



Universidade do Minho  
Escola de Arquitectura

Maria João Coutinho Machado Lobo

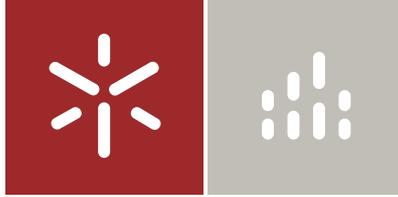
O percorrer do Corgo a Alvações  
pela Linha do Corgo:  
rotas de valorização da paisagem

Maria João Coutinho Machado Lobo  
O percorrer do Corgo a Alvações pela Linha do Corgo:  
rotas de valorização da paisagem

UMinho | 2017

abril de 2017





Universidade do Minho  
Escola de Arquitectura

Maria João Coutinho Machado Lobo

O percorrer do Corgo a Alvações  
pela Linha do Corgo:  
rotas de valorização da paisagem

Dissertação de Mestrado  
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao  
Grau de Mestre em Arquitectura  
Ramo de Conhecimento: Cidade e Território

Trabalho efetuado sob a orientação da  
Arquiteta Rute Carlos

Aos meus pais e ao Pedro



## Agradecimentos

Um agradecimento especial à professora Rute pelas conversas, apoio, crítica e método de ensino, apesar de rigoroso foi fundamental para a execução desta tese, obrigado.

Aos meus pais pelo apoio, paciência e amor incondicional que sempre demonstraram, um obrigado por me ajudarem a virar a página a uma fase de vida menos boa.

Ao Pedro pelo carinho, incentivo e apoio. Obrigado por acreditares sempre nas minhas capacidades e estares sempre presente nos bons e maus momentos.

À Joana e ao João, amigos que levo para a vida. Obrigado pela verdadeira amizade, sem vocês estes anos não eram tão felizes.

Ao Miguel e à Marisa pelas conversas sobre a tese apesar de poucas, importantes. Obrigado por me ajudarem nas dúvidas que iam aparecendo.

Às minhas amigas de Vila Real, obrigado por me proporcionarem momentos de alegria e diversão como só vocês sabem.

A todos os professores que tive a sorte de me cruