam-se e fixam-se na região diversas comunidades religiosas; destacando-se, desde meados do século XII, pelo seu papel económico e cultural, os

4 “Afora um clima com marcas de carácter continental, provocadas pelo facto de o rio Douro permitir franca passagem dos ventos de Espanha, a constituição do solo de xisto e a feição do relevo determinam as possibilidades de tipos únicos de cultivo, em que, desde as hortaliças ao vinho, ao azeite e às frutas, o padrão atingido é o do excepcional.” (Aavv, 1980, 178)

5 Área de vinha e sua composição, correspondente ao ano de 2017. Fonte: IVDP.

monges da Ordem de Cister (Aguiar 2000, 30). Os seus principais mosteiros, como os de Tarouca e Salzedas, “*tiveram um papel fundamental no desenvolvimento agrícola da região e particularmente na expansão da viticultura e no comércio de vinhos para o Porto*” (Aguiar, 2008, 100), isto, porque possuíam extensas granjas agrícolas nas melhores zonas de produção vitícola da região.

Os mosteiros compravam as terras vitícolas em seu redor, reservando um vasto território para a vinha. Inicialmente, assumiam o trabalho das terras já produtivas e cediam as terras baldias (especificando qual a cultura a desenvolver) em troca de uma parte da produção. Porém, com o passar do tempo, consideram mais rentável manter apenas a exploração indireta das terras. Transformam-se, assim, em gestores do território, recolhendo rendas para investir na compra de novas terras e encarregando-se da venda e escoamento dos produtos. Este processo de rentabilização do território permite, no espaço de dois séculos, evidenciar a importância e prosperidade comercial do cultivo vínico na região, sendo o vinho o seu produto mais rentável, e que adota, a partir daí, o papel central na economia do Douro (Rodríguez, 1997).

No início do século XVI, a viticultura dominava já parte da paisagem duriense e, a partir do séc. XVII, alcança uma significativa expansão, em muito devido à expansão marítima portuguesa do século anterior, “*que levava este produto aos quatro cantos do mundo*” (Instituto da Vinha e do Vinho, I.P., 2016). Ocorrem inovações nas técnicas de produção, dá-se um maior envolvimento nos mercados europeus de vinho e, mais tarde, estabelecem-se acordos com o Reino Unido, o que motiva a vinda de mercadores britânicos para Portugal. Em 1756, por pressão dos grandes vinhateiros do Douro e decorrente das políticas do Marquês de Pombal, procura-se regulamentar a produção e comércio do vinho e bloquear a supremacia britânica no sector, como tal, institui-se a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, que demarca oficialmente a primeira região vitivinícola do mundo.

Segue-se um período negro e de profundas mudanças no Douro, marcado pela devastação de uma grande percentagem de área vinícola, proveniente do aparecimento de doenças da vinha, sobretudo a *filoxera* (uma praga causada por um inseto vindo da importação de castas americanas, que se alimenta da raiz da videira, fazendo com que esta rapidamente murche e morra). Até que a causa fosse identificada e a solução definitiva descoberta, já os danos na economia e produção do vinho eram graves e inúmeros os vinhedos do Baixo e Cima Corgo reduzidos a *mortórios* (ruínas de antigos socalcos arruinados pela filoxera), e que, embora em pequena escala, ainda se podem ver no Douro atualmente. No final do séc. XIX, era bem visível o impacto da filoxera no reordenamento do espaço regional, que se foi recompondo lentamente e estendendo-se em área. Contudo, a partir dos finais da década de 1880, o vinhedo duriense enfrenta um novo obstáculo – a crise comercial; multiplicavam-se as imitações falsas de vinho do Porto no mercado, o que contribuiu para aumentar a miséria e pobreza na região, bem como, a emigração dos seus habitantes (Aguiar, 2008).



Fig. 5– Vista dos socalcos do Douro na zona do Pinhão. Fonte: José Manuel Ribeiro.

O século XX traz a reconstrução e recuperação, o vinho do Porto conhece uma nova fase de expansão comercial, o que permitiu o aperfeiçoamento de técnicas e da qualidade dos vinhos. Porém, *“a situação nas aldeias do Douro não parece ter sofrido melhorias significativas. A miséria e a fome agravavam-se com a subida dos impostos e dos preços dos produtos, no fim da Monarquia e durante a 1ª República. A agitação política e social do primeiro quartel do século XX marcou um dos períodos mais turbulentos da história do Douro.”* (Pereira, 2005). Em 1933, com o Estado Novo, cria-se o Instituto do Vinho do Porto, responsável pela promoção da qualidade, fiscalização e propaganda do produto. Foram cadastrados os vinhedos, conforme a sua localização, características, castas e idade da vinha, e atribuídos sistemas de classificação de qualidade de cada área vinícola, originando um crescimento económico evolutivo e um maior controlo sobre as transformações na paisagem.

Até aos dias de hoje, o Douro foi palco de muitas histórias, fases e crises; um território que contou com uma intensa ocupação e miscigenação de povos, cravado pelas suas culturas, e que, desde cedo, atraiu os povos vizinhos (inclusive da Galiza) com ofertas de trabalho sazonal. A região mostrou-se sempre largamente aberta aos contactos com a civilização e daí advém o seu forte legado patrimonial e cultural; desde edificações religiosas, a castelos medievais, a arquitetura tradicional erudita e popular, ou ainda ao património arqueológico... A história e herança do Douro materializa-se ao longo da sua paisagem [que concentra cerca de um quarto de todo o património construído na região do Norte (Fernandes et al., 2013, 265)].

Apesar da pluralidade e complexidade do território, no ADV impera a harmonia e a noção de conjunto, que distingue imediatamente a paisagem de qualquer outra [Fig. 5]. Esta sensação de unidade e identidade é-nos principalmente dada pela imagem do cultivo do vinho. O vinho e a vinha. Que dominam o território e que ditam, a partir do último quartel do século XVII, a própria história do ADV. O desenvolvimento da exploração vitivinícola torna-se no objetivo central da região, para o qual todos trabalham e todos se adaptam - território, povoados, circulações, modos de vida, culturas, etc.

“O forte investimento na cultura do vinho, com fins comerciais, levou à modificação da paisagem e provocou alterações importantes na composição de vilas e aldeias da região duriense, devido à especialização e mercantilização da agricultura vinhateira e, conseqüentemente, o abandono da criação de gado, da produção cerealífera e outras culturas existentes na região, aparecendo outras atividades artesanais ligadas ao setor vitivinícola, como sendo a cestaria, a tanoaria, a arte de pedreiro, etc. Outra implicação direta foi o aparecimento de um novo calendário agrícola, associado ao ciclo da vinha, dando um novo ritmo de vida, influenciando o quotidiano dos durienses. As formas de povoamento sofreram, também elas, fortes alterações com a influência do cultivo do vinho, surgindo então casais e quintas dispersas pelas encostas vinhateiras, aparecendo assim, povoados ribeirinhos.” (Pereira, 1991)



Fig. 6– Baixo Corgo. Paisagem sobre o Peso da Régua. Fonte: Tiago Costa.
Fig. 7– Cima Corgo. Paisagem sobre o Pinhão. Fonte: Autor desconhecido.
Fig. 8– Douro Superior. Paisagem sobre Vila Nova de Foz Côa. Fonte: João Pala

1.3.2 Sub-Regiões da Região Demarcada do Douro

A RDD ramifica-se em três unidades de paisagem que se desenvolveram a ritmos desiguais e que apresentam diferentes variações na sua estrutura (densidade, povoados, acessibilidade, fatores climáticos e sócio-económicos, entre outros). Estas três sub-regiões são, de poente para nascente e de menor para maior área, o Baixo Corgo, o Cima Corgo e o Douro Superior. Na Candidatura do Alto Douro Vinhateiro a Património Mundial, Bianchi de Aguiar descreve pormenorizadamente os traços de cada uma destas sub-regiões, do qual se fará um breve resumo:

O *Baixo Corgo* [Fig. 6] é a parcela com raízes mais profundas do cultivo do vinho. Aqui, o plantio do vinho é denso e extenso por todo o território, ocupando cerca de 51% da área total (Alencão e Gomes 2006, 11), uma vez que é a zona que oferece as condições mais favoráveis à produção vitivinícola. A ocupação humana é intensa e contínua, os povoados são densos e concentrados e situam-se a meia encosta, no correr dos caminhos estreitos de ligação. As áreas de cultivo são adjacentes à casa e dominados pela vinha. O território em torno dos povoados é ocupado por quintas⁶ espalhadas pelas margens do Douro e cobertas de vinhas em socalcos.

O *Cima Corgo* [Fig. 7] apresenta um clima mais seco e um relevo mais acidentado e a percentagem de vinha ronda os 36% da sua área total (Alencão e Gomes 2006, 11). Apesar do povoamento ser antigo, o aproveitamento vinícola é relativamente tardio, vendo apenas no século XVIII a sua intensificação, como resposta à grande procura do mercado inglês. Esta sub-região representa o principal pólo de atração e fixação de firmas exportadoras e é o coração da produção de Vinho do Porto, albergando as marcas e nomes mais conhecidos. Os seus povoados dispersam-se pela paisagem e procuram a meia encosta para se fixar. O imenso território entre eles é ocupado pelas quintas de áreas generosas, muitas delas ainda com mortórios onde a vinha não voltou a ser plantada após a filoxera, vestidos de olivais ou de vegetação autóctone.

O *Douro Superior* [Fig. 8], zona mais interior da região, estende-se quase até à fronteira com a Espanha. É a sub-região menos cultivada do Douro, não só por apresentar um clima mais seco e quente do que as restantes zonas, mas por apenas se ter tornado acessível após a destruição do Cachão da Valeira, em 1792, que limitou, durante anos, a navegação para o leste duriense. A expansão da vinha só se verifica no final do século XX, motivado pela vaga de destruição da filoxera, que impulsionou a compra de novos terrenos por parte de agentes de maior iniciativa e capacidade económica. Por estes motivos, a paisagem do Douro Superior afasta-se das restantes sub-regiões, com apenas 13% (Alencão e Gomes 2006, 11) da área dedicada à vinha, uma grande expressão da oliveira

⁶ A *quinta* é no Douro o local de exploração da vitivinicultura, uma forma estratégica de organização do território para transformar a região em paisagem agrícola e símbolo de referência da paisagem. Nela integra-se a casa de habitação do proprietário e várias estruturas de apoio à atividade produtiva e às terras, como lagares, adegas e oficinas vinárias, assim como uma extensa área de terrenos de cultivo e monte circundante.

e da amendoeira e povoados ainda mais dispersos entre si e isolados dos centros polarizados de comércio e serviços.

De uma forma geral, pode-se concluir que à medida que caminhamos para leste *“diminui a importância da vinha como cultura dominante, o povoamento torna-se menos denso e mais disperso, alteram-se as culturas agrárias, bem como o tecido social. Aumentam as amplitudes térmicas, a secura, a presença da oliveira e da amendoeira, as dificuldades de comunicação e o isolamento em relação aos grandes centros urbanos regionais (Régua, Vila Real, Lamego) e ao Porto”*(Sousa & Pereira, 1988, 17).

Independentemente dos vários constrangimentos que marcaram o desenvolvimento da Região Demarcada do Douro, esta foi lentamente progredindo, conquistando valor económico e modernizando-se, porém, fazia-o de forma assimétrica, tanto em termos sociais como territoriais. De um lado temos um Baixo Corgo tradicionalista, de outro, um Cima Corgo com um forte crescimento socioeconómico e empresarial, e, de um terceiro, um Douro Superior a registar uma rápida e descontrolada expansão da vinha.

Como resultado dos problemas recorrentes da vinha e das dificuldades vividas pela população, irrompem no ADV um conjunto de aspetos desfavoráveis ao seu desenvolvimento e que lhe conferem uma nova realidade; observam-se situações como aldeias inteiras reduzidas a metade, pequenos proprietários (maioritariamente idosos) a serem obrigados a abandonar ou vender as suas terras, ou o aumento significativo da emigração. A vinha e a terra deixaram de pertencer ao viticultor local, para pertencer ao setorial empresarial, aos grandes proprietários que investiram nas terras após a crise vitícola, às grandes companhias e empresas internacionais. Consequentemente, nos últimos anos, as tarefas e condições de cultivo do vinho têm se tornado mecanizadas e uniformizadas. Estes novos modos de operar carregam consequências não só para o homem, uma vez que a carga de trabalho manual é reduzida e o desemprego aumenta, como para a paisagem, que sofre transformações radicais.

“Assim à intensa vida que se concentrava na paisagem do Douro, mesmo quando não se via ninguém, sucedeu o silêncio hostil de uma terra mecanizada. À portentosa força de uma torrente fluvial em movimento sucedeu a água parada das barragens. As cantigas, a música e as danças passaram para o repertório dos ranchos folclóricos e cristalizam em espetáculos medíocres ou vulgares. Ou seja, o lucro criado pelo produto português de maior sucesso internacional acabou por descaraterizar a terra que pelas suas condições tão especiais o tinha feito nascer.(...) Que é feito então do «Douro»?”

(Mattoso et al., 2010)

O que é feito então do Douro? O Douro que é paisagem, sensações, multiculturas, tradições, gentes, vinho, Património Mundial... E, simultaneamente, dor, miséria, crises, comércio e negócio, propriedade... O Douro que é marca da memória e identidade portuguesa, mas cujas terras pertencem a empresas internacionais. Que prospera engarrafado, mas não sustenta as suas gentes. O Douro que soubemos existir, mas já não vemos. Ou não sabemos ver.

Os autores, ao colocarem a si mesmos esta questão, revelam uma estratégia para a encarar ou desconstruir... *“Para encontrar o que dele resta, é preciso, como sempre, olhá-lo de longe, do cimo dos montes”*. Esta ideia, de necessidade de distância para que se possa ver, é, igualmente, sublinhada por Manuel Monteiro (2000) quando, acerca da paisagem duriense, escreve: *“é necessário subir alto para se compreender isto – lá de baixo não se vê”*. É de lá, de longe, de cima, que se vão *“dissipando as agitações das invenções e das mudanças, a angústia das crises e a sofreguidão do lucro, (...) Fica só a imobilidade das montanhas, e, para quem souber descobri-la por detrás da superfície opaca, a invisível e interessante transformação da vida.”* (Mattoso et al., 2010). É de longe que o Douro sobressai numa imagem forte, bela e duradoura. É no conjunto que reside a sua identidade. Na metamorfose e disparidade das circunstâncias que o construíram que está o seu valor único. E é na paisagem que podemos ler tudo isto.

2. Habitar a Paisagem: território, deslocação e gentes. Desafios e reflexões

2.1 O Homem como construtor do território

“(...) o milagre é feito por quem, na fome e na miséria, mal a filoxera acabava de o prostrar se ergueu de ferro e pá na mão a repor os mortórios, mal a trovoadas esbarronda a parede do socalco a levanta de novo, mal uma queima destrói a novidade começa a granjear a vindoira. Sem essa pertinácia obstinada, que a força dos elementos não vence nem a incompreensão dos poderes desanima, secariam as cubas nos armazéns de Gaia.” (Miguel Torga, 1983)

É preciso falar sobre o Douro. Trazê-lo para fora das suas paredes montanhosas. O Douro enquanto unidade de paisagem nunca passou indiferente a quem o cruza, servindo de inspiração às mais variadas obras. São vários os escritores, nascidos nestas terras ou por elas inspirados, que o retratam em poemas, textos e livros, entre eles, Miguel Torga, Alves Redol, Pina de Moraes e Pires Cabral, ou ainda os que o deram a conhecer através de fotografias, como Artur Pastor, Georges Dussaud ou Emílio Biel. Porém, esta atenção desvia-se das gentes durienses, que, apesar de todo o suor e esforço na construção do território e do afamado vinho, desde sempre foram prejudicados e esquecidos no que toca à divisão de mérito e de lucros da sua mão-de-obra. Um trabalho que não só exigia total dedicação e uma grande resistência física, como era feito sob condições muito exigentes.

António Barreto (1993), no excerto a seguir transcrito, descreve o cenário de dificuldade da vida do homem duriense, através da simples enumeração do que têm sido as tarefas diárias do seu trabalho e as crises por ele enfrentadas ao longo do tempo. Uma realidade escondida mas merecedora de destaque, pois, acrescenta valor e identidade ao território, por estar intimamente ligada às gerações passadas e às suas memórias, ainda que estas não sejam alegres de recordar. Foi esta coleção de esforços isolados, trabalhos desmedidos e momentos irrepetíveis, que conferiram à paisagem a linguagem e texturas únicas que hoje a distinguem. E, por isto, o homem deve ser exaltado, nunca oculto.

“E os homens fizeram o vinho...”

Galgaram montes, quebraram a rocha, fizeram a terra, levantaram muros, seleccionaram castas, plantaram videiras. Sofreram o oídio, a filoxera, o mildio e a maromba, recomeçaram tudo várias vezes. Sofreram o paludismo, as sezões, a pneumónica e a tuberculose. E recomeçaram. Mandaram vir cepas Americanas, enxertaram variedades rústicas, arranjam remédios, o sulfato, o enxofre ou o bórax. Trataram das vides melhor do que das próprias vidas. Trataram das videiras como trataram os filhos, as adegas como se fossem as suas casas. Podaram, enxertaram, cavaram, escavaram, redraram e nunca um desses trabalhos foi simples ou fácil. Encosta acima, foi sempre um calvário. Vindimaram a cantar, para esquecer o cansaço e os calores de quarenta graus. Levaram as uvas às costas, em cestos de quatro ou cinco arrobas, em sítios



Fig. 9– Socalcos pré-filoxéricos.
Fonte: (Andresen & Rebelo, 2013b)



Fig. 10– Socalcos pós-filoxéricos.
Fonte: (Andresen & Rebelo, 2013b)

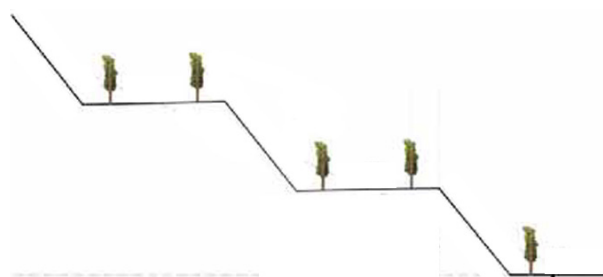
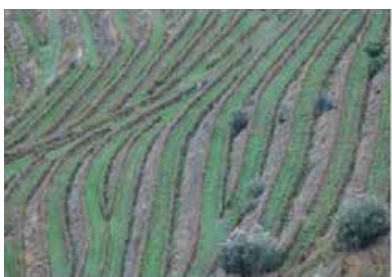
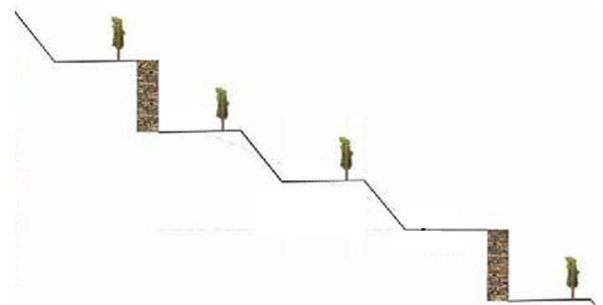
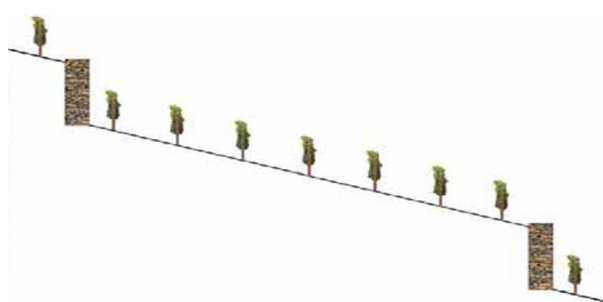


Fig. 11– Socalcos com patamares (em cima) e de Patamares largos (em baixo).
Fonte: (Andresen & Rebelo, 2013b)

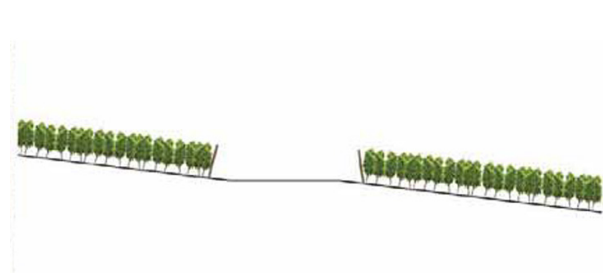


Fig. 12– Vinha ao alto.
Fonte: (Andresen & Rebelo, 2013b)

aonde não vão carros de bois, onde se desce para o precipício e se sobe para o inferno. À noite, pisaram uvas, cortaram lagaradas, horas a fio, num dos mais violentos trabalhos de toda a agricultura, que os álbuns de turismo ou os citadinos filhos de proprietários acham tão pitoresco, mas que só se aguenta porque é preciso viver, porque uma posta de bacalhau cru e um caneco de aguardente aquecem o corpo e porque as mulheres, em frente aos lagares, aquecem as almas. Transportando tudo à cabeça e às costas, almudes de água-pé, canecos de água, vasilhas e aguardente; pedras e terra; esteios de ardósia, rolos de arame, cepas, cestos de uvas.

Carregaram carros de bois, desceram os montes, entraram no rio, carregaram barcos rabelos, desceram o rio, conduziram o barco, descarregaram o barco, carregaram os vapores, voltaram ao rio, subiram o rio, levaram os rabelos à sirga, à corda, rio acima, no que deveriam ser as galeras do Douro. Foi este o homem do Douro. Foram os que morreram debaixo de rochas e de rodas, afogados o rio, abafados em tonéis, a tremer de febre e de paludismo, foram eles que acabaram o que a natureza tinha começado.

E fez-se o vinho, o vinho fez os homens e os homens fizeram o Douro.”

(Barreto, 1993)

Os homens durienses não se vergaram perante a adversidade que a sua terra oferecia, pelo contrário, procuraram entendê-la, convertê-la e sobretudo adaptá-la à medida das suas próprias necessidades, e uma vez alcançado este objetivo, almejaram mais, trabalharam mais, e criaram o principal produto exportado e comercializado do país – o vinho do Porto⁷. A operação de transformação das encostas em degraus tem por nome *surriba* e consiste na fragmentação da rocha e na construção de muros com a pedra solta sobrança, disposta em socalcos, desde as cotas baixas até às superiores, respeitando as curvas de nível. A pedra não aparelhada é colocada em fiadas irregulares, com juntas desencontradas, resultando em muros baixos e terraços horizontais estreitos com uma ou duas fiadas de vinha por socalco. Este tipo de socalco é o mais tradicional, conhecido como socalco pré-filoxérico [Fig. 9]; os socalcos pós-filoxéricos, por sua vez, são mais largos, comportando mais de cinco fiadas [Fig. 10]. Todavia, “*as técnicas de armação das encostas têm variado consoante as épocas, de acordo com um maior ou menor crescimento económico e populacional e com a evolução das tecnologias*” (Fauvrelle 2006, 88), deste modo assistimos hoje a uma maior variedade na composição das vinhas. O desmonte das encostas é feito mecanicamente e os taludes alargaram para permitir a passagem de tratores. Uma das novas formas de armação do terreno são os patamares [Fig. 11], geralmente compostos por duas fiadas de vinha aramada e espaçada e com declive a acompanhar a pendente natural da encosta; uma outra forma, ligeiramente mais recente, é a vinha ao alto [Fig. 12], que consiste em plataformas

⁷ “A verdade é que o esforço sobre-humano que a produção do vinho do Porto custou, nos séculos XVIII e XIX e em grande parte do século XX, só se pode compreender quando se compara com o papel que ela representou durante toda essa época na economia do país e sobretudo no comércio externo (...) constituiu, de longe, o produto de maior valor nas exportações portuguesas.” (Mattoso et al., 2010)



Fig. 13– Douro, vindima. Décadas de 1950/60. Fonte: Artur Pastor
 Fig. 14– Douro, poda da vinha. Décadas de 1950/60. Fonte: Artur Pastor
 Fig. 15– Douro, Sande, Baixo Corgo. Abril de 1984. Fonte: Georges Dussaud

inclinadas com videiras perpendiculares à direção das curvas de nível, separadas por estradas para a passagem de máquinas agrícolas.

O equilíbrio do ADV ao longo dos tempos assentou numa gestão sábia de recursos e numa quantidade elevada de mão-de-obra, uma vez que para se alcançarem 1000 pipas de vinho eram necessários cerca de 100 homens, 60 mulheres e 12 rapazes, durante um período de 12 dias (Borges, 2006, 14). A época da vindima atraía uma grande quantidade de trabalhadores das regiões vizinhas, porém, para vários habitantes, o cultivo do vinho era um trabalho anual e a sua principal fonte de rendimento. O homem do Douro foi educado para a dureza da cultura do vinho, conhecia os processos e segredos do seu fabrico e sofria com as suas dificuldades e declínios [Fig. 13, Fig. 14 e Fig. 15]. Foi o seu trabalho incansável e atento à otimização de resultados que permitiu aprimorar o vinho do Porto e a sua produção ao atual estatuto de excelência, e, ainda que este não fizesse parte da sua mesa ou não pagasse mais do que o mero sustento, foi com amor e suor que lhe dedicou a sua vida.

2.2 O traçado geográfico. Acessibilidades no Alto Douro

A Região Demarcada do Douro oferece grandes dificuldades à implantação de uma rede viária. Quer por falta de investimentos quer pela interioridade e topografia do território, a questão da acessibilidade tem representado um aspeto delicado no Douro.

Durante séculos, as vias de comunicação existentes circunscreviam-se a caminhos pedonais entre aldeias, estreitos e sinuosos, que venciam os declives existentes e se envolviam por espessos mantos vegetais (Pina, 1999, 526). Estes caminhos vicinais destinavam-se ao uso das gentes e transporte de mercadorias e produtos agrícolas pelas mãos do almocreve – mercador medievo que percorria os caminhos demorados entre terras, “*sendo o principal responsável pelo abastecimento e sobrevivência económica de inúmeros e pequenos povoados dispersos*” (Barros & Pacheco, 2001, 182). Apenas no século XVIII, motivado pela célere expansão do comércio do vinho, que exigia distâncias cada vez maiores no seu transporte, e pela criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Douro, se verificaram alterações e melhorias na estrutura viária: surgiram novas estradas principais entre núcleos (Lamego, Régua e Mesão Frio) e de ligação ao Porto, ampliaram-se as estradas reais [estradas perpendiculares ao rio, que “*facilitavam as trocas inter-regionais drenando da montanha para a ribeira essencialmente bens alimentares*” (Aguiar, 2000, 87)] e algumas estradas secundárias, principalmente de acesso às vinhas e aos cais de embarque. Os novos traçados eram condicionados às necessidades económicas e de produção dos vinhos, tendo pouco impacto na vida diária da população residente.

As estradas não se localizavam à beira-rio, mas a meia encosta, tal como as manchas de povoamento, para fugir ao calor e cheias constantes. Os povoados são raros e dispersos e vão procurando cada vez mais a proximidade aos caminhos. A acessibilidade à região, apesar de ter sofrido mudanças significativas, era ainda problemática e assimétrica

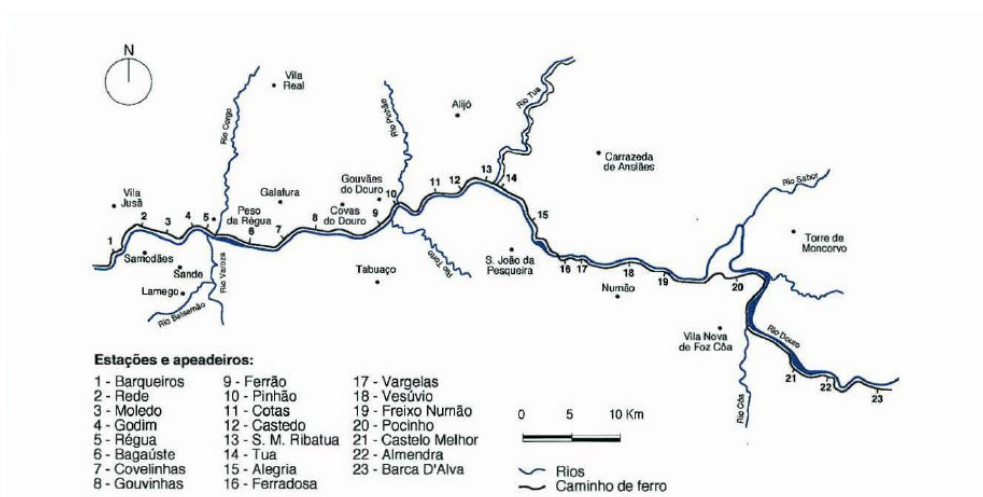


Fig. 16– Mapa do Alto Douro, barão Joseph James Forrester, séc. XIX. Fonte: Arq. Biblioteca Nacional
 Fig. 17– Barco rabelo navegando no rio Douro, finais do séc. XIX. Fonte: Paulo Nogueira (arq. pessoal)
 Fig. 18– Estações e apeadeiros da Linha do Douro no espaço duriense, final séc. XIX. Fonte: (Pina, 2007)

no final do século XVIII, quanto mais se avança para o interior mais profundas são as carências de circulação, havendo zonas totalmente isoladas, como é o caso de Barca D'Alva (Pina 1999, 535). [Fig. 16]

A escassa rede de comunicação dentro e entre aglomerados populacionais e a precária qualidade da mesma fez com que o rio Douro se assumisse como o principal meio de transporte na região. Apesar da difícil navegabilidade, o escoamento dos vinhos e produtos para o Porto e o transporte de outras mercadorias no sentido inverso, mantinham um ritmo intenso de barcos rabelos ao longo do trajeto fluvial [Fig. 17]. A criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria em 1852, liderado por Fontes Pereira de Melo, trouxe a multiplicação de obras públicas, especialmente de caminhos de ferro [Fig. 18]. Este chegou ao Douro em 1873, com o início da construção da ligação ao Porto, e terminou em Dezembro de 1887, com a chegada da linha a Barca D'Alva. Esta nova forma de comunicação reduzia significativamente a duração das viagens e diversificava as relações e intercâmbios culturais, pois permitia um maior contacto e escoamento de produtos das regiões interiores tanto para o litoral como para o estrangeiro (Cunha, 2012), vindo a substituir grande parte da atividade no rio Douro.

Durante os vários anos em que operaram, as linhas férreas foram alvo de poucas melhorias, manutenções ou investimentos. Estas circunstâncias resultaram em estruturas férreas envelhecidas, em mau estado, tornando o caminho mais perigoso e lento. Com a chegada do automóvel e a camionagem no século XX, meios de maior flexibilidade e alcance, o foco passou a ser o desenvolvimento rodoviário e os recursos eram, de modo geral, aplicados no litoral. A malha rodoviária estendia-se, contudo continuava desfavorecida na região duriense, que contava apenas com uma estrada internacional, que interliga Vila Real, Régua e Lamego e se prolonga a sul até Viseu. No Baixo e no Cima Corgo, dada a concentração da população e o crescimento de negócios aliados à produção vinícola, a rede viária era mais densa, embora com pouca qualidade construtiva, já no Douro Superior a situação mantinha-se estagnada, - o único eixo de ligação significativo verificava-se entre Alfândega da Fé, Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa (Pina, 1996/7, 97).

O início da segunda metade do século XX revela uma malha composta essencialmente por acessos principais aos centros urbanos de maior dimensão. As alterações políticas de 1974 vão garantir novos investimentos na reestruturação viária duriense, incidindo sobretudo na sua macro-estrutura – *“vias estruturantes de âmbito nacional cujos objetivos são a ligação entre os principais núcleos regionais, para além de um fácil acesso ao litoral, aos principais pólos consumidores e à Europa”* (Pina, 1996/7, 114).

A região que via a sua condição de isolamento progressivamente reduzida, sofre um retrocesso no final do século XX, com o encerramento total ou parcial de algumas linhas férreas, - troço Pocinho-Barca D'Alva da Linha do Douro e Sabor (1988), e, posteriormente, Tua (2008), Corgo e Tâmega (2009). A necessidade de racionalização da exploração, a desertificação do interior, o declínio do uso e a reduzida rentabilidade

REDE FERROVIÁRIA EM PORTUGAL

— Desativada depois de 1974 — Rede atual — Mercadorias



Fig. 19– Rede Ferroviária em Portugal, atual e desativada após 1974. Fonte: Elaborada por Jaime Figueiredo



Fig. 20– Estrada por entre as montanhas. Fonte: Autor desconhecido © Casa do Riacho Douro, 2015

deste meio de transporte, justificaram a suspensão de 700 quilómetros de vias férreas em Portugal, na década de 1980 [Fig. 19].

O Douro foi-se aproximando lentamente das suas periferias e estabelecendo um diálogo intrarregional e internacional, através da evolução de vias rodoviárias de ligação entre os principais pólos habitacionais. A morfologia do terreno obriga a traçados intrincados e curvilíneos, com variações de altitude e estados de conservação frágeis, devido à dificuldade de manutenção. Todavia, o desafio maior prende-se com a mobilidade interna entre povoações locais, e com a indisponibilidade de uma oferta de mobilidade local, que beneficie os residentes e assista as suas necessidades diárias, e que proporcione uma deslocação mais flexível aos visitantes, garantindo um contacto permanente e fácil entre aldeias, vilas e cidades; entre pequenos povoados habitacionais e locais de serviços, comércio e variedade cultural; entre a paisagem plena e a urbe intensa. [Fig. 20]

2.3 Os problemas, as fragilidades, as ameaças, as forças, as potencialidades e as oportunidades

Muitos dos **problemas e das fragilidades** decorrem precisamente das condições naturais adversas: carácter abrupto e vertiginoso do terreno, escassez de solo fértil e de água. A topografia leva à dificuldade de implantação de uma rede viária estruturada e acessível – acessos escassos e sinuosos – entre povoados, entre povoados e estações de comboio, entre povoados e acessos principais. As desigualdades económicas constituem também uma fragilidade. Apesar do volume de negócio dos vinhos, o Douro é das regiões mais pobres do país, com um dos valores mais baixos de PIB per capita. A vinha e a terra deixaram de pertencer ao viticultor local, para pertencer ao setor empresarial, aos grandes proprietários, às grandes companhias e às empresas internacionais. Isto significa a dissociação entre o território rural e as atividades da população - os habitantes já não contribuem diretamente no desenho da paisagem, da mesma forma que esta já não tem uma forte influência nas suas vidas. A classificação do ADV como Património Mundial da UNESCO em 2001, não trouxe mais-valias significativas ao nível do desenvolvimento local ou na população residente.

A escassez de serviços e infraestruturas institucionais, administrativas, comerciais e culturais; a falta de oportunidades laborais que permitam a permanência dos habitantes na região; a falta de investimentos na economia local e em equipamentos de valorização cultural e patrimonial; ou ainda, a falta de eventos, roteiros e atividades, que atraiam o turismo e aumentem a taxa de permanência no ADV (que, em média, não ultrapassa as duas noites, entre 1995 e 2009); todos estes fatores apresentam-se como obstáculos à inversão da situação de interioridade e desertificação assinalada na região.

Uma das maiores **ameaças** que assolam o território é a perda contínua de população residente e o consequente aumento do índice de envelhecimento. O que representa uma maior dificuldade de transferência intergeracional de saberes e uma menor capacidade empreendedora e de desenvolvimento económico local. A aposta no sector turístico em detrimento de estratégias que promovem a melhoria das condições de habitabilidade, de acessos, espaço público e

serviços para a população residente, tem contribuído para a não fixação de população. Regista-se ainda o crescimento desajustado de infraestruturas hoteleiras, muitas vezes com uma volumetria excessiva, e a perda ou pobre conservação do património, material e imaterial.

As **forças ou potencialidades** mais significativas deste território são decorrentes da ação do homem sobre a natureza, que levaram ao reconhecimento do valor do Alto Douro Vinhateiro como Património Mundial. O carácter único da paisagem revela não só um forte enraizamento histórico, mas também uma relação singular entre o homem e a natureza, ímpar no contexto mundial e facilmente identificável. A paisagem evidencia a influência de diferentes povos, culturas, técnicas e saberes de cultivo da vinha, manejo dos materiais, ao longo do tempo; incutindo-lhe um forte legado patrimonial e cultural. É ainda de assinalar o reconhecimento internacional do Vinho do Porto, propiciando o interesse e atratividade turística da região.

A classificação como Património Mundial da UNESCO, em 2001, veio direcionar mais olhares para a região. Desde então têm sido realizados vários estudos, planos de desenvolvimento, proteção, ordenamento do território, manutenção e monitorização da região do ADV, conseqüentes da integração na lista de Património Mundial.

Numa perspectiva futura, visionam-se várias **oportunidades**, destacando-se a valorização do património vernacular associado à prática do cultivo do vinho – quintas, casais, aglomerados, armazéns, lagares, capelas, etc. – muitas vezes abandonado ou em ruína; a reabilitação / reaproveitamento das vias férreas desativadas, assim como dos edifícios adjacentes à linha, atualmente sem uso, e de valor patrimonial relevante, não negligenciando o potencial de ligação internacional da linha férrea do Douro.

O desenvolvimento do enoturismo e ecoturismo representam também oportunidades, com a crescente massificação turística, aliada ao destaque recente do Porto a nível internacional e ao reconhecimento dos vinhos produzidos no Douro, estando por explorar diversos espaços, recursos naturais e práticas tradicionais, que possibilitam um vasto leque de experiências e atividades. Possível dinamização e desenvolvimento turístico centrado na integração e articulação dos vários serviços – alojamento, restauração, lazer, desportos radicais, atividades no rio Douro, transporte térreo e fluvial, rotas, comércio, artesanato, etc.



CAPÍTULO II

o caso específico do território da linha férrea desativada do douro | redes



Fig. 21– Convivência de um comboio espanhol e outro português nos carris da Estação de Barca D'Alva. Fonte: Martin Dieterich

Fig. 22– Ponte sobre o Rio Côa. Fonte: Adriano Ferreira

3. Cartografias do Território

3.1 A linha férrea do Pocinho a Barca D'Alva

O caminho-de-ferro chegou ao Douro em 1873, ano do início da construção, e vê a sua conclusão em Dezembro de 1887 com a chegada da linha a Barca D'Alva. A linha do Douro oferecia a possibilidade de se tornar troço de uma linha internacional, além de ser bastante vantajosa para a região no escoamento das produções, uma vez que assegurava uma alternativa ao transporte fluvial dos vinhos e outros produtos a metade do custo. Esta nova forma de comunicação reduzia significativamente a duração das viagens e diversificava as relações e intercâmbios culturais, pois permitia um maior contacto e escoamento de produtos das regiões interiores tanto para o litoral como para o estrangeiro (Cunha, 2012).

Este meio de transporte foi de facto benéfico para a região como um instrumento capaz de quebrar o isolamento e proporcionar novas possibilidades aos habitantes, que viam encurtada a distância até aos centros urbanos de dimensão superior, como a Régua ou o Porto, e à Europa, [Fig. 21]. Teve especialmente impacto no Douro Superior, nas estações a leste do Pocinho, que iam progressivamente conquistando uma posição significativa no valor total de exportações escoado pelo caminho-de-ferro, *“demonstrando que não era apenas o vinho que viabilizava esta linha no plano comercial, mas um conjunto de produções locais que, agora, podiam alastrar, dado que se ampliou nitidamente a sua área de escoamento, para além do tempo necessário para o transporte se ter encurtado, restringindo-se a menos de 1/5. Estas estações do ‘Douro Superior’ continuavam pois a ser pontos preferenciais na concentração e escoamento dos cereais, dos frutos secos (com predominância da amêndoa), do azeite e da lã, provenientes do espaço vitícola mas também das áreas planálticas envolventes”* (Pina, 2003, 409). Eram também o meio mais usado pela população para aceder às sedes de concelho, dado que as infraestruturas viárias eram muito reduzidas. O caso de Vila Nova de Foz Côa ilustra bem a dificuldade de locomoção pelo território antes do caminho férreo, uma vez que se encontrava separado de algumas das suas freguesias pelo rio Côa [Fig. 22]; deste modo, a população ficava condicionada ao fluxo do seu caudal, tendo que aguardar pela melhor oportunidade de o transpor (Figueiredo, 2014, 58).

A implantação da via férrea teve impacto não só no desenvolvimento do setor económico, como efetivamente provocou melhorias nas dinâmicas regionais e na qualidade de vida da população. No final do século XIX era inegável a importância deste meio no território, que rapidamente substituiu a atividade dos barcos rabelos. No entanto, a deslocação entre as estações e as localidades adjacentes era ainda impeditiva para muitos, os caminhos eram escassos, longos e demorados, e maioritariamente realizados a pé ou a cavalo, o que demorava bastante tempo.

A preservação e manutenção das linhas férreas foi desde sempre negligenciada, verificando-se, a partir do século XX, a quase total estagnação do desenvolvimento ferroviário. Investia-se sobretudo na estrutura ferroviária no litoral do país, deixando



Fig. 23— Ponte de São Cimbrão e Quinta de São Cimbrão (ruínas), entre Almendra e Barca D'Alva. Linha férrea desativada do Douro. Fonte: Dinis Areias

Fig. 24— Passeio pedonal entre o Pocinho - Estação do Côa. Pela Reabertura da Linha Pocinho-Barca D'Alva. 23 Abril 2011. Fonte: Jorge Delfim Photography

as estruturas férreas a envelhecer e em estados cada vez mais débeis, até serem encerradas, como aconteceu com vários troços na década de 1980, conforme referido anteriormente. A Linha do Douro viu suspensa a ligação internacional em 1985, com o encerramento ao tráfego ferroviário do troço entre Barca D'Alva e La Fuente de San Esteban, e, em 1988, do troço que liga o Pocinho a Barca D'Alva, o que implicou também o abandono dos vários edifícios adjacentes à linha, como estações e apeadeiros [Fig. 23]. Esta situação contribuiu para a existência de uma maior limitação na circulação do território, assim como uma menor frequência de utilização e passagem. Excluindo casos pontuais de pessoas que, a seu próprio risco, percorrem os túneis, carris e pontes em ruína, este segmento da paisagem tornou-se inexistente para a maior parte da população, dada a sua inacessibilidade, não representando hoje nenhuma mais-valia local ou regional.

Passados trinta anos desde a desativação, o valor dado a estes troços ferroviários encontra na fronteira uma profunda assimetria: enquanto que o troço espanhol foi declarado *Bem de Interesse Cultural*, na categoria de *Monumento* e é alvo de inspeções mensais e pontuais intervenções, “o troço português foi votado a um abandono quase total” (Aroso, 2005, 7).

Têm sido vários os esforços e pedidos para que se proceda à reabertura e requalificação da linha férrea até Barca D'Alva por parte população local que periodicamente organiza caminhadas e concentrações ao longo da linha, afirmando a vontade de voltar a ver o comboio a passar pelas suas terras [Fig. 24], por parte de entidades como a Estrutura de Missão do Douro ou Turismo do Douro¹, ou, ainda, através da organização de debates sobre o tema². Foi inclusive publicado um estudo pela Infraestruturas de Portugal sobre a Linha do Douro, intitulado de *Estudo de Desenvolvimento da Linha do Douro*, que procura traçar conclusões sobre o potencial desta linha e da sua requalificação. Em 2009, foi assinado um acordo para a reabilitação deste troço³, sem efeitos extensíveis até ao presente, realizaram-se petições públicas, e o tema voltou a ser discutido no

1 “O chefe de Estrutura de Missão Douro defende que a reactivação do troço da Linha do Douro entre o Pocinho e a Barca de Alva e o consequente prolongamento para Espanha não pode ficar no esquecimento. Ricardo Magalhães defende tratar-se de uma iniciativa de interesse regional e um projecto que não pode ser ‘arquivado’ e muito menos ‘enterrado’ (...) Por seu lado António Martinho, da Turismo do Douro, defende que a reabertura da linha até Barca de Alva poderia ser uma mais-valia para a promoção do Museu do Côa. ‘Com a criação de um apeadeiro no troço da linha, as pessoas poderiam depois ser transportadas para o Museu do Côa através de um funicular, teleférico de um sistema rolante, já que a distância não é muita’, declarou o responsável da Turismo do Douro.” (Anónimo, 2018, Abril 26)

2 No dia 15 de Setembro de 2018 realizou-se no Auditório Municipal da Régua um debate sobre a Linha do Douro com o objetivo de colocar na agenda nacional a exploração da ligação transfronteiriça e chamar a atenção para as oportunidades que esse investimento poderá ter na região. Trata-se de uma iniciativa promovida pela Associação Vale d'Ouro e pela Câmara Municipal da Régua. Para esta sessão, além do painel que contou com Alberto Aroso, André Pires, Ascenso Simões, Luís Ramos e Manuel Tão, foram convidadas todas as autarquias atravessadas pela linha até Salamanca, os operadores ferroviários, o gestor da infraestrutura, operadores turísticos e logísticos, diversas associações empresariais e ligadas ao setor ferroviário e diversos deputados além do público em geral.

3 “O Governo celebrou, no passado dia 10 de Setembro, um compromisso com cinco instituições públicas para definir uma estratégia de reabilitação do troço entre Pocinho e Barca d'Alva e a exploração turística entre a Régua e a fronteira. (...) A exploração turística do referido troço, será desenvolvida numa primeira fase entre a Régua e o Pocinho, e posteriormente do Pocinho até Barca d'Alva, em função da conclusão das obras deste ultimo troço, pode ler-se no protocolo assinado, que prevê obras de reabilitação orçadas em 25 milhões de euros.” (Gil, 2009, Setembro)

parlamento em 2016⁴; contudo a degradação do património e das infraestruturas ao longo deste percurso continua a marcar a paisagem da região. O atual Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte contempla a reabilitação da parcela Pocinho-Barca D'Alva, salvaguardando a necessidade de a associar à atividade turística, uma vez que *“o valor dessas linhas ferroviárias, no seu conjunto, ultrapassou há muito o da sua utilidade prática, pelo que a questão que se coloca é de natureza patrimonial, ou seja, a sua representação simbólica, inserida numa paisagem muito específica, torna-as indissociáveis do ponto de vista do produto turístico a consolidar”* (CCDR-N, 2009, 67).

Alberto Aroso enumera algumas vantagens que a interoperabilidade entre a Linha do Douro (pressuposta a sua reabertura como via ferroviária) e o canal navegável do rio Douro poderia trazer para o desenvolvimento da região de Trás-os-Montes e Alto Douro e para o crescimento turístico, das quais de destacam as seguintes:

i) *“Permitiria então a abertura da Região do Vale do Douro a um mercado emergente e de grande potencial e garantiria um melhor equilíbrio de desenvolvimento na região, uma vez que, desta forma, passariam a existir dois pólos geradores de viagens turísticas, estando um em cada extremidade”;*

ii) *“A reabertura desta ligação ganha ainda mais importância perante o facto de Salamanca se tornar num importante pólo gerador de viagens turísticas para o Vale do Douro, a partir do momento em que estiver inserida na Rede de Alta Velocidade Espanhola (a cerca de 1h20m de Madrid), contribuindo, nessas condições, para um melhor equilíbrio na região do Douro”;*

iii) *“Trata-se de um Eixo de elevado potencial turístico, na medida em que o Porto, Douro, Foz Côa e Salamanca são todos Património da Humanidade. A reabertura dos 105 km de linha encerrados permite dinamizar os fluxos turísticos daí inerentes, uma vez que a Linha do Douro é a única via de comunicação comum a estes quatro pontos”;*

iv) *“Abertura da Região do Douro ao mercado turístico espanhol, na medida em que a reabertura desta ligação internacional permite o acesso à mesma através das duas extremidades, o que não acontece actualmente, já que a maior parte do fluxo turístico tem origem ou destino a jusante”. (Aroso, 2005)*

4 Terras da Beira, 2016, Setembro 29

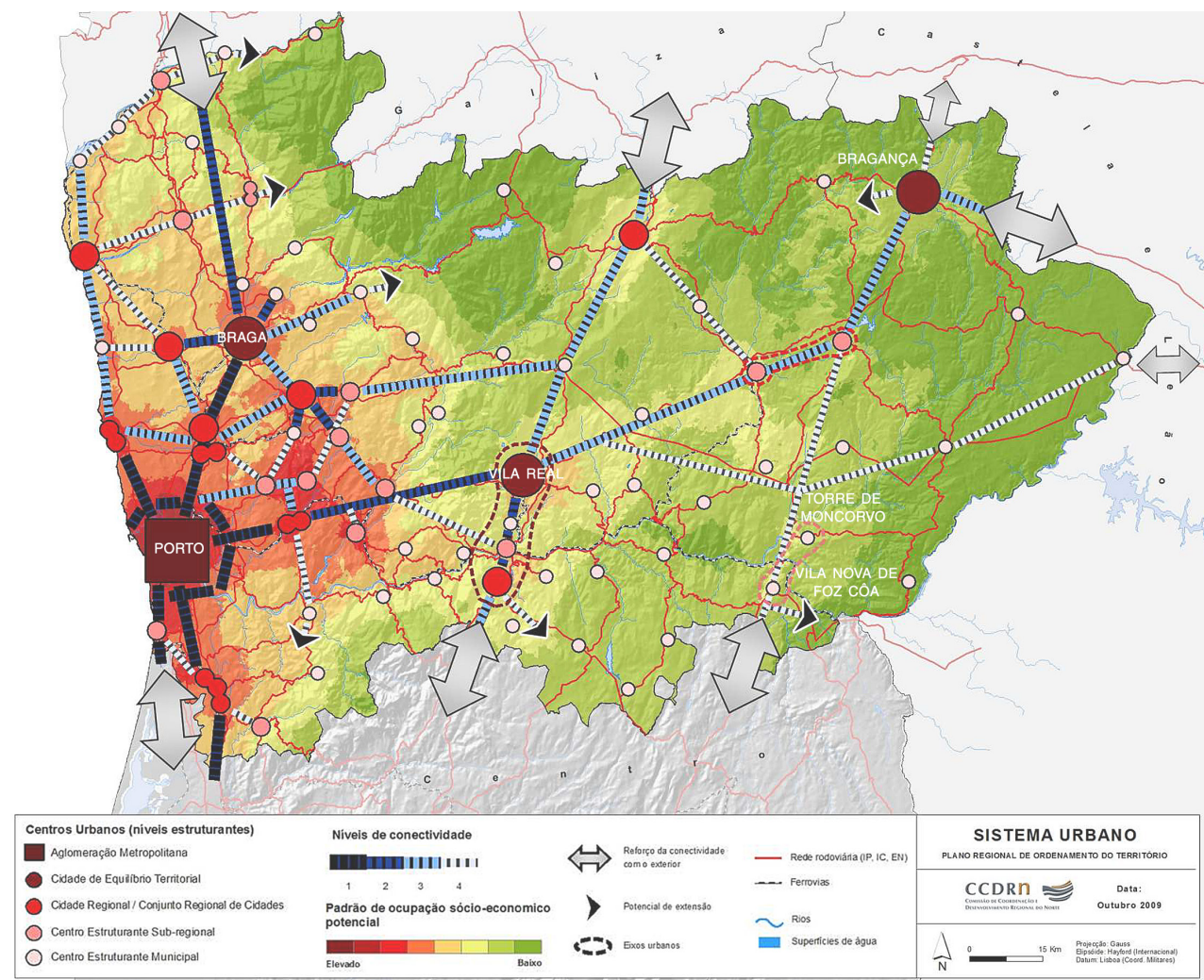


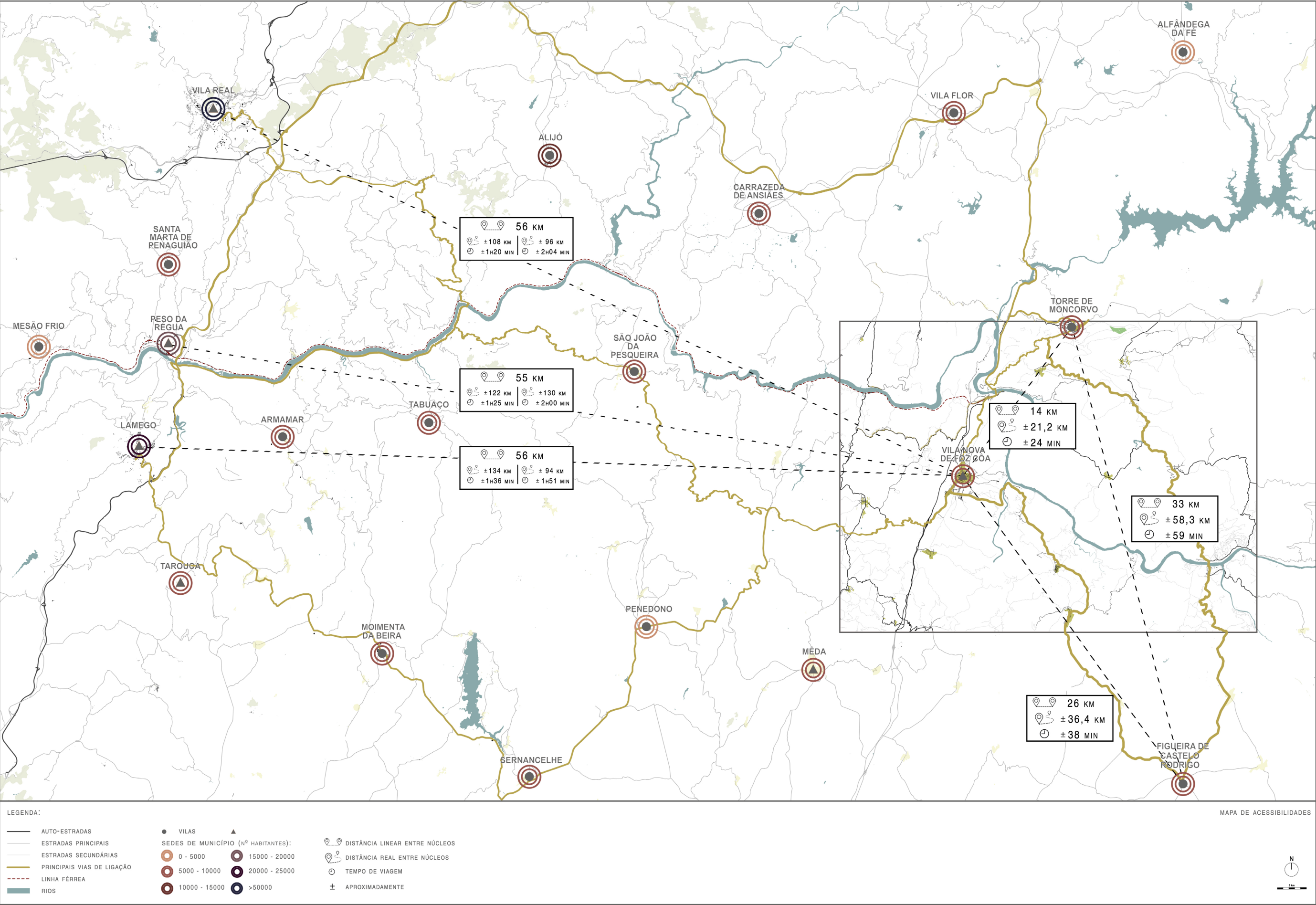
Fig. 25– Sistema Urbano da Região Norte do País. Fonte: (CCDR-N, 2009, 53)

3.2 Mobilidade

A falta de meios de deslocação e de intermobilidade na região do Douro é uma das fragilidades que mais restringe o território e o inibe de se contaminar por novas vivências e dinamismo territorial, contribuindo, muitas vezes, para o aumento do isolamento e consequente desertificação de áreas de baixa densidade - que carecem de medidas e meios para fixar a população ou, inclusive, atrair novos moradores e visitantes. Esta situação agrava-se à medida que nos deslocamos para leste e atingimos a superfície do Douro Superior, onde, graças à tardia ocupação e cultivo do solo, acentuadas deficiências hídricas, bem como a uma acrescida dificuldade morfológica do território, se verificam ainda escassas ligações viárias e superior regressão demográfica. É nesta sub-região que se centra a área de estudo escolhida para análise no presente capítulo, correspondente aos concelhos de Vila Nova de Foz Côa, Torre de Moncorvo e Figueira de Castelo Rodrigo. Contudo, e numa perspetiva de compreender as relações espaciais e as dinâmicas de circulação reais do território, tomou-se a totalidade da RDD como quadro de análise neste ponto.

No mapa de acessibilidades [Fig. 26] destacam-se as sedes de concelho que pontuam a região e assinala-se, a diferentes cores, a densidade demográfica correspondente; deste modo, pode-se observar que os núcleos com mais população (Vila Real, Peso da Régua e Lamego) se concentram a oeste da região, no Baixo Corgo, e se cercam dos itinerários principais da região (e únicos de ligação internacional) – o IP3 (Coimbra-Viseu-Vila Real-Chaves-Ourense) e o IP4 (Porto-Vila Real-Bragança-Zamora). Vila Real, com população a exceder os 50 000 habitantes, afirma-se cada vez mais como “*a cabeça de um eixo urbano que se prolonga pelo Peso da Régua e Lamego, constituindo como que a ‘porta’ do Douro Vinhateiro com potencialidades de desenvolvimento*” e que se julga poder vir “*progressivamente a desempenhar, relativamente à sub-região de Trás-os-Montes e Alto Douro, um papel de polarização territorial e, ao mesmo tempo, de intermediação funcional com a Aglomeração Metropolitana*” (CCDR-N, 2009, 47). Assume o estatuto de *Cidade de Equilíbrio Territorial* uma vez que concentra um conjunto diverso de funções e serviços fundamentais à população envolvente e residente em pólos de menor dimensão. No Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte (PROT-N) o sistema urbano surge estruturado nas seguintes dimensões, [Fig. 25] (CCDR-N, 2009):

- *Aglomeração Metropolitana* (que no norte do país corresponde ao Grande Porto) – principal pólo económico da região, que assume a segunda maior dimensão a nível populacional e territorial do país e cuja oferta de serviços e funções é superior e mais diversificada do que nas restantes áreas da região.
- *Cidades de Equilíbrio Territorial* – cidades regionais que se assumem como nós de polarização das áreas mais afastadas da Aglomeração Metropolitana por agregarem funções diferenciadoras e variadas. São exemplos Braga, Bragança e Vila Real.



- *Cidades Regionais/ Conjuntos Regionais de Cidades* – principais rótulas de estruturação e articulação do território, uma vez que possuem a capacidade de polarizar espaços territoriais mais afastados e de menor densidade. São exemplos de cidades regionais Viana do Castelo, Vila Nova de Famalicão, Guimarães e Lamego.
- *Centros Estruturantes Sub-Regionais* – cidades e vilas que reúnem um conjunto de funções razoavelmente diversificado ou de funções especializadas e que dinamizam as redes urbanas numa escala supra-municipal. São exemplos Ponte de Lima, Felgueiras, Amarante, Peso da Régua e “ainda com potencial para desempenhar este nível de funções, o conjunto Torre de Moncorvo / Vila Nova de Foz Côa” (CCDR-N 2009, 48).
- *Centros Estruturantes Municipais* – restantes centros urbanos que oferecem as funções urbanas fundamentais para a sustentação da coesão territorial. São exemplos São João da Pesqueira, Alijó ou Penedono.

É facilmente perceptível a situação de desequilíbrio territorial do país, em concreto da região norte. O litoral concentra múltiplas cidades polarizadoras, com diferentes dimensões e categorias, que se conectam em forma de rede articulada e hierárquica, garantindo a equidade de oportunidades, a oferta ampla de serviços e modos de deslocação e acesso a estes. Por sua vez, à medida que se caminha para a zona interior do país, escasseiam as articulações e ligações entre os vários núcleos urbanos e constata-se a repetição da mesma categoria (Centros Estruturantes Municipais) ao longo de grandes extensões do território. Isto significa que para usufruir de serviços de interesse geral e equipamentos coletivos mais abrangentes, sejam estes dedicados à saúde, educação, comércio, transportes, serviços administrativos, telecomunicações, etc., muitas vezes fundamentais à vida quotidiana, tornam-se obrigatórias grandes e demorosas deslocações aos principais centros urbanos.

Voltando ao mapa de acessibilidades [Fig. 26] percebe-se a complexidade dos itinerários (traçados a amarelo) que atualmente ligam os centros de maior dimensão como Vila Real, Peso da Régua e Lamego às sedes de município da área de estudo – Vila Nova de Foz Côa, Torre de Moncorvo e Figueira de Castelo Rodrigo. Quando medida a distância em linha reta entre dois destes núcleos, comparado com o trajeto real verifica-se que o mesmo corresponde a cerca do dobro da distância. Tome-se o caso da ligação entre Vila Nova de Foz Côa e Lamego, a distância em linha reta entre estes núcleos é de 56 quilómetros. Porém, se se observarem os dois trajetos mais diretos tem-se, no primeiro caso, um percurso de 134 quilómetros com duração de aproximadamente 1h36, enquanto que no segundo percurso, mais próximo do rio Douro, se percorrem 94 quilómetros em cerca de 1h51. Pode-se, simultaneamente, concluir que maior distância não é sinónimo de maior tempo de viagem; o tempo de viagem depende de outros fatores como o declive, traçado, qualidade e afluência das estradas, ou ainda, das velocidades permitidas nas mesmas.

Se se pensar no correspondente a esta distância no litoral, adotando como exemplo o caminho entre Porto e Aveiro, 58 quilómetros em linha reta traduzem-se em cerca de 75 quilómetros de estrada e apenas 50 minutos de viagem, quase metade do tempo necessário no Douro. Deste modo, é possível perceber que a realidade do litoral diverge ainda bastante do interior, onde a escassez de infraestruturas, oferta e investimentos se sente mais profundamente.

Note-se, porém, que o quadro em estudo se foca somente nas deslocações entre os principais núcleos. A questão da mobilidade entre as aldeias ou entre as aldeias e aglomerados principais afigura-se bastante mais pessimista, sendo particularmente estes os casos onde ocorrem maiores deslocações diárias. Dada a pequena dimensão das localidades, torna-se inevitável a dependência dos centros urbanos de maior dimensão para obter uma maior amplitude de serviços, comércio e oportunidades de emprego. Contudo, a possibilidade de movimentos pendulares diários torna-se difícil, ainda mais quando a rede de transportes públicos disponível é incipiente e com pouca cobertura. Daí, a transição para as cidades ou para o litoral se apresentar, regularmente, como a solução mais simples e aliciante para os habitantes, deixando para trás as aldeias e vilas cada vez mais desabitadas e em risco de abandono.

O desenvolvimento das sedes de concelho de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa enquanto *Centros Estruturantes Municipais* beneficiaria em muito a zona do Douro Superior e quebraria a condição de isolamento e dispersão das zonas habitacionais mais próximas, dado que o seu crescimento depende forçosamente da articulação com os restantes centros urbanos e da incorporação no sistema económico regional. A revitalização e modernização destes dois núcleos, - reforçada por equipamentos e serviços coletivos que respondam às necessidades e expectativas da população e que garantam a sustentabilidade dos sistemas-, contribuiria para um território mais coeso, com maior distribuição do poder económico, e que, conseqüentemente, oferece mais oportunidades aos seus moradores e visitantes. Para tal é estruturante uma rede de estradas eficiente, extensível a todas as áreas de influência dos pólos, bem como um sistema de transportes coletivo adequado à procura real, no sentido de melhorar as acessibilidades das populações rurais a um conjunto de bens e serviços de qualidade, em condições razoáveis de distância-tempo.

É inegável o contributo positivo de uma malha eficiente de circulação interna e externa para o desenvolvimento territorial, não só para favorecer a fixação da população, como para promover o interesse e permanência de visitantes na região. Apesar da acessibilidade ser fulcral, quando o objetivo é construir um território dinâmico e atrativo, esta deve associar-se a outros aspetos e recursos do lugar, sejam estes de ordem natural, histórica, social ou patrimonial; de forma a complementar e enriquecer aquilo que é a vivência e experiência multidimensional da paisagem e enfatizar o seu carácter único e atrativo.

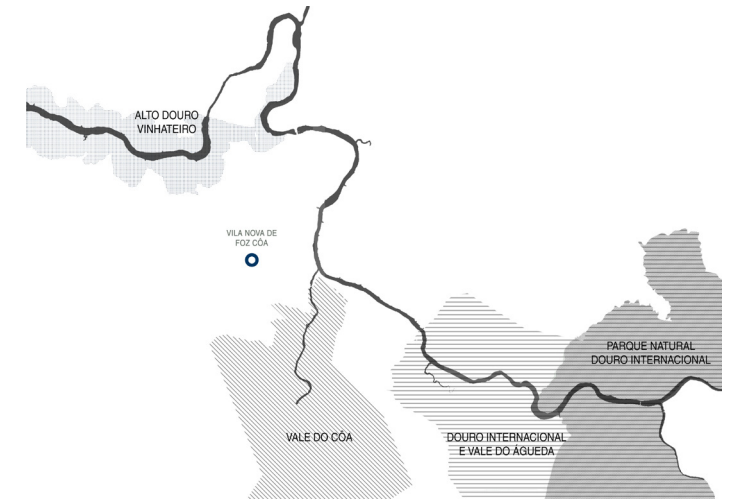


Fig. 27– Áreas Protegidas e Zonas de Proteção Especial (ZPE). Fonte: elaborada pela autora



Fig. 28– Carta de Uso e Ocupação do Solo, 1995. Fonte: Elaborada pela autora, com base na COS 1995 da DGT.



Fig. 29– Carta de Ocupação do Solo, 2015. Fonte: Elaborada pela autora, com base na COS 2015 da DGT.

4. Traços do território. Interseções entre habitar, visitar e recordar

4.1 Dinâmicas de ocupação do solo

Neste subcapítulo dá-se destaque ao território que ladeia a linha férrea desativada do Douro. A área escolhida para análise compreende cerca de 300 km² do território do Douro Superior e circunscreve a antiga infraestrutura férrea desde a Estação do Pocinho até Barca D'Alva. Esta unidade do território é palco de diversos confrontos e realidades, uma vez que se encontra dividida pelo rio Douro e que engloba parcialmente a superfície de quatro municípios: Vila Nova de Foz Côa e Figueira de Castelo Rodrigo, na margem sul, e Torre de Moncorvo e Freixo de Espada à Cinta, na margem norte. Também aqui se reúne um conjunto de áreas naturais classificadas [Fig. 27]: i) Parque Natural do Douro Internacional que abrange a superfície fronteiriça e está classificado como Área Protegida; ii) Vale do Côa que acompanha a bacia do troço terminal do rio Côa e iii) Douro Internacional e Vale do Águeda, que cobre os percursos fronteiriços dos rios Douro e Águeda, ambos classificados como Zona de Proteção Especial (ZPE); iv) Alto Douro Vinhateiro, Património Mundial da UNESCO.

Reconhecida a herança natural do território e os eixos fluviais que o cruzam e desenham, procuram-se as suas texturas; perceber que transformações e dinâmicas tiveram lugar na ocupação do solo. Para tal, procedeu-se à análise das *Cartas de Uso e Ocupação do Solo (COS)*, produzidas pela Direção Geral do Território (DGT), que, até hoje, incluem quatro séries (1995, 2007, 2010 e 2015). Neste caso usaram-se como referência as cartas correspondentes a 1995 e 2015, ou seja, com um intervalo de tempo de 20 anos, período que contempla não só o encerramento da linha férrea, como o período pós-classificação do ADV.

A carta COS 1995 [Fig. 28] permite observar que no território predominavam as áreas não edificadas, correspondentes a florestas, matas e pastagens. A seguinte área de maior ocupação pertence à agricultura, classe que agrega desde culturas temporárias (sequeiro, regadio, pomares) a sistemas culturais e parcelares complexos, agricultura com espaços naturais e seminaturais, ou ainda, sobreiros, azinheiras e carvalhos; estas manchas agrícolas tendem a circundar os núcleos habitacionais, embora também se encontrem dispersas pela paisagem, em parcelas de menor dimensão. As oliveiras, ainda que pertencentes ao setor agrícola, foram aqui isoladas deste, dada a forte presença que têm na paisagem (tendo inclusive um peso substancialmente superior ao da vinha). É interessante observar que a localização da mancha vinícola é, maioritariamente, coincidente com o desenho dos eixos de comunicação da parcela, sejam estes fluviais - rios Douro, Côa e Águeda -, ou rodoviários - ao longo do principal acesso (IP2), que liga o norte ao sul do país pelo interior e que desde cedo rasga a região. Este posicionamento pode ter sido justificado por questões de facilidade de acesso às quintas e vinhas e de maior produtividade no escoamento do vinho.

A carta COS de 2015 [Fig. 29] permite compreender uma série de transformações no território, nomeadamente a intensificação dos padrões, principalmente nas manchas

vinícolas. A vinha passa a ter um relevo muito superior no território, quase duplicada em extensão e aproximada ao rio Douro, ocupando o contorno das suas margens. As áreas correspondentes às parcelas de olival aumentaram perifericamente, contudo, pouco significativamente; há um adensamento das zonas já existentes e acresceram pequenas manchas no território. Os campos agrícolas sofreram uma pequena redução (especialmente a sul do rio Douro e no perímetro de Vila Nova de Foz Côa), na margem Norte, por sua vez, há uma densificação das superfícies agrícolas, mas a área total é aparentemente conservada. De modo geral, avoluma-se a exploração dos terrenos e reduzem-se as áreas de florestas e matas, a vinha ganha uma grande expressão e os centros urbanos mantêm a sua forma, à exceção de Vila Nova de Foz Côa, que manifesta uma extensão notória para Norte.

Infelizmente, por falta de dados, não se consegue contabilizar neste exercício a presença das amendoeiras no território, dado que se encontram, provavelmente, diluídas na categoria de pomares, dentro da mancha correspondente à agricultura. Porém, sabe-se que têm uma expressão muito significativa na paisagem. Em 1999 a área de amendoal nacional rondava os 38 874 hectares, sendo que a região de Trás-os-Montes representava 59% dessa produção. Dentro da região, 62% pertenciam ao Douro Superior (especificamente: Torre de Moncorvo, 22%; Vila Nova de Foz Côa, 18%; Freixo de Espada à Cinta, 8%; Mogadouro, 8%; e Vila Flor, 6%), o equivalente a cerca de 14 120 hectares de pomares de amendoeiras. O cultivo desta cultura tem-se mantido constante; em 2005, a área de produção nacional cresce aproximadamente 800 hectares, correspondente a um aumento de 1% na região de Trás-os-Montes, relativamente a 1999 (MADRP, 2007).

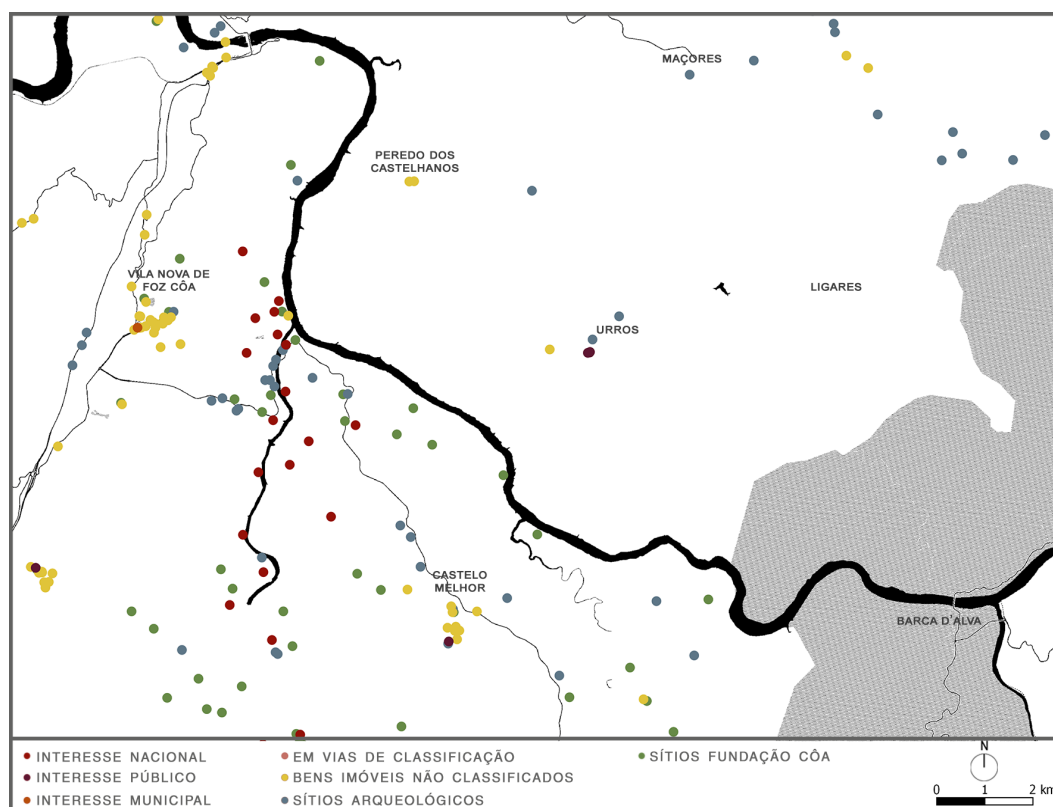
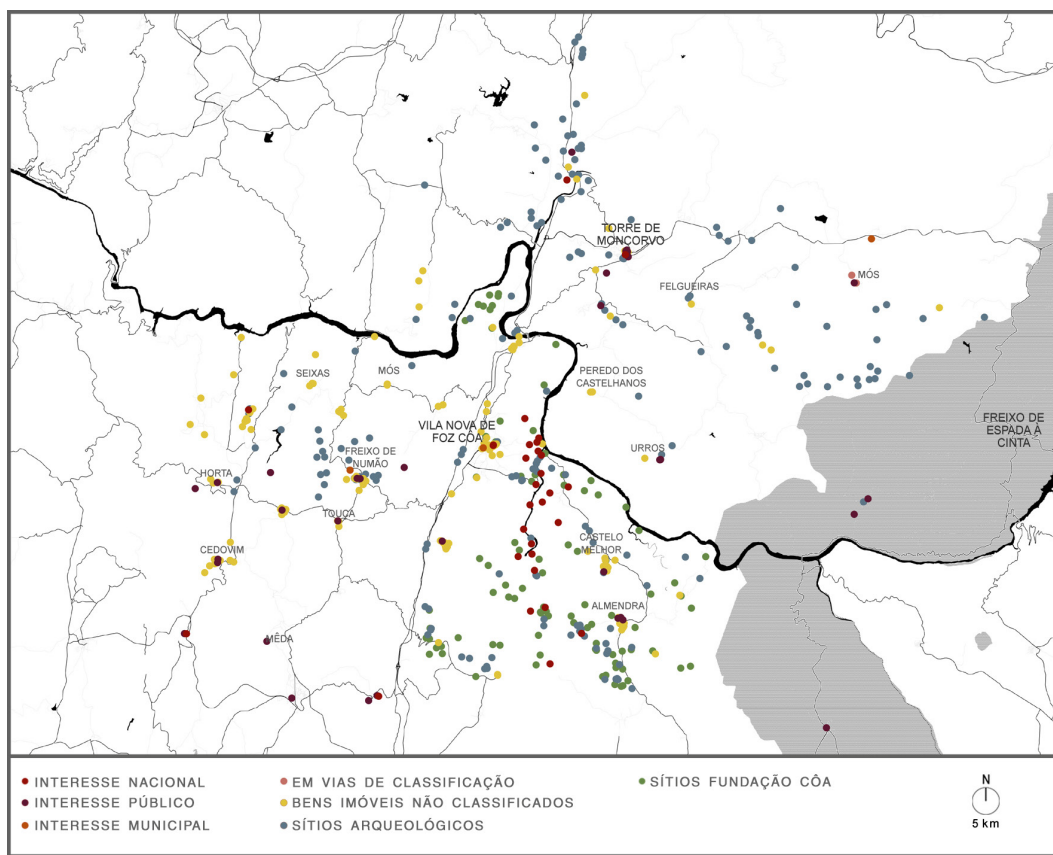


Fig. 30– Mapa dos Bens Patrimoniais do Douro Superior. Fonte: Elaborada pela autora, com base nos PDM dos municípios abrangidos, SIPA e DGPC

Fig. 31– Mapa dos Bens Patrimoniais na área de estudo. Fonte: Elaborada pela autora, com base nos PDM dos municípios abrangidos, SIPA e DGPC

4.2 Património cultural e natural

Um dos instrumentos que permite perceber a identidade de um território ou região é o seu património cultural. A preservação de elementos identitários da construção de um local, cultura ou comunidade, e sobretudo a participação e reintegração destes nas atividades quotidianas, é essencial, não apenas como âncora de valores e memórias, mas pelo importante papel que o património assume no planeamento e desenvolvimento social, político e económico. Neste sentido, e quando aplicados esforços para uma conservação e intervenção conscientes, a patrimonialização reforça a diversidade cultural e dinamiza comunidades locais, através de programas, discursos e imaginários que exaltam os valores tradicionais e culturais do meio.

Considerando, assim, imprescindível o reconhecimento patrimonial como procedimento prévio ao desenvolvimento de uma estratégia integrada e inter-regional, que prevê a dinamização do território com base nos recursos existentes, procedeu-se à identificação e inventariação dos elementos patrimoniais da paisagem em estudo. Para tal, recorreu-se à informação disponibilizada pelos Planos Diretores Municipais (PDM) dos municípios abrangidos, pelo Sistema de Informação para o Património Arquitectónico (SIPA), pelo Portal do Arqueólogo e pela Direção Geral do Património Cultural (DGPC).

A região do Douro contém um forte legado patrimonial e cultural, que advém de um vasto contacto com civilizações e do cruzamento de culturas. A paisagem é pontuada por diversas estruturas, sítios, tradições e atividades tradicionais de elevado interesse turístico-cultural. Numa primeira fase, faz-se a recolha destes elementos a uma escala mais abrangente, que inclui o território correspondente aos quatro municípios da área de estudo (Vila Nova de Foz Côa, Torre de Moncorvo, Figueira de Castelo Rodrigo e Freixo de Espada à Cinta), de forma a perceber o relevo que a componente patrimonial tem nesta zona e que recursos, bens e atrações a pontuam [Fig. 30]. Conclui-se com facilidade, e talvez com alguma surpresa, que o número de elementos de interesse existentes é elevado e domina a totalidade da área, constatando a riqueza da região e possibilitando infinitas combinações, setorizações, usos e usufruto desta parcela duriense, tanto por parte dos habitantes como dos visitantes.

Numa segunda fase, procura-se compreender a densidade e diversidade patrimonial numa escala aproximada à linha férrea desativada e aos territórios adjacentes [Fig. 31]. Identificaram-se um total de 173 elementos, subdivididos em sete categorias:

- *Interesse Nacional* – um bem considera-se de interesse nacional quando representa um valor cultural de significado para a Nação (Lei nº 107/2001 de 8 de Setembro).

- 21 bens assinalados, dos quais: 17 Núcleos de Arte Rupestre; 1 Igreja; 1 Pelourinho; 1 Conjunto de Sítios Arqueológicos; 1 Estação Arqueológica.

- *Interesse Público* – um bem considera-se de interesse público quando

representa um valor cultural de importância nacional, mas para o qual o regime de proteção inerente à classificação de interesse nacional se mostre desproporcionado (Lei nº 107/2001 de 8 de Setembro).

- 2 bens assinalados, dos quais: 1 Castelo; 1 Pelourinho.

- *Interesse Municipal* – um bem considera-se de interesse municipal quando representa um valor cultural de significado predominantemente para um determinado município (Lei nº 107/2001 de 8 de Setembro).

- 1 bem assinalado: Casa Vermelha, edifício habitacional construído nos anos 20.

- *Em vias de classificação* – um bem considera-se em via de classificação quando se encontra em processo de validação para ser classificado, passando a estar protegido por uma zona de proteção de 50 metros ou uma zona de proteção especial.

- 0 bens assinalados.

- *Bens imóveis não classificados* – um bem considera-se um bem imóvel não classificado quando se reconhece relevante para a manutenção da identidade cultural dos lugares e do concelho e deve ser alvo de medidas de proteção e promoção, apesar de não integrar nenhuma das categorias patrimoniais.

- 54 bens assinalados, dos quais: 15 Capelas; 10 Casas/ Bairros; 6 Fontes; 4 Cruzeiros; 3 Igrejas; 3 Escolas; 2 Estações Ferroviárias; 2 Centros de Receção; 2 Palacetes; 2 Edifícios da Câmara Municipal; 1 Santuário; 1 Nicho; 1 Torre do Relógio; 1 Ponte; 1 Gravura.

- *Sítios arqueológicos* – local ou grupo de locais protegidos, cujas áreas preservam testemunhos e evidências de atividades históricas e para as quais se aplicam as disposições legais em vigor para o património arqueológico.

- 46 bens assinalados, dos quais: 24 Rochas; 8 Vilas/Lugares; 3 Bairros; 3 Quintas; 2 Vales; 2 Folhais; 1 Eira; 1 Paço; 1 Cavalaria; 1 Castelo.

- *Sítios Inventariados Fundação Côa* – sítios arqueológicos assinalados pela Fundação Côa Parque, entidade que gere o Museu e o Parque Arqueológico do Côa, desde 2011.

- 49 bens assinalados, dos quais: 19 Locais/Terrenos/Ruas; 15 Áreas com Gravuras Rupestres; 6 Quintas; 4 Calçadas; 2 Castelos; 1 Ara; 1 Sepultura; 1 Praia.

4.3 O turismo – rotas e oferta atuais

O património cultural é facilmente associado e articulado ao turismo. Por ser materialização de identidade e cultura de uma região, funciona como cartão de visita desse mesmo lugar. As potencialidades e recursos de uma região, aliadas ao seu valor paisagístico e cultural, representam conjuntos turísticos de valor, que estimulam e acentuam as valências dessa zona. O turismo não só permite revelar e expandir a imagem cultural e tradicional de um povo ou região, como, por ser uma atividade que movimenta a economia, ajuda a garantir a preservação e manutenção dos recursos existentes. De facto, e como reconhece Manuela Ribeiro (2000), *“o turismo vem sendo eleito, como um dos mais, senão mesmo o mais, importante instrumento para superar os sobejamente conhecidos problemas de desenvolvimento das regiões do interior”*, e estas regiões têm, em contrapartida, recebido especial atenção por parte do setor turístico, uma vez que, em muitos dos casos, o seu território ainda conserva o tradicional, o autêntico, ou, pelo menos, menores traços da modernização e globalização usuais no meio urbano denso. E, por isso, respondem *“ao que se tem vindo a desenhar e afirmar com sendo as novas necessidades, expectativas e interesses de segmentos específicos e importantes da procura turística”* (Ribeiro, 2000, 35).

O Douro representa um território de elevado potencial turístico e tem acompanhado o forte crescimento do turismo no país, aumentando progressivamente, o número de visitantes, bem como a oferta cultural, hoteleira e o leque de experiências disponíveis. O principal destaque e imagem de marca da região é, sem dúvida, o vinho. O vinho, a vinha, os socalcos, as quintas e todas as suas derivações. A cultura vitivinícola marca o cenário turístico de um modo singular e pauta os moldes da procura e estadia.

A Estrutura de Missão do Douro (EMD) em colaboração com a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) desenvolveu, para o período de 2007-2013, o Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro (PDTVD), no qual se ressaltam os seguintes recursos turísticos a valorizar e potenciar na região do Douro: rio, paisagem, segurança, tranquilidade e bem-estar, natureza, história e património arquitetónico, património da humanidade, vinho. Destes, identifica como prioritários: i) Turismo Histórico-Cultural – Touring; ii) Turismo de Natureza; iii) Gastronomia e Vinhos – Enoturismo.

Um estudo realizado para avaliar o impacto que a classificação do ADV como Património Mundial da UNESCO teve no turismo (Fernandes, Monte & Sousa, 2013) analisa os dados de alojamento no intervalo de tempo de 1995 a 2009 e permite concluir que houve um aumento gradual do número de hóspedes (com um pico no período de 2000 a 2002), sendo a permanência média no ADV de 1,3 noites em 1995 e de 1,7 em 2009. A maioria dos hóspedes que procuram a região são portugueses (com percentagens acima dos 80%), mas verifica-se nos últimos dois anos (2008 e 2009) um crescimento dos hóspedes estrangeiros. A oferta turística do ADV, durante este período, representa cerca de 7% da capacidade da região Norte e 97% da capacidade de alojamento da região duriense.



Fig. 32– Parque Natural do Douro Internacional. Fonte: Autor desconhecido.

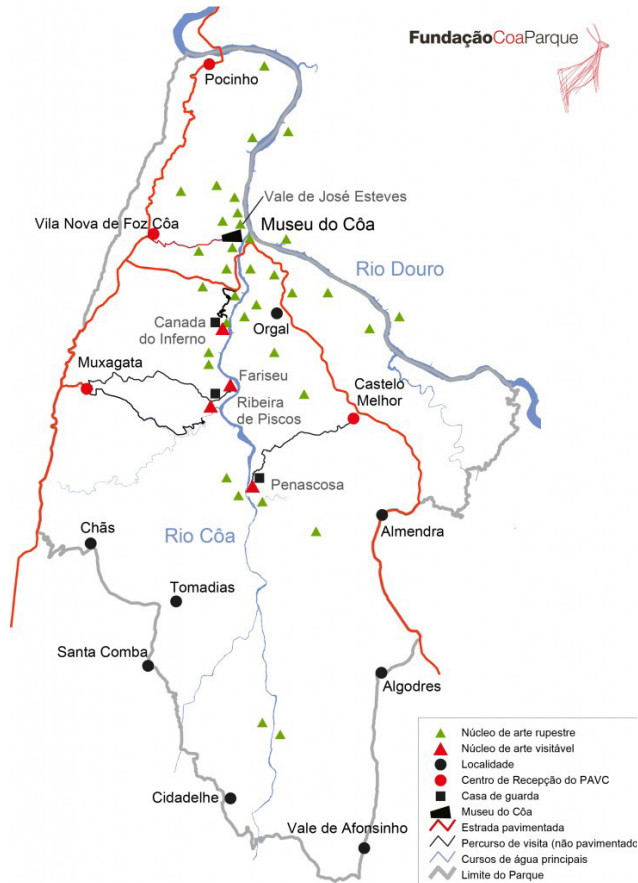


Fig. 33— Mapa Vale do Côa. Fonte: Fundação Côa Parque

Segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), organizados na base de dados PORDATA, a estadia média em estabelecimentos hoteleiros da região do Douro em 2015 é de 1,6 noites; ou seja, apesar de se tratar de um território mais abrangente, persiste a baixa permanência dos visitantes na região, o que se traduz em poucos gastos e pouco impacto na economia local. Porém, verifica-se um crescimento do número de hóspedes estrangeiros, que em 2001 correspondia a 19,4% dos hóspedes, e em 2015 se situa nos 28,5%, o que significa que a imagem da região se está a alastrar e há um maior interesse internacional. O crescimento da procura traduz-se imediatamente no número de estabelecimentos hoteleiros; em 2009 existiam 35 edifícios nesta categoria, porém, em 2015, este número triplica, passando a registar-se 122 construções hoteleiras na região do Douro.

Uma pesquisa rápida nos principais sites de alojamento atuais, neste caso, o Booking e o Airbnb, na qual, para duas pessoas, se define o local como 'Douro' e se seleciona uma data longínqua (de forma a garantir o maior número possível de resultados), permite contabilizar um número bastante superior de ofertas. O Booking reúne um conjunto de 431 alojamentos, das mais diversas tipologias [casas de férias (115); casas de hóspedes (74); casas de campo (70); alojamentos de turismo rural (58); hotéis (46); apartamentos (23); alojamentos de acomodação e pequeno-almoço (22); villas (10); hostels (4); quartos em acomodações particulares (3); aldeamentos turísticos (2); alojamentos de turismo selvagem (2); barcos (1); campismo de luxo (1)]; por sua vez, o Airbnb apresenta 288 alojamentos, igualmente divididos em vários tipos e condições de alojamento [casa inteira / quarto (privado ou partilhado) em casa (108); apartamento inteiro / quarto privado em apartamento (36); vivenda inteira (20); pousada inteira / quarto privado em pousada (20); chalé inteiro (13); quarto privado em guesthouse (12); moradia geminada inteira / quarto privado em moradia geminada (12); quarto privado em alojamento na natureza (10); quarto privado em cottage (9); suíte de hóspedes inteira / quarto privado em suíte de hóspedes (9); quarto (privado ou partilhado) em hostel (8); quarto privado em villa (7); quarto privado em hotel fazenda (6); quarto em hotel boutique (6); loft inteiro (4); cabana inteira / quarto privado em cabana (2); bangalô inteiro (2); quarto privado em tenda (1); casa de hóspedes inteira (1); quarto privado em barco (1); piso inteiro (1)].

De um modo geral, a procura pelo Douro tem vindo a subir consideravelmente, porém, no que respeita ao crescimento da oferta, tem-no feito de forma desordenada e impulsiva. Na tentativa de aproveitar a recente demanda turística, surgem espontaneamente na paisagem mais e mais estabelecimentos hoteleiros e estruturas turísticas. Aumentar a oferta não é negativo, dado que se traduz em repercussões favoráveis para o setor de emprego e económico; o problema reside na inexistência de um plano de desenvolvimento para a região, estruturado, faseado e sustentável. É essencial um modelo de governança que enquadre os recursos da região numa estratégia abrangente, que estude os impactos das intervenções a curto e longo prazo, que forme técnicos e funcionários das várias instituições, que promova os valores regionais, e que divulgue o local enquanto mais-valia turística, tanto no mercado nacional como internacional. Apesar do turismo ser um fator de grande peso no que toca à



Fig. 34– Vale do Águeda e Douro Internacional. Fonte:

dinamização e rentabilização do território, não pode, por si só, solucionar as questões do desenvolvimento rural; deve, por sua vez, integrar um conjunto de “*abordagens multicentradas, que contemplem a integração, articulação e coordenação de medidas e ações em domínios variados e complementares, por forma a dinamizar, promover e valorizar os recursos próprios de cada região em concreto*” (Ribeiro, 1998, 41).

Com vista a catalogar e evidenciar os valores da área em estudo e perceber que esforços têm vindo a ser feitos na sua comunicação e integração em dinâmicas turísticas e locais, reuniu-se a oferta turística atualmente existente no território, que cruza e se articula com a linha férrea, a paisagem e municípios adjacentes.

Áreas e Parques Protegidos

- *Parque Natural do Douro Internacional* [Fig. 32] – Este Parque Natural, criado em 1998, com uma extensão de 122 quilómetros, integra o troço fronteiriço do rio Douro e o vale do rio Águeda. É possível observar planaltos alternados com vales, rios e riachos, albufeiras, uma grande variedade da flora. Aqui encontra-se o cenário ideal para a prática de *birdwatching* (podem-se vislumbrar águias-reais, cegonhas-negras, gralhas-de-bico-vermelho, lobos, javalis, melros-azuis, abutres-do-Egipto, grifos, mergulhões-de-crista e gatos-bravo) e para percorrer trilhos pelo parque.

- *Vale do Côa* [Fig. 33] – Nos últimos 17 quilómetros finais do rio Côa encontram-se mais de 1200 motivos individuais de arte rupestre, formando o mais vasto conjunto de arte do Paleolítico, que reunidos em mais de 25 núcleos de arte rupestre, representam um património de valor universal, reconhecido pela UNESCO como um testemunho da vida material, social, económica e espiritual dos nossos antepassados. O Parque Arqueológico do Vale do Côa (PAVC) disponibiliza visitas orientadas a três dos principais sítios com arte rupestre conhecidos na área do Parque: Canada do Inferno, Penascosa e Ribeira de Piscos, com início em três locais diferentes – Sede do PAVC em Vila Nova de Foz Côa, Centro de Receção de Castelo Melhor e Centro de Receção de Muxagata, respetivamente. É possível visitar o núcleo da Penascosa à noite, em noites de lua cheia, e participar na Oficina de Arqueologia Experimental, na qual se demonstra e explica o talhe de pedra, produção de fogo, confeção de cola e corda, aquecimento de líquidos, atividades de caça e realização de gravuras em xisto.

- *Vale do Águeda e Douro Internacional* [Fig. 34] – Zona de Proteção Especial que engloba 90% do Parque Natural do Douro Internacional.

- *Alto Douro Vinhateiro* – Área classificada como Património Mundial da UNESCO em 2001, representativa da paisagem da Região Demarcada do Douro, conforme descrita no capítulo I.

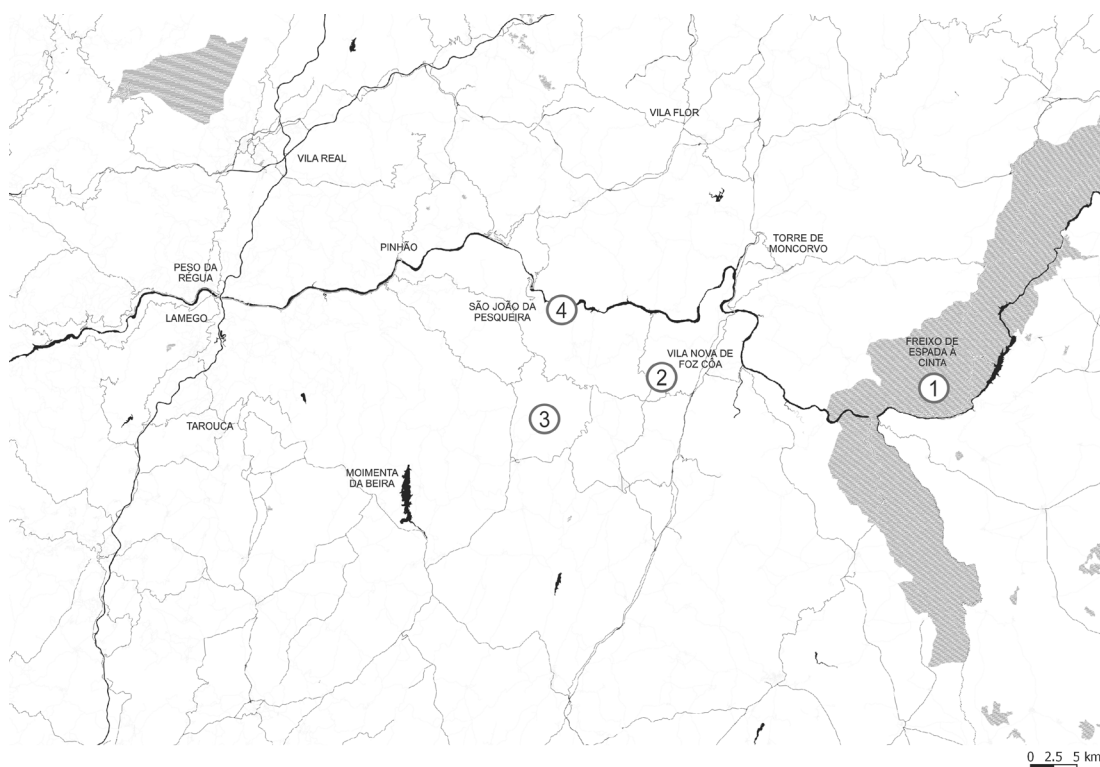


Fig. 35– Aldeias de Portugal presentes no Douro Superior. Fonte: Elaborada pela autora.

1. Poiães – Freixo de Espada à Cinta; 2. São Xisto – São João da Pesqueira; 3. Souto – Penedono; 4. Freixo de Numão – Vila Nova de Foz Côa



Fig. 36– Embarcação Senhora da Veiga, Vila Nova de Foz Côa. Fonte: Autor desconhecido.

Cruzeiros longa duração:

Pocinho – Barca D'Alva – Pocinho (descida/subida)
 Pocinho – Estação de Freixo – Pocinho (descida/subida)
 Pocinho – Valeira – Pocinho (descida/subida)
 Pocinho – Pinhão (só descida)

Cruzeiros curta duração:

Pocinho – Foz do Rio Côa – Pocinho
 Pocinho – Estação de Almendra – Pocinho
 Pocinho – Foz do Sabor – Pocinho

Aldeias de Portugal

Conjunto de 83 aldeias classificadas e integradas nos territórios de intervenção das 15 Associações de Desenvolvimento Local (ADL) da região norte do país. As ADL trabalham em cooperação na criação da Rede de Aldeias de Portugal, apoiando o desenvolvimento e requalificação das aldeias selecionadas através de financiamento, com o objetivo de fixar a população, criar emprego, fomentar tradições, reforçar a identidade das populações e garantir uma visibilidade positiva dos seus territórios. No Douro Superior localizam-se quatro destas aldeias: Poiães – Freixo de Espada à Cinta; São Xisto – São João da Pesqueira; Souto – Penedono; Freixo de Numão – Vila Nova de Foz Côa [Fig. 35].

Cruzeiros

O turismo fluvial tem-se afirmado no Douro como o principal responsável pela entrada de visitantes na região, que, com durações e rotas variadas, escolhem admirar a região através de cruzeiros pelo rio Douro. O número de passageiros nas embarcações que percorrem a via navegável do Douro atingiu o seu recorde em 2017, contabilizando 1,2 milhões de turistas, um crescimento de 35% face a 2016 (DN/Lusa, 2018).

Existem cruzeiros de curta duração, por exemplo o percurso Régua-Barqueiros-Régua, ou cruzeiros de dois, três dias ou uma semana, que permitem visitar alguns pontos de interesse da paisagem. No percurso além Pinhão (situado na sub-região do Cima Corgo) o número de passageiros é bastante reduzido em comparação com o troço Porto-Pinhão (Aroso, 2005); o turismo fluvial, tão proveitoso e intenso na região, acaba por provocar pouco impacto na economia local dos pequenos povoados, principalmente no Douro Superior. Isto verifica-se pela menor oferta hoteleira e de pólos de interesse turístico; pela incomunicabilidade da via fluvial com a via férrea (no troço Pocinho-Barca D’Alva); pela natureza dos pacotes turísticos fluviais – no geral, as empresas de barcos comercializam cruzeiros completos, ou seja, pacotes que incluem alimentação, dormida e entretenimento -, que conduzem a um baixo nível de despesas por parte dos visitantes na região; pela falta de tempo que, geralmente, os passageiros têm para fruir da oferta local, dado o horário compacto dos programas; e pela incapacidade da região para captar e oferecer ao turista um leque variado de produtos, experiências ou serviços.

É possível fazer percursos fluviais de menores distâncias, que permitem a paragem e conhecimento de aldeias e populações locais, como é o caso da Embarcação Senhora da Veiga [Fig. 36], propriedade do Município de Vila Nova de Foz Côa desde 2004, que tem como objetivo desenvolver a oferta turística local. Trata-se de um barco rabelo que organiza cruzeiros de longa e curta duração.

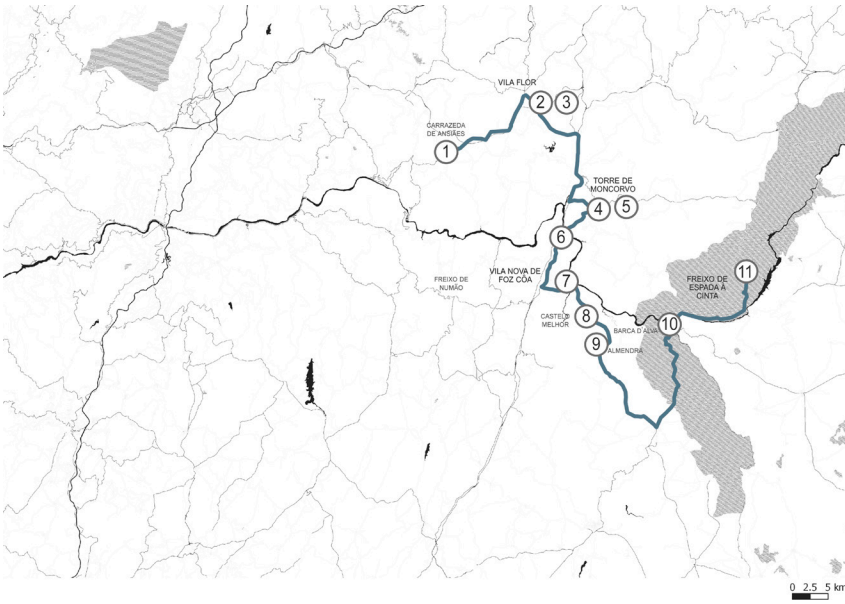


Fig. 37–Rota do Vinho do Porto. Fonte: Elaborada pela autora

- Legenda:
1. Carrazeda de Ansiães;
 2. Igreja Matriz de Vila Flor;
 3. Porta de Dom Diniz (Vila Flor);
 4. Igreja Matriz de Torre de Moncorvo;
 5. Edifícios nobres de Torre de Moncorvo;
 6. Barragem do Pocinho;
 7. Parque Arqueológico do Vale do Côa;
 8. Capela de São Gabriel (Castelo Melhor);
 9. Igreja – Fortaleza Românica de Almendra;
 10. Barca D’Alva;
 11. Centro Histórico de Freixo de Espada à Cinta.

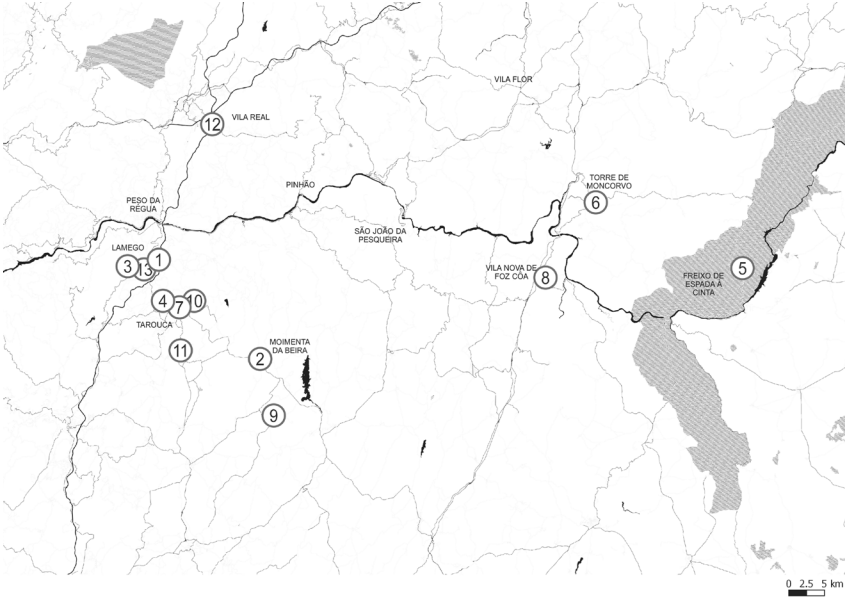


Fig. 39– Douro Religioso. Rota do Douro Maravilhoso. Fonte: Elaborada pela autora

- Legenda:
1. Capela de São Pedro de Balsemão;
 2. Convento Beneditino de Nossa Senhora da Purificação;
 3. Igreja de Santa Maria de Almacave;
 4. Igreja do Mosteiro de Santo António de Ferreirim;
 5. Igreja Matriz de Freixo de Espada à Cinta;
 6. Igreja Matriz de Torre de Moncorvo;
 7. Igreja Matriz de Ucanha / Igreja de São João Evangelista;
 8. Igreja Matriz de Vila Nova de Foz Côa / Igreja de Nossa Senhora do Pranto;
 9. Mosteiro de Nossa Senhora da Assunção de Tabosa;
 10. Mosteiro e Igreja de Salzedas;
 11. Mosteiro e Igreja de São João de Tarouca;
 12. Santuário Rupestre de Panóias;
 13. Sé Catedral de Lamego;
 14. Sé de Miranda do Douro / Igreja de Miranda

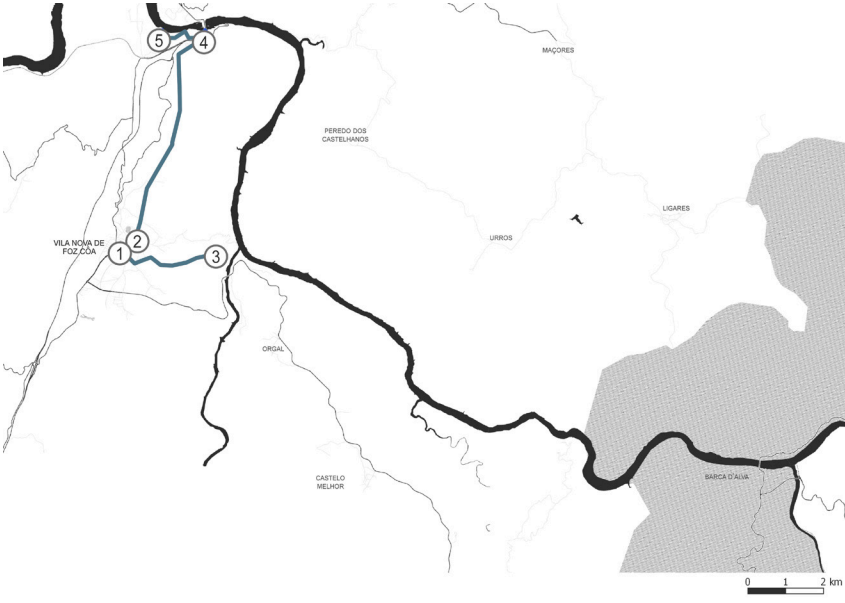


Fig. 41– Caminhos Douro. Da Póvoa às barcas. Fonte: Elaborada pela autora.

- Legenda:
1. Centro de informação Turística de V. N. de Foz Côa;
 2. Igreja Matriz e Pelourinho de Foz Côa;
 3. Museu do Côa;
 4. Cais Fluvial do Pocinho junto à barragem do Pocinho;
 5. Zona de Lazer das Frieiras, perto do Pocinho.

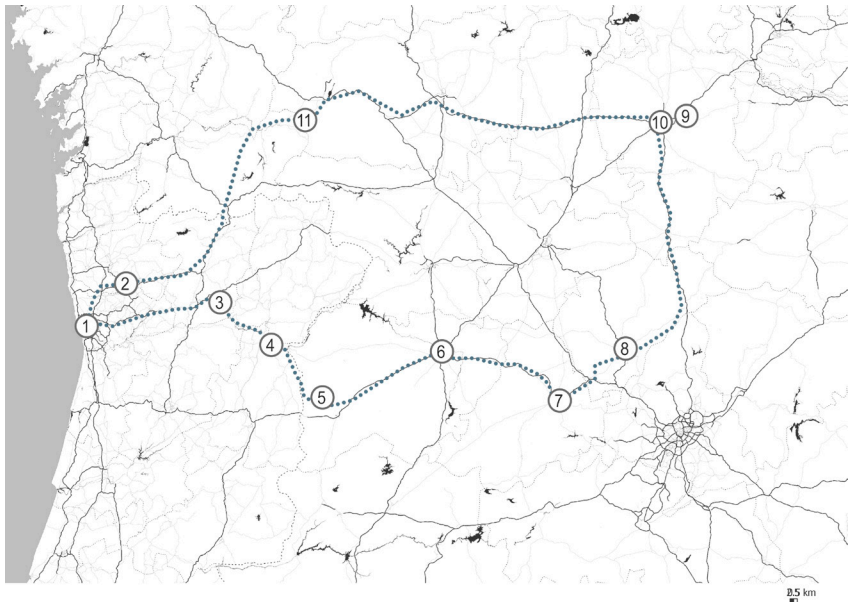


Fig. 38– Rota do Património Mundial da Bacia do Douro. Fonte: Elaborada pela autora

- Legenda:
1. Centro histórico do Porto;
 2. Centro histórico de Guimarães;
 3. Alto Douro Vinhateiro;
 4. Sítios de Arte Rupestre do Vale do Côa;
 5. Siega Verde;
 6. Salamanca;
 7. Ávila;
 8. Segóvia;
 9. Jazigo de Atapuerca;
 10. Burgos
 11. Las Médulas.

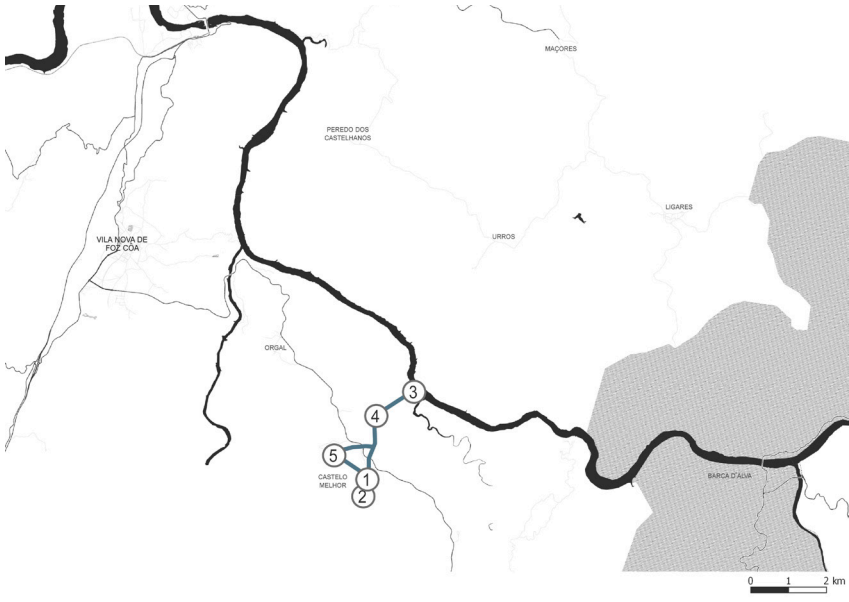


Fig. 40– Caminhos Douro. D'um Castel Melhor. Fonte: Elaborada pela autora

- Legenda:
1. Igreja Matriz de Castelo Melhor;
 2. Castelo de Castelo Melhor;
 3. Estação de Castelo Melhor (junto ao rio Douro);
 4. Capela de St.ª Bárbara;
 5. Miradouro de S. Gabriel.

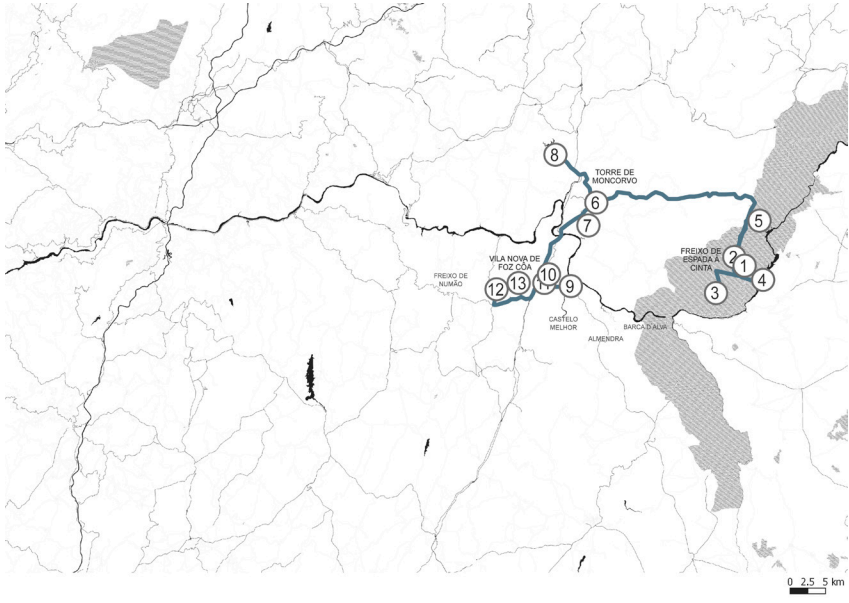


Fig. 42– Rota do Azeite. Da Capital do Manuelino às Gravuras do Vale do Côa. Fonte: Elaborada pela autora

- Legenda:
1. Igreja Matriz de Freixo de Espada à Cinta
 2. Torre do Galo
 3. Velha Fonte de Poiães
 4. Praia fluvial da Congida
 5. Cavalo do Mazouco
 6. Igreja Matriz de Torre de Moncorvo
 7. Ermida de Nossa Senhora da Teixeira
 8. Igreja Matriz de Horta da Vilarça
 9. Núcleo de Gravuras do Parque Arqueológico de Foz Côa
 10. Igreja Matriz de Vila Nova de Foz Côa
 11. Pelourinho de Vila Nova de Foz Côa
 12. Casa Grande de Freixo de Numão
 13. Castelo Velho de Freixo de Numão

Rotas

Atualmente existem várias rotas temáticas pelo território que exaltam alguns pontos de interesse turístico da região e que, ao integrá-los numa rede articulada, elevam o seu reconhecimento e o número de visitantes. Foram selecionadas as rotas que intersejam o território em estudo e o conectam com as terras e paisagens envolventes, e em seguida, as rotas existentes dentro da área de estudo.

- *Rota do Vinho do Porto* [Fig. 37] – Descoberta da cultura vitivinícola numa das quintas do Douro; permite ao visitante participar no processo de produção, desde a plantação à colheita de uvas, à fase da fermentação nas caves, até à degustação. Divide-se em três itinerários: Baixo Corgo, Cima Corgo e Douro Superior, dos quais se destaca o último.

- *Rota do Património Mundial da Bacia do Douro* [Fig. 38] – Rota turística criada pela Fundação Rei Afonso Henriques (FRAH) em 2012 para o turista que pretenda viajar para Portugal ou Espanha. Agrega 11 sítios classificados pela UNESCO como Património da Humanidade existentes ao longo da Bacia do Douro, incluindo, cinco pontos do lado português e seis do lado espanhol.

- *Douro Religioso. Rota do Douro Maravilhoso* [Fig. 39] – Rota pelas principais construções religiosas da região do Douro. Reúne um conjunto de 14 edifícios religiosos, compostos por igrejas, capelas, conventos, mosteiros, santuários e sés.

- *Caminhos Douro: D'um Castelo Melhor* [Fig. 40] – Percurso pedestre sinalizado de 11,8km, com uma duração aproximada de 5 horas, tem como cenário as encostas de Castelo Melhor, vila pertencente ao concelho de Vila Nova de Foz Côa, e foca-se na passagem por cinco locais de interesse: 1 - Igreja Matriz de Castelo Melhor; 2 - Castelo de Castelo Melhor; 3 - Estação de Castelo Melhor (junto ao rio Douro); 4 - Capela de St.^a Bárbara; 5 - Miradouro de S. Gabriel.

- *Caminhos Douro: Da Póboa às barcas* [Fig. 41] – Percurso pedestre sinalizado de 13,61km, com uma duração aproximada de 5 horas, tem início em Vila Nova de Foz Côa e fim na zona do Pocinho, percorrendo os seguintes motivos de interesse: 1 - Centro de informação Turística de V. N. de Foz Côa; 2 - Igreja Matriz e Pelourinho de Foz Côa; 3 - Museu do Côa; 4 - Cais Fluvial do Pocinho junto à barragem do Pocinho; 5 - Zona de Lazer das Frieiras.

- *Rota do Azeite. Da Capital do Manuelino às gravuras do Vale do Côa* [Fig. 42] – Rota que pretende dar a conhecer a origem do azeite, produto regional de qualidade. A rota organiza este destino em quatro roteiros diferentes, dos quais se destaca “Da Capital do Manuelino às gravuras do Vale do Côa” por se situar no território envolvente à linha desativada do Douro. Para cada roteiro existe um mapa que guia os visitantes pela tradição cultural, gastronómica, religiosa e arquitetónica dos locais, lhes apresenta a história e lhes dá a conhecer o artesanato e a beleza natural.

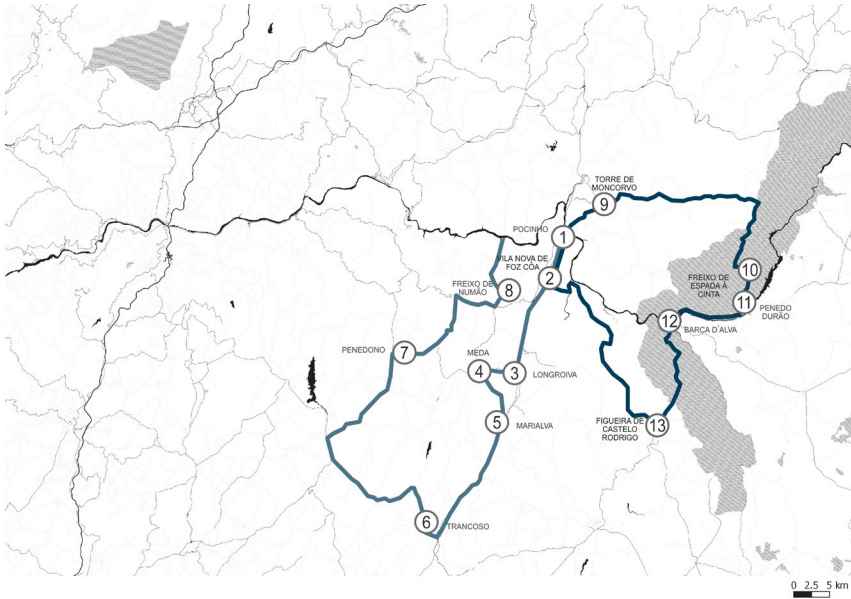


Fig. 43– Rota das Amendoeiras em Flor. Fonte: Elaborada pela autora

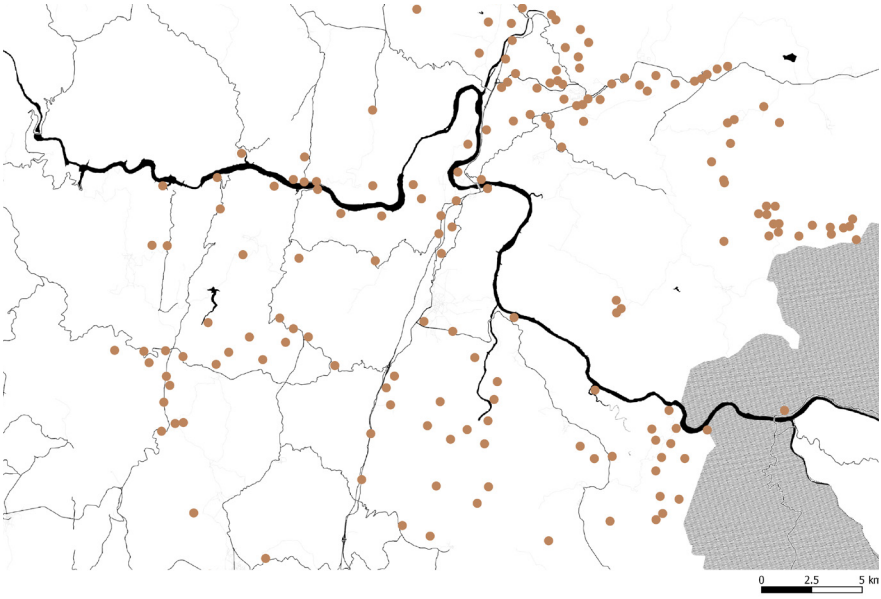


Fig. 44– Quintas. Fonte: Elaborada pela autora

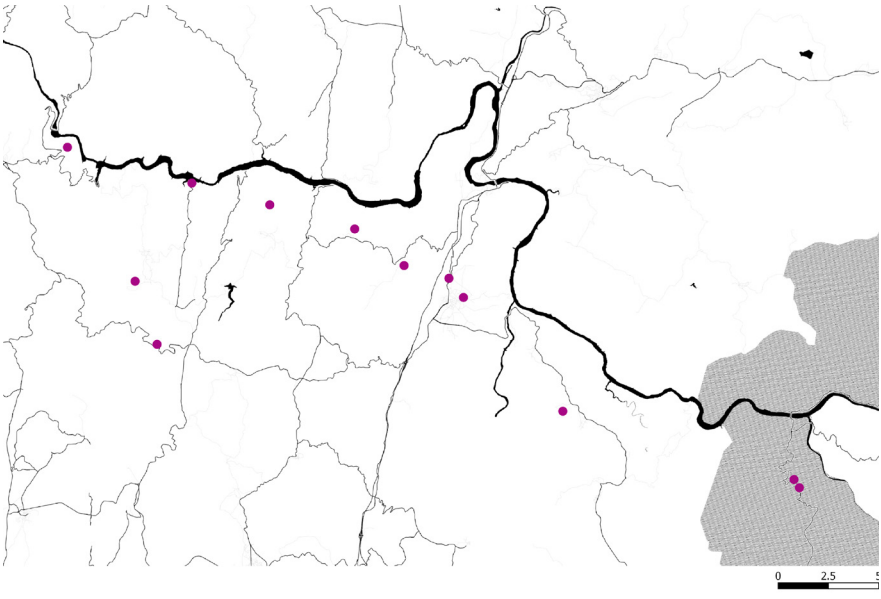


Fig. 45– Miradouros. Fonte: Elaborada pela autora

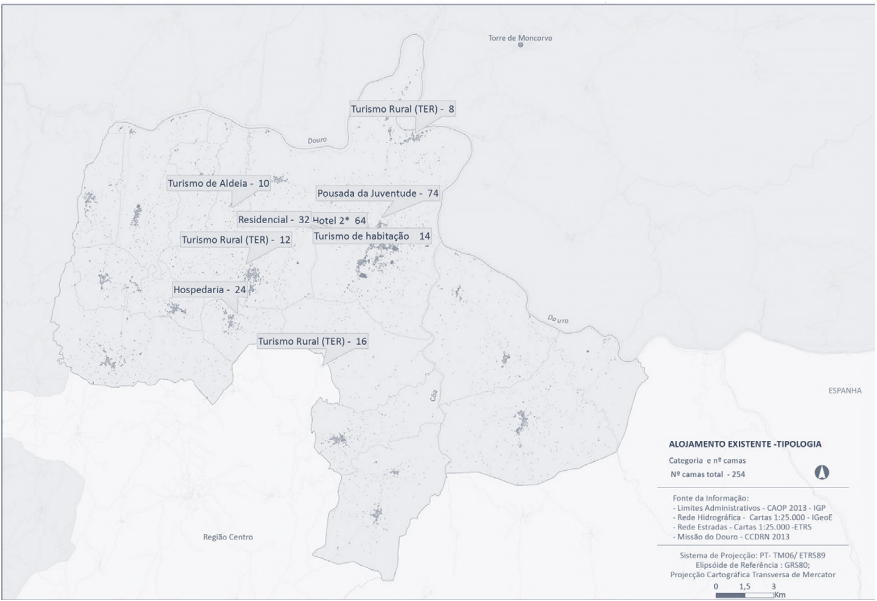


Fig. 46– Alojamento existente em Vila Nova de Foz Côa. Fonte: Orquídea Figueiredo, 2014



Fig. 47– Museu do Côa. Fonte: Adriano Ferreira



Fig. 48– Centro de Alto Rendimento de Remo do Pocinho. Fonte - Fernando Guerra, FG+SG

- *Rota das Amendoeiras em Flor* [Fig. 43] – Durante os meses de Fevereiro e Março as amendoeiras em flor enchem os vales do Douro, proporcionando um belo espetáculo de cores. Esta rota integra os concelhos de Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro, Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa. Estes concelhos organizam festas e caminhadas para celebrar esta alteração da paisagem e, inclusive, a CP (Comboios de Portugal) promove esta rota, disponibilizando comboios especiais e organizando dois circuitos rodoviários pelo território.

Quintas [Fig. 44]

As quintas são uma importante referência da paisagem duriense, tratam-se de unidades de exploração agrícola, direcionadas para a vitivinicultura. Compostas por casas de habitação e diversas construções de apoio à atividade vinhateira como lagar, adega e oficina vinária, encontram-se isoladas entre terrenos de cultivo e monte, geralmente, cobertos de socalcos. As quintas identificadas incorporam não só as quintas atualmente ativas, - sendo já possível, em algumas delas, a visita, estadia ou mesmo a participação no processo de produção do vinho-, mas também antigas quintas que se encontram desocupadas atualmente.

Miradouros [Fig. 45]

Vários miradouros pontuam o território duriense. Enquanto pontos de observação sobre paisagem, é possível aceder a vários miradouros no alto das montanhas para contemplar o encontro entre o rio Douro, os seus afluentes, a natureza, as encostas cobertas de vinhas em socalcos, os campos lavrados e as povoações.

Alojamento [Fig. 46]

Segundo Orquídea Figueiredo (2014), em Vila Nova de Foz Côa existem 9 unidades de alojamento, que perfazem um número total de 254 camas, enquadradas nas seguintes tipologias: hospedaria, residencial, hotel de 2 **, pousada da juventude, turismo rural e de habitação. É possível, desde 2011, pernoitar no parque de autocaravanismo situado próximo do centro.

Cultura / Desporto

- *Museu do Côa* [Fig. 47] – O museu é inaugurado em 2010, mais de vinte anos depois da descoberta dos sítios de arte rupestre do Vale do Côa e da sua patrimonialização. Ao longo de quatro pisos, o museu dá destaque às gravuras rupestres e ao início de desenvolvimento cultural que remonta ao Paleolítico. O edifício apresenta uma forte interação com a paisagem e é da autoria dos arquitetos Tiago Pimentel e Camilo Rebelo. Nestes oito anos de existência conta com cerca de 206 500 visitantes.

- *Centro de Alto Rendimento de Remo do Pocinho* [Fig. 48] – Aberto em 2008, o centro de remo do Pocinho encontra-se dividido em três áreas: zona comunitária e social; zona de alojamento, composta por 130 dormitórios; e zona de treino. O edifício foi projetado pelo arquiteto Álvaro Andrade e recebeu o Prémio Arquitetura do Douro 2016/2017.

5. Vivências do Território. A dimensão social

5.1 *Análise Demográfica e Social*

Analisar a estrutura demográfica e as dinâmicas sociais de uma determinada região, município ou cidade, pressupõe, não só a recolha de dados informativos de diferentes fases temporais e sobre diferentes matérias, mas também uma comparação com o contexto regional e nacional no mesmo período temporal. Deste modo, tomando consciência do quadro nacional, torna-se praticamente impossível analisar o Douro sem o catalogar como um território do interior do país em oposição à realidade do litoral. Qualquer área do país que se situe a mais de 50 km da linha costeira sofre dificuldades e desafios, intensificados com a aproximação à fronteira. Pensar em estratégias de desenvolvimento ou de ordenamento do território de forma isolada, sem primeiro reconhecer a dualidade e assimetria territorial que caracteriza o solo português e sem compreender os custos e adversidades de se ser uma zona rural e fronteiriça de baixa densidade, torna-se um exercício vago e, de certo modo, incipiente.

A temática do ‘interior’ ou o problema da ‘interioridade’, frequentemente emaranhada com questões de ruralidade, desertificação e despovoamento, emergiu vigorosamente enquanto preocupação social e tem destaque permanente no debate político e na reformulação de medidas de ordenamento do território, porque, de facto, não se pode continuar a menosprezar as graves assimetrias regionais e de desenvolvimento económico do país e os impactos que representam a curto e longo prazo.

“O interior de Portugal corre o risco de passar a existir apenas na dimensão ideal de um amanhã prometido que, garantem-nos, chegará. Diariamente, chegamos o tradicional discurso político, em que são identificados os problemas e prometidas soluções. Nem precisamos de pensar muito para conhecer a fórmula para a salvação — atrair investimento e pessoas. O problema do interior não é sequer de agora; aliás, é curioso notar que o debate político hoje é feito com temas que já eram questões no século XIX, como o papel dos transportes no desenvolvimento e a dicotomia entre centralização e descentralização/municipalização. Não é que a história se repita, as deficiências estruturais é que não desaparecem. E nisto foi-se cristalizando um Portugal a dois ritmos, uma sociedade dual, composta por um litoral desenvolvido e atractivo e um interior cada vez mais despovoado e isolado.” (Coelho, 2018, Abril 15)

O Movimento pelo Interior - movimento inorgânico composto por dez personalidades com o objetivo de apresentar formalmente propostas de valorização e revitalização do interior- reúne num documento, divulgado em Maio de 2018, um conjunto de informação complementar e de dados estatísticos que sinteticamente explicam a amplitude e urgência da situação (Movimento pelo Interior, 2018):

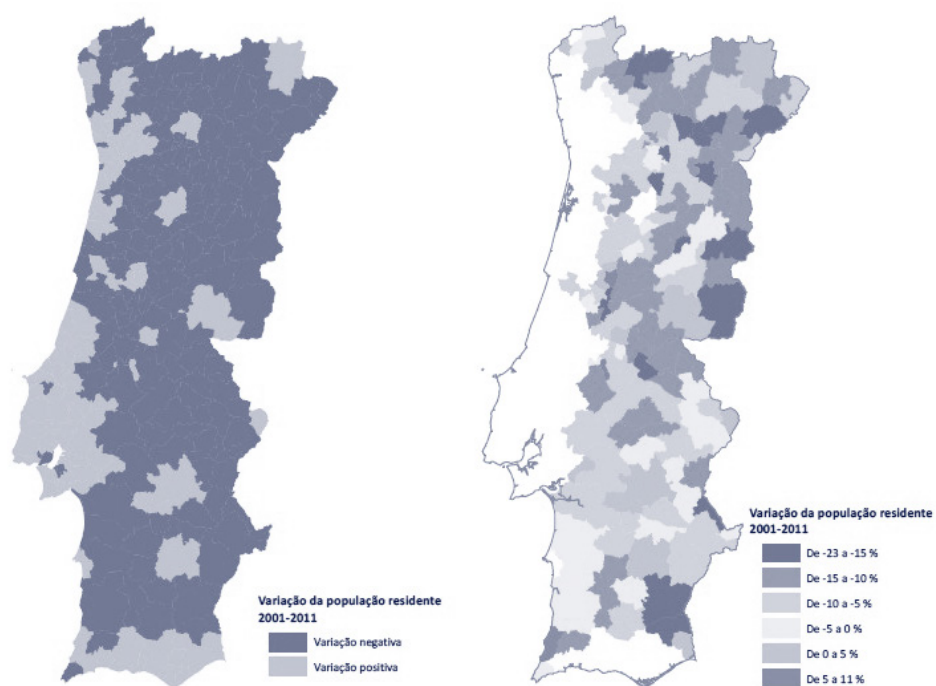


Fig. 49– Variação da população residente entre 1960 e 2011 no país e nos Territórios do Interior.
 Fonte: UMVI, 2016

“- Cerca de 60% da população residente está na faixa costeira (0-25km), com uma densidade populacional média a rondar os 500 hab/km²;

- A densidade populacional média do ‘interior’ é hoje de 0,28 hab/km², enquanto o mesmo indicador para o litoral é de 104,2 hab/km²;

- Nas áreas metropolitanas de Lisboa (2,8 milhões) e do Porto (1,8 milhões) concentra-se cerca de 45% do total da população residente no continente;

- A evolução da população residente no ‘interior’ e litoral do continente foi a seguinte: entre 1960 e 2016 a população residente no litoral aumentou em 52,08%, enquanto no “interior” diminuiu em 37,48%.

- A população residente no continente com menos de 25 anos é, no litoral, de 82,4% do total, que compara com 17,6% no ‘interior’.

- Estão localizadas na faixa litoral do continente 83% da riqueza produzida, 89% dos alunos do ensino superior e 89% das dormidas turísticas.”

População

Conforme constatado anteriormente, a variação da população residente no país revela o abandono do interior e a preferência pela fixação no litoral. Os territórios mais prejudicados por estas crescentes migrações internas são os territórios de fronteira [Fig. 49], que, no intervalo de tempo decorrente entre 1960 e 2011, contam com menos 50% a 75% da população residente.

Nesta secção optou-se por fazer uma análise mais aprofundada de um dos núcleos habitacionais da área em estudo. Considera-se de extrema importância compreender a caracterização e o panorama geral da população que habita o território, de maneira a que se retirem conclusões quanto às necessidades reais e às prioridades de intervenção. Assim, tomou-se como amostra o território de Vila Nova de Foz Côa, o principal centro urbano próximo da via férrea e enquadramento escolhido para a proposta projetual desenvolvida no capítulo seguinte.

Foram selecionados os dados correspondentes ao país, à região do Douro e ao município de Vila Nova de Foz Côa, nos anos de 2001 e 2016 (separados por um intervalo de 15 anos), de forma a estabelecer comparações do desenvolvimento e evolução dos indicadores selecionados a nível nacional, regional e municipal, e perceber as principais dinâmicas demográficas introduzidas pela passagem do tempo.

	População (hab)		Densidade Populacional (hab/km ²)		Jovens <15 anos (%)		População idade ativa 15-64 anos (%)		Idosos >65 anos (%)		Índice de Envelhecimento (nº idosos por 100 jovens)		Nascimentos (nº)	
	2001	2016	2001	2016	2001	2016	2001	2016	2001	2016	2001	2016	2001	2016
Portugal	10.362,7	10.325,5	112,5	112,0	16,2	14,1	67,3	65,0	16,5	20,9	101,6	148,7	112.774	87.126
Douro	220.135	194.225	54,6	48,2	15,8	11,6	64,1	64,2	20,1	24,1	127,6	207,5	2.076	1.233
Vila Nova de Foz Côa	8.448	6.733	21,2	16,9	12,6	9,4	60	59	27,3	31,6	216,3	335,7	58	38

Tabela 3- Dados estatísticos sobre a população nos anos 2001 e 2016.
Fonte: Elaborada pela autora, com base nos dados do INE e PORDATA.

	Taxa de Emprego (%)*		Taxa de Desemprego (%)**		Setor Primário (%)		Setor Secundário (%)		Setor Terciário (%)		Trab. conta de outrem (%)		Trab. conta própria (%)	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Portugal	52,8	51,9	4,0	12,7	10,2	6,9	26,9	24,5	62,9	68,6	78,5	82,2	20,9	17,1
Douro	42,9	41,8	8,9	13,7	21,0	14,2	23,1	19,6	55,9	66,3	76,3	77,7		
Vila Nova de Foz Côa	38,3	37,4	5,7	8,6	28,4	24,1	22,8	17,9	48,8	58	69,8	71,9	12,9	12,7

*Taxa de emprego - população empregada por cada 100 indivíduos com 15 e mais anos

** Taxa de desemprego – população empregada por cada 100 indivíduos com 15 e mais anos

Tabela 4 - Dados estatísticos sobre emprego e atividade nos anos 2001 e 2011.
Fonte: Elaborada pela autora, com base nos dados do INE e PORDATA.

Como se pode observar na [Tabela 3], Portugal, no período de 2001 a 2016, mantém um equilíbrio quantitativo no número de habitantes, sofrendo um ligeiro declínio (na ordem das dezenas) pouco significativo; o Douro regista uma diminuição bastante superior, ultrapassando a diferença de 25 000 habitantes neste intervalo de tempo; Vila Nova de Foz Côa segue o mesmo rumo, decrescendo em cerca de 20% a sua população. Destes números, registados em 2016, a grande fatia populacional corresponde à população ativa, ou seja, com idades entre os 15 e os 64 anos, que se mantém relativamente estável em relação a 2001; em seguida, a faixa etária mais presente corresponde à superior aos 65 anos, a registar um aumento significativo nos vários níveis (nacional, regional e municipal), mas com valores mais elevados em Vila Nova de Foz Côa, correspondente a quase 1/3 da população; por último, encontra-se a camada jovem (menores de 15 anos), com tendências regressivas, e que atinge em V. N. Foz Côa um valor inferior a 10% da população.

Num balanço geral, o país enfrenta tendências demográficas regressivas, e os territórios do interior, como é o caso do Douro e, em específico, de Vila Nova de Foz Côa, a admitirem expressões preocupantes na diminuição da população e no seu envelhecimento. O índice de envelhecimento (número de idosos para cada 100 jovens) atinge, em Foz Côa no ano de 2016, o valor de 335,7, mais do dobro da média nacional. O envelhecimento no topo representa um maior esforço sobre a população ativa e jovem, dificuldades acrescidas no desenvolvimento de atividades económicas e cada vez menor fixação de residentes na região, o que, consequentemente, significa que não há renovação populacional. Vila Nova de Foz Côa registou apenas o nascimento de 38 crianças em 2016, menos 20 do que em 2011.

Atividade Económica

É igualmente relevante compreender o movimento das atividades económicas e a situação da empregabilidade da área proposta a investigação. Aqui, volta-se a analisar os dados relativos a Portugal, ao Douro e a Vila Nova de Foz Côa, contudo, num intervalo de tempo menor (10 anos), correspondente a 2001 e 2011, período censitário.

Ao analisar os dados da [Tabela 4], verifica-se uma descida geral de 1% na taxa de emprego e um aumento significativo do desemprego a nível nacional, visível também no Douro e Foz Côa. O setor terciário, relacionado com os serviços (comércio, educação, saúde, transporte, serviços administrativos, turismo, etc.), detém a maioria dos trabalhadores e tem vindo progressivamente a aumentar. O setor secundário assume, no país e na região duriense, o segundo principal setor empregador, contudo, em Vila Nova de Foz Côa, apesar de estar em regressão, ainda é o setor primário a ocupar esta posição. Isto significa que atividades como a agricultura, que durante anos dominou o território interior, ainda têm um papel expressivo no Douro Superior, e, no caso de Vila Nova de Foz Côa, superam a indústria.

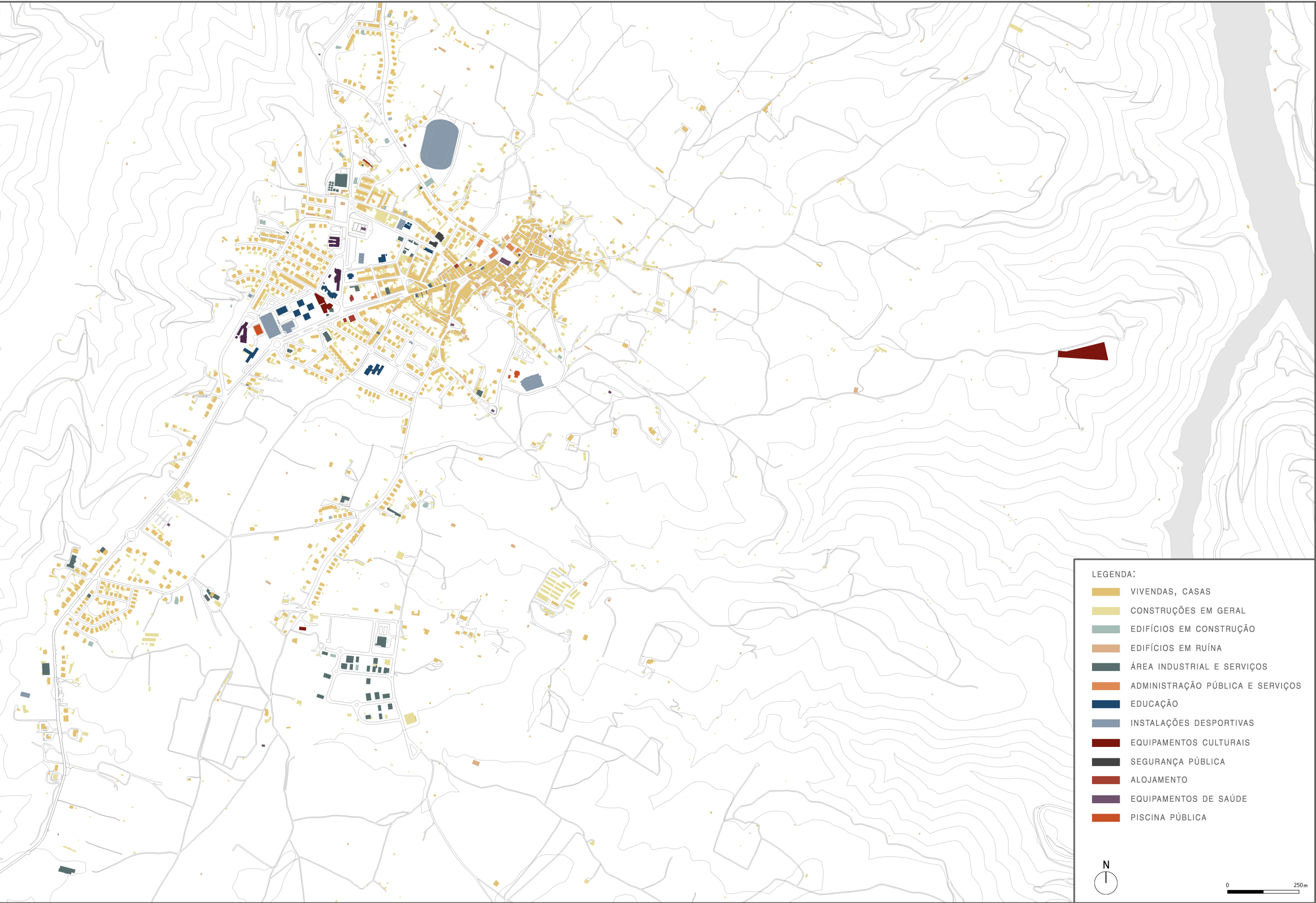


Fig. 50– Mapa de Usos e Atividades. Fonte: Elaborada pela autora, com base na cartografia cedida pelas Câmaras Municipais de Vila Nova de Foz Côa e Figueira de Castelo Rodrigo.

5.2 Usos e atividades

Revelar as texturas e personalidades de um território é também observar o assentamento do seu edificado e o desenrolar das dinâmicas sociais que acolhe. Compreender os usos tipológicos das construções e atividades, permite entrever os modos de vida da comunidade e, de uma forma geral, identificar o caráter habitacional do lugar, os problemas e necessidades, os serviços e oferta turística, e o desenvolvimento económico local.

Para esta recolha, incide-se em Vila Nova de Foz Côa, enquanto cidade e não município, por integrar a proposta de intervenção do próximo capítulo, como foi referido anteriormente e cuja escolha será posteriormente justificada. A planta da área central da cidade apresenta a distribuição da malha urbana, onde se destaca o edificado de acordo com sua função [Fig. 50]. O local de maior concentração indica o núcleo mais antigo, onde se situa a Câmara Municipal, a Igreja Matriz e o Pelourinho. “*A cidade cresceu e expandiu-se gradualmente, como acontece nas cidades em desenvolvimento, levando a que alguns equipamentos culturais e desportivos de maior dimensão se situem já fora da malha urbana*” (Figueiredo, 2014, 86), como é o caso do campo de jogos, do centro cultural e das piscinas municipais.

É perceptível uma mancha dominada por edifícios de habitação, sobretudo no centro, e que se vai expandindo pelas vias de acesso. De acordo com os dados cartográficos fornecidos pela Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa, a parcela de construções destinadas a *vivendas e casas* corresponde a aproximadamente 40% do número total de edifícios identificados na área de estudo, mas, na realidade, este número é bastante superior, assumindo-se como o setor dominante de toda a cidade, se considerarmos parte deste grupo a categoria *construções em geral*, correspondente a 50% do edificado. Estas construções são, na sua grande maioria, anexos e garagens adjacentes às habitações, e, nalguns casos pontuais, edifícios antigos abandonados ou sem atividade atual. Rapidamente se vê reduzido a 10% o edificado correspondente às restantes categorias tipológicas. De entre estes destacam-se: área industrial e de serviços correspondente a 1,5% da totalidade, o que indica um nível relativamente baixo de serviços comerciais, empresariais e de produção, e, consequentemente, pouca oferta de emprego; 0,16% correspondente a *administração pública e serviços*; 0,53% destinado à educação, ou seja, um total de 27 edifícios, que compreendem construções destinadas à creche, pré-escola, escola primária e ensino básico e secundário; os *equipamentos de saúde* ocupam 0,18% do edificado, traduzido em 9 edifícios; o *alojamento turístico* ocupa 0,17%; o *património religioso* 0,27%; as *instalações desportivas* 0,45%; enquanto que os *equipamentos culturais* apenas contam com 0,08%, o correspondente a 4 estruturas. O setor a manifestar maior destaque, em seguida à habitação, são os *edifícios em ruínas* que contam com 266 construções assinaladas em mau estado de conservação e devolutos, uma quantia relevante no panorama da cidade. 0,61% destinam-se ainda a edifícios em construção.

Vila Nova de Foz Côa assume um carácter predominantemente habitacional, que conta com alguma oferta de serviços e nomeadamente ao nível da saúde e educação, servindo como pólo para os povoamentos adjacentes, contudo, conta ainda com um desenvolvimento reduzido a nível de infraestruturas económicas e de serviços, sendo o setor cultural o que menos esforços concentra atualmente.

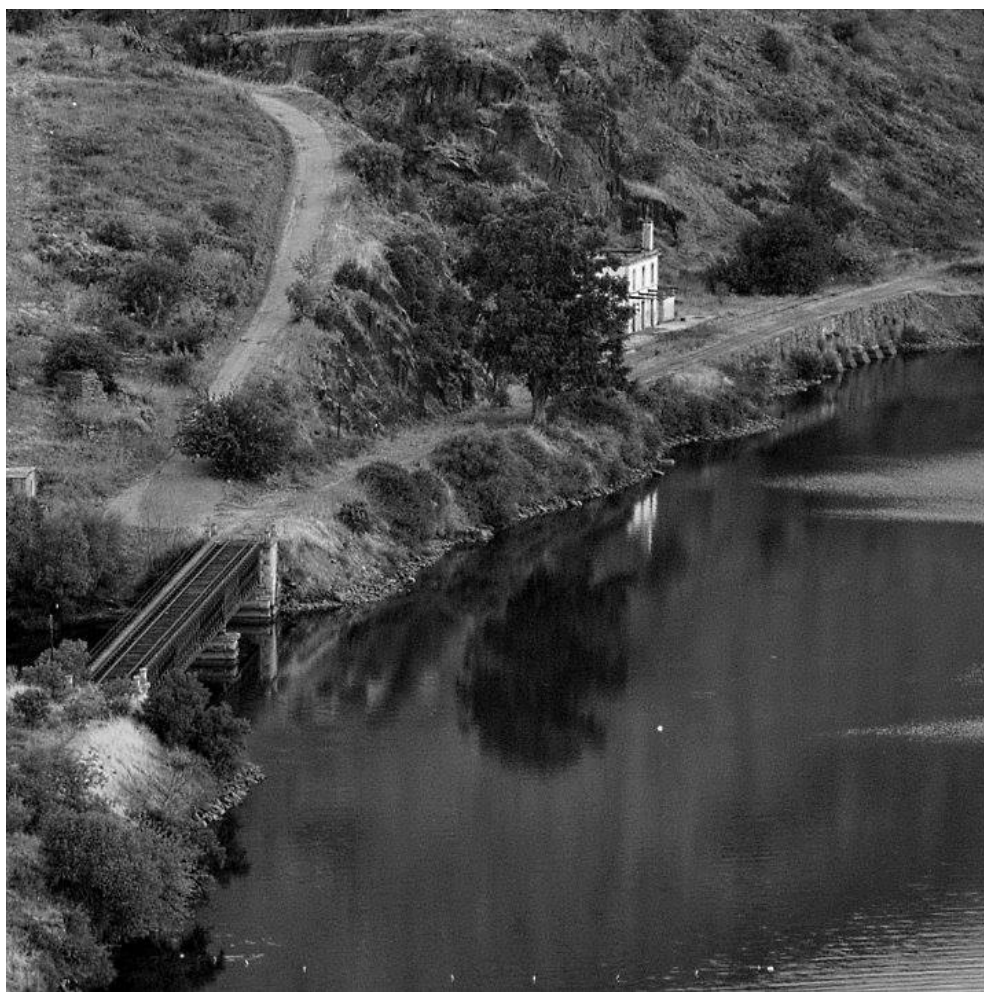
Em jeito de síntese, o que se procurou ao longo deste capítulo foi recolher e tratar informação das várias dimensões do território, olhando-o primeiro de longe e procurando respostas que permitissem avançar na (re)construção de uma narrativa da paisagem e da sua história. Através da organização e cruzamento de referências dispersas, começa a surgir um corpo de conhecimento coeso, diverso e detalhado; uma base sobre a qual se conseguem assentar novas ideias, novos caminhos, mas, sobretudo, novas questões.

Tendo como finalidade o desenvolvimento de uma proposta de intervenção para o território que, acima de tudo, respeitasse a sua trajetória e enaltecesse os seus pontos fortes, foram-se colocando perguntas e construindo respostas, num diálogo íntimo com o território, moderado por uma curiosidade genuína de o conhecer e admiração pelo mistério que o circunda. Como se chega? Como se circula? O que se vê? Daqui, dali, dacolá. O que se pisa? O que se planta? Quais os modos de fazer, as práticas, as tradições? Quais as histórias? Quais as marcas? Que memórias resistem e que memórias se perderam? Onde ir? O que experimentar? Que caminhos escolher? Um processo de descoberta e revelação que abre caminho para uma nova visão do território, que antes poderia entender-se como inabitável e limitador, mas que agora se revela rico, plural e com um vasto potencial. Existem atividades, bens de interesse, histórias, património, locais, caminhos, trilhos, oportunidades, na medida suficiente para que este território fosse mais reconhecido e explorado, talvez o que realmente escasseie seja uma plataforma, uma estratégia, um responsável, que reúna e divulgue apropriadamente a identidade do território, como o conjunto de valores e valências que é, ao invés de isolar uma ou outra propriedade sua.

Dada a complexidade e extensão da área em estudo, optou-se por uma parcela para desenvolver um estudo mais aproximado, desta vez com enfoque nas pessoas, na sua apropriação do território e modos de o habitar. Para tal, adotou-se o núcleo de Vila Nova de Foz Côa e as suas gentes, e, para o qual, se procurou entender necessidades, problemas, características, oportunidades, vontades, desafios, etc. Concluiu-se, assim, que se trata de uma cidade primordialmente habitacional, que, embora, moderadamente pontuada por serviços, comércio e atividades, concentra várias dificuldades em fixar população, principalmente os jovens e jovens adultos, que veem a saída da sua terra

como um processo natural, necessário talvez, para que possam alcançar um melhor nível de vida, em termos profissionais, mas também um maior acesso a cultura, entretenimento e oportunidades. Esta é das áreas em que menos se investiu no interior, e em específico em V. N. Foz Côa, é necessária a criação de mais espaços culturais, educacionais, criativos e de lazer, que enriqueçam a população pessoal e atraiam a atenção exterior.

Esta é uma fase em que se julga ser importante, se não urgente, implementar ações, planos e investimentos a longo prazo, de cariz privado ou público, que prevejam um desenvolvimento sustentável, evolutivo e participativo, para a região e para as comunidades locais; para evitar a perda de mais pedaços do passado, para que não se deixem os lugares e bens patrimoniais ao abandono e em ruína, para que se dê aos habitantes a possibilidade de permanecer no local onde cresceram e de repassar as suas origens, para que se aproveitem os recursos e potencialidades turísticas da paisagem enquanto o aumento e interesse pelo país e pela região é real; para que se revalorize o interior de um país que não o soube integrar e valorizar.



CAPÍTULO III

de pocinho a barca d'alva | percursos

6. O Homem no espaço. A linha desativada do Douro

6.1 Espaços entre a memória e a imaginação

“Um passeio na floresta é revigorante graças à interação constante de todas as modalidades de sentidos: Bachelard fala da ‘polifonia dos sentidos’. Os olhos colaboram com o corpo e os demais sentidos. Nosso senso de realidade é reforçado e articulado por essa interação constante. A arquitetura é, em última análise, uma extensão da natureza na esfera antropogénica, fornecendo as bases para a percepção e o horizonte da experimentação e compreensão do mundo. Ela não é um artefacto isolado e independente; ela direciona a nossa atenção e experiência existencial para horizontes mais amplos.”

(Pallasmaa, 2011, 39)

A paisagem é lugar de confronto e de reunião, de origens, memórias, realidades e momentos que se sobrepõem e entrelaçam num todo indissociável. Pensar o homem no espaço não é senão atender às sensações e efeitos que esse mesmo lugar invoca sobre ele. O homem, enquanto ser físico, recorre aos seus sentidos para interpretar o meio, observa e absorve a matéria e imprime nela a sua passagem; enquanto procura, simultaneamente, relacionar-se intelectualmente, questionar e estabelecer ligações com esse mesmo ambiente e as suas camadas. Percecionar um lugar é, portanto, uma experiência contínua e dinâmica, que não se faz de imagens isoladas, mas de um descobrir permanente que evoca todos os sentidos do viajante e reforça a sua experiência existencial. Percorrer, parar, observar, demorar, contornar, são formas de compreender o território, de nos sentirmos parte dele e de desvendar os passados que o tornaram presente, num misto de memória e imaginação.

A obra de arquitetura responde a este mesmo critério: é fruto e comunhão do espaço físico e mental onde se insere. Cria confrontos, conta histórias e alberga modos de vida. É muitas coisas ao mesmo tempo e, como o tempo é metamórfico, a arquitetura deve também ser o inesperado, deve ambicionar o que ainda desconhece, deve deixar espaço para a incógnita e para novas apropriações, num esforço contínuo de adaptação ao presente. Não cair no erro de cristalizar um passado que já não volta é muitas vezes o desafio da recuperação e intervenção no património. É necessário tornar o património inteligível, abri-lo a novas leituras e criar a possibilidade para novas memórias, novos usos e uma nova história.

O propósito de novas intervenções sobre espaços de elevado valor histórico-patrimonial é, não o de descaraterizar os seus espaços, mas dá-los a conhecer, evidenciar os seus atores, de forma benéfica para a comunidade, para as suas raízes culturais, e atrativa para quem a visita. As intervenções devem passar por uma compreensão profunda das dinâmicas interrelacionais entre homem, espaço, natureza e património, de modo a serem continuação e complemento destas interseções. Atuar na esfera local, através do melhoramento de acessos e espaços públicos, da reabilitação de estruturas existentes,

de incentivos a novas oportunidades de comércio e ao desenvolvimento cultural; tendo em vista a escala global, que ambiciona e abre portas para um crescimento futuro e sustentável.

O arquiteto que se propõe a intervir, reabilitar ou simplesmente pensar um lugar, deve ter a capacidade de se desmembrar, de também ele ser muitas coisas – urbanista, geógrafo, sociólogo, homem, etc. Para que, num exercício que é primeiramente de absorção e reconhecimento das várias dimensões do espaço, ele seja capaz de esboçar uma transição sensível e articulada às várias escalas e polaridades. O olhar do arquiteto é um olhar atento, sensível e transformador.

Aldo Van Eyck (1962) explora o arquiteto enquanto amenizador e tradutor de contrastes e pluralidades. Ao introduzir o conceito de *in-between*, ou seja, de espaço intermédio, - espaço de confronto entre duas realidades distintas, que separa e reúne -, enaltece a necessidade de pensar e harmonizar este momentos de diversidade (interior/exterior, público/privado, individual/coletivo, luz/sombra, antigo/atual, natural/construído, etc.), para permitir ao homem um posicionamento equilibrado, consciente e controlado entre as polaridades que habita. De modo a que se estabeleçam relações de continuidade no território, com espaços fluídos e articulados entre si, com transições de escalas, sensações e usos, suaves, perceptíveis e coerentes.

Pensar o território é percorrer todas as escalas, é perceber todas as suas dimensões e desenvolver uma estratégia conjunta que respeite e potencie os seus valores, sejam estes naturais, culturais, patrimoniais, sociais, etc. É ver o espaço como um todo que se interseta e que conjuga não só a multiplicidade que é a vida de um só indivíduo, como a diversidade do conjunto de indivíduos que o habita, na sua relação com tudo. Por isso são precisos momentos de paragem e deambulação, de movimento e permanência, de agitação e calma, de questionar e responder, de observar, aprender, vivenciar. É possível desenhar a transição entre o ontem e o amanhã, entre a memória e a imaginação, entre o homem e o espaço.

No Douro, em específico ao redor da linha férrea desativada em estudo, o território preenche-se de contrastes e dicotomias. São perceptíveis as fronteiras e fragilidades entre o antigo e o novo, o habitado e o abandonado, o tradicional e o contemporâneo, o que foi e o que é. Estas realidades, por não saberem ainda dialogar, criam um intervalo entre si, uma quebra, onde habita o silêncio e onde se esvanecem memórias e identidades.

O encerramento da linha criou uma lacuna na região, uma área que se viu revitalizada pelo comboio, que rapidamente alcançava o litoral do país ou cidades espanholas, que recebia e exportava produtos tradicionais, que era vivida diariamente, deu lugar ao vazio, tornou-se quase inacessível, abandonada, e desligou as comunidades da margem do seu rio. Em poucos anos as recordações do caminho-de-ferro vão desaparecendo, são cada vez menos os que viram o comboio a chegar às suas terras e que transmitem o valor do património ferroviário. É preciso reescrever sobre estas linhas, contar a sua

história e incorporá-la em novas atividades e segmentos da vida da população atual. Encontrar um novo sentido e devolver o ânimo e dinamismo à região.

6.2 Outros casos de intervenção em paisagens férreas desativadas

Na Europa são já muitos os quilómetros de requalificação de antigos canais ferroviários em *greenways*, porém, têm surgido cada vez mais novas propostas de transformação destes espaços que perderam o seu uso original. Desde projetos de reabilitação de estações e apeadeiros em alojamento, equipamentos culturais, restauração e serviços; a oferta turística e cultural móvel sobre os carris; a novos meios de mobilidade e transponibilidade da linha; são vários os exemplos de inovação dos equipamentos ferroviários. A par das ecopistas, principal aposta de recuperação a nível nacional, apresentam-se neste sub-capítulo três exemplos de projetos em Portugal (Centro Interpretativo do Vale do Tua, Restaurante Castas & Pratos no antigo cais coberto de Peso da Régua e Estalagem Rainha D. Leonor na antiga estação ferroviária de Cabeço de Vide) e cinco obras internacionais (A Rolling Masterplan, Estação de Tatamagouche, Vágon del Saber, Centro Creación Joven Espacio Vias e Schöneberger Südgelände Park), de reapropriação de antigas infraestruturas ferroviárias.

Ecopistas

À semelhança de outros países europeus, tem-se verificado em Portugal um esforço em repensar e requalificar os canais ferroviários sem exploração. Para tal, foi criado em 2001 o Plano Nacional de Ecopistas da IP Património, sendo esta entidade *“responsável pela elaboração de estudos prévios de projetos de arranjo paisagístico, que servem posteriormente como base aos projetos de execução de cada Ecopista, sendo o município responsável pela sua manutenção durante a fase de exploração”* (Batista, 2015, 31). Ecopistas são vias de comunicação autónomas, reservadas às deslocações não motorizadas, que procuram valorizar o património natural e histórico ao longo de percursos desativados. *“O Plano Nacional de Ecopistas segue as coordenadas definidas por outros países tal como os Estados Unidos da América, Espanha, França e Inglaterra, cuja principal intenção é de valorizar, rentabilizar e reutilizar o património ferroviário, através da equidade social, tendo sempre como premissa a conservação ambiental e a eficiência económica para que se consiga instaurar um modelo de gestão autossustentável”* (Cunha, 2012, 85). Atualmente existem nove vias intervencionadas e reconvertidas em ecopistas em Portugal, sendo estas as linhas do Minho, Famalicão, Guimarães, Tâmega, Sabor, Dão, Vouga, Montado e Mora. A linha ferroviária que liga o Pocinho a Barca D’Alva é dos poucos troços de via férrea desativada no país que não incorpora o plano de reconversão em ecopista da IP Património.

Existem vantagens e desvantagens subjacentes à criação de ecopistas. Quando estas se articulam com as comunidade e comunicam com os principais meios de transporte, tornam-se mais-valias para a região e para o desenvolvimento



Fig. 51– (esquerda) Centro Interpretativo do Vale do Tua, exterior. Fonte: Luis Ferreira Alves

Fig. 52– (direita) Centro Interpretativo do Vale do Tua, interior. Fonte: Luis Ferreira Alves

Fig. 53– (baixo) Centro Interpretativo do Vale do Tua, vista da antiga estação. Fonte: Autor desconhecido

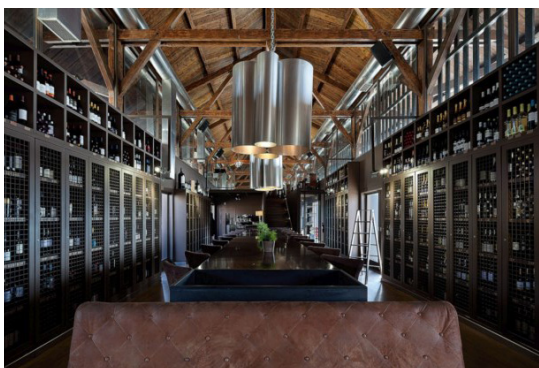


Fig. 54– (cima) Antigo Cais Coberto da Estação do Peso da Régua, exterior. Fonte: Autor desconhecido

Fig. 55– (esquerda) Restaurante Castas & Pratos, interior. Fonte: Maria João Gala

Fig. 56– (direita) Zona de esplanada do Restaurante Castas & Pratos. Fonte: Gabriel Lopes

local, pois apresentam uma alternativa segura e agradável de mobilidade no interior do território. A sua execução pressupõe a preservação das estruturas e infraestruturas associadas ao património ferroviário, a criação de postos de emprego e, consequentemente, o contributo para uma menor desertificação. De um modo geral, regenera e dinamiza as povoações por onde cruza, promove atividades de lazer, o bem-estar físico e o turismo associado à natureza. Contudo, é necessário ter em conta as características de cada região e se o investimento será justificado; do mesmo modo, é importante garantir a conexão aos povoados para que estes usufruam da sua implantação, isto porque, *“geralmente uma linha de caminho de ferro encontra-se implantada em zonas totalmente desabitadas, passando apenas em algumas povoações de maior ou menor densidade, isto faz com que muitas vezes a conversão em ecopista não seja a alternativa mais viável”* (Rodrigues, 2008, 2). Pode-se ainda questionar se, de facto, as ecopistas são o melhor meio de conservar a memória e identidade das vias férreas e do comboio, uma vez que se altera o meio de transporte para veículos não motorizados e de baixa velocidade, e o percurso passa a ser pavimentado, cobrindo a infraestrutura ferroviária com o que se assemelha mais a um eixo rodoviário.

Linha do Tua, Estação do Tua. Centro Interpretativo Vale do Tua (CIVT) [Fig. 51; Fig. 52; Fig. 53]

O Centro Interpretativo do Vale do Tua é um projeto recente da autoria do atelier Rosmaninho + Azevedo – Arquitetos, inaugurado em Fevereiro de 2018, e que recuperou dois antigos armazéns abandonados da Estação Ferroviária do Tua num espaço de interpretação, que tem como objetivo preservar a memória do antigo vale antes da construção da barragem. Para tal, manteve-se o traçado original das estruturas e utilizaram-se materiais de construção eco-eficientes.

Procura-se o estudo, conhecimento e promoção do território, assente em três temáticas: a Linha da Tua, o Vale e a Barragem. O CIVT pretende despertar emoções e memórias nos seus visitantes e dar a conhecer a história do território e das suas gentes, através de uma exposição de longa duração e de exposições temporárias.

Linha do Douro, antigo cais da Estação Ferroviária de Peso da Régua Restaurante Castas & Pratos [Fig. 54; Fig. 55; Fig. 56]

O restaurante Castas & Pratos insere-se numa parcela dos antigos armazéns de mercadorias do complexo ferroviário do Peso da Régua. Inaugurou em 2008, com cerca de 205m², e foi motor para a requalificação total destas estruturas por parte da autarquia, atualmente destinadas a comércio local.

O uso da madeira é mantido integralmente na fachada dos dois andares, na estrutura e no mobiliário. O resultado é uma construção contemporânea, discreta e intimamente ligada à memória do caminho de ferro. O piso térreo acolhe uma garrafeira, enquanto o primeiro andar é reservado para o restaurante.



Fig. 57– Estalagem Rainha D. Leonor. Complexo hoteleiro. Fonte: mquintas

Fig. 58– Estalagem Rainha D. Leonor. Fachada do antigo edifício principal. Fonte: Autor desconhecido

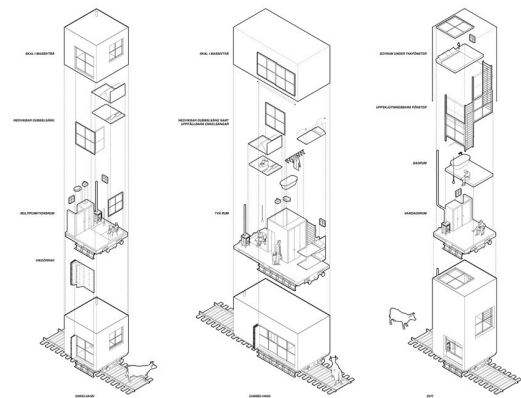


Fig. 59– A Rolling Masterplan. Imagem tridimensional produzida para concurso. Fonte: Jagnefält Milton

Fig. 60– A Rolling Masterplan. Axonometria das cabines. Imagem produzida para concurso. Fonte: Jagnefält Milton



Fig. 61– Train Station Inn, Antiga Estação de Tatamagouche. Exterior. Fonte: Autor desconhecido

Fig. 62– Train Station Inn, Antiga Estação de Tatamagouche. Sala no interior de uma carruagem. Fonte: Autor desconhecido

Linha de Portalegre, antiga Estação Ferroviária de Cabeço de Vide Estalagem Rainha D. Leonor. [Fig. 57; Fig. 58]

A antiga estação ferroviária de Cabeço de Vide deu lugar a uma pequena unidade de turismo rural em 2005. O edifício principal da estação, encerrado em 1990, apresenta um estilo marcadamente português com pormenores em granito e com grandes painéis de azulejos pintados por Leopoldo Battistini em 1933, embora grande parte destes tenham sido furtados ou danificados antes da recuperação.

No total, há cinco quartos e duas salas de apoio no edifício principal, e doze apartamentos onde antigamente habitavam os trabalhadores do caminho de ferro. O complexo conta ainda com piscina, jardim e restaurante, localizado no antigo armazém de mercadorias.

Linha Rauma, Åndalsnes, Noruega A Rolling Masterplan [Fig. 59; Fig. 60]

A Rolling Masterplan representa a proposta desenvolvida pelo gabinete Jägnefält Milton numa competição de planeamento urbano para a cidade norueguesa Andalsnes, em 2010. Consiste em construir uma cidade em constante movimento, na qual nenhum edifício se fixa ao solo. O programa, composto por diferente vagões modulares, inclui um hotel, uma sala de espetáculos e uma piscina móveis e assentes sobre os carris da linha férrea abandonada subjacente à área industrial. Este conceito, que conquistou o terceiro lugar na competição, pretende ser uma mais-valia para a cidade durante todo o ano: no verão quando esta se enche de turistas, dando a possibilidade à cidade de se expandir, e no inverno, trazendo as estruturas para o centro da cidade, para usufruto da comunidade local.

Linha Intercolonial do Canadá, antiga Estação de Tatamagouche Train Station Inn. [Fig. 61; Fig. 62]

A estação de Tatamagouche, no Canadá, interrompeu a circulação de passageiros em 1960 e, em 1972, deixou de funcionar como centro de controlo do transporte de mercadorias, prevendo-se a sua demolição; contudo, e para evitar a sua destruição, foi comprada por James Le Fresne. Em 1989 reabre enquanto albergue - Train Station Inn- como reflexo do passado ferroviário. A estação foi restaurada com três quartos, sanitários, cozinha e sala no piso superior (residência do chefe da estação), e, no piso térreo, com uma receção no espaço das antigas bilheteiras e um café na anterior sala de espera. Há ainda um pequeno museu ferroviário que ocupa o antigo gabinete de serviço. Em 1994, sete vagões e duas carruagens, construídos entre 1911 e 1978, foram igualmente renovados para alojamento do hotel, permitindo a preservação da história do local e evitando a construção de novos edifícios.

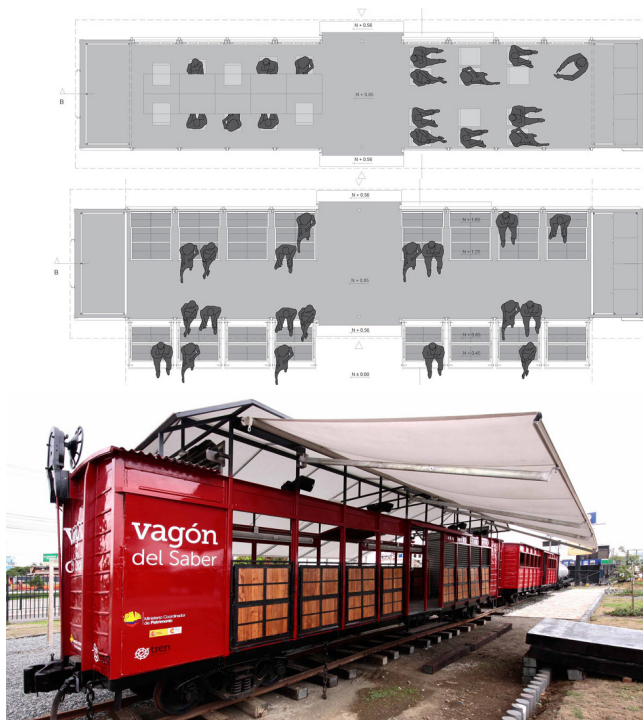
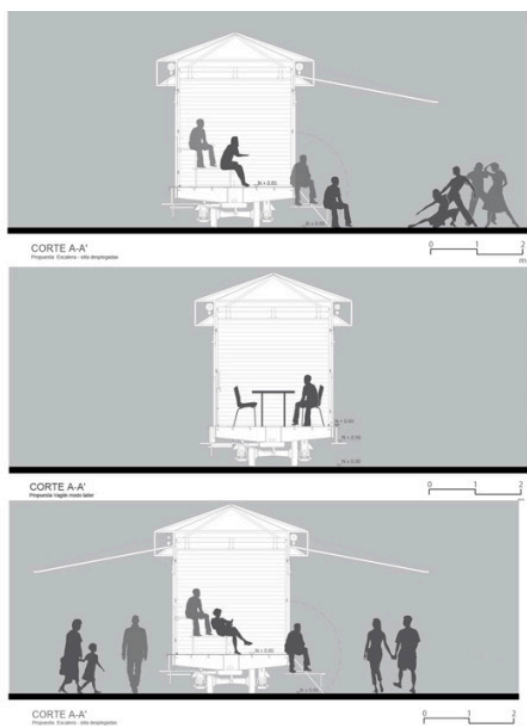


Fig. 63– (esq.) Vagón del Saber. Cortes transversais que demonstram os vários usos possíveis. Fonte: Al Borde
 Fig. 64– (cima, dir.) Vagón del Saber. Plantas que demonstram os vários usos possíveis. Fonte: Al Borde
 Fig. 65– (baixo, dir.) Vagón del Saber. Exterior. Fonte: Cyril Nottelet

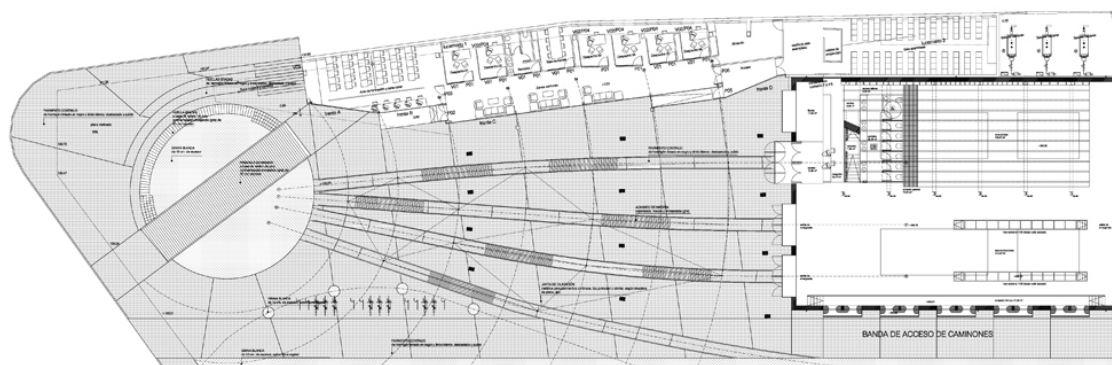
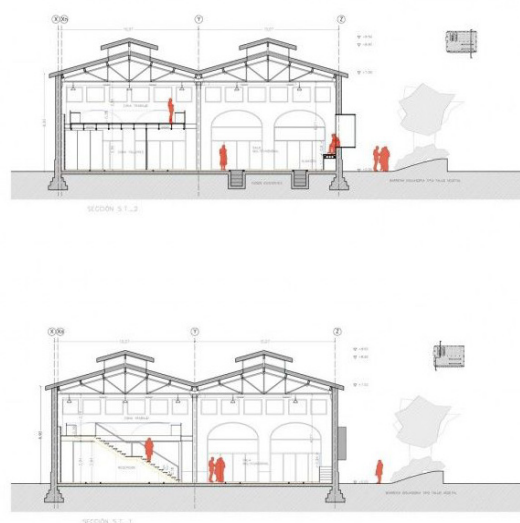


Fig. 66– (cima, esq.) Centro Creación Joven Espacio Vías. Exterior. Fonte: Esaú Acosta
 Fig. 67– (cima, dir.) Centro Creación Joven Espacio Vías. Corte transversal Armazém de Locomotivas. Fonte: Estudio SIC
 Fig. 68– (baixo) Centro Creación Joven Espacio Vías. Planta. Fonte: Estudio SIC

Sistema ferroviário do Litoral do Equador **Vagón del Saber** [Fig. 63; Fig. 64; Fig. 65]

Este projeto, autoria dos Al Borde Arquitectos, foi selecionado para integrar a recuperação do sistema ferroviário equatoriano por parte do Ministério da Cultura e Património, em 2012. A reativação das linhas tem um grande impacto nas comunidades que interseitam a rota férrea, não só pela recuperação da via de comunicação, mas por fomentar atividades culturais. Este vagão não se destina a turistas, ou transporte de cargas, mas sim à cultura e ao espaço público. Sem um programa arquitetónico definido, o vagão é resolvido sob uma lógica de flexibilidade de usos e de otimização do espaço, ou seja, pretende possibilitar a maior quantidade de funções com a menor quantidade de elementos.

Mantiveram-se as características formais do vagão ferroviário, espelho da história e cultura equatoriana, e anexaram-se somente três elementos: uma cobertura com várias opções de fixação, mobiliário retrátil e dois depósitos. De forma a permitir a apropriação do vagão enquanto praça pública, teatro com capacidade para 60 a 80 espetadores ou, ainda, espaço de trabalho para aproximadamente 20 pessoas.

Antiga Estação Ferroviária de Leon, Espanha. **Centro Creación Joven Espacio Vias** [Fig. 66; Fig. 67; Fig. 68]

A obra de reabilitação de uma estrutura ferroviária antiga em Léon, realizada em 2010 pelo Estudio SIC, transforma o espaço urbano do centro da cidade, dotando-o de novos equipamentos para a produção artística e para os jovens e de um novo desenho de espaço público sob os carris férreos.

O armazém das locomotivas foi reabilitado num Laboratório Temporário, foi construída uma cobertura verde no Instituto para a Juventude e as linhas férreas, incluindo a placa giratória, foram recuperadas em espaço público para a cidade. Trata-se de um projeto flexível, sustentável, com programa indeterminado e aberto à cidade e ao seu público, que permite acolher uma vasta quantidade de atividades públicas.

Antiga Estação de Manutenção de Locomotivas de Tempelhof, Alemanha **Schöneberger Südgelände Park** [Fig. 69; Fig. 70; Fig. 71]

Encerrada em 1952, a estação de manutenção de locomotivas de Tempelhof cobriu-se, durante 50 anos, de vegetação densa e uma grande variedade de espécies animais e naturais. Tornou-se novamente acessível e aberta ao público, em 2000, enquanto parque, graças aos esforços de alguns cidadãos e do investimento da Fundação Ambiental Allianz. As antigas estruturas



Fig. 69– (esquerda) Schöneberger Südgelände Park. Passadiço. Fonte: S.B. & J.G.M

Fig. 70– (cima, dir.) Schöneberger Südgelände Park. Zona de estar. Fonte: S.B. & J.G.M

Fig. 71– (baixo, dir.) Schöneberger Südgelände Park. Teatro no exterior do armazém de locomotivas. Fonte: René Löffler, 2016

ferroviárias servem hoje de palco para novas explorações artísticas, como esculturas, música, pintura, fotografia, etc., desenhadas pelo grupo de artistas ODIIOUS em 2008, e incorporam um corredor verde a sul de Berlim.

O antigo armazém de locomotivas, com 4000 m², foi reparado para acolher instalações artísticas nas suas mais diversas formas, para teatro no Berliner Festspiele, para dança e performances, ou como pano de fundo para cineastas, este amplo armazém oferece espaço para a criação e para as ideias. É possível também percorrer a via férrea, através de passadiços, pontuados por casas nas árvores, esculturas em aço, tubos de água, áreas de estar, torre de água, e outras estruturas, numa mistura rica entre arte, natureza e história.

As interpretações e possibilidades de requalificação são extensas e devem respeitar as raízes e vontades de cada lugar, complementando as características que já possui e dotando-o de novas capacidades, sejam estas culturais, naturais, hoteleiras, artísticas ou comerciais. Não há um modelo único que se possa reproduzir em todos os casos de vias férreas abandonadas; há sim um estudo, um reconhecimento, uma compreensão sensível e particular, necessários e precedentes a qualquer intervenção, de forma a garantir a sua sustentabilidade e sucesso. Através dos exemplos destacados, percebe-se que a readaptação de estruturas antigas e inexploradas para novos usos, passa, muitas vezes, por espaços e programas que escasseiam na cidade, na região e na vida das comunidades locais – tornando cada lugar mais completo, flexível e atrativo.



Fig. 72– (dir.) Carris e travessas de madeira danificadas. Fonte: Elaborada pela autora
 Fig. 73– (cima, dir.) Vegetação ao longo da linha férrea desativada. Fonte: André Ferreira.
 Fig. 74– (baixo, dir.) Troço da linha férrea sem carris. Fonte: Elaborada pela autora



Fig. 75– Derrocada sobre os carris. Fonte: Elaborada pela autora.
 Fig. 76– Poste danificado e suspenso sobre a linha. Fonte: Clara Pimenta do Vale, 2016
 Fig. 77– Interior destruído de um edifício abandonado ao longo da linha férrea. Fonte: Elaborada pela autora

6.3 Património abandonado ao longo da linha desativada

Os 29 quilómetros de linha férrea desativada que ligam a Estação do Pocinho à Estação de Barca D'Alva são, nos dias de hoje, apenas percorríveis a pé. O que, numa primeira análise, pode aparentar um trilho agradável e com potencial turístico, pela posição privilegiada que tem sob a paisagem, revela-se bastante desafiante, graças ao estado de abandono em que a infraestrutura ferroviária e o território envolvente se encontram.

A linha que antigamente funcionava como via de comunicação rápida encontra-se hoje maioritariamente escondida por vegetação densa e difícil de desbravar, com carris danificados e em falta, travessas de madeira em mau estado ou inexistentes, postes e telégrafo caídos sobre a linha, ou ainda, zonas com derrocadas das encostas. O solo torna-se difícil de caminhar, por ser em gravilha e apresentar vários obstáculos. Todos estes elementos contribuem para que o caminho, já de si longo, se torne bastante mais lento e prolongado, resultando num percurso cada vez menos acessível e visitado. [Fig. 72; Fig. 73; Fig. 74; Fig. 75; Fig. 76; Fig. 77]

A sensação é de inebriamento e imersão na natureza. A paisagem, as montanhas, as árvores, a vegetação, o rio têm uma expressão muito forte e predominante durante todo o percurso; há um travo puro e natural que quase faz esquecer que o homem por lá um dia passou, não fossem as pontes, os túneis e os edifícios devolutos pontualmente a relembrar. Embora este sentimento possa agradar e apelar, por contrariar o que é a rotina comum da sociedade contemporânea, o reverso é igualmente real; os quilómetros passam sem que se aviste qualquer manifestação de urbanidade, e a sensação de isolamento cresce gradualmente, ao ponto de se sentir que o caminho acontece entre um muro e o rio, com apenas duas saídas, os pontos de início e fim da linha desativada. Sem forma de desistir.

Não há locais de comércio ou serviços, pontos de água, eletricidade, abrigos ou sombras, rede móvel ou locais de pernoita. Tudo tem de ser planeado e adquirido previamente, além de carregado e gerido ao longo da caminhada, não vá esta mostrar-se mais longa e desafiante que o esperado. Esta gestão, que é tanto física como psicológica e que desnorreia um pouco o cidadão de hoje (habituaado à rapidez e oferta abundante), faz com que a decisão de atravessar o antigo troço da Linha do Douro não seja tomada de ânimo leve e, provavelmente, se trate de uma experiência singular. E o território, recheado de potencialidades e beleza, vai ficando mais abandonado, mais esquecido e apenas cenário para os múltiplos cruzeiros que rasgam o rio Douro.

Um sinal evidente deste abandono encontra-se nas estruturas devolutas e em ruína adjacentes ao trilho ferroviário. Na totalidade do percurso foram registadas 70 construções que, apesar de distintas em tipologia, implantação e estado de conservação, se apresentam, na sua grande maioria, vazias, danificadas e sem uso.



Fig. 78– Estação de Barca D'Alva. Fonte: Autor desconhecido

Fig. 79– Estação de Almendra. Fonte: Autor desconhecido



Fig. 80– (cima) Edifício abandonado ao longo da linha férrea, exterior. Fonte: Elaborada pela autora

Fig. 81– (baixo, esq.) Divisão interior de um edifício abandonado ao longo da linha. Fonte: Elaborada pela autora

Fig. 82– (baixo, dir.) Antigo lugar do forno e chaminé. Fonte: Elaborada pela autora

As estações, cinco no total, apresentam-se como complexos edificados, compostas por várias construções de apoio à atividade ferroviária. As estações principais, situadas nos extremos desta rota, - a Estação do Pocinho e a Estação de Barca D'Alva -, contam com um maior número de estruturas, que vão desde edifícios de passageiros, a instalações sanitárias, habitação de operários, armazéns de locomotivas e mercadorias, cais cobertos e descobertos, depósitos de água, ou placas giratórias, ultrapassando os dez edifícios em cada estação [Fig. 78]. As restantes estações (Estação do Côa, Estação de Castelo Melhor e Estação de Almendra), de menor dimensão, apresentam um edifício principal - o edifício dos passageiros -, onde se inseria também a habitação dos operários, cais de descarga (coberto e descoberto) e instalações sanitárias [Fig. 79].

Entre estações encontram-se pontualmente edifícios próximos da linha, geralmente, isolados, abandonados e bastante danificados no interior. À exceção de construções em ruína de antigas quintas, ou estruturas muito reduzidas (possíveis apeadeiros ou anexos de apoio agrícola), a generalidade dos edifícios aparenta corresponder a velhas habitações [Fig. 80]; tratam-se de construções pequenas, de um piso e com cerca de 3 a 5 divisões no seu interior [Fig. 81]. Apesar do grande estado de degradação dos materiais e danos provocados, como grafittis e lixo, nos espaços interiores, é comum encontrar-se conservado o forno no canto da sala de entrada do edifício [Fig. 82]. Exteriormente, têm um carácter muito semelhante, caiadas a branco, com rebordo, cunhais e molduras das portas e janelas em pedra, com uma chaminé alta e cobertura em telha.

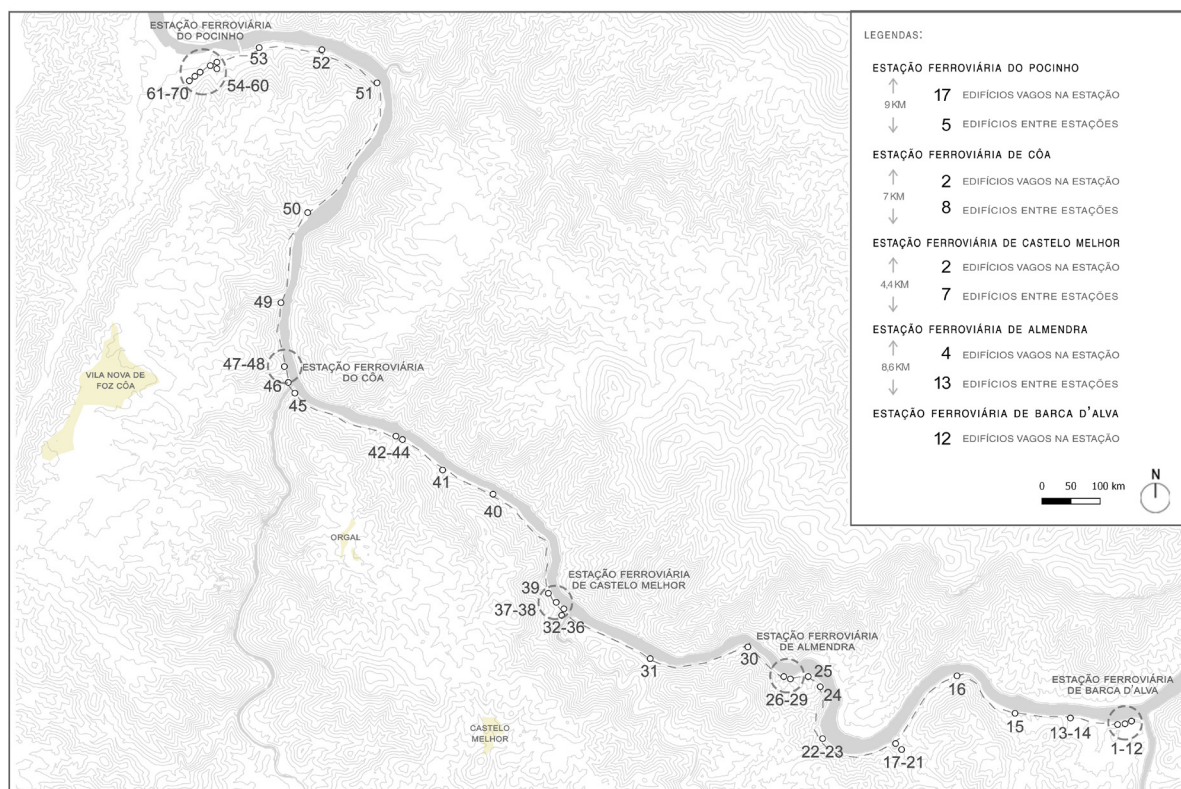


Fig. 83– Mapa de localização dos edifícios assinalados ao longo da linha e respetivo número da Ficha de Caracterização.
Fonte: Elaborada pela autora.

6.3.1 Levantamento do edificado adjacente à linha férrea

De forma a perceber o possível potencial de reconversão dos elementos ao longo da via férrea, elaborou-se uma ficha de caracterização para cada um dos 70 edifícios assinalados no mapa da [Fig. 83], como síntese da informação apreendida, conforme demonstrado no exemplo da [Fig. 84] para o edifício de passageiros da Estação do Côa e nos anexos para os restantes edifícios identificados ao longo da linha férrea desativada do Douro. Tendo como objetivo a inventariação e análise geral do edificado que resiste, isolado e sem uso, à passagem do tempo, dividiu-se a recolha de dados para cada elemento, segundo três categorias: caracterização geral, estado de conservação e fotografias. Estes grupos suborganizam-se em diferentes campos e parâmetros, conforme o seguinte esquema:

Caraterização Geral	Id	
	Coordenadas	
	Uso original	
	Uso atual	
	Época de construção	
	Área de construção	
	Orientação fachada principal	(Norte, Sul, Nascente, Poente)
	Número de pisos	(Acima do solo, Abaixo do solo)
	Disposição da construção	(Edifício isolado, Edifício de conjunto)
	Interesse Patrimonial	(Singular, Conjunto)
	Implantação	
Estado de conservação	Estado de conservação geral	(Excelente, Bom, Médio, Mau, Péssimo)
	Estrutura	Paredes de alvenaria de pedra
		Paredes de alvenaria de xisto
		Paredes de tabique de madeira
		Paredes mistas (alvenaria e tabique)
	Revestimento exterior	(Sem revestimento, Reboco, Azulejo, Reboco e Azulejo)
Fotografias	Observações	
	Fotografias do exterior e fotografias do interior	

Dentro da caracterização geral procuram-se reunir os dados gerais e essenciais para a identificação do edifício, como a sua localização geográfica, disposição e ocupação relativamente à paisagem, ao rio, à linha férrea e a outros edifícios, a época de construção, o uso para que foi originalmente construído e uso que lhe é atribuído atualmente. Após este reconhecimento, procura-se analisar o edifício segundo o estado de conservação dos vários elementos estruturais e dos materiais que o constituem, classificando-o, de uma maneira geral, numa escala que varia entre ‘excelente’ e ‘péssimo’, segundo os

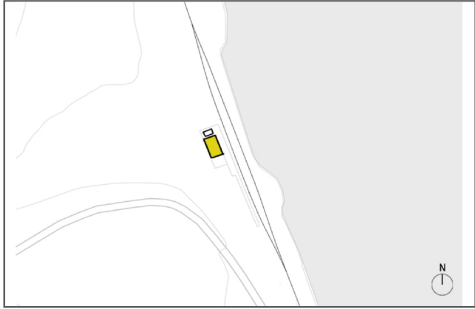
Caraterização Geral	Estado de Conservação	Fotografias
id 47 Cordenadas 41.083829, -7.105274 Uso original Edifício de passageiros e habitação de operários da antiga Estação do Côa Uso atual Sem uso Época de Construção Séc. XIX Área de construção 75 m² Orientação fachada principal ☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente Número de pisos Acima do solo 2 Abaixo do solo 0	Implantação  Disposição da construção ☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto Interesse patrimonial ☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse	
Caraterização Geral Estado de conservação geral ☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☒ Péssimo Paredes exteriores ☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão ☒ Paredes de alvenaria de xisto ☐ Paredes de tabique de madeira ☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique) ☐ Estrutura de madeira ☐ Estrutura metálica Revestimento das paredes exteriores ☐ Sem revestimento ☒ Reboco e azulejo ☐ Reboco ☐ Caiado ☐ Azulejo	Observações - Estrutura mantém a geometria original; - Revestimento das paredes exteriores com manchas e fendilhações de pequena abertura; - Descolamento do azulejo em grandes áreas revestimento; - Colapso total da estrutura de suporte da cobertura; - Revestimeno da cobertura inexistente; - Revestimento das paredes no interior com falhas, destacando grandes áreas de elementos da parede; - Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação; - Laje de separação de pisos inexistente.	
Caraterização Geral	Estado de Conservação	Fotografias    

Fig. 84– Ficha de Caraterização do antigo edifício de passageiros da Estação do Côa. Fonte: Elaborada pela autora

parâmetros do Método de Avaliação do Estado de Conservação de Imóveis (MAEC) (Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, 2007, Outubro). Identificam-se os materiais da estrutura, paredes exteriores e os revestimentos das paredes exteriores, com o objetivo de cruzar a informação sobre modos de construir, forma e aparência dos edifícios, de acordo com a sua função, época de construção, localização, etc. No estado de conservação só se caracterizam as paredes exteriores, porque se observa uma constante quanto aos restantes elementos: i) cobertura de duas ou quatro águas revestida a telha, em mau ou péssimo estado de conservação; ii) vãos desguarnecidos, muitas vezes tapados com tijolos ou blocos de cimento; iii) estrutura dos pavimentos em mau ou péssimo estado de conservação ou sem pavimento e com vegetação; iv) inacessibilidade ao interior de alguns edifícios (quer por se encontrarem encerrados com blocos de cimento, atualmente em uso, com os vãos encerrados, pela dificuldade de acesso, ou, ainda, por questões de segurança), não sendo possível recolher informação acerca dos elementos interiores. Sendo as paredes os elementos do edifício sempre presentes e em geral em melhor estado de conservação, optou-se por só fazer uma caracterização das paredes exteriores e colocar nas observações as informações relativas aos outros elementos. Nas observações incluem-se as principais anomalias verificadas nos elementos construtivos de cada edifício; para que se trace um perfil dos problemas e necessidades de reabilitação e substituição de elementos, numa eventual intervenção ou investigação sobre o edifício. Por fim, deixa-se espaço para a caracterização fotográfica do edifício, de forma a sintetizar visualmente todos os apontamentos anteriormente registados.

Trata-se de um registo simples e sucinto de cada edifício, que identifica as suas principais características e os problemas encontrados à data desta recolha, servindo, não só para inventariar o património que se encontra abandonado desde o encerramento da linha férrea, como para analisar o estado de degradação que apresenta, uma vez que esta identificação e inventariação é até hoje inexistente. Estas informações, quando analisadas e cruzadas no conjunto total dos edifícios, permitem extrair conclusões e identificar padrões relevantes para a compreensão do que foi a vivência, o trabalho, as formas de construir e habitar, em torno da chegada do comboio à região e nas suas comunidades.

Embora através da cartografia ou vistas aéreas se possam observar outros edifícios próximos da linha, além dos 70 aqui selecionados, no local verificou-se que alguns eram inacessíveis, inexistentes ou não havia visibilidade sobre eles a partir da via férrea, portanto, adotou-se por regra assinalar apenas os edifícios que convivem diretamente com o traçado ferroviário e cuja presença é sentida e impactante no percurso.

O preenchimento de alguns campos revelou-se mais desafiante do que outros, por não existir informação concreta ou por não serem diretamente observáveis, tendo, por vezes, que se recorrer à aproximação ou dedução, a partir de outros dados. Ressalvam-se em seguida as dificuldades sentidas em cada categoria:

- Na identificação do uso original, à exceção das estações (sobre as quais existem

desenhos e escritos), para a maior parte dos edifícios registados não existe uma fonte certa da função para que foi originalmente pensado, daí, em muitos casos, se assumir o seu uso a partir da forma, disposição interior, semelhança com outros edifícios ou localização. Apesar de quase todos os casos se apresentarem atualmente devolutos, existe uma ou outra situação em que é visível a ocupação do edifício, sem que se saiba identificar o seu uso.

- Especificar a época de construção foi, provavelmente, a componente que gerou mais incertezas. Nos complexos das estações percebe-se facilmente que a data de construção corresponde à construção da via férrea, ou seja, ao século XIX, contudo nos edifícios entre estações, nem sempre é instantaneamente perceptível. Nesses casos, procurou-se dar resposta através da análise dos elementos construtivos do edifício e estado de conservação em que se encontram.

- A área de construção corresponde a uma aproximação da área de ocupação do piso térreo de cada edifício, com base na cartografia cedida pelas câmaras municipais, sendo que, em alguns casos, o desenho não é preciso, não se encontra atualizado ou não existe, recorre-se a uma medição estimada da área segundo outras fontes (p.ex. vista aérea, fotografias, etc.).

- A identificação dos elementos construtivos e materiais das paredes exteriores nem sempre é rigoroso, dado não ser diretamente observável em todas as situações, desta forma, deduz-se o seu carácter por comparação às outras estruturas, através do uso original, da época de construção, bem como, da forma e aparência exteriores.

- Por último, no que diz respeito ao levantamento fotográfico, nem sempre foi possível obter imagens do interior dos edifícios, graças ao seu estado de degradação avançado, à sua inacessibilidade ou ao encerramento de vãos com blocos de cimento.

6.3.2 Análise do edificado adjacente à linha férrea

Após o preenchimento das fichas de caracterização de todos os edifícios anexos ao caminho de ferro que liga o Pocinho a Barca D'Alva, torna-se possível estabelecer considerações e relações entre estes, revelando um pouco do contexto do desenvolvimento da atividade ferroviária nesta zona e o estado em que se encontra atualmente este património, trinta anos após o comboio e as pessoas abandonarem este lugar e o vazio ter dominado a sua ocupação.

Nas estações verifica-se, nos extremos (Estação do Pocinho e Estação de Barca D'Alva), e como já foi referido anteriormente, uma maior variedade e quantidade de estruturas, enquanto que nas estações intermédias se registam cerca de dois a quatro elementos. As instalações sanitárias e o edifício de passageiros repete-se em todas as estações e apresentam o mesmo tipo de materialidade, com paredes em alvenaria de xisto, cunhais e guarnecimento de vãos em pedra e revestimento de reboco, pintado a branco, com um lambril em azulejo (que varia conforme a estação). Os complexos

edificados das estações correspondem a cerca de metade da amostra em análise, sendo que, dos restantes, 25 se crêem corresponder a habitação, provavelmente habitação de antigos operários e suas famílias, como maquinistas, operários da via (obras), revisores, guardas de passagem de nível e todos os funcionários da companhia, para que permaneçam mais perto do local de trabalho e prestem um serviço quase permanente e rápido dos seus postos de trabalho (Alves, 2015, 577). A disposição interior, caracterizada por uma sala de entrada com um forno num dos cantos, seguido de duas a três divisões de menor área, provavelmente onde se localizam os quartos, bem como, a modesta volumetria exterior, permitem admitir o uso enquanto habitação.

Verifica-se que a maioria dos edifícios são construídos em paredes de alvenaria de xisto, material abundante e típico da região, correspondendo aos edifícios contruídos a par do caminho de ferro; os edifícios que se estimam mais tardios (séc. XX) e, de forma geral, em melhor estado de conservação, admitem na sua construção estrutura e paredes em alvenaria de pedra ou soluções mistas com paredes em tabique de madeira. Estas habitações apresentam uma uniformidade na sua forma e aspeto exterior: retangulares, de um piso, com cunhais, guarnecimento de vãos e envasamento em cantaria, rebocadas e caiadas a branco, com uma chaminé e cobertura de telha. O reboco e a cor branca caracterizam quase a totalidade dos elementos identificados, existindo apenas cerca de 1/4 sem revestimento.

Tratam-se de edifícios geralmente simples, com um piso (à exceção dos edifícios de passageiros), com disposição isolada e interesse patrimonial singular, embora nas estações representem um valor de conjunto, sem uma regra de orientação na paisagem – verificaram-se 13 edifícios orientados a sul, 19 a norte, 18 a poente e 19 a nascente -, tendendo a posicionarem-se paralelos à linha férrea, tanto do lado esquerdo como do direito, e com a fachada principal para esta. Quanto à área de ocupação predominam as construções de pequena dimensão (inferior a 100 m²), embora existam estruturas de áreas significativamente maiores; assinalaram-se 9 edifícios de 0-20 m², 11 edifícios de 20-40 m², 14 edifícios de 40-60 m², 10 edifícios de 60-100 m², 7 edifícios de 200-500 m² e 7 edifícios de 500-1000 m².

Enumeraram-se 56 edifícios sem uso atual, ou seja, a grande maioria, deixando de fora um ou outro edifício que foi construídos ou renovados recentemente ao longo da linha, como anexos agrícolas, e algumas estruturas da Estação do Pocinho, que ainda se encontra em atividade como ponto extremo da Linha do Douro.

No que respeita ao estado de conservação geral dos edifícios observam-se: 2 excelentes, 11 bons, 15 médios, 26 maus e 16 péssimos; do que se pode concluir que o estado de degradação é avançado na generalidade dos casos. Registaram-se alterações profundas na geometria estrutural, elementos degradados, partidos, parcialmente removidos ou inexistentes, ou ainda, vandalizados, sendo necessárias intervenções urgentes e significativas para assegurar a preservação deste património, que já se encontra bastante descaracterizado do seu estado original.

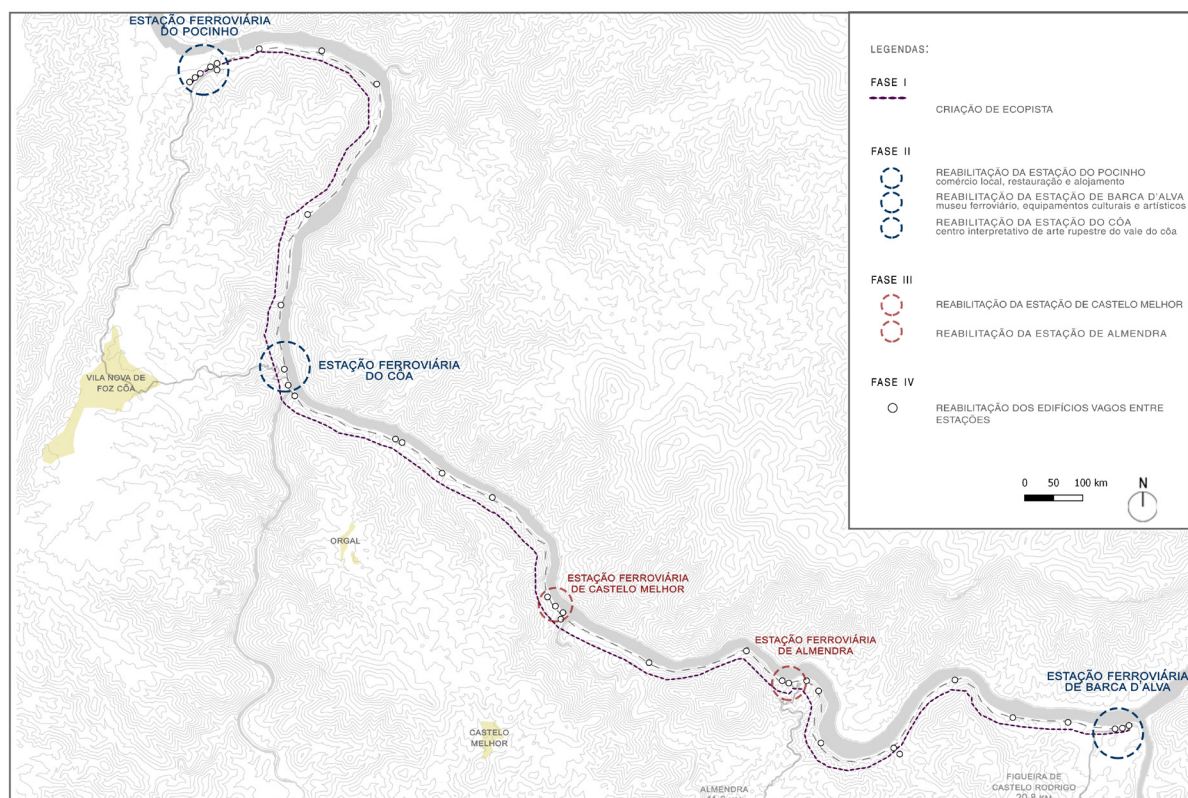


Fig. 85– Mapa esquemático das várias fases de intervenção propostas. Fonte: Elaborada pela autora.

7. Proposta de revitalização da linha férrea. Construir itinerâncias

7.1 *Percurso entre Pocinho e Barca D'Alva*

Vendo o troço ferroviário da Linha do Douro como uma oportunidade de desenvolvimento e regeneração do território, atualmente desaproveitado, é objetivo principal deste estudo a formulação de uma proposta de intervenção, que promova a revitalização do território, sensível aos desafios e problemáticas do presente. Pretende-se encontrar novas formas de apropriação, que valorizem as estações, apeadeiros e edifícios devolutos que acompanham o traçado dos carris, potenciando espaços de paragem e observação, e criando conexões com os núcleos populacionais e pontos de interesse mais próximos, através de novas rotas. Perspetiva-se a construção de uma rede capaz de agregar os valores históricos, culturais, patrimoniais, paisagísticos, gastronómicos, etc., à autenticidade dos lugares e à realidade das dinâmicas já estabelecidas no território. Uma estratégia plural, evolutiva e faseada, que cria novas oportunidades de interpretação e fruição do património, que desenvolve a economia local e garante um maior envolvimento social, que dá visibilidade aos valores da região e que, consequentemente, amplia a oferta turística.

Uma visão de futuro pressupõe uma compreensão dos problemas, fragilidades, ameaças, potencialidades, forças e oportunidades. Uma vez desenvolvido esse trabalho de análise, que vai desde o panorama geral, da grande escala, até ao particular, e equacionados os vários elementos e identidades que revestem a região, tem-se um ponto de partida para a definição de estratégias de dinamização deste território e de criação de percursos. A criação de um *itinerário cultural*¹ deve promover o intercâmbio e contacto entre locais e visitantes, respeitar a diversidade ambiental do meio e pautar-se por princípios de crescimento sustentável, de modo, a prever e evitar os impactos negativos da própria intervenção. Assim, propõe-se uma requalificação flexível e evolutiva, capaz de admitir a renovação constante e de se moldar a novas circunstâncias. O faseamento da intervenção permite que se faça uma avaliação do processo de implementação de propostas, que possa ainda ser integrado na definição das fases seguintes, garantindo versatilidade e respondendo às necessidades do presente. Apresentam-se cinco fases de faseamento, conforme esquematizado na [Fig. 85].

O primeiro passo consiste na **requalificação das infraestruturas férreas** e na criação de uma **ecopista** ao longo do percurso que liga o Pocinho a Barca D'Alva. O processo de melhoramento da via implica a limpeza da vegetação e no perímetro adjacente, a

¹ *Itinerário cultural*: "... um circuito marcado por sítios e etapas relacionados com um tema. Este tema deverá ser representativo de uma identidade regional própria, para favorecer um sentimento de pertença, de reconhecimento ancorado na memória colectiva. O conjunto organizado formado pelos sítios e etapas tem um valor emblemático e simbólico para a população local e, para o conjunto de pessoas externas, denominadas de visitantes. O tema designado pode dar-se a conhecer à volta de diferentes valores culturais: o vínculo histórico, o vínculo etnográfico, o vínculo social, uma corrente artística, uma identidade geográfica, uma identidade geográfica, uma identidade arquitectónica, as actividades tradicionais, as actividades artísticas, as produções artísticas." (como citado em Pérez, 232)



Fig. 86– Athlone to Mullingar Greenway, Irlanda. Ecopista paralela à via férrea. Fonte: Autor desconhecido

Fig. 87– Placa informativa na Estação de Castelo Melhor, incorporada no percurso municipal 'D'um Castelo Melhor às águas d'Ouro'. Fonte: Elaborada pela autora

desobstrução da mesma, a reposição de carris e elementos em falta (como guardas e plataformas nas pontes), a substituição das travessas de madeira apodrecidas ou danificadas, ou ainda, a incorporação de sinalização – à semelhança do que foi feito nas obras de requalificação do troço espanhol². De modo a obter um percurso seguro e funcional, que deixa em aberto a possibilidade de reativação do caminho-de-ferro, por se acreditar na sua mais-valia, a nível social, territorial e regional, e por este ser um tópico em constante debate; para o qual, apesar de ainda não existirem ações concretas, se estudam planos, projetos, e se procuram investimentos³.

Por este motivo, a ecopista é proposta como um corredor que ocupa o espaço lateral da linha e reproduz o seu desenho [Fig. 86], sem que haja sobreposição (excluindo as zonas de travessia do rio, onde se usariam as pontes existentes, melhoradas para o efeito), como é habitual na implantação de ecopistas em vias férreas desativadas. A abertura de um caminho regularizado e limpo, que pode ou não vir a ser pavimentado, permite percorrer a totalidade do percurso, sem comprometer o futuro da atividade ferroviária. Esta ecopista, que daria continuidade à já existente Ecopista do Sabor (desde o Pocinho a Duas Igrejas), serve como um primeiro incentivo à dinamização do território, uma vez que, atrai mais gente para o território, garante a sua manutenção e melhoria (luz, bancos, contentores, locais de sombra, limpeza, etc.) e, lentamente, fomenta o crescimento de novos serviços de apoio ao trilho, como postos de comércio, restauração, parques de aluguer e manutenção de bicicletas, locais de merenda e de sombra, sanitários, etc. Além do valor aliado à exploração da natureza, à paisagem e o incentivo ao bem-estar físico, introduz-se um novo elemento de atratividade ao percurso, a componente histórica e patrimonial - ao adotar como temática a história da Linha do Douro e a memória do caminho-de-ferro na região, intensifica-se a experiência para os visitantes, reaviva-se a identidade de um lugar outrora importante e incentiva-se à reintegração do património em ruína. Uma boa forma de fazer seria através da inclusão de placas de informação em cada estação que contemplem um pouco do seu passado, implantação e função, à semelhança do que já existe na Estação de Castelo Melhor, [Fig. 87], dada a sua inserção na rede de percursos pedestres '*Caminhos Douro*', em específico no trilho '*D'um Castel Melhor às águas d'ouro*', desenvolvida pelo Município de Vila Nova de Foz Côa.

Em seguida, como segunda fase de intervenção, privilegia-se a **reabilitação das estações de comboio inativas**, dado que na maioria dos casos se localizam próximas

² Em Junho de 2017 tiveram início as obras de reabilitação da histórica via férrea que liga Barca D'Alva a La Frageda, que no prazo de dez meses concretiza a sua conversão em itinerário turístico. (López, 2017)

³ "Há um privado interessado em investir no edificado ferroviário do Pocinho, revelou Gustavo Duarte, presidente da CM de Vila Nova de Foz Côa. (...) a IP, em linha com o município, refere que estão a 'desenvolver estudos com vista à possível instalação de uma unidade turística no complexo ferroviário do Pocinho', num processo que decorre em articulação com a edilidade. 'O projeto passa nomeadamente pela reabilitação de antigas habitações de pessoal, dormitórios de ferroviários e outro edificado hoje sem utilização, com reconversão dos mesmos para atividades turísticas, bem como a utilização para esse fim dos terrenos circundantes'. A rematar Gustavo Duarte destacou a importância do comboio regressar a Barca D'Alva, e até a Sevilha. Nesse quadro destacou que a reactivação do corredor é uma das propostas da região a ser incluída na discussão Portugal 2030." (Anónimo, 2018, Setembro 3)

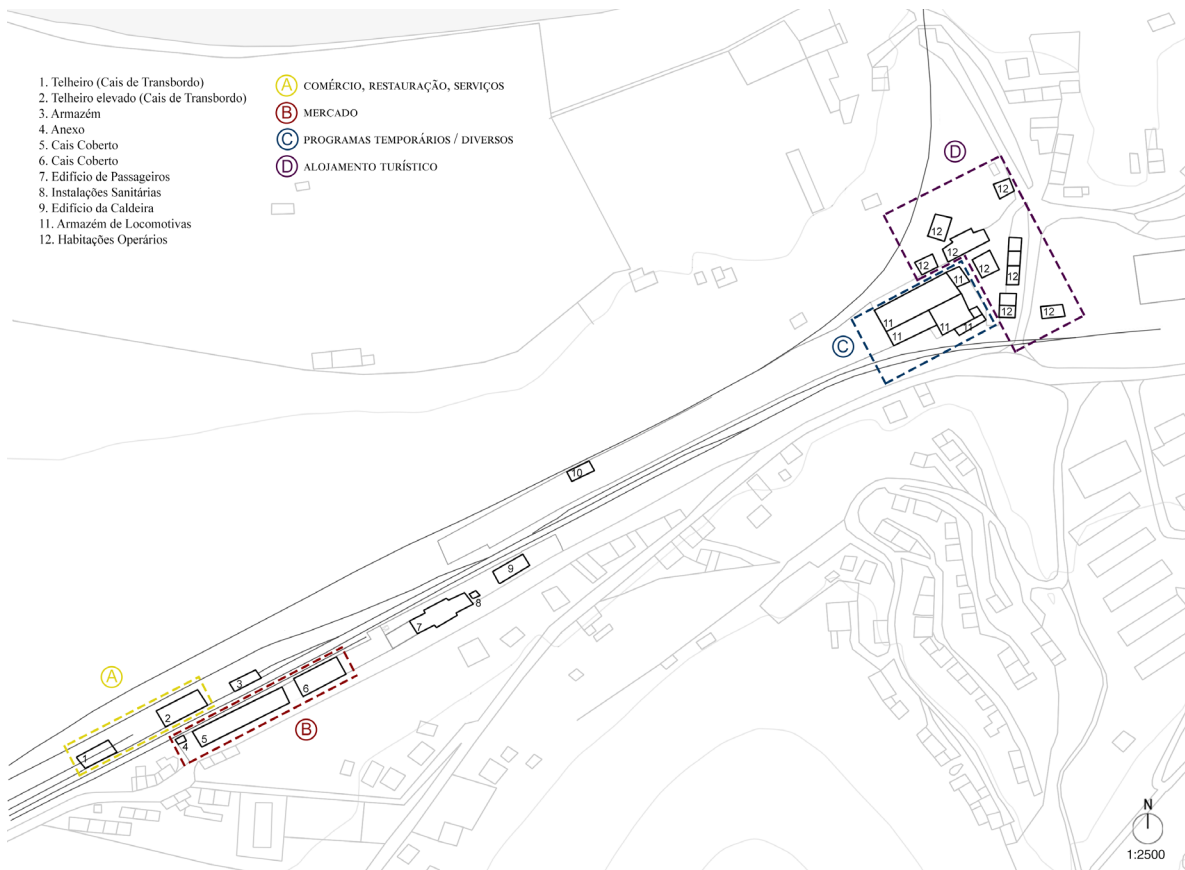


Fig. 88–Vista aérea sobre a Estação Ferroviária do Pocinho. Fonte: AERO film

Fig. 89–Esquema de proposta programática para a Estação do Pocinho. Fonte: Elaborada pela autora.

de caminhos de acesso aos núcleos habitacionais, são compostas por conjuntos de edifícios – o que permite maior liberdade funcional e espacial - e apresentam construções maiores, com uma imagem mais característica da linguagem ferroviária e melhores preservadas do que os edifícios vagos entre estações. Dentro destas, cinco no total, priorizam-se as **Estações do Pocinho, Côa e Barca D'Alva**: o Pocinho pela proximidade e acessibilidade ao centro urbano de Vila Nova de Foz Côa, por ser o ponto final do caudal ferroviário ativo, por se situar junto a um pequeno assentamento habitacional e por ser porta de entrada para o percurso em análise; Côa pela proximidade ao núcleo de Vila Nova de Foz Côa, ao Museu do Côa e aos núcleos de Arte Rupestre do Vale do Côa; e Barca D'Alva por ser, igualmente, ponto de partida (ou chegada) da linha, por beneficiar da existência de um pequeno núcleo de construções adjacente, que inclui bares e restaurantes, junto à margem do rio, pela ligação de fronteira com Espanha e por ser local de paragem diária de vários cruzeiros turísticos.

Para estas estações reuniram-se algumas propostas de usos que se consideram pertinentes e adequadas ao contexto e circunstância local, à realidade e temáticas do território duriense e ao complexo de construções férreas correspondente a cada uma. É importante compreender que as propostas que aqui se apresentam surgem como consequência do estudo das necessidades, problemas e comportamentos da área em análise, expondo-se enquanto sugestões de apropriação, ou conjuntos de ideias ordenadas, e não como uma imposição bruta e densa sobre o que atualmente é vazio. A eventual implementação deste plano teria de se submeter a outros estudos, prioridades, faseamentos, orçamentos, datas, investimentos, entidades, etc., o que poderia resultar num intervenção mais ou menos ambiciosa do que a apresentada, com novas derivações e adaptações.

Para a Estação do Pocinho [Fig. 88], por ser ponto de chegada e travessia do concelho - devido à afluência de passageiros do comboio, à conexão próxima com o núcleo de Vila Nova de Foz Côa e por interseção a estrada principal que liga Vila Nova de Foz Côa às terras a norte e a sul -, propõe-se a reabilitação dos edifícios ferroviários de forma a promover os produtos locais e a criar uma área de lazer e comércio [Fig. 89]. À semelhança da reabilitação do antigo cais coberto da Régua (usado como exemplo no ponto 6.2), as estruturas dos cais de mercadorias cobertos, adjacentes à estação ainda ativa, poderiam funcionar como zona de receção e oferta de serviços, desde lojas dedicadas ao comércio local (por exemplo, de degustação e venda de vinhos regionais), a um restaurante com produtos regionais, um posto de turismo que promovesse os recursos e atividades do concelho, ou ainda, um posto de aluguer de bicicletas (sendo este o início da potencial ecopista). O cais de transbordo (telheiro), localizado em frente, poderia acolher, semanalmente, um mercado ao ar livre, com os produtos da época dos produtores locais, artesanato e gastronomia, oferecendo à comunidade um espaço de reunião, de divulgação e fruição das próprias tradições. Caso se considere sustentável, ou nos tempos de inverno, este mercado poderá ocupar o interior do armazém de manutenção, no extremo do cais; espaço que poderá igualmente ser reabilitado e com programa livre, pronto a acolher atividades e ocupações temporárias promovidas pelo município ou entidades locais. Numa fase posterior, e conforme se

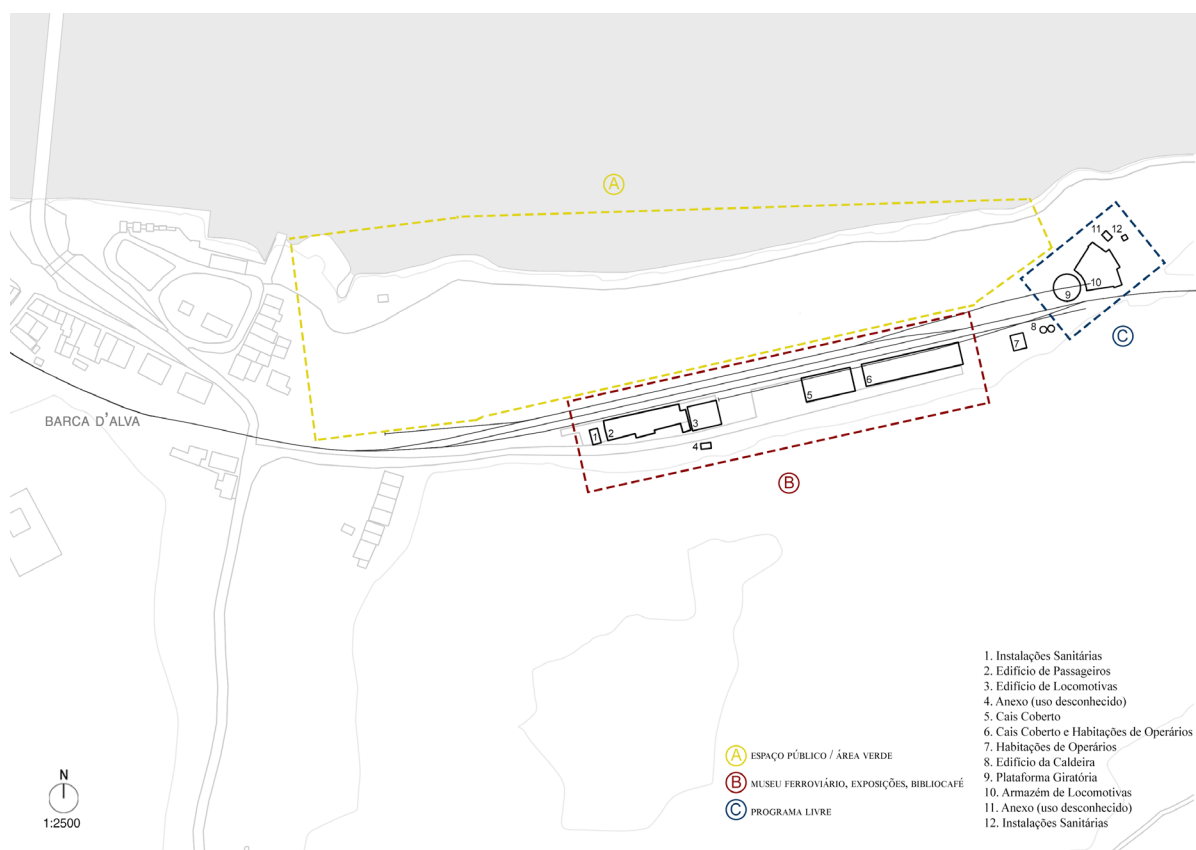


Fig. 90–Estação Ferroviária de Barca D'Alva. Fonte: Autor desconhecido.

Fig. 91– Esquema de proposta programática para a Estação de Barca D'Alva. Fonte: Elaborada pela autora.

justifique a necessidade de ampliar a oferta hoteleira, o complexo de antigas habitações de operários pode ser recuperado enquanto alojamento turístico, dada a localização estratégica (próxima da estação) e a vista privilegiada sobre o rio.

A Estação de Barca D'Alva [Fig. 90], localizada no outro extremo da linha desativada, conta com um total de 11 edifícios devolutos de grande variedade tipológica, sendo por isso um bom exemplo do património ferroviário e das marcas do passado. Apesar da distância reduzida ao pequeno núcleo habitacional de Barca D'Alva, a estação encontra-se um pouco isolada desta, uma vez que não se encontra no caminho diário dos moradores e visitantes. Contudo, a sua implantação no território é bastante vantajosa, disposta paralela ao rio e com a vista desafogada sobre este, é ainda ponte de ligação com Espanha, o que, devidamente aproveitado, pode significar uma nova porta de entrada para o Douro e um aumento expressivo do turismo. Barca D'Alva é igualmente porto de paragem de vários cruzeiros do Douro, o que significa uma afluência constante de turistas à vila, ainda que por períodos reduzidos de tempo; atualmente a oferta existente centra-se em pequenos cafés e lojas de recordações, o que faz com que a presença dos visitantes, embora impactante na vida da vila, não tenha grande efeito na sua economia. Assim, e de forma a ser resposta a todas estas considerações, a proposta de reabilitação do complexo da estação recai sobre a criação de equipamentos culturais e a preservação da identidade ferroviária [Fig. 91].

Propõe-se a criação de um Museu Ferroviário que reavive a estação com um programa diversificado, composto por zonas de exposição (permanentes e temporárias), zonas culturais e artísticas (como salas de espetáculos, biblioteca ou bibliocafé que siga a temática ferroviária, espaços livres, que permitam albergar criações artísticas, workshops, eventos, cinema, etc.) e, ainda, zonas de lazer (como um bar e espaços exteriores com bancos, áreas de merenda, estacionamento de bicicletas, pontos de sombra e paragem voltados para o rio, e áreas verdes), que se prolonguem pela margem do rio até ao porto de Barca D'Alva, permitindo a travessia direta e sinalizada entre estes dois pontos. Este complexo cultural pretende reavivar a memória do passado ferroviário, dando a conhecer a sua história aos visitantes, ao mesmo tempo que lhes oferece um local de paragem, de experiências e de lazer, que se traduz num maior tempo de permanência e de gastos positivos para a economia local; mas deseja, sobretudo, ser um espaço que reavive a vila e a comunidade local, que interaja com os habitantes e que seja gerida por estes. O programa quer-se livre e flexível para que possa ser preenchido e adaptado pela população, de forma a combater as necessidades culturais da zona, em especial, das suas camadas mais jovens.

A Estação do Côa [Fig. 92], enquanto ponto intermédio da linha, é muito menos visitada, não por falta de acessos, mas por falta de um motivo que leve as pessoas a ir ao seu encontro. De disposição bem mais modesta, que conta somente com dois edifícios de reduzidas dimensões (edifício de passageiros e habitação de operários, no piso superior, e instalações sanitárias), a Estação do Côa beneficia da convivência dos Núcleos de Arte Rupestre do Vale do Côa e do Museu do Côa, inseridos no PAVC, da imagem paisagística da confluência do Rio Côa com o Rio Douro e da proximidade

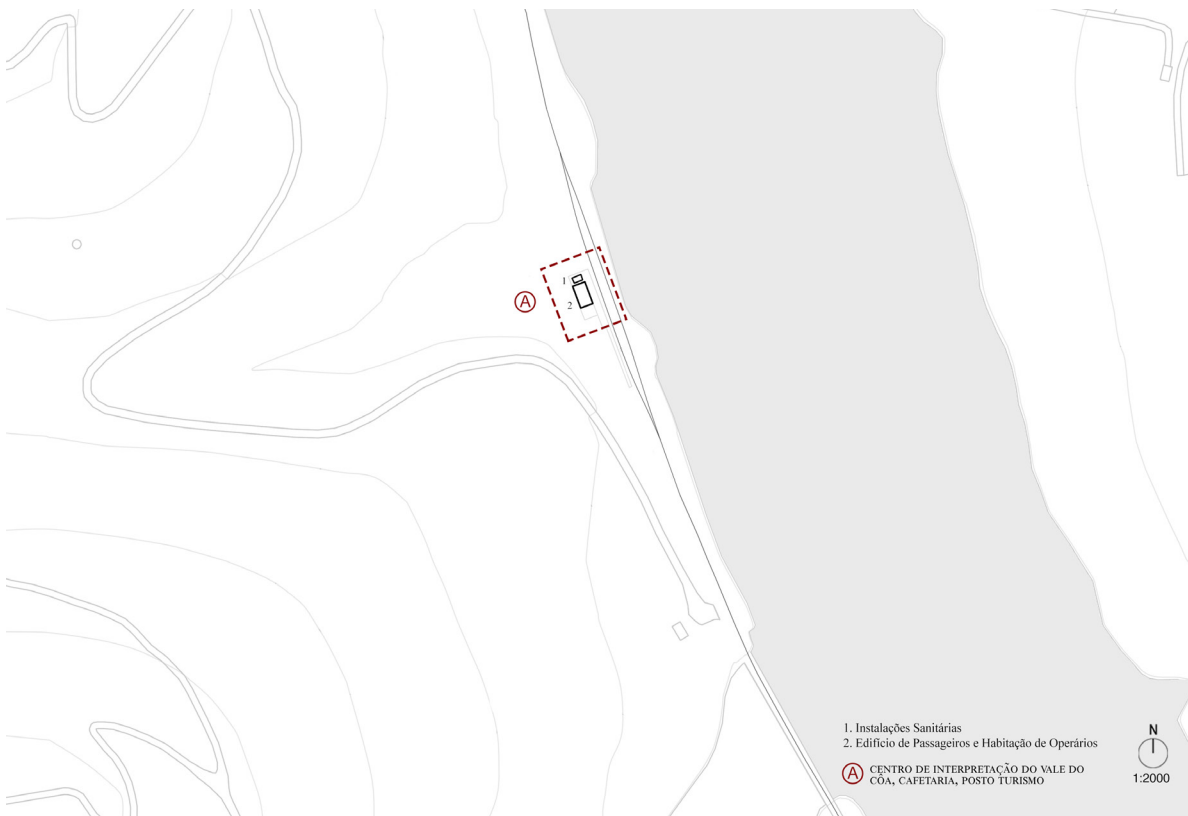


Fig. 92—Estação Ferroviária do Côa. Fonte: Adriano Ferreira - Foz Côa

Fig. 93—Esquema de proposta programática para a Estação do Côa. Fonte: Elaborada pela autora.

com a cidade de Vila Nova de Foz Côa, apenas a 3km de distância. Crê-se que a sua reabilitação deve integrar os esforços de preservação, discussão e partilha do património associado à arte rupestre, trazendo para a linha esta marca tão profundamente intrínseca ao território. Deste modo, sugere-se a conversão do edifício principal da estação num Centro Interpretativo de Arte Rupestre do Vale do Côa [Fig. 93], complementar à atividade desenvolvida pela Fundação Côa, que revele a história da ocupação do território e os núcleos de arte rupestre que pontuam o vale, e que, posteriormente, encaminhe os turistas que atravessam a via férrea a penetrar o território e conhecer o museu e visitar. Um local de investigação, comunicação e exploração da arte rupestre, complementado por uma área de cafetaria, mercearia e posto turístico.

A terceira fase do plano de intervenção ocupa-se, como foi referido anteriormente, da reabilitação das **Estações de Almendra e Castelo Melhor**, de forma a pontuar o percurso com estruturas de apoio e abastecimento. O carácter funcional a adotar em cada estação é deixado propositadamente em aberto, para que seja atribuído conforme as necessidades e carências de usos que se forem verificando com a utilização por parte da população. Contudo, espera-se que estes incorporem alguns serviços complementares à ecopista, como sanitários, postos de manutenção de bicicletas, comércio, locais de paragem (por exemplo na praia fluvial de Almendra, em frente à estação), entre outros; além de servirem como pontos de ancoragem entre a linha e os povoados para lá das encostas, nomeadamente, as freguesias de Almendra e Castelo Melhor, divulgando os recursos, bens patrimoniais, interesses, atividades e eventos que estas escondem.

O quarto passo procura a **recuperação e reintegração dos edifícios devolutos ao longo da linha férrea** nas dinâmicas territoriais e sociais do percurso, a este ponto já totalmente ativo e do qual se podem tirar conclusões de afluência, custos, necessidades e problemas. Equivalente ao que foi referido no ponto anterior, para as Estações de Almendra e Castelo Melhor, não são atribuídas funções ou usos, ou uma ordem de intervenção. Trata-se de um processo sem tempo e sem imposições. A requalificação deve responder diretamente a uma necessidade encontrada, pelos utilizadores, pelo município, pelas entidades responsáveis pelo plano de desenvolvimento da linha, ou outros, na altura e dentro das condições que se julguem ser adequadas. As possibilidades são várias, desde instalações sanitárias, a cafés, quiosques, comércio orientado à ecopista, alojamento, mercearias, exposições, programas temporários; a chave está em ouvir as vontades e os problemas apontados por quem convive e habita este percurso, para que a sua experiência seja melhorada.

Em acréscimo, e para colmatar a atual ausência de circulação na linha férrea, considera-se o uso de estruturas móveis sobre os carris, com a possibilidade de vencer todo o percurso, tais como, *antigos vagões e carruagens* (veículos ferroviários de transporte de passageiros mercadorias), reutilizados como estruturas móveis de cariz temporário (como apresentado no projeto *Vágon del Saber*, no ponto 6.2), que podem albergar bibliotecas ambulantes, vendas específicas de produtos, provas de degustação de vinho, entre outros, podendo funcionar aos fins-de-semana ou esporadicamente, num circuito entre estações, ou adotarem uma posição temporariamente fixa; e *railbikes*



Fig. 94– (cima, esq.) Railbike com duas bicicletas individuais. Fonte: Autor desconhecido

Fig. 95– (cima, dir.) Railbikes para duas ou mais pessoas. Fonte: Autor desconhecido

Fig. 96– Armazém das Locomotivas na antiga Estação de Barca D'Alva. Fonte: António Batista

(bicicletas fixas aos carris da linha férrea) [Fig. 94 e Fig. 95], a funcionar em horários programados e que podem adotar várias formas – individuais, pares ou grupos, e ser removidos a qualquer altura. No caso de se querer desimpedir a linha, estes podem ser alojados no antigo edifício de locomotivas de Barca D'Alva [Fig. 96].

Tem-se consciência que o sucesso deste conjunto de propostas depende da aceitação das mesmas pela população mas também pelos diversos agentes presentes no território, e de uma ação concertada entre os mesmos, que garanta adicionalidade de impactos. Atrair e potencializar o turismo, com o intuito de usufruir do crescimento exponencial que se tem verificado nos últimos anos, é um dos principais objetivos traçados, pois, sabe-se que à partida este funciona como catalisador de receitas e assegura uma certa sustentabilidade ao projeto. Porém, o seu interesse estende-se para além dos números - além de apoiar a conservação do património cultural e as tradições, o turismo assume correntemente o exercício de as reinventar, comunicar e traduzir para uma linguagem presente.

É, naturalmente, importante assegurar que os novos enquadramentos e interpretações respeitam e correspondem à veracidade dos acontecimentos do passado cultural a retratar. O melhor método de garantir uma comunicação cultural e tradicional autêntica é trabalhando em cooperação com as comunidades locais, envolvê-las nos processos de construção de estratégias territoriais, recorrer à sabedoria e experiência diária para contar a história do lugar, promover a interseção entre o turismo e os moradores, quer seja trazendo a população a novas práticas e experiências (culturais, lazer, diversão, etc.), quer seja levando os turistas até aos povoados e às atividades típicas do lugar (cultivo do vinho, da azeitona, da amêndoa, conhecer a arquitetura vernacular e religiosa, experienciar artesanato local, etc.).

Deste modo, só faz sentido pensar numa proposta de percurso quando este se encontra articulado ao território, quando o seu início, meio e fim abrem hipóteses para outros percursos, outras viagens, outras experiências. Identificar lugares, que se reúnem em percursos; percursos, que se cruzam e intersejam em redes; e redes, que se circunscrevem ao território, que o pontuam, agregam e irrigam. Conectar as pessoas ao património, o património às pessoas, o passado ao presente e o presente à história, à paisagem, à natureza, ao lugar.

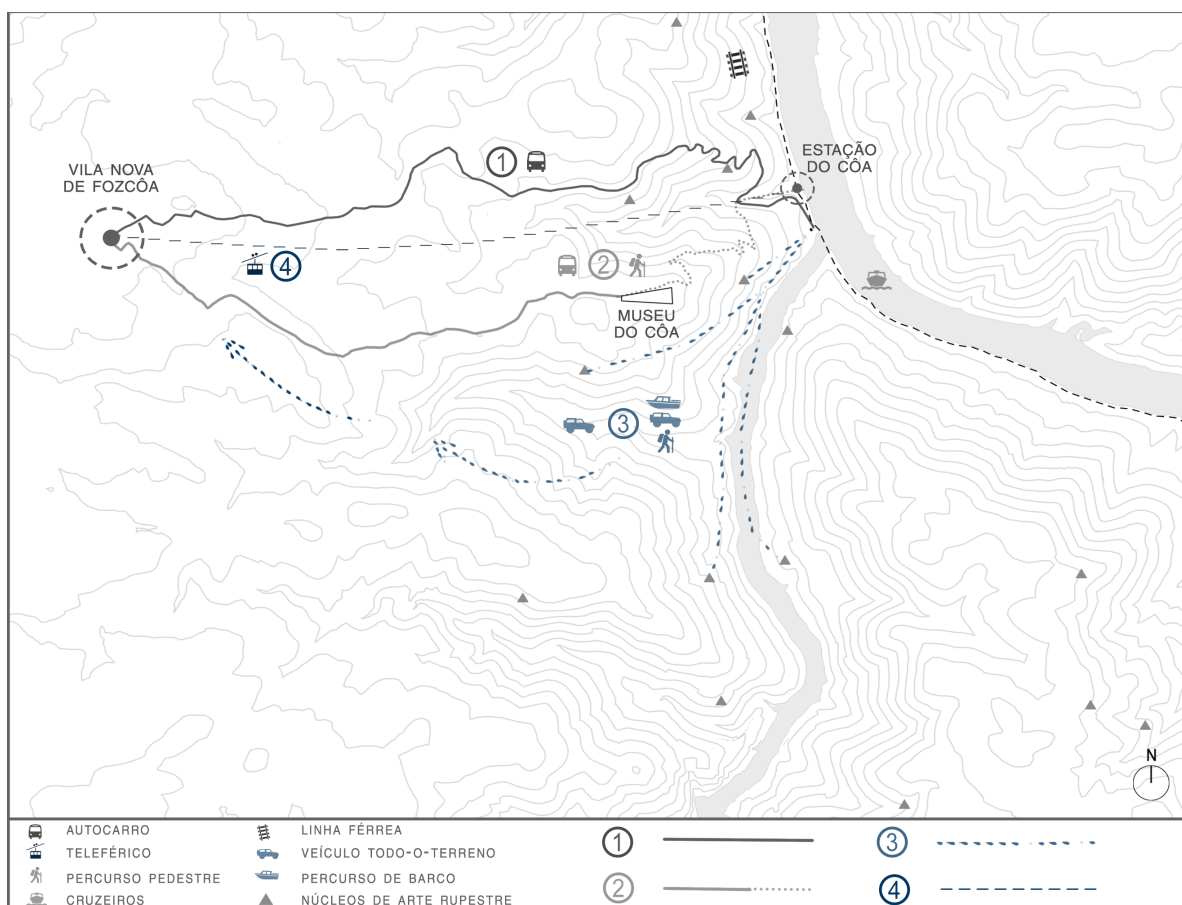


Fig. 97– Proposta esquemática de percursos entre a Estação Ferroviária do Côa e o centro de Vila Nova de Foz Côa.
Fonte: Elaborada pela autora.

7.2 Percursos entre a Estação do Côa e Vila Nova de Foz Côa

Seguindo a lógica de inter-relação territorial, tornou-se pertinente desenvolver uma proposta de caminho/ itinerância, que transportasse o transeunte da linha férrea para os núcleos habitacionais e vice-versa. Esta proposta reflete a ligação entre apenas uma das estações ferroviárias inativas e o núcleo de habitação mais próximo, funcionando como hipótese de articulação entre estes dois pontos. A área escolhida enquadra a Estação do Côa e o núcleo populacional de Vila Nova de Foz Côa (analisado no capítulo anterior). A escolha da Estação do Côa deteve-se no seu potencial de evolução como ponto de chegada e entrada no território, como ponto de ramificação para diversas experiências e percursos, e como ponto de articulação entre o rio, o património cultural (introduzido pelo Museu do Côa e os Núcleos de Arte Rupestre) e as povoações. A priorização da Estação do Côa advém, então, da sua localização vantajosa e da facilidade de integração numa dinâmica cultural e turística que o próprio município tem vindo a desenvolver.

A principal diretriz deste desenho de rotas é o de criar alternativas, diversidade, oferta, de forma a garantir uma interação constante e renovada entre o rio e as gentes. Como tal, procura-se, acima de tudo, integrar os recursos e atividades já existentes em caminhos comunicantes e distintos. Percursos a várias velocidades, feitos por diferentes meios de transporte, com paragens e entretenimento cultural, ou simplesmente de deslocação. Assim, entre a cidade e a estação desenham-se quatro possibilidades, marcadas com diferentes grafismos na [Fig. 97], algumas já existentes e outras, novas, em articulação com elas: 1) percurso rodoviário assegurado por meios de transporte públicos periódicos, como o autocarro; 2) percurso pedestre até ao Museu do Côa, incentivando à sua visita, com possibilidade de transporte desde este até ao centro de Foz Côa; 3) percurso de jipe ou barco pelo Vale do Côa que contempla a visita a um Núcleo de Arte Rupestre, com fim em Foz Côa; 4) eventual ligação por teleférico, dado o declive do terreno. Todas estas itinerâncias adotam como ponto inicial a Estação do Côa que, a ser requalificada enquanto Centro Interpretativo de Arte Rupestre do Vale do Côa se tornaria no terceiro elemento do PAVC e serviria como local de receção e divulgação do parque para quem se desloca pela linha férrea; contudo, o sentido inverso, com origem em Vila Nova de Foz Côa, deverá ser igualmente possível.

Tornar o centro de interpretação num novo ponto de partida para a visita aos núcleos rupestres, possibilitaria o alargamento das visitas e poderia, eventualmente, levar à abertura ao público de um novo núcleo de arte rupestre. Atualmente é apenas possível visitar três núcleos, todos com inícios diferentes: Canada do Inferno, com partida do Museu do Côa; Penascosa, com partida do Centro de Receção da aldeia de Castelo Melhor; e Ribeira de Piscos, com partida do Centro de Receção da Aldeia de Muxagata. Por motivos logísticos e de conservação do património, o número de visitas é reduzido, bem como, o número de participantes⁴.

⁴ “Por razões logísticas e de conservação patrimonial, existe um limite de visitantes por dia/sítio, atendendo à especificidade de cada um. Todas as visitas são orientadas e realizadas nas viaturas todo-o-terreno do PAVC, com capacidade cada uma para 8 visitantes e um guia. As gravuras paleolíticas mostradas ao público estão bastante patinadas pelo tempo e esse factor, aliado às frequentes sobreposições entre motivos, tornam-nas difíceis de ver e



Fig. 98– Proposta esquemática de percurso entre a Estação do Côa e Museu do Côa. Fonte: Elaborada pela autora.

A cidade de Vila Nova de Foz Côa representa um forte potencial turístico, dado ser sede de município e o principal centro urbano do Douro Superior. Além de ser pontuada por diversos monumentos representativos do património civil, religioso, arqueológico e militar, detém um imenso valor histórico no seu conjunto de aldeias e vilas (Almendra, Castelo Melhor e Freixo de Numão). Tornar a Estação do Côa no início de um novo eixo de ligação ao centro da cidade, como pólo independente e igualmente atrativo, garantiria um maior sucesso das rotas propostas e, consequentemente, um maior volume turístico. Para tal, além da revitalização da linha desativada do Douro, poderiam ser acrescentados e articulados novos meios de chegada à Estação do Côa, entre eles, a criação de um cais de paragem para os cruzeiros do Douro (maior fonte de rendimento e afluência turística da região) ou a reativação ferroviária entre o Pocinho e Barca D'Alva, ainda que se tratasse de um transporte de menor dimensão e frequência do que o anterior comboio.

7.3 A Estação do Côa. Desenhar o lugar

Como exercício final de compreensão do território às várias escalas, desenha-se uma proposta de intervenção para a Estação do Côa [Fig. 97], a uma escala mais sensível e reveladora de intenções, seguindo as diretrizes de integração na paisagem que se têm vindo a traçar. Como tal, retoma-se a ideia de incorporação do Centro Interpretativo de Arte Rupestre do Vale do Côa no edifício da estação.

O Centro Interpretativo sugerido funcionaria enquanto espaço científico e cultural, de pequenas dimensões, e enquanto complemento das atividades que se desenvolvem atualmente pelo PAVC em prol da conservação, investigação e comunicação dos núcleos de arte rupestre reconhecidos. Pretende-se a construção de um espaço de acolhimento às mais diversas ações e atividades, que podem ir desde levantamento cartográfico e fotográfico, estudo e investigação, publicações, arquivo histórico, exposições, atividades pedagógicas e lúdicas, ações de formação e atividades de divulgação e sensibilização. Além de, como referido anteriormente, poder ser ponto de partida para visitas guiadas a um novo núcleo rupestre, alargando a oferta atual.

Este equipamento cultural seria inserido no antigo edifício de passageiros, com cerca de 75m² de área no piso térreo, e com possibilidade de se estender a um segundo piso. O estado atual da construção é bastante debilitado [Fig. 99], sem cobertura e laje entre os pisos, com vegetação densa no piso térreo, vários danos e falta de elementos nas paredes exteriores, e um espaço interior completamente vazio. Pode-se apenas contar

interpretar. Os horários das visitas são escolhidos em função da melhor luminosidade natural para a observação das gravuras, de forma a potenciar ao máximo a sua visualização. Os sítios da Canada do Inferno e da Ribeira de Piscos são visitados apenas durante a manhã, quando os painéis são iluminados pela luz solar mais ou menos rasante. Pelo contrário, os painéis da Penascosa, situados na margem direita do rio, encontram-se à sombra durante a manhã, pelo que este sítio é visitado apenas durante a tarde. Desta forma, e tendo também em conta a duração média de cada visita, informamos que num dia útil não é possível visitar mais que dois sítios com gravuras, um de manhã e outro à tarde.” (PAVC, s.d.)



Fig. 99– Vista aérea sobre a Estação do Côa. Fonte: João Silvério

Fig. 100– Fotografia panorâmica do interior do edifício de passageiros da Estação do Côa. Fonte: Elaborada pela autora

Fig. 101– Instalações sanitárias da Estação do Côa. Fonte: Elaborada pela autora.

com a estrutura das paredes em xisto, que resiste à passagem do tempo e permite conservar o caráter da estação [Fig. 100]. No antigo edifício destinado às instalações sanitárias, igualmente danificado e sem cobertura, mas que conserva quase a totalidade do revestimento em azulejos no exterior, com cerca de 15 m² de área [Fig. 101], prevê-se a incorporação de um pequeno café de apoio ao centro de interpretação e à ecopista.

Toda a área adjacente seria limpa e os espaços aproveitados enquanto local de estar público. Assim, considera-se importante a incorporação de áreas com bancos, sombra, árvores, e uma zona de esplanada para o café. Delimita-se, desde já, uma área para uma possível expansão do centro ou que funcione enquanto complemento deste.

O acesso à estação é atualmente feito por uma estrada de declive acentuado que se desenha por trás da estação, além da eventual possibilidade de acesso pela linha férrea, pretende-se adicionar uma nova forma de chegada, através da criação de um percurso pedestre com início nas traseiras da estação e fim num ponto de um caminho pedestre existente com ligação ao Museu do Côa. Este local, que apresenta uma posição privilegiada sobre a paisagem, revela potencial enquanto espaço de paragem e descanso, propondo-se, por isso, a criação de um miradouro com área de contemplação, sombra e um ponto de abastecimento de água.

Este trilho pretende atenuar a dificuldade imposta pela inclinação do terreno e separar a circulação automóvel da circulação pedestre, dado tratarem-se de ruas estreitas e sem espaço seguro para os peões; para tal, sugere-se a construção de um passadiço de madeira, composto por escadas, com um traçado articulado e adaptado às curvas de nível e topografia da encosta.

Como ponto intermédio do passadiço julga-se positiva a integração de uma área de restauração e/ou cafetaria, igualmente acessível por transporte rodoviário, uma vez que interseta a estrada de acesso à estação. Este novo edifício, elevado na encosta e com esplanada sobre o rio Douro, não só proporciona uma maior oferta turística, como introduz um novo elemento atrativo para a área, fortalecendo-a enquanto lugar de interesse com atividade permanente.

Traça-se assim uma hipótese de desenho e fruição do lugar, que procura dotar a antiga estação de novos usos e dinâmicas, estabelecendo-a como local de chegada - tanto para o movimento turístico da ecopista como do turismo fluvial-; paragem – para apreensão de conhecimentos e atividades culturais oferecidos pelo centro de interpretação-; e penetração no território – através dos percursos desenhados e que integram a divulgação e visita do património, recursos e bens de interesse da região. Deste modo, a distância entre a estação e o museu é estreitada e a sua conexão reforçada, o território torna-se mais atrativo e facilmente percorrível, e os seus pontos fortes ganham maior relevo, uma vez que se criam novas formas de sentir, vivenciar e observar a paisagem, adaptadas à escala e presença humana.

Considerações finais

Reconhecer o valor patrimonial da paisagem do Alto Douro Vinhateiro representa um passo bastante positivo para o desenvolvimento do território, porém, o título desacompanhado de incentivos e iniciativas a longo prazo, continua a posicionar a região aquém do seu verdadeiro potencial. Numa altura em que o tema da interioridade é premente, pelos problemas de assimetria e disfuncionalidade regional, torna-se pertinente estudar e repensar o território português. A procura de soluções para combater a crescente desertificação e desinteresse generalizado pelas áreas rurais deve ser transversal a todos os setores, multidisciplinar e diversificada.

A presente investigação procurou desvendar e analisar as várias camadas do território duriense, um território que cresceu fortemente influenciado pela atividade vitivinícola e pela envolvimento da população no seu cultivo e produção, porém, este cenário já não é real; a propriedade das terras e vinhais está hoje bem distante das gentes do Douro, que, por sua vez, vão sendo cada vez menos e mais distantes da paisagem. O problema das acessibilidades e articulação entre núcleos habitacionais, acompanhado da grave escassez de serviços, infraestruturas e iniciativas culturais, tornam o abandono do território quase num passo natural para as faixas etárias mais jovens. O índice de envelhecimento aumenta de ano para ano e estas áreas carecem de formas de transmitir e reintegrar os seus recursos, tradições, história e identidade, nas dinâmicas sociais do presente; sendo forçadas a assistir à degradação contínua do património, de lugares e memórias, de um passado tão vivo e próprio.

É exemplo dessa realidade a linha férrea desativada do Douro, que, após o seu encerramento em 1988, se encontra totalmente ao abandono e cujo património ferroviário se encontra em ruína, sem que haja ainda um plano de preservação ou requalificação agendado. O potencial da reconversão desta via férrea no território motivou o enquadramento da investigação sobre as áreas que a circundam, para que se trace uma proposta de requalificação dinâmica do território com base na relação do homem com o espaço, - habitar, circular, renovar a paisagem dispersa. Voltar a sincronizar a atividade do homem com a natureza, a história, o património e a tradição, existentes nesta unidade de paisagem. Para coser novamente o traçado ferroviário ao território torna-se necessário um exercício de recolha e análise, a várias escalas e em múltiplos âmbitos, do seu desenvolvimento e das dinâmicas que o habitam.

Reconheceu-se a presença dominante da vinha, mas também do olival e amendoal, nas encostas, pontualmente intersetadas pelo casario e edificado das quintas ou por miradouros sobre o rio Douro. Percebeu-se que existe uma quantidade significativa de bens patrimoniais espalhados pela paisagem, sobretudo marcados por núcleos de arte rupestre (classificados como Monumento Nacional), sítios arqueológicos, igrejas, castelos e arquitetura civil de interesse, além de, neste espaço, colidirem quatro áreas e parques protegidos. Estudou-se o impacto do turismo nos últimos anos, traduzido numa intensificação da procura, à qual nem sempre se tem sabido dar resposta,

contudo, uma vez que esta é uma atividade que garante algum movimento económico, os esforços têm sido cada vez superiores - desde os cruzeiros de curta e longa duração pelo rio Douro, ao investimento gradual no alojamento turístico, à criação de rotas e itinerários culturais que interligam vários pontos de interesse, ou, ainda, a uma maior promoção e comunicação para o exterior. Procurou-se compreender a população que habita o núcleo habitacional mais próximo (Vila Nova de Foz Côa), além dos usos e atividades atualmente em funcionamento, de forma a entender quem são os moradores e que lacunas existem a nível de infraestruturas, equipamentos, usos, serviços, etc., concluindo-se que a cidade é primordialmente habitacional e regista uma escassez de iniciativas e espaços culturais, o que está intimamente ligado à população em maior défice - as camadas jovens -, para as quais se devem orientar maiores esforços de fixação e desenvolver mais oportunidades de emprego. E estudaram-se os eixos de ligação e chegada a este território, ressaltando a importância do Pocinho por ser o único ponto de contacto com o transporte ferroviário ativo e de Barca D'Alva por ser limite de fronteira com Espanha.

Desenvolveu-se, assim, uma proposta setorizada em três partes de requalificação do espaço, que se articulam entre si e com diferentes aproximações à paisagem. Uma primeira de recuperação da linha férrea, que incorpora todos os edifícios adjacentes, atualmente sem uso e em ruína, identificados e analisados no ponto 6 do capítulo III (e, individualmente, nos anexos), tendo em conta as características, mais-valias e potencialidade de cada. Trata-se de uma intervenção faseada, sustentável e adaptável a novas circunstâncias e entendimentos que vão surgindo, que deixa em aberto a possibilidade de reabertura do caminho de ferro, dado ser um tópico frequentemente abordado pelos locais, pelo município e a nível nacional. A segunda proposta pretende interligar a linha férrea e a zona da margem do rio às áreas dentro das encostas, onde se encontram as pessoas, reconectando estes dois pontos através da criação de possibilidades. Aproveitando os trajetos já existentes e injetando-os de novos percursos ou novas formas de mobilidade, ramificam-se quatro ideias de itinerância entre a Estação do Côa e o centro de Vila Nova de Foz Côa. Num terceiro momento, esboça-se uma proposta mais próxima, mais atenta aos espaços, aos edifícios, à paisagem, e ao movimento do homem entre eles. Repensa-se o caminho entre a Estação do Côa e o Museu do Côa, incorporando novos programas, novos elementos na paisagem, novos lugares de paragem e de circulação.

Pretendeu-se criar, com este trabalho, um espaço de reunião de instrumentos, conhecimentos e análises críticas, para se repensar o território do Douro, a intervenção e reintegração de estruturas patrimoniais no panorama social atual e em novas leituras dinâmicas da paisagem. Foram lançadas algumas hipóteses e estratégias para desenvolver o território às várias escalas, e, embora, estas propostas não se tenham maturado o suficiente e se mantenham no estatuto de intenções, delineam bases para novos caminhos e abordagens, numa altura em que é claramente urgente atuar no interior do país. As fichas de caracterização do edificado abandonado ao longo da linha férrea desativada simbolizam esta vontade em identificar o que existe, e que ainda não foi estudado ou sequer inventariado, e perceber de que forma este conjunto de

interesse patrimonial pode voltar a acolher novos usos e ser motor de revitalização e atração. Para desenvolvimento futuro pode-se considerar a necessidade de fazer um levantamento mais exaustivo e atento do estado de conservação dos edifícios, com auxílio externo, e, nessa fase, justifica-se a reformulação das fichas de caracterização.

Manteve-se presente, desde o início, a ideia de articular, pontuar e interligar o território, por se saber que este não carece de bens, lugares e memórias, mas sim de caminhos que os conectem e expliquem. Esta investigação pretende ser contributo, do ponto de vista urbanístico e arquitetónico, para novas formas de pensar e articular, novamente, o território a quem o habita e visita. Território, composto por redes; redes, feitas de percursos; e percursos, pontuados por lugares. Lugares esses que procuram a relação com o homem e a renovação constante, permeável às novas formas de vida.

Lista de Imagens

Fig. 1 - Luís Silva Ramos, 2010. Douro Valley, Portugal © Concurso de fotografia do Douro, 2010. Disponível em: <http://postaisdamarta.blogspot.com/2016/08/alto-douro-vinhateiro.html>

Fig. 2 - Rui Jorge Pires. Disponível em: <https://i.pinimg.com/originals/c2/cc/12/c2cc12b366d8fd064b262b1ac3d1ba19.jpg>

Fig. 3-4 - Elaboradas pela autora.

Fig. 5 - José Manuel Ribeiro. Disponível em: <https://sicnoticias.sapo.pt/pais/2018-01-26-Governo-apresenta-projeto-de-prevencao-de-4-milhoes-de-euros-contra-incendios-em-areas-protegidas>

Fig. 6 - Tiago Costa, 2017 © Olhares.com. Disponível em: <https://olhares.sapo.pt/peso-da-regua-foto8553117.html>

Fig. 7 - Autor desconhecido. Disponível em: <https://www.vortexmag.net/pinhao-alijo/>

Fig. 8 - João Pala. Disponível em: <https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/06/14/1a/fa/museu-do-coa.jpg>

Fig. 9-12 - Adaptado de: (Andresen & Rebelo, 2013b)

Fig. 13-14 - Artur Pastor. Disponível em: <http://arturpastor.tumblr.com/>

Fig. 15 - Georges Dussaud. Disponível em: <https://winelicious.pt/georges-dussaud/>

Fig. 16 - Arquivo Biblioteca Nacional de Portugal. Disponível em: <http://historiaschistoria.blogspot.com/2015/10/a-regiao-demarcada-do-douro.html>

Fig. 17 - Arquivo pessoal de Paulo Nogueira. Disponível em: <http://historiaschistoria.blogspot.com/2015/10/a-regiao-demarcada-do-douro.html>

Fig. 18 - Disponível em: (Pina, 2007)

Fig. 19 - Adaptada de: Jaime Figueiredo. Disponível em: <https://expresso.sapo.pt/sociedade/2016-10-22-160-anos-na-linha#gs.E0QswlU>

Fig. 20 - Autor desconhecido © Casa do Riacho Douro, 2015. Disponível em: <http://www.casadoriacho-douro.pt/a-regiao-do-douro/>

Fig. 21 - Martin Dieterich. Disponível em: <http://mundo-ferroviario.es/index.php/historia/18778-barca-d-alva-una-estacion-fantasma>

Fig. 22 - Adriano Ferreira. Disponível em: https://www.facebook.com/pg/AssociacaoFozCoaFriends/photos/?ref=page_internal

Fig. 23 - Dinis Areias. Disponibilizada pelo autor.

Fig. 24 - Jorge Delfim Photography, 2011. Disponível em: <http://fozcoafriends.blogspot.com/2012/06/ii-passeio-pedonal-estacao-do-coa.html>

Fig. 25 - Disponível em: (CCDR-N, 2009, 53)

Fig. 26-27 - Elaborada pela autora.

Fig. 28-29 - Elaborada pela autora, com base nas Cartas de Ocupação do Solo de 1995 e 2005 da Direção Geral do Território.

Fig. 30-31 - Elaborada pela autora, com base nos PDM dos municípios abrangidos, SIPA e DGPC.

Fig. 32 - Adaptado de: Autor desconhecido. Disponível em: <https://arqnat.webnode.pt/parques-naturais-portugueses/parque-natural-do-douro-internacional/>

Fig. 33 - Fundação Côa Parque. Disponível em: <http://milesaway.pt/vales-do-douro-coa/>

Fig. 34 - Autor desconhecido. Disponível em: <http://51-henrique.blogspot.com/2016/09/passeio-ao-parque-natural-do-douro.html>

Fig. 35 - Elaborada pela autora.

Fig. 36 - Autor desconhecido. Disponível em: <http://51-henrique.blogspot.com/2016/09/passeio-ao-parque-natural-do-douro.html>

Fig. 37-45 - Elaboradas pela autora.

Fig. 46 - Adriano Ferreira. Disponível em: Disponível em <https://portugalemfotos.com.pt/pt/foto/museu-do-coa-793/>

Fig. 47 - Fernando Guerra, FG+SG. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/248200/centro-de-alto-rendimento-de-remo-do-pocinho-slash-alvaro-fernandes-andrade>

Fig. 48 - Adaptado de: (Figueiredo, 2014, 105)

Fig. 49 - Adaptado de: (UMVI, 2016, 38)

Fig. 50 - Elaborada pela autora, com base na cartografia cedida pelas Câmaras Municipais de Vila Nova de Foz Côa e Figueira de Castelo Rodrigo.

Fig. 51-52 - Luis Ferreira Alves. Disponível em: <http://parque.valetua.pt/tour/centro-interpretativo-vale-do-tua/>

Fig. 53 - Autor desconhecido. Disponível em: <http://www.rosmaninhoazevedo.com/#civt>

Fig. 54 - Autor desconhecido. Disponível em: <https://www.cm-pesoregua.pt/>

Fig. 55 - Maria João Gala. Disponível em: http://fugas.publico.pt/Viagens/344404_o-turismo-a-margem-dos-carris?pagina=-1

Fig. 56 - Gabriel Lopes. Disponível em: <https://gabrielfigueiredolopes.wordpress.com/tag/lamego/>

Fig. 57 - mquintas. Disponível em: <https://mapio.net/o/2994038/>

Fig. 58 - Autor desconhecido. Disponível em: <https://mapio.net/o/2994038/>

Fig. 59-60 - Jagnefalt Milton. Disponível em: <https://www.archdaily.com/98795/andalsnes-master-plan-proposal-jagnefalt-milton>

Fig. 61 - Autor desconhecido. Disponível em: <http://www.innsofnovascotia.ca/nova-scotia-inn-accommodations/?id=23>

Fig. 62 - Autor desconhecido. Disponível em: <https://halifaxbloggers.ca/thelocaltraveler/2014/05/the-train-station-inn-tatamagouche-ns/>

Fig. 63-64 - Al Borde Arquitectos. Disponível em: https://www.domusweb.it/en/design/2013/08/26/the_vaga_n_del_saber.html

Fig. 65 - Cyril Nottelet. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-159997/vagao-do-saber-slash-al-borde>

Fig. 66 - Esaú Acosta. Disponível em: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>

Fig. 67-68 - Estudio SIC. Disponível em: <https://www.archdaily.com/438502/vias-cultural-center-estudio-sic>

Fig. 69-70 - S.B. & J.G.M. Disponível em: <http://www.landezine.com/index.php/2013/02/schoneberger-sudgelande-park-by-odious/>

Fig. 71 - René Löffler. Disponível em: https://www.berliner-woche.de/schoeneberg/c-kultur/shakespeares-der-sturm-im-natur-park-schoeneberger-suedgelaende_a104527

Fig. 72 - Elaborada pela autora.

Fig. 73 - André Ferreira. Disponibilizada pelo autor.

Fig. 74-75 - Elaborada pela autora.

Fig. 76 - Clara Pimenta do Vale, 2016. Disponibilizada pela autora.

Fig. 77 - Elaborada pela autora.

Fig. 78 - Autor desconhecido. Disponível em: <http://fozcoafriends.blogspot.com/2011/02/pocinho-barca-dalva.html>

Fig. 79 - Autor desconhecido. Disponível em: <http://fozcoafriends.blogspot.com/2018/03/alinha-pelo-douro.html>

Fig. 80-85 - Elaboradas pela autora.

Fig. 86 - Autor desconhecido. Disponível em: <https://www.discoverireland.ie/Activities-Adventure/mullingar-athlone-old-rail-trail-greenway/96119>

Fig. 87 - Elaborada pela autora.

Fig. 88 - Retirado de: AERO film. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=MIQ-BA0Ent4>

Fig. 89 - Elaborada pela autora.

Fig. 90 - Autor desconhecido. Disponível em: <http://fozcoafriends.blogspot.com/2011/02/pocinho-barca-dalva.html>

Fig. 91 - Elaborada pela autora.

Fig. 92 - Retirado de: Adriano Ferreira - Foz Côa. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=WRE2t8bzmqk>

Fig. 93 - Elaborada pela autora.

Fig. 94 - Autor desconhecido. Disponível em: <https://www.bttbike.com/nota/64/64479.shtml>

Fig. 95 - Autor desconhecido. Disponível em: <https://www.klook.com/activity/1953-gangchon-rail-bike-nami-island-seoul/>

Fig. 96 - António Batista, 2013. Disponível em: <https://ambaptista1950.wordpress.com/2013/05/31/daqui-houve-nome-portugal-antiga-estacao-ferroviaria-de-barca-dalva-9/>

Fig. 97-98 - Elaboradas pela autora.

Fig. 99 - João Silvério. Disponível em: <https://apeadeirodasvirtudes.blogspot.com/2011/03/estacoes-de-coa-e-almendra.html>

Fig. 100-101 - Elaboradas pela autora.

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Tabela 2 - Elaboradas pela autora, com informação recolhida em (Fauvrelle, 2010) e (Andresen & Rebelo, 2013a)

Tabela 3 - Tabela 4 - Elaboradas pela autora, com base nos dados do INE e PORDATA.

Bibliografia

- Aavv (1980). *Arquitectura Popular em Portugal*. 2ª edição. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses.
- Abreu, C. D' (2004). O troço desactivado da Linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban): um caso de Património Arqueológico Ferroviário a defender. Comunicação apresentada no I Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior, Freixo de Numão, Meda e Vila Nova de Foz Côa.
- Aguiar, F. B. de (Coord.) (2000). *Candidatura do Alto Douro Vinhateiro a Património Mundial*. Porto: Fundação Rei Afonso Henriques.
- Aguiar, F.B. de (Coord.) (2008). *Património da Humanidade na Bacia do Douro*. Fundação Rei Afonso Henriques. ISBN: 978-972-98191-6-2
- Alençõ, A., & Gomes, E (2016, Abril). Enquadramento Geológico da Região Demarcada do Douro. In *A Geologia na Rota da Vinha e dos Museus do Vinho no Alto Douro Vinhateiro – Guião de Campo*. Peso da Régua.
- Alves, R. M. (2015). *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro* (Tese de Doutoramento em Arquitetura). Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra.
- Amaral, C., Baptista, F. O. (ISA), Lourenço, F. (ISA), Rolo, J. C. (L-INIA/INRB, I.P.) (2018, Maio). *Desenvolvimento Rural. Estudo realizado para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro no âmbito do “Plano Regional de Ordenamento do Território do Centro”*.
- Andresen, T., & Curado, M. J. (2003). Shaping the future of a cultural landscape: The Douro Valley Region. In Palang, H., & Fry, G. (Ed.), *Landscapes interfaces: Cultural Heritage in Changing Landscapes* (Chap.7, pp. 109-124). Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Andresen, T., & Rebelo, J. (2013a). *Avaliação do Estado de Conservação do Bem Alto Douro Vinhateiro - Paisagem Cultural Evolutiva Viva, Volume 1 (Relatório de Avaliação)*. Porto: CCDRN/ESRVR, CIBIO UP/UTAD.
- Andresen, T., & Rebelo, J. (2013b). *Avaliação do Estado de Conservação do Bem Alto Douro Vinhateiro - Paisagem Cultural Evolutiva Viva, Volume 2 (Estudos de Base)*. Porto: CCDRN/ESRVR, CIBIO UP/UTAD.
- Anónimo (2011, Abril 26). *Missão Douro pede linha até Barca de Alva*. Público. Consultado em Maio 2018. Disponível em <https://www.publico.pt/2011/04/26/jornal/missao-douro-pede-linha-ate-barca-de-alva-21915987>
- Anónimo (2018, Setembro 3). *Pocinho em agenda IP e município de Foz Côa este mês*. Consultado em Setembro 2018. Disponível em <http://webrails.tv/tv/?p=35859>
- Aroso, A. (2005, Agosto). *Linha do Douro - A Importância da Interoperabilidade dos Transportes Ferroviário e Fluvial na Estratégia de Desenvolvimento do Turismo do Vale do Douro*. Transportes em revista, nº 30, 6-14. Consultado em Junho 2018. Disponível em <http://www.ocomboio.net/PDF/tr-douro-01.pdf>
- Barreto, A. (1993). *Douro*. Lisboa: Edições Inapa, S.A.
- Barros, A. M., & Barros, S. P. (2001). *Caminhos e devoções. Viajar no Douro medieval e moderno*. DOURO - Estudos & Documentos, vol. VI (11), 181-195
- Batista, R. (2015). *O aproveitamento de antigas infraestruturas ferroviárias em meio urbano. As ecopistas como exemplo* (Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano). Universidade do Porto, Faculdade de Engenharia, Porto.
- Borges, A. J. (2006). *Douro: Quadro de Suor, Sinfonia Humana, Ópera da Natureza*. DOURO - Estudos & Documentos, 21, 13-21.
- Cavaco, C. (2004). *Desafios de Desenvolvimento Rural*. Finisterra, XXXIX, 78, 99-112.

Coelho, A. M. (2018, Abril 15). O interior como prioridade. Público. Consultado em Junho 2018. Disponível em <https://www.publico.pt/2018/04/15/p3/cronica/o-interior-como-prioridade-1831830#voltartopo>

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) (2009, Dezembro). Plano Regional de Ordenamento do Território da Região do Norte (PROT-N).

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) / Estrutura de Missão do Douro (2008, Setembro). Plano Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007-2013 (PDTVD).

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), & Observatório das Dinâmicas Regionais do Norte (Centro de Avaliação de Políticas e Estudos Regionais) (2009). Turismo na Região do Norte de Portugal.

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) (2003, Setembro 22). Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território do Alto Douro Vinhateiro (PIOT-ADV). Diário da República, I Série – B, nº219.

Cravidão, F. D., & Fernandes, J. L. (2002-2003). Urbano e Rural: a convergência de dois conceitos ou outros modos de “olhar” o território? Revista Portuguesa de História, t. XXXVI, vol.2, 417-429

Cristóvão, A. (1999). Para a valorização dos recursos naturais do vale do Douro. DOURO - Estudos & Documentos, vol. IV (8), 19-31.

Cunha, J. (2012). Caminho de Ferro Porto-Salamanca. Dinâmicas territoriais no traçado desativado (Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura). Universidade do Porto, Faculdade de Arquitetura, Porto.

DN/Lusa (2018, Abril 17). Rio Douro com 1,2 milhões de turistas em 2017. Diário de Notícias. Consultado em Agosto 2018. Disponível em <https://www.dn.pt/dinheiro/interior/rio-douro-com-12-milhoes-de-turistas-em-2017-9264915.html>

Domingues, A. (2001). Paisagem Revisitada. Finisterra, XXXVI, 72, 55-66. Consultado em Março 2018. Disponível em <http://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/viewFile/1621/1316>

Domingues, A. (2003). Paisagens rurais em Portugal: algumas razões da polémica. In Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XIX, 111-117.

Domingues, A. (2009). Paisagem e Identidade: à beira de um ataque de nervos. In P. Costa, & N. Louro, Duas Linhas (pp. 24-57). Porto: Circo de Ideias.

Douro Superior – Associação de Desenvolvimento (2015). Estratégia de Desenvolvimento Local Douro Superior. Torre de Moncorvo. Consultado em Maio 2018. Disponível em http://dourosuperior.pt/documentos/Estrat%C3%A9gia_de_Developolvimento_Local.pdf

Eyck, A. V. (1962). The child, the city and the artista: an essay on architecture...[S.L.]: Sun.

Fauvrelle, N. (2001). Quintas do Douro: as arquitecturas do Vinho do Porto. Porto: GEHVID.

Fauvrelle, N. (2006). Formas de armação do terreno no Alto Douro Vinhateiro: Protecção e gestão da paisagem. População e Sociedade nº13 – O Vale do Douro no âmbito das Regiões Europeias. Porto: CEPESE / Edições Afrontamento.

Fauvrelle, N. (2010). Gestão da Paisagem classificada do Alto Douro Vinhateiro: 2001 – 2010. Revista de Letras, II, 9, 237-250. UTAD.

Fauvrelle, N. (2012). As quintas vinhateiras de D. Antónia – um legado para o Douro. Capítulo do catálogo da exposição D. Antónia uma vida singular, pp. 44-68. Régua: Museu do Douro.

Fauvrelle, N. (2014). De Paisagem a Património – A classificação como processo de musealização da Paisagem. In T. Azevedo, A. Semedo, & S. Senra (Ed.), Atas do Seminário - Processos de Musealização: Um Seminário de Investigação Internacional (pp. 157-168). Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Departamento de Ciências e Técnicas do Património.

- Fauvrelle, N., Rosas, L., & Soeiro, T. (2002). O Património vernacular construído do Alto Douro Vinhateiro: ritmos e valores. *DOURO- Estudos & Documentos*, vol. VII (14), 147-173.
- Feio, A., & Guedes, M. C. (2013). Architecture, tourism and sustainable development for the Douro region. In A.A.M. Sayigh (Ed.), *Selected papers from World Renewable Energy Congress - XI*, vol. 49. Elsevier, 72-76
- Fernandes, A. (2003). O sistema de visita e preservação da arte rupestre em dois sítios de ar livre do Nordeste português: o vale do Côa e Mazouco. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, vol. 6, nº 2, 5-47.
- Fernandes, P. O., Monte, A. P., & Sousa, C. (2013). Impacto no turismo da região demarcada do Alto Douro Vinhateiro, após a classificação de Património Mundial da Humanidade pela UNESCO. In III Congresso Internacional de Turismo da ESG-IPCA, Barcelos, 18-19 Outubro 2013 (pp. 261-289).
- Figueiredo, O. (2014). Políticas e Estratégias do Turismo no Desenvolvimento do Douro. O impacto no concelho de Vila Nova de Foz Côa (2º Ciclo de Estudos em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território). Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto.
- Fonseca, G., & Ramos, C. [Missão Douro – CCDDR-N] (2014). Interpretação do Significado de Paisagem Cultural: O valor da chancela UNESCO no caso do Alto Douro Vinhateiro. In Seminário Alto Douro Vinhateiro: Território de Ciência e Cultura, UTAD, 25-26 Junho 2014 (pp. 1-15).
- Frutuoso, V. (2018). O valor das quintas no Alto Douro Vinhateiro - Proposta de Roteiro das Quintas de Recreio (Dissertação de Mestrado em Arquitetura Paisagista). UTAD, Vila Real.
- Gil, D. (2009, Setembro). Governo assina compromisso para reabilitação da Linha Pocinho-Barca d'Alva. Consultado em Junho 2018. Disponível em <http://www.cm-fozcoa.pt/index.php/80-gab-imprensa/arquivo-de-noticias/71-governo-assina-compromisso-para-reabilitacao-da-linha-pocinho-barca-dalva>
- ICOMOS-IFLA (2017). Principles concerning rural landscapes as heritage. 19th ICOMOS General Assembly, New Delhi, India.
- Instituto da Vinha e do Vinho, I.P (IVV) (2016). A Vinha e o Vinho em Portugal. Consultado em Maio 2018. Disponível em <http://www.ivv.gov.pt/np4/91.html>
- Instituto dos Vinhos do Porto, I.P. (IVDP), & Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDDR-N) (Ed.) (2012). Manual de Boas Práticas Vitícolas na Região Demarcada do Douro. Projeto “SUVIDUR”/ POCTEP-EU, Parceiros: IVDP, CCDDR-N, DRAPN, UTAD e ITACyL.
- Lei nº 107/2001 de 8 de Setembro. Diário da República n.º 209/2001 – I Série A. Lisboa: Assembleia da República
- López, F. (2017, Setembro 3). La histórica línea férrea de La Fregeneda será de uso turístico el próximo verano. *Tribuna Salamanca*. Consultado em Agosto 2018. Disponível em <https://www.tribunasalamanca.com/noticias/la-historica-linea-ferrea-de-la-fregeneda-sera-de-uso-turistico-el-proximo-verano>
- Lusa (2018, Fevereiro 22). Vinhos do Douro bateram recordes de vendas em 2017. *Diário de Notícias*. Consultado em Abril 2018. Disponível em <https://www.dn.pt/lusa/interior/vinhos-do-douro-bateram-recordes-de-vendas-em-2017-9136802.html>
- Madureira, L. (2005). Continuidade e mudança na paisagem do Alto Douro Vinhateiro: percepção, atitudes e preferências dos visitantes e turistas. *DOURO - Estudos & Documentos*, 19, 43-53.
- Marques, M. S. (2005). O Homo Duriense e a sua identidade (um perfil sociológico e cultural). *DOURO - Estudos & Documentos*, 19, 55-67.
- Matoso, J. (1998). *A Identidade Nacional*. Lisboa: Gradiva.
- Mattoso, J., Daveau, S., & Bello, D. (2010). *Portugal. O Sabor da Terra. Um retrato histórico*

e geográfico por regiões. Lisboa: Temas e Debates.

Mendes, M. (1967). Roteiro Sentimental – Douro (2ª ed). Lisboa: Sociedade de Expansão Cultural.

Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas (MADRP) (2007). Amêndoa. Consultado em Julho 2018. Disponível em <http://www.isa.utl.pt/files/pub/destaques/diagnosticos/>

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (2007 Outubro). *Método de avaliação do estado de conservação de imóveis (MAEC). Instruções de Aplicação*. Laboratório Nacional de Engenharia Civil. Lisboa.

Monteiro, M. (2000). O Douro. Porto: Edições Livro Branco.

Movimento pelo Interior (2018, Maio). Relatório Final e Informação Complementar. Consultado em Julho 2018. Disponível em http://www.movimentopelointerior.org/wp-content/uploads/2018/05/RelatorioFinal_Alargado_MPI_2018.pdf

Pallasmaa, J. (2011). Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos. Porto Alegre: Bookman, 2011.

Parkhurst, S. (1977). Produção de identidade no Alto Douro. DOURO - Estudos & Documentos, vol. I (3), 183-191.

Parque Arqueológico do Vale do Côa (PAVC) (s.d.). Visitas orientadas a sítios de arte rupestre do Parque Arqueológico do Vale do Côa. Consultado em Setembro 2018. Disponível em <http://www.arte-coa.pt/index.php?Language=pt&Page=Visitas&SubPage=SitiosdeArteRupestre>

Pereira, G. M. (1991). O Douro e o Vinho do Porto, de Pombal a João Franco. Porto: Edições Afrontamento

Pereira, G. M. (s.d.) Os caminhos-de-ferro do Douro: história e património. Consultado em Dezembro de 2017. Disponível em <http://www.ocomboio.net/PDF/montpellier/portugais/gasparmartinspereira.pdf>

Pereira, G.M. (2005). Porto: um vinho com história. In Anuário do Instituto dos Vinhos do Douro e do Porto (pp. 31-39)

Pérez, X. P. (2009). Turismo Cultural. Uma visão antropológica. Colección PASOS edita, nº2. El Sauzal: Asociación Canaria de Antropología, e, PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural.

Pina, M. H. M. (1996/7). Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro. Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XII/XIII, 73-124.

Pina, M. H. M. (1999). A Região Duriense – Alguns apontamentos sobre a sua rede de transportes (séc. XVII-XIX). In III Congresso da Geografia Portuguesa, Porto, Setembro 1997 (pp. 525-548). Lisboa: Edições Colibri e Associação Portuguesa de Geógrafos.

Pina, M. H. M. (2003). Alguns reflexos da implantação do caminho de ferro no Alto Douro no final do século XIX. Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XIX, 397-414.

Pina, M. H. M. (2004). A expansão e a reconversão vitícola na Região Demarcada do Douro - algumas problemáticas. In V Congresso da Geografia Portuguesa - Portugal: Territórios e Protagonistas, Guimarães, 14-16 Outubro 2004 (pp. 319-342). Guimarães: Universidade do Minho.

Pina, M. H. M. (2007). O Alto Douro: um espaço contrastante em mutação. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda.

Portas, N., Domingues, A., & Cabral, J. (2011). Políticas Urbanas II: transformações, regulação e projectos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Portela, J. (1999). Do (sub)desenvolvimento do Douro: um rol de perguntas. DOURO - Estudos & Documentos, vol. IV (8), 11-18.

- Ribeiro, J. A. (2003). Alto Douro - A paisagem agrária e os equilíbrios ambientais. DOURO - Estudos & Documentos, vol. VIII (15), 157-162.
- Ribeiro, M. (1998). Turismo rural e desenvolvimento na região do Douro - Processos e (alguns) resultados da evolução recente do sector. DOURO - Estudos & Documentos, vol. III (6), 25-49.
- Ribeiro, M. (2000). Procuras urbanas, ambiente(s) e desenvolvimento de regiões do interior. DOURO - Estudos & Documentos, vol. V (10), 31-43.
- Ribeiro, O. (1961). Geografia e Civilização – Temas Portugueses. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Rodrigues, V. (2008). Caminhos-de-ferro, vantagens e desvantagens da sua conversão em ciclovias. Consultado em Agosto 2018. Disponível em <http://www.linhadotua.net/3w/docs/CicloviasVR.pdf>
- Rodriguez, J. I. (1997). A viticultura nos mosteiros cistercienses do vale do Douro português (século XII-XIII). DOURO - Estudos & Documentos, vol. I (3), 17-28.
- Sousa, F. de, & Pereira, G. M. (1988). Alto Douro: Douro Superior (1ª ed.). Lisboa: Editorial Presença, Lda.
- Terras da Beira (2016, Setembro 29). Inactividade da linha férrea Pocinho-Barca d'Alva discutida no parlamento. Consultado em Junho 2018. Disponível em <http://terrasdabeira.gmpress.pt/inactividade-da-linha-ferrea-pocinho-barca-dalva-discutida-no-parlamento/>
- Torga, M. (1983). Diário XIII. Coimbra: Edição do Autor.
- Turismo do Douro (2012). Guia do Douro. Vila Real: InfoPorTugal, S.A.
- UNESCO (2012). Orientações Técnicas para a Aplicação da Convenção do Património Mundial. Comité Intergovernamental para a Protecção do Património Mundial, Cultural e Natural. Lisboa.
- Unidade de Missão para a Valorização do Interior (UMVI) (2016). O interior em números. Bases para um diagnóstico. Programa Nacional para a Coesão Territorial.

ANEXOS

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

1

Cordenadas

41.027972, -6.933556

Uso original

Instalação sanitária

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

9 m²

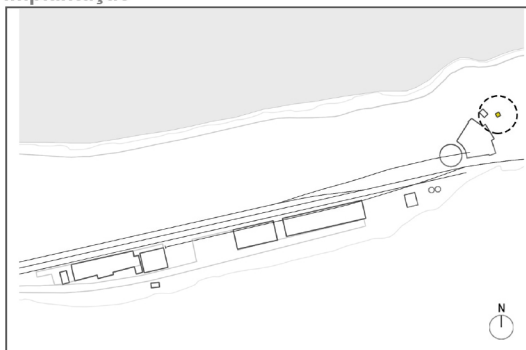
Orientação fachada principal

☐ Norte ☒ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☒ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta;
- Revestimento da cobertura completa, com deterioração média das telhas;
- Impossibilidade de acesso ao interior;
- Construção circundada por vegetação densa.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

2

Cordenadas

41,027923, -6,933697

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação de operários

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

16,8 m²

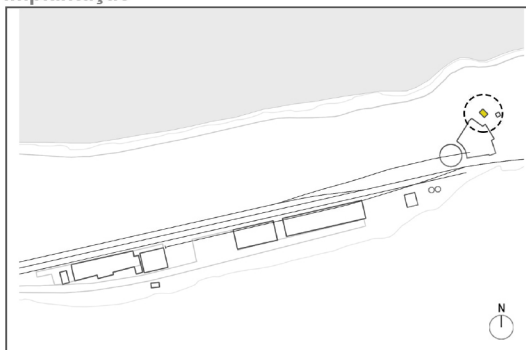
Orientação fachada principal

☐ Norte ☒ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;

- Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos, numa zona, e colapso de estrutura de suporte da cobertura, noutra;

- Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

3

Cordenadas

41.027752, -6.933792

Uso original

Armazém de locomotivas e habitação de operários

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

538 m²

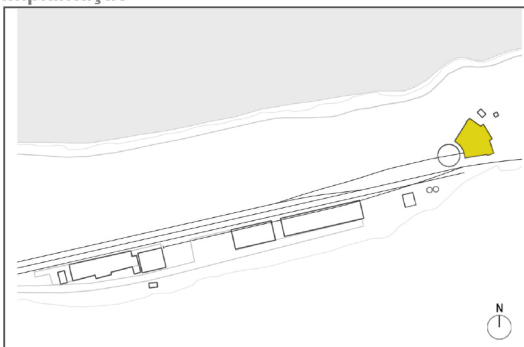
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☒ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 2 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☒ Médio
 ☐ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão

☒ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo

☒ Reboco
 ☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original
- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta e vandalizado com grafitos;
- Revestimento de cobertura inclinada com deterioração acentuada, elementos em falta e infiltrações;
- Vãos de portas e janelas fechadas por blocos de cimento;
- Pavimento regular e com fendilhações de pequena abertura;
- Estrutura em madeira de suporte da cobertura completa, com ligeiros sinais de deterioração.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral **Estado de Conservação** **Fotografias**

id **Cordenadas**
 4 41.027700, -6.933972

Uso original
 Plataforma giratória

Uso atual
 Sem uso

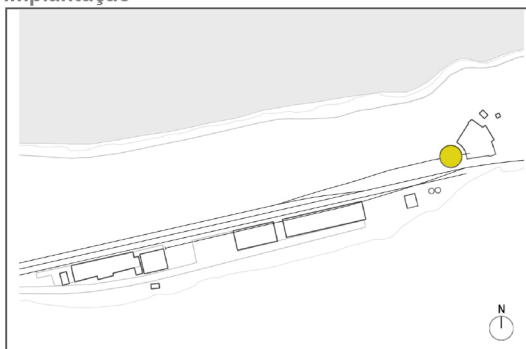
Época de Construção
 Séc. XIX

Área de construção
 225 m²

Orientação fachada principal
☐ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos
 Acima do solo 0 Abaixo do solo 1

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral **Estado de Conservação** **Fotografias**

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☒ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo
☐ Reboco ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação;
 - Infraestruturas dos carris enferrujados e com elementos em falta;
 - Travessas de madeira em deterioração grave, com falhas e em risco de quebra.

Caraterização Geral **Estado de Conservação** **Fotografias**



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

5

Cordenadas

41.027453, -6.934151

Uso original

Edifício da Caldeira

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Provavelmente século XIX

Área de construção

15 m²

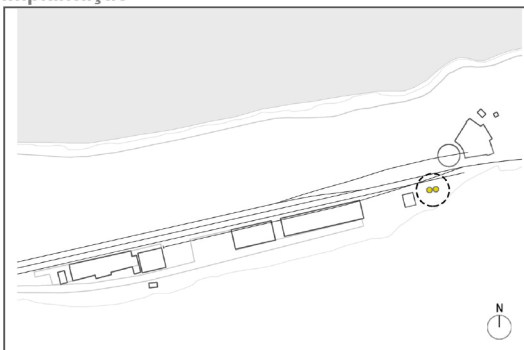
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;
- Vãos de portas e janelas fechadas por blocos de cimento;
- Impossibilidade de acesso ao interior;
- Construção circundada por vegetação densa;
- Estrutura da caldeira enferrujada e deteriorada.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

6

Cordenadas

41.027398, -6.934385

Uso original

Habitação de operários

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Provavelmente século XX

Área de construção

82 m²

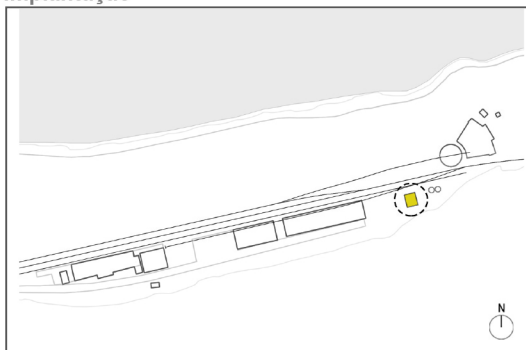
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☒ Médio ☐ Mau ☐ Pésimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão

☐ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo

☒ Reboco ☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;

- Revestimento das paredes exteriores com falhas reduzidas e algumas manchas, vandalizada por grafitos;

- Revestimento da cobertura completa, com deterioração média das telhas;

- Impossibilidade de acesso ao interior;

- Vãos de portas e janelas fechadas por blocos de cimento.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

7

Cordenadas

41.027250, -6.935168

Uso original

Cais coberto e habitação de operários

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

600 m²

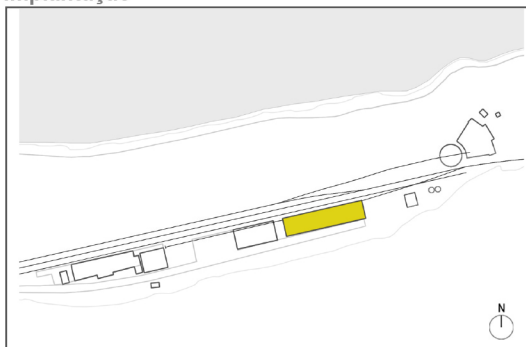
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☐ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☒ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Estrutura deteriorada, com infiltrações e corrosão;
- Revestimento de madeira em mau estado, com falhas de elementos e alteração de cor;
- Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos;
- Pavimento do cais coberto regular e com fendilhações;
- Revestimento das paredes interiores das antigas habitações de operários com falhas, destacando elementos da parede;
- Pavimento das antigas habitações de operários degradado e parcialmente removido;
- Teto das antigas habitações com abaulamento;
- Revestimento do teto com falhas, em desagregação e em risco de queda.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

8

Cordenadas

41.027157, -6.935777

Uso original

Cais coberto

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

300 m²

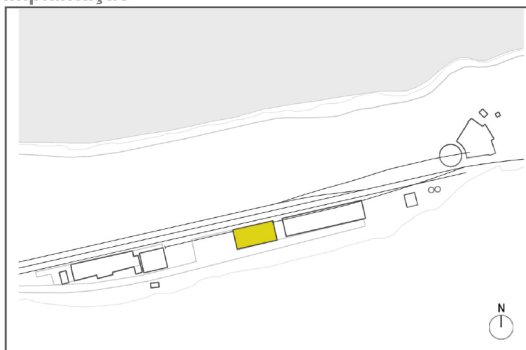
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão

☐ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☒ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo

☐ Reboco ☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;

- Estrutura com alguma deterioração, infiltrações e corrosão;

- Revestimento de madeira em mau estado, degradado, com falhas de elementos e alteração de cor;

- Revestimento da cobertura completa, com deterioração média;

- Laje com fendilhações.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

9

Cordenadas

41.026992, -6.936644

Uso original

Edifício de Locomotivas

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séx. XIX

Área de construção

285 m²

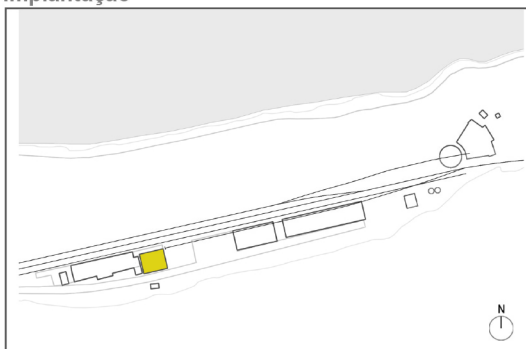
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 3 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado ☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão

☐ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo

☒ Reboco ☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;

- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta e vandalizado com grafitos;

- Vãos das portas e janelas fechados com blocos de cimento;

- Elementos do interior mantém a geometria original, embora se encontrem sujos e degradados;

- Laje de separação de pisos e paredes interiores em madeira com deterioração e corrosão.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



id 10 Cordenadas 41.026959, -6.937114

Uso original

Edifício de Passageiros da antiga Estação de Barca D'Alva

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

680 m²

Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 2 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado ☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☒ Reboco e azulejo
☐ Reboco ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento de tinta e vandalizado com grafitos;
 - Vãos das portas de janelas fechados com blocos de cimento;
 - Descolamento do azulejo em grandes áreas revestimento;
 - Pavimento do interior sem revestimento e degradado;
 - Paredes interiores com falta de revestimento, em degradação, vandalizadas e com manchas;
 - Tetos falsos em risco de queda e parcialmente em falta.



Caraterização Geral **Estado de Conservação** **Fotografias**

id **Cordenadas**
11 41.026862, -6.937488

Uso original

Instalações sanitárias

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

50 m²

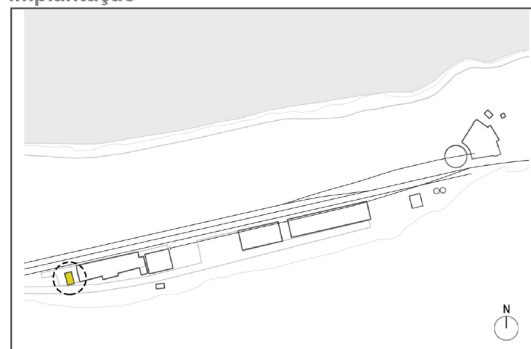
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral **Estado de Conservação** **Fotografias**

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☒ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☒ Reboco e azulejo
☐ Reboco ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento da cobertura com falta de elementos e com degradação grave;
- Estrutura em madeira completa, ligeiramente desgastada;
- Revestimento das paredes completo;
- Impossibilidade de acesso ao interior;
- Vãos das portas fechados com blocos de cimento.

Caraterização Geral **Estado de Conservação** **Fotografias**



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

12

Cordenadas

41.026818, -6.936682

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

22,5 m²

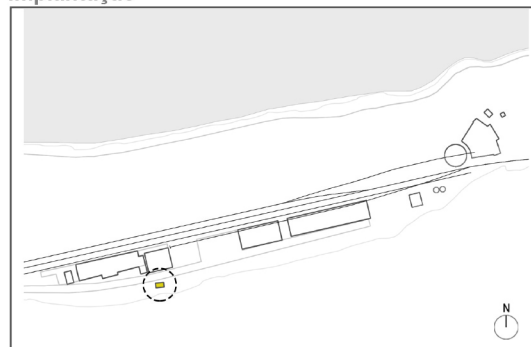
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

 Acima do solo
 Abaixo do solo

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☐ Mau
 ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
 ☐ Paredes de alvenaria de xisto
 ☒ Paredes de tabique de madeira
 ☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
 ☐ Estrutura de madeira
 ☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
 ☒ Reboco
 ☐ Caiado
 ☐ Azulejo

Observações

- Estrutura com desagregação e destacamento de elementos;

- Colapso da estrutura de suporte da cobertura;

- Revestimento da cobertura em estado de degradação grave, partido e caído no interior da construção;

- Revestimeto das paredes exteriores com falhas, fendilhações, manchas e vandalizado com grafitos.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

13

Cordenadas

41.028579, -6.947156

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

43 m²

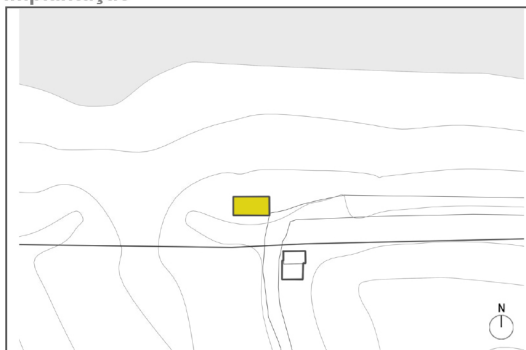
Orientação fachada principal

☐ Norte ☒ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular ☐ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☒ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade e fendilhações de pequena abertura;
 - Revestimento da cobertura completa, com deterioração média das telhas;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, por este estar fechado.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

14

Cordenadas

41.028434, -6.947032

Uso original

Habitação

Uso atual

Habitação

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

39 m²

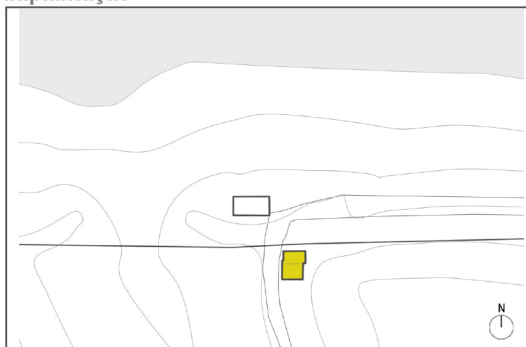
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

 Acima do solo
 Abaixo do solo

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular
 ☐ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☒ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☒ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura com alteração de geometria (paredes deformadas);

- Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;

- Paredes exteriores com fendilhações de grande abertura;

- Revestimento da cobertura com telhas partidas, rachadas ou deslocadas;

- Caixilharias em madeira em estado avançado de deterioração;

- Impossibilidade de acesso ao interior, por se encontrar atualmente em uso.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

15

Cordenadas

41.029165, -6.956683

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente anexos agrícolas

Uso atual

Coincidente com o uso original

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

845 m²

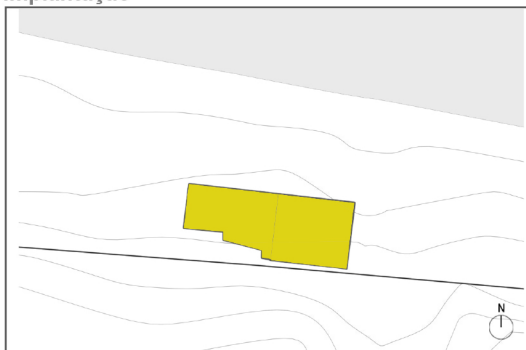
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☐ Conjunto ☒ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☒ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento da cobertura completa e em bom estado de conservação;
 - Caixilharias e portas em bom estado;
 - - Impossibilidade de acesso ao interior, por se encontrar atualmente em uso.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

16

Cordenadas

41.035048, -6.970572

Uso original

so desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

56 m²

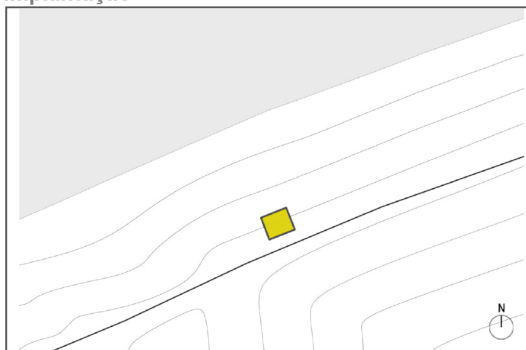
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☒ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular
 ☐ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☒ Médio
 ☐ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com falhas reduzidas na pintura, manchas e humidade;
- Revestimento da cobertura com ligeira deterioração e falhas de elementos pontuais;
- Pavimento do interior completo, com degradação média;
- Caixilharia empenada e degradada.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

17

Cordenadas

41.024696, -6.980961

Uso original

Uso desconhecido. Pertencente à antiga Quinta de São Cibrão

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

285 m²

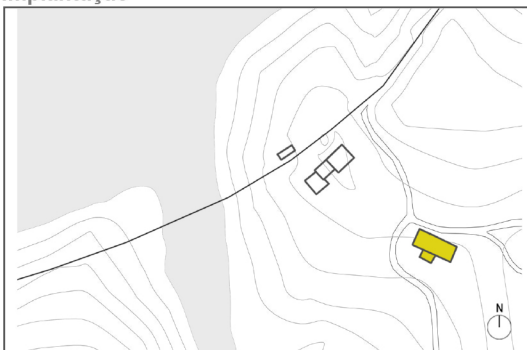
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado ☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento da cobertura inclinada com deterioração acentuada e com um grande número de elementos em falta;
 - Colapso parcial da estrutura de suporte da cobertura;
 - Área sem revestimento de piso e com alguma vegetação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

18

Cordenadas

41.025130, -6.981566

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação da antiga Quinta de São Cibrão

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

140 m²

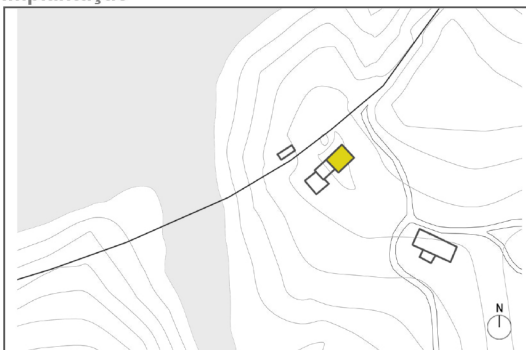
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 2 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado ☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura com alteração de geometria (paredes com abaulamentos);

- Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e grandes áreas de destacamento de elementos da parede;

- Paredes exteriores com fendilhações de grande abertura;

- Colapso da estrutura de suporte da cobertura;

- Revestimento da cobertura em estado de degradação grave, partido e caído no interior da construção;

- Teto com abaulamento e cedências, em risco de queda dos restantes elementos.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

19

Cordenadas

41.025076, -6.981675

Uso original

Uso desconhecido. Pertencente à antiga Quinta de São Cibrão

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

70 m²

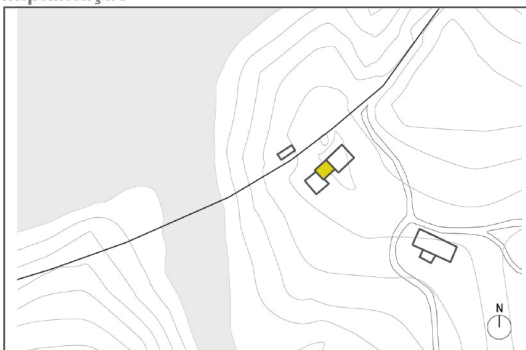
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado ☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Pésimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Colapso da estrutura de suporte da cobertura;
 - Revestimento da cobertura inexistente;
 - Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

20

Cordenadas

41.025005, -6.981771

Uso original

Uso desconhecido. Pertencente à antiga Quinta de São Cibrão

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

94 m²

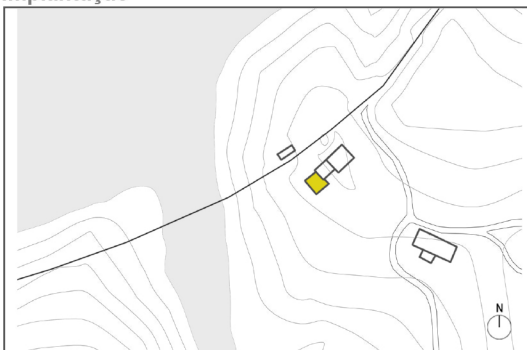
Orientação fachada principal

☐ Norte
☐ Sul
☒ Nascente
☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado
☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
☒ Conjunto
☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
☐ Bom
☐ Médio
☒ Mau
☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
☐ Betão

☒ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento
☐ Reboco e azulejo

☐ Reboco

☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Colapso da estrutura de suporte da cobertura;
- Revestimento da cobertura inexistente;
- Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

21

Cordenadas

41.025189, -6.981962

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

36,5 m²

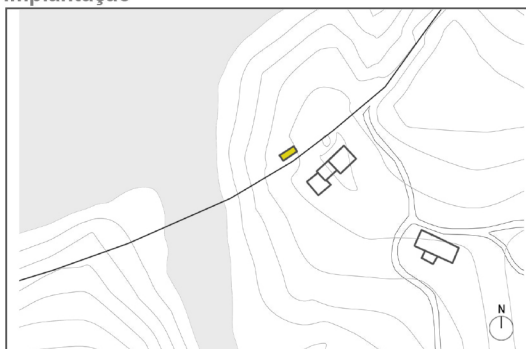
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☒ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

 Acima do solo
 Abaixo do solo

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular
 ☐ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☐ Mau
 ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☒ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☐ Reboco
 ☒ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura com deformações ligeiras;
 - Colapso total da estrutura de suporte da cobertura;
 - Revestimento da cobertura inexistente;
 - Área sem revestimento de piso e coberto por alguma vegetação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

22

Cordenadas

41.026412, -6.997124

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

75 m²

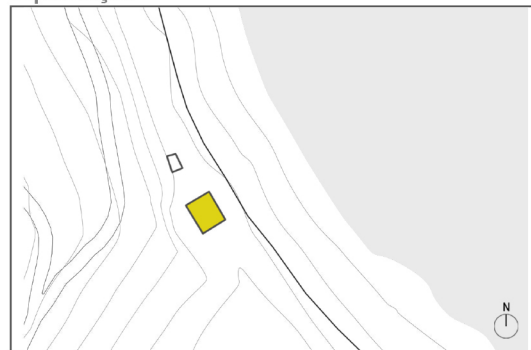
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☒ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular
 ☐ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☒ Médio
 ☐ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta;
 - Revestimento da cobertura completa, com deterioração média das telhas;
 - Sem caixilharias;
 - Paredes interiores com manchas, descascamento da tinta e pequenas fendilhações;
 - Revestimento de piso parcialmente em falta ou solto;
 - Revestimento do teto com falhas, em desagregação e com elementos em falta.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

23

Cordenadas

41.026516, -6.997166

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

15 m²

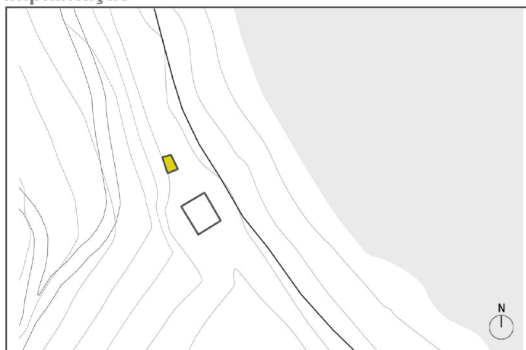
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular ☐ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura com alteração de geometria (paredes com abaulamentos);
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade e infiltrações;
 - Colapso total da estrutura de suporte da cobertura;
 - Revestimento da cobertura em estado de degradação grave, partido e caído no interior da construção;
 - Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

24

Cordenadas

41.034009, -6.996724

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

45 m²

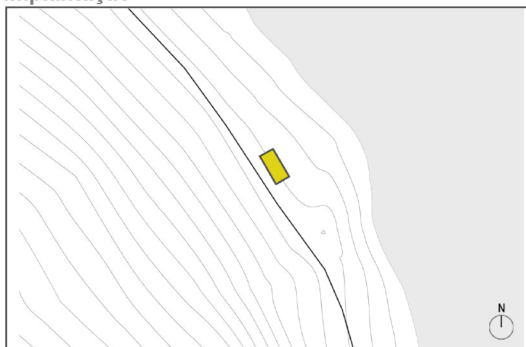
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

 Acima do solo
 Abaixo do solo

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular
 ☐ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☐ Mau
 ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☒ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☐ Reboco
 ☒ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura com alteração de geometria (paredes deformadas);

- Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e com grandes áreas de destacamento de elementos da parede;

- Paredes exteriores com fendilhações de grande abertura;

- Colapso da estrutura de suporte da cobertura;

- Revestimento da cobertura inexistente;

- Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

25

Cordenadas

41.035388, -6.999790

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Uso desconhecido

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

32 m²

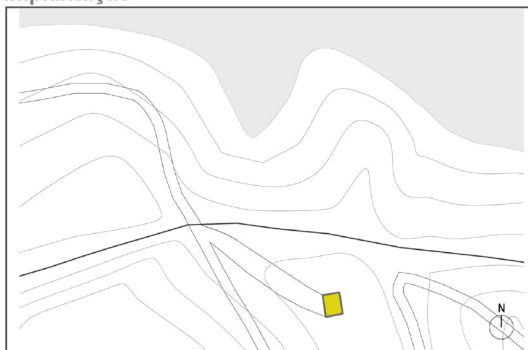
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☐ Conjunto ☒ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☒ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☐ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento completo da parede e em bom estado;
- Revestimento da cobertura completo e em bom estado;
- Caixalhar e portas;
- Impossibilidade de acesso ao interior, por se encontrar atualmente em uso.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

26

Cordenadas

41.034880, -7.002847

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

21,5 m²

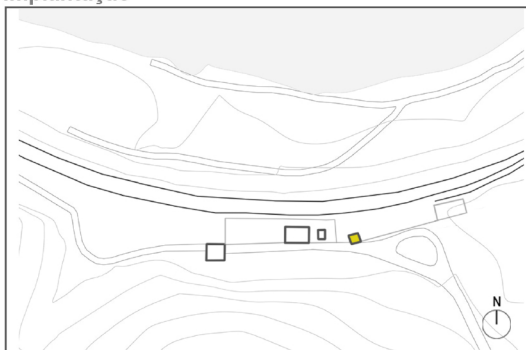
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☒ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;
 - Revestimento de cobertura inclinada com deterioração acentuada, elementos em falta e infiltrações, exigindo substituição total;
 - Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



id **Cordenadas**
27 41.034889, -7.003009

Uso original
Instalações sanitárias

Uso atual
Sem uso

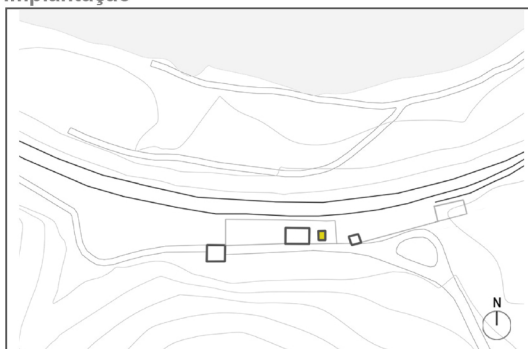
Época de Construção
Séc. XIX

Área de construção
15 m²

Orientação fachada principal
☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos
Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção
☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial
☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☒ Reboco e azulejo
☐ Reboco ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade e infiltrações;
- Estrutura e revestimento de madeira em mau estado, com falhas de elementos e com alteração de cor;
- Descolamento do azulejo no revestimento;
- Revestimento de cobertura inclinada com deterioração acentuada e elementos em falta.



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

28

Cordenadas

41.034864, -7.003170

Uso original

Edifício de passageiros e habitações de operários, da antiga Estação de Almendra

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

92 m²

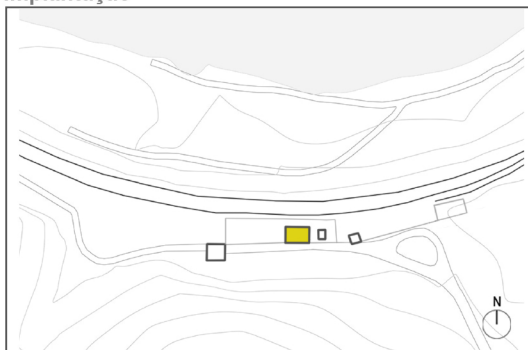
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 2 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☒ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta e vandalizado com grafitos;
- Revestimento de pala totalmente removida e estrutura danificada com elementos em falta;
- Paredes interiores com falta de revestimento, em degradação, vandalizadas e com manchas;
- Descolamento em de revestimento em azulejo;
- Teto falso com abaulamento e cedências, em risco de queda.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

29

Cordenadas

41.034797, -7.003665

Uso original

Habitações operários

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Possivelmente séc. XX

Área de construção

72 m²

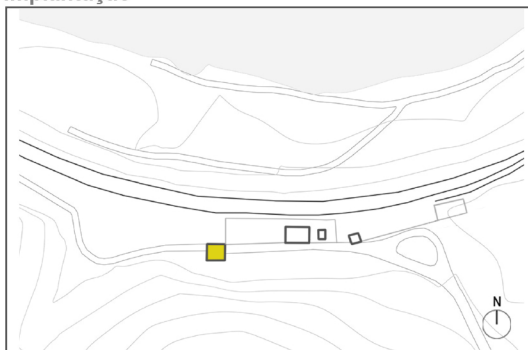
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☒ Médio
 ☐ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta, vandalizada por grafitos;
 - Revestimento da cobertura completa, com deterioração média das telhas.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



id **Cordenadas**
30 41.040150, -7.011424

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitações de operários

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

70 m²

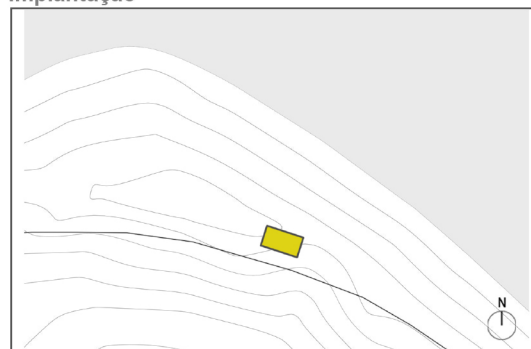
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular ☐ Conjunto ☐ Sem interesse

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão
☒ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta e fendilhação de abertura média;
- Revestimento da cobertura completa, com deterioração média das telhas;
- Revestimento do pavimento completo, embora ligeiramente degradado;
- Revestimento do teto com falhas, em desagregação e com risco de queda.



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

31

Cordenadas

41.038610, -7.031522

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação de operários

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

46 m²

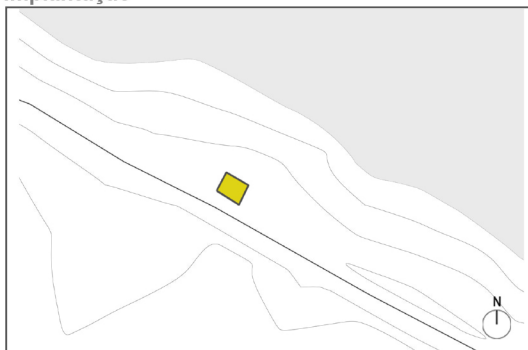
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular
 ☐ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☒ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta;
 - Paredes interiores com fendilhações médias;
 - Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos;
 - Revestimento das paredes interiores com falhas, destacando o material da estrutura;
 - Laje com fendilhações;
 - Teto com abaulamento e cedências;
 - Revestimento do teto com falhas, em desagregação e com risco de queda.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

32

Cordenadas

41.046076, -7.049254

Uso original

Uso descohecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

37 m²

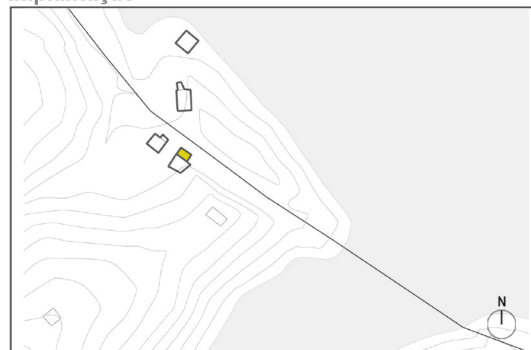
Orientação fachada principal

☐ Norte
☐ Sul
☐ Nascente
☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado
☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
☒ Conjunto
☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
☐ Bom
☐ Médio
☐ Mau
☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
☐ Betão
☒ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com falhas reduzidas e algumas manchas;
- Paredes exteriores com fendilhações de grande abertura;
- Revestimento de cobertura inclinada com deterioração acentuada, elementos em falta e infiltrações, exigindo substituição total;
- Colapso da estrutura de suporte da cobertura;
- Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

33

Cordenadas

41.046016, -7.049322

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente edifício de apoio à habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

70 m²

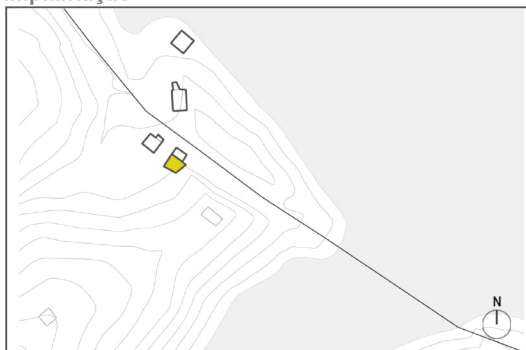
Orientação fachada principal

☐ Norte
☐ Sul
☐ Nascente
☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado
☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
☒ Conjunto
☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
☐ Bom
☐ Médio
☐ Mau
☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
☐ Betão

☒ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento
☐ Reboco e azulejo

☐ Reboco

☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Estrutura com alteração de geometria;
- Colapso da estrutura de suporte da cobertura;
- Revestimento da cobertura inexistente;
- Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação;
- Impossibilidade de acesso ao interior, devido à densidade de vegetação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

34

Cordenadas

41.046133, -7.049419

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

76,5 m²

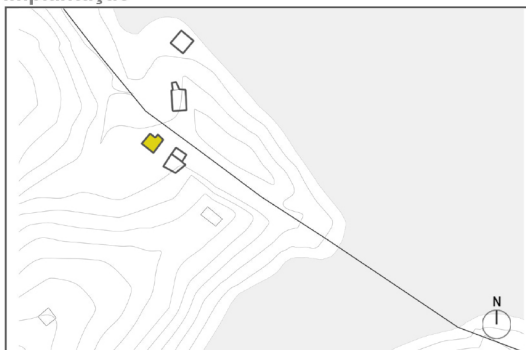
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☒ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☒ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta;
 - Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

35

Cordenadas

41.046333, -7.049221

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

115 m²

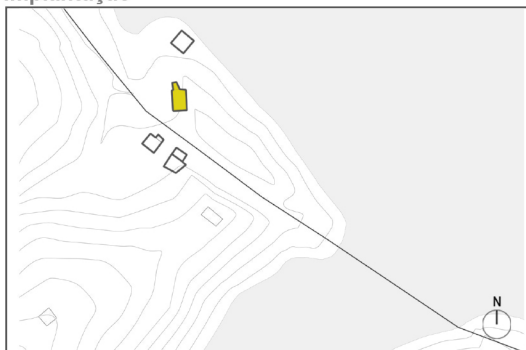
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☐ Mau
 ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão

☒ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo

☐ Reboco

☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Estrutura com alteração de geometria;
- Colapso da estrutura de suporte da cobertura;
- Revestimento da cobertura inexistente;
- Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação;
- Dificuldade de acesso ao interior.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

36

Cordenadas

41.046333, -7.049221

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Uso desconhecido

Época de Construção

Renovado no séc. XXI

Área de construção

93 m²

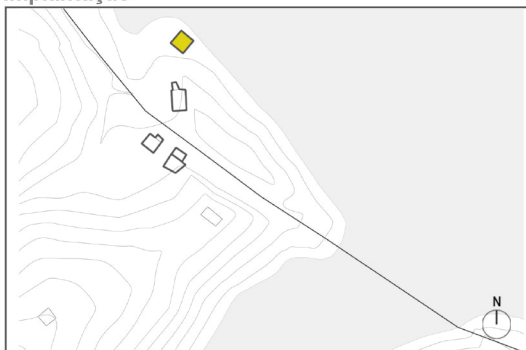
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

 Acima do solo
 Abaixo do solo

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular
 ☐ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☒ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☐ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☐ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Recentemente reabilitado;
 - Estrutura mantém a geometria original;
 - Paredes exteriores em bom estado de conservação;
 - Revestimento da cobertura completa e em bom estado;
 - Caixilharia e portas em bom estado;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, por se encontrar atualmente em uso.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

37

Cordenadas

41.047003, -7.050065

Uso original

Instalações sanitárias

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

18,5 m²

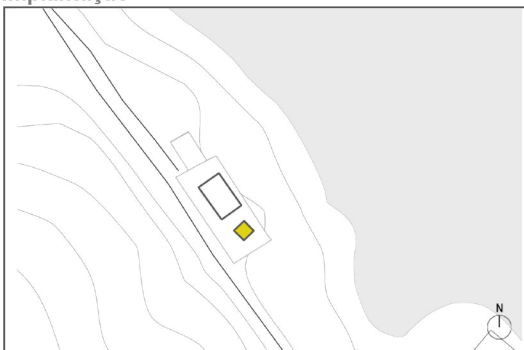
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1
 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☒ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão

☐ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☒ Reboco e azulejo

☐ Reboco

☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original
- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta e descolamento de azulejo;
- Estrutura em madeira de suporte da cobertura em estado de degradação avançado, com falhas de elementos e alteração de cor;
- Revestimento da cobertura com deterioração acentuada e falhas de elementos;
- Revestimento das paredes interiores com falhas, destacando o material da estrutura.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

38

Cordenadas

41.047107, -7.050159

Uso original

Edifício de passageiros e habitação de operários,
da Estação de Castelo Melhor

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

82 m²

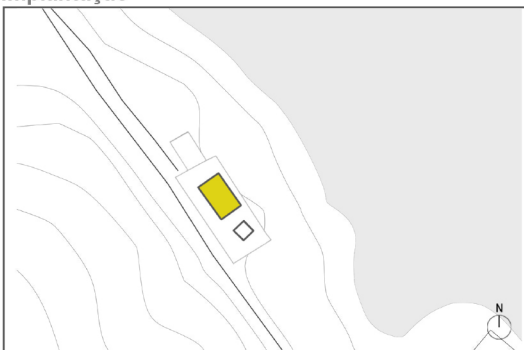
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☒ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;
- Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos;
- Paredes interiores com falta de revestimento, em degradação e com manchas;
- Laje com fendilhações e manchas;
- Teto com abaulamento e cedências;
- Revestimento do teto com falhas, em desagregação e com risco de queda.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

39

Cordenadas

41.047554, -7.050894

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Uso desconhecido

Época de Construção

Séc. XX / XXI

Área de construção

10 m²

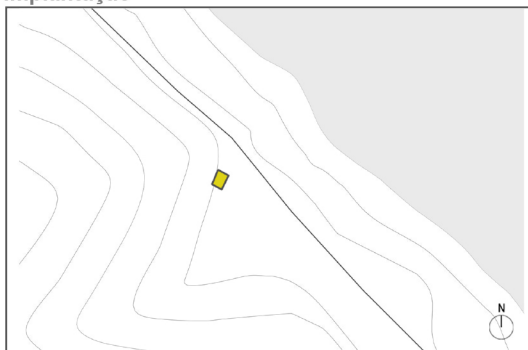
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular ☐ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☒ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Paredes exteriores em bom estado de conservação;
- Revestimento da cobertura completa e em bom estado;
- Caixilharia e portas em bom estado;
- Impossibilidade de acesso ao interior, por se encontrar atualmente em uso.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

40

Cordenadas

41.064795, -7.063310

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

48,5 m²

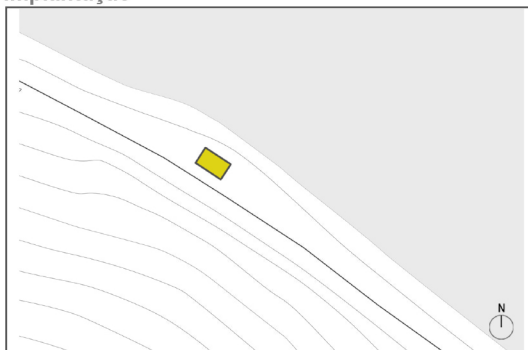
Orientação fachada principal

☐ Norte ☒ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular ☐ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☐ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com falhas reduzidas e algumas manchas;
- Revestimento de cobertura inclinada com deterioração acentuada, elementos em falta e infiltrações, exigindo substituição total;
- Paredes interiores com falta de revestimento, em degradação e com manchas;
- Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação;
- Revestimento do teto inexistente;
- Construção circundada por vegetação densa.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

41

Cordenadas

41.068112, -7.072970

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente anexo agrícola

Uso atual

Coincidente com o uso original

Época de Construção

Séc. XX / XXI

Área de construção

15 m²

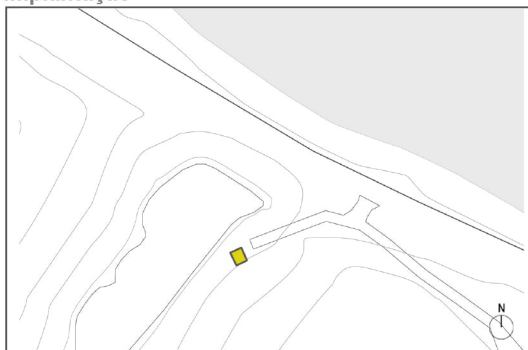
Orientação fachada principal

☐ Norte ☒ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☐ Conjunto ☒ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☒ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☐ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Paredes exteriores em bom estado de conservação;
 - Revestimento da cobertura completa e em bom estado;
 - Caixilharia e portas em bom estado;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, por se encontrar atualmente em uso.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

42

Cordenadas

41.073297, -7.081637

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

55 m²

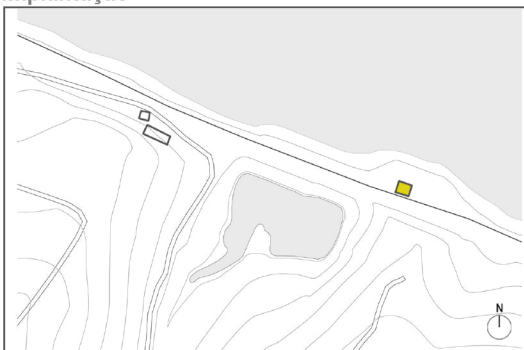
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular
 ☐ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☒ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com falhas reduzidas e algumas manchas;
- Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos;
- Paredes interiores com falta de revestimento, em degradação, vandalizadas e com manchas;
- Revestimento de piso com falhas e degradado, podendo causar acidentes;
- Revestimento de teto inexistente.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

43

Cordenadas

41.073601, -7.083357

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

85 m²

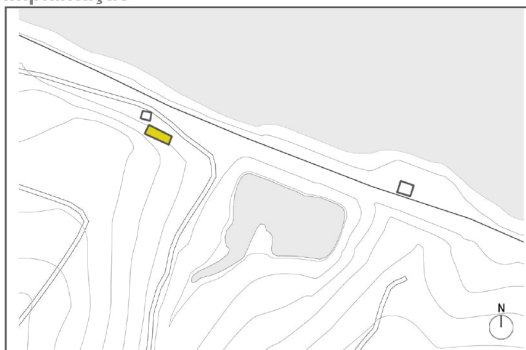
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;
 - Colapso da estrutura de suporte da cobertura
 - Revestimento da cobertura inexistente;
 - Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

44

Cordenadas

41.073714, -7.083466

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

27 m²

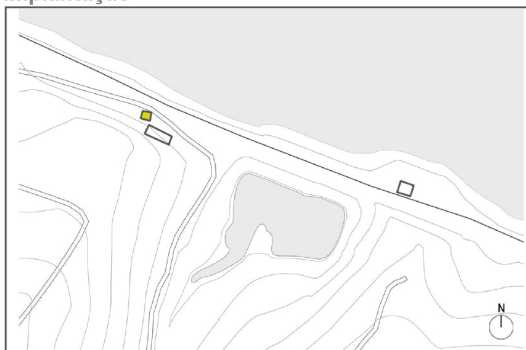
Orientação fachada principal

☐ Norte
☐ Sul
☒ Nascente
☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
☒ Conjunto
☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
☐ Bom
☐ Médio
☐ Mau
☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
☐ Betão
☒ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta e vandalizado;
- Paredes exteriores com fendilhações médias;
- Revestimento de cobertura inclinada com deterioração acentuada, elementos em falta e infiltrações, exigindo substituição total;
- Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação;
- Dificuldade de acesso ao interior.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



id 45 Cordenadas 41.080336, -7.103041

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

50 m²

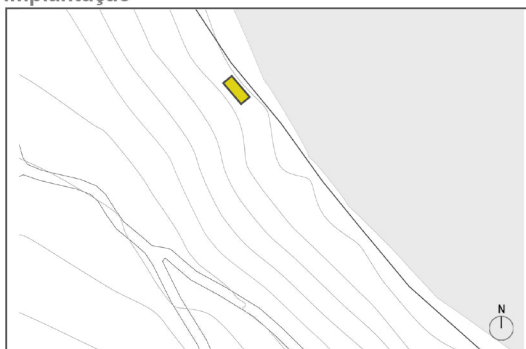
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular ☐ Conjunto ☐ Sem interesse

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão
☒ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;
 - Revestimento de cobertura inclinada com deterioração acentuada, elementos em falta e infiltrações, exigindo substituição total;
 - Colapso parcial da estrutura de suporte da cobertura;
 - Paredes interiores com falta de revestimento, em degradação e com manchas;
 - Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação.



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

46

Cordenadas

41.083816, -7.105293

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Uso desconhecido

Época de Construção

Séc. XX / XXI

Área de construção

35 m²

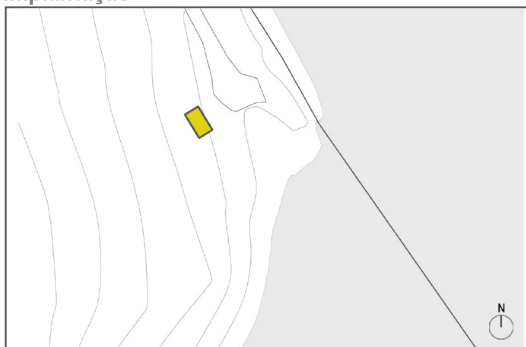
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☐ Conjunto ☒ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☒ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☒ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo
☐ Reboco ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Paredes exteriores com algumas manchas de humidade;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, por se encontrar atualmente em uso.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

47

Cordenadas

41.083829, -7.105274

Uso original

Edifício de passageiros e habitação de operários da antiga Estação do Côa

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

75 m²

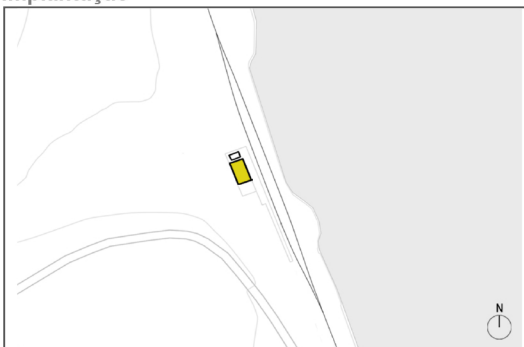
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☒ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 2 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☐ Mau
 ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☒ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☒ Reboco e azulejo
☐ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com manchas e fendilhações de pequena abertura;
- Descolamento do azulejo em grandes áreas revestimento;
- Colapso total da estrutura de suporte da cobertura;
- Revestimento da cobertura inexistente;
- Revestimento das paredes no interior com falhas, destacando grandes áreas de elementos da parede;
- Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação;
- Laje de separação de pisos inexistente.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

48

Cordenadas

41.083920, -7.105330

Uso original

Instalações sanitárias

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

11 m²

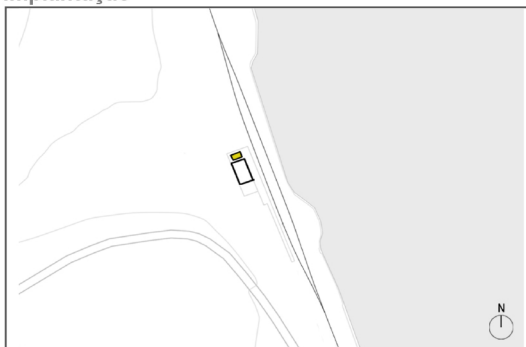
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☒ Sul
 ☐ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

 Acima do solo
 Abaixo do solo

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☒ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☒ Reboco e azulejo
☐ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, vandalizado com grafitos, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;
 - Revestimento da cobertura inexistente;
 - Paredes interiores com falta de revestimento, em degradação, vandalizadas e com manchas.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

49

Cordenadas

41.094469, -7.106040

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

55 m²

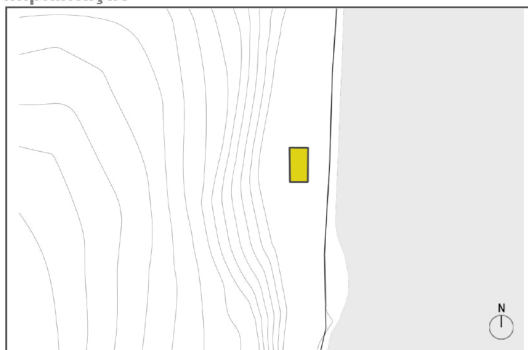
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular ☐ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
- Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;
- Revestimento da cobertura completa, com deterioração média das telhas;
- Paredes interiores com falta de revestimento, em degradação e com manchas;
- Revestimento de piso em falta ou solto;
- Revestimento de teto inexistente.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

50

Cordenadas

41.108417, -7.100762

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

52 m²

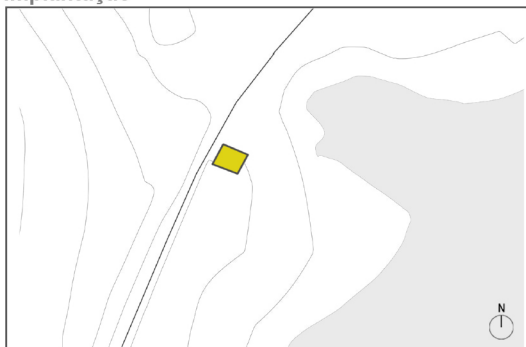
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

 Acima do solo
 Abaixo do solo

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular
 ☐ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☒ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta;
 - Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos;
 - Paredes interiores em degradação, vandalizadas e com manchas;
 - Revestimento do teto com falhas, em desagregação e com risco de queda.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

51

Cordenadas

41.130352, -7.088086

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

50 m²

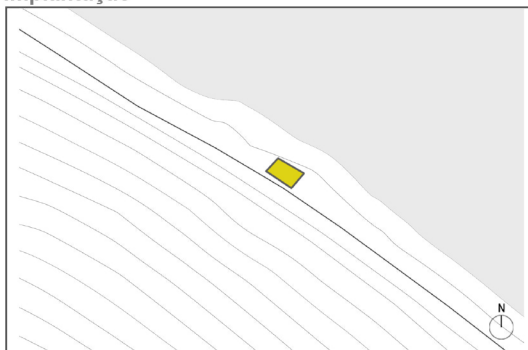
Orientação fachada principal

☐ Norte ☒ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular ☐ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Colapso total da estrutura e todos os elementos construtivos, à exceção do forno e chaminé.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

52

Cordenadas

41.134052, -7.097347

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

54 m²

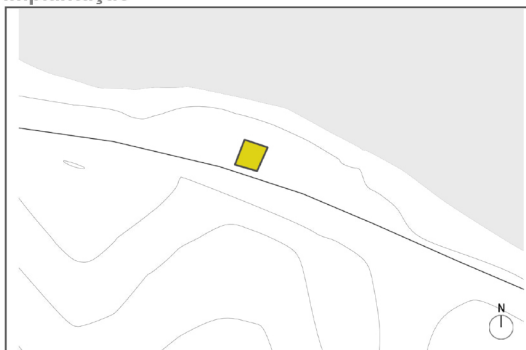
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☒ Sul
 ☐ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular
 ☐ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☒ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com falhas reduzidas e algumas manchas;
 - Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos;
 - Paredes interiores com descascamento de tinta, vandalizadas e com manchas;
 - Laje com fendilhações de pequena abertura;
 - Área sem revestimento de piso e coberto por vegetação;
 - Teto com abaulamento e cedências;
 - Revestimento do teto com falhas, em desagregação e com risco de queda.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

53

Cordenadas

41.134398, -7.109888

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

190 m²

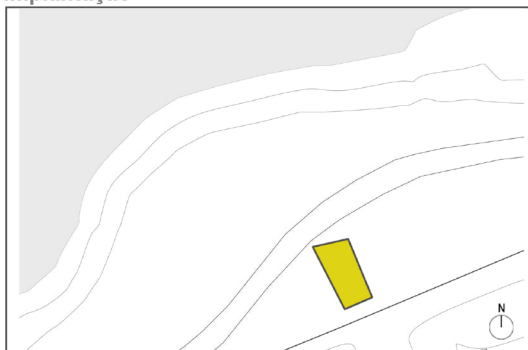
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☒ Singular ☐ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☒ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura com alteração de geometria (paredes deformadas);
- Revestimento das paredes exteriores com manchas, sujidade, descascamento da tinta;
- Paredes exteriores com fendilhações de grande abertura;
- Revestimento de cobertura inclinada com deterioração acentuada, elementos em falta e infiltrações, exigindo substituição total;
- Colapso parcial da estrutura de suporte da cobertura;
- Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

54

Cordenadas

41.131838, -7.118917

Uso original

Habitação de operários

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

104 m²

Orientação fachada principal

☐ Norte
☐ Sul
☐ Nascente
☒ Poente

Número de pisos

 Acima do solo
 Abaixo do solo

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
☒ Conjunto
☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
☐ Bom
☒ Médio
☐ Mau
☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
☐ Betão

☒ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
☐ Reboco e azulejo

☒ Reboco
☐ Caiado

☐ Azulejo

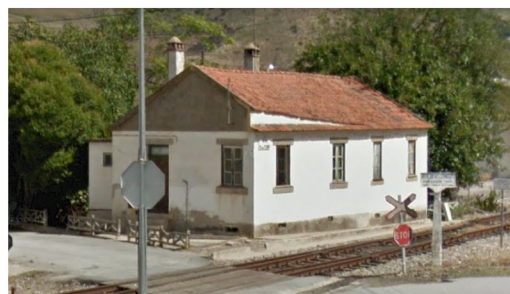
Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores com falhas reduzidas e algumas manchas;
 - Revestimento da cobertura completa, com deterioração média das telhas;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral Estado de Conservação Fotografias

id **Cordenadas**
 55 41.131842, -7.119321

Uso original
 Habitação de operários

Uso atual
 Sem uso

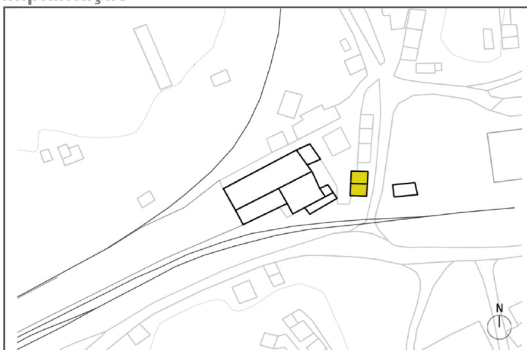
Época de Construção
 Séc. XX

Área de construção
 146 m²

Orientação fachada principal
☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente

Número de pisos
 Acima do solo 2 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral Estado de Conservação Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☒ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores em bom estado, apenas com algumas manchas;
 - Revestimento da cobertura completa, com deterioração ligeira das telhas;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral Estado de Conservação Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

56

Cordenadas

41.131723, -7.119578

Uso original

Uso desconhecido, provavelmente habitação de operários

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

82,5 m²

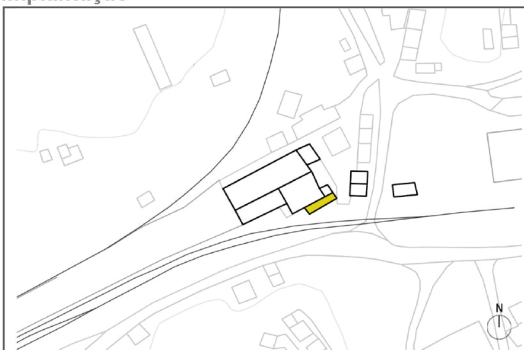
Orientação fachada principal

☐ Norte ☒ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado ☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☒ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores em bom estado, apenas com algumas manchas;
 - Revestimento da cobertura completa, com deterioração ligeira das telhas;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

57

Cordenadas

41.131813, -7.119554

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

28 m²

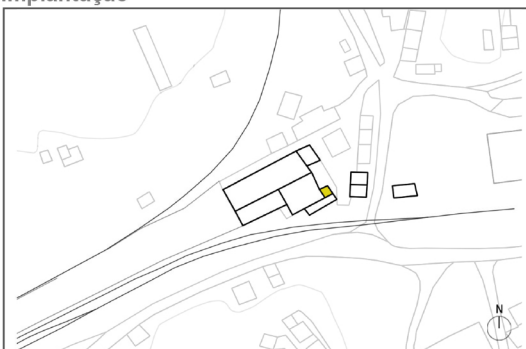
Orientação fachada principal

☐ Norte
☐ Sul
☐ Nascente
☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 2 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado
☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
☒ Conjunto
☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
☒ Bom
☐ Médio
☐ Mau
☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra
☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento
☐ Reboco e azulejo
☐ Reboco
☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento da cobertura completa, com deterioração ligeira das telhas;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

58

Cordenadas

41.132010, -7.119681

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

104 m²

Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 2 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado ☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☒ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☐ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento da cobertura completa, com deterioração média das telhas;
 - Vãos de portas e janelas fechadas por blocos de cimento;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

59

Cordenadas

41.131735, -7.119907

Uso original

Armazém de locomotivas da Estação do Pocinho

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

750 m²

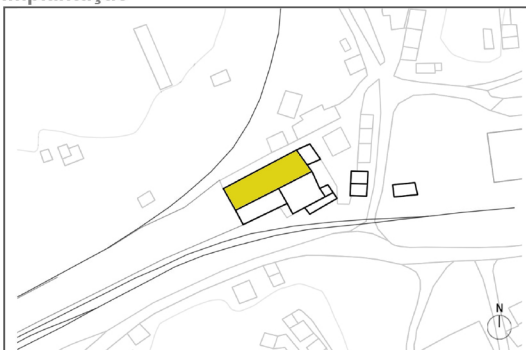
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☒ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 2 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado
 ☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☒ Médio
 ☐ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☒ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☐ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☒ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento exterior com ligeiras manchas e vandalizado por grafitos;
 - Revestimento da cobertura completo e em estado médio de conservação;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

60

Cordenadas

41.131836, -7.120009

Uso original

Posto de Manutenção da Estação do Pocinho

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

710 m²

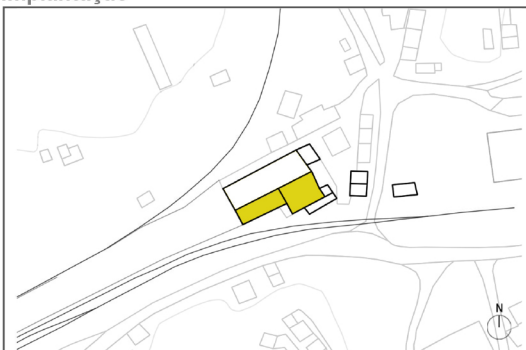
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☐ Sul
 ☐ Nascente
 ☒ Poente

Número de pisos

Acima do solo 2 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☐ Edifício isolado
 ☒ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☒ Médio
 ☐ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão

☒ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo

☒ Reboco
 ☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;

- Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;

- Revestimento de cobertura inclinada com deterioração acentuada, elementos em falta e infiltrações, exigindo substituição total;

- Colapso parcial da estrutura de suporte da cobertura;

- Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

61

Cordenadas

41.130942, -7.122412

Uso original

Anexo de mercadorias

Uso atual

Coincidente com o uso original

Época de Construção

Séc. XX / XXI

Área de construção

104 m²

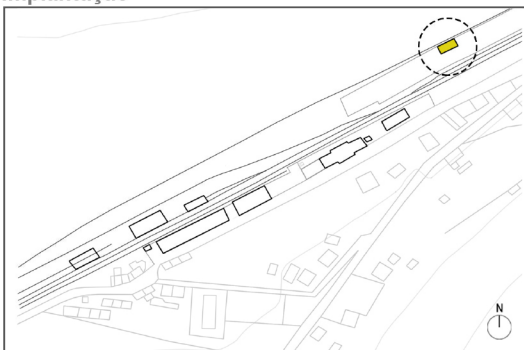
Orientação fachada principal

☐ Norte ☒ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☐ Conjunto ☒ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☒ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☐ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☒ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☐ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Revestimento exterior em chapa metálica em bom estado, apenas vandalizado por grafitos.

- Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

62

Cordenadas

41.130398, -7.122937

Uso original

Uso desconhecido, edifício de apoio à Estação do Pocinho

Uso atual

Coincidente com o uso original

Época de Construção

Séc. XXI

Área de construção

155 m²

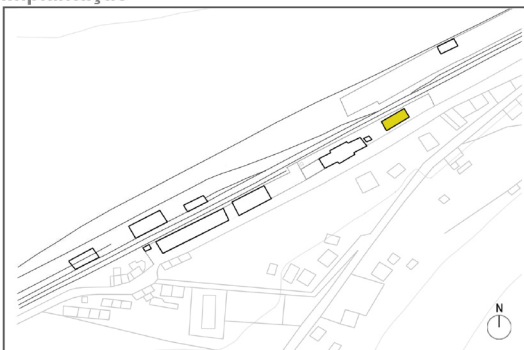
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☐ Conjunto ☒ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☒ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☒ Betão

☐ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo

☐ Reboco ☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Construído recentemente;

- Estrutura mantém a geometria original;

- Revestimento das paredes exteriores em bom estado de conservação;

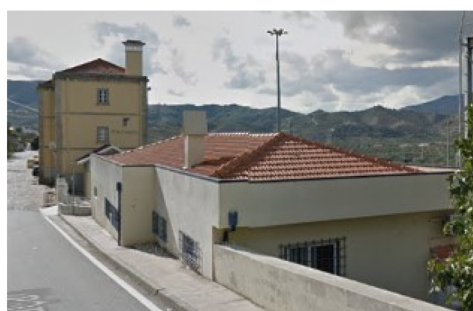
- Revestimento da cobertura completa e em bom estado;

- Impossibilidade de acesso ao interior, por se encontrar atualmente em uso.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

63

Cordenadas

41.130300, -7.123118

Uso original

Instalações sanitárias

Uso atual

Coincidente com o uso original

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

28 m²

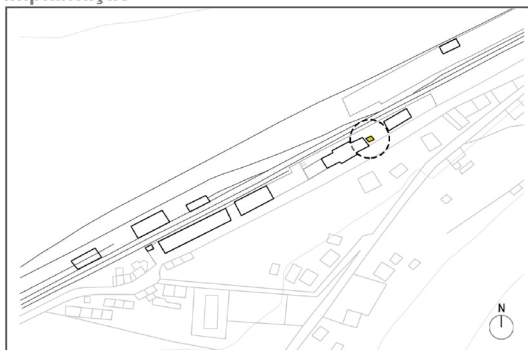
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☒ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☒ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores em bom estado de conservação;
 - Revestimento da cobertura completa, com deterioração média das telhas;
 - Revestimento das paredes interiores em bom estado de conservação.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

64

Cordenadas

41.130212, -7.123461

Uso original

Edifício de passageiros da Estação do Pocinho

Uso atual

Coincidente com o uso original

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

400 m²

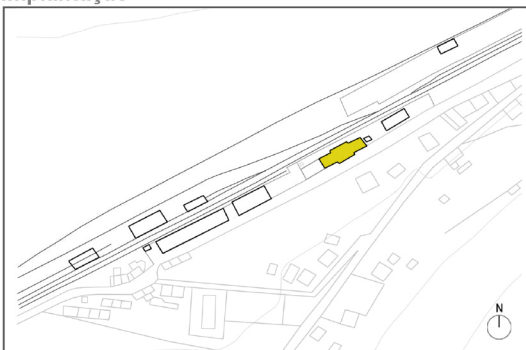
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 3 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☒ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☒ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☒ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento das paredes exteriores e interiores em bom estado de conservação;
 - Revestimento da cobertura completa e em bom estado;

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

65

Cordenadas

41.129872, -7.124268

Uso original

Cais coberto

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

368 m²

Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☐ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☒ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento e estrutura de madeira em estado médio de conservação, ligeiramente degradados, com algumas falhas de elementos e com alteração de cor;
 - Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

66

Cordenadas

41.129679, -7.124811

Uso original

Cais coberto

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

682 m²

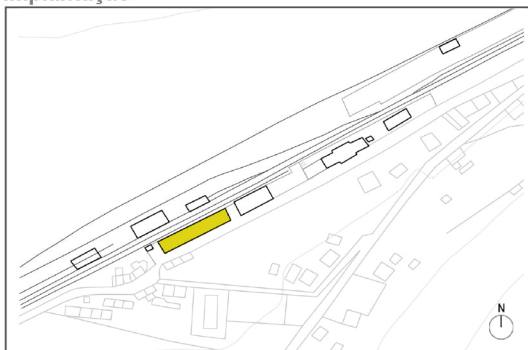
Orientação fachada principal

☒ Norte ☐ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☒ Conjunto ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☐ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☐ Reboco☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;
 - Revestimento e estrutura de madeira em estado médio de conservação, ligeiramente degradados, com algumas falhas de elementos e com alteração de cor;
 - Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos;
 - Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

67

Cordenadas

41.129856, -7.124827

Uso original

Uso desconhecido, edifício de apoio à Estação do Pocinho

Uso atual

Coincidente com o uso original

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

150 m²

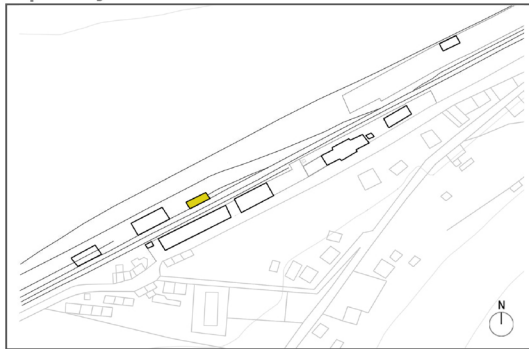
Orientação fachada principal

☐ Norte ☐ Sul ☒ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☐ Conjunto ☒ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☒ Bom ☐ Médio ☐ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☒ Betão

☐ Paredes de alvenaria de xisto

☐ Paredes de tabique de madeira

☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)

☐ Estrutura de madeira

☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo

☒ Reboco ☐ Caiado

☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original;

- Revestimento das paredes exteriores em bom estado de conservação;

- Revestimento da cobertura completa e em bom estado;

- Impossibilidade de acesso ao interior, por se encontrar atualmente em uso.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

68

Cordenadas

41.129679, -7.125313

Uso original

Cais descoberto

Uso atual

Coincidente com o uso original ou sem uso

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

335 m²

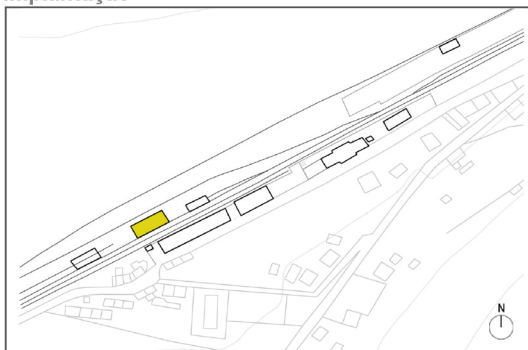
Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☒ Sul
 ☐ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

 Acima do solo
 Abaixo do solo

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☒ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
 ☐ Paredes de alvenaria de xisto
 ☐ Paredes de tabique de madeira
 ☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
 ☐ Estrutura de madeira
 ☒ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
 ☐ Reboco
 ☐ Caiado
 ☐ Azulejo

Observações

- Estrutura metálica em estado média de conservação, ligeiramente degradada e corroída;
 - Revestimento da cobertura completo, em chapa e em estado avançado de corrosão.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

69

Cordenadas

41.129513, -7.125255

Uso original

Uso desconhecido

Uso atual

Sem uso

Época de Construção

Séc. XX

Área de construção

31 m²

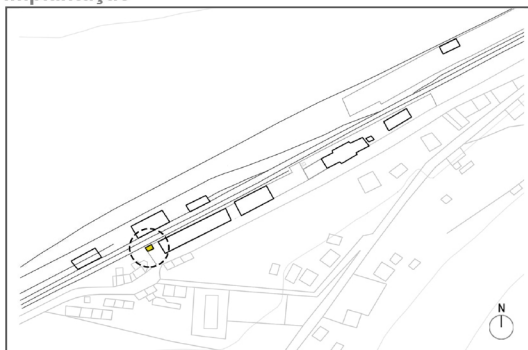
Orientação fachada principal

☐ Norte ☒ Sul ☐ Nascente ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular ☐ Conjunto ☒ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente ☐ Bom ☐ Médio ☒ Mau ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra ☐ Betão☐ Paredes de alvenaria de xisto☐ Paredes de tabique de madeira☒ Paredes mistas (alvenaria e tabique)☐ Estrutura de madeira☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☐ Sem revestimento ☐ Reboco e azulejo☒ Reboco ☐ Caiado☐ Azulejo

Observações

- Estrutura mantém a geometria original
 - Revestimento das paredes exteriores com manchas, descascamento da tinta e destacamento de elementos da parede;
 - Revestimento da cobertura com deterioração e falhas de elementos
 - Impossibilidade de acesso ao interior, dado que os vãos se encontram encerrados.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

id

70

Cordenadas

41.129469, -7.125886

Uso original

Telheiro (cais de transbordo)

Uso atual

Telheiro (cais de transbordo)

Época de Construção

Séc. XIX

Área de construção

193 m²

Orientação fachada principal

☐ Norte
 ☒ Sul
 ☐ Nascente
 ☐ Poente

Número de pisos

Acima do solo 1 Abaixo do solo 0

Implantação



Disposição da construção

☒ Edifício isolado
 ☐ Edifício de conjunto

Interesse patrimonial

☐ Singular
 ☒ Conjunto
 ☐ Sem interesse

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias

Estado de conservação geral

☐ Excelente
 ☐ Bom
 ☐ Médio
 ☒ Mau
 ☐ Péssimo

Paredes exteriores

☐ Paredes de alvenaria de pedra
 ☐ Betão
☐ Paredes de alvenaria de xisto
☐ Paredes de tabique de madeira
☐ Paredes mistas (alvenaria e tabique)
☒ Estrutura de madeira
☐ Estrutura metálica

Revestimento das paredes exteriores

☒ Sem revestimento
 ☐ Reboco e azulejo
☐ Reboco
 ☐ Caiado
☐ Azulejo

Observações

- Estrutura metálica em estado média de conservação, ligeiramente degradada e corroída;
 - Revestimento da cobertura completo, em chapa e em estado avançado de corrosão.

Caraterização Geral

Estado de Conservação

Fotografias



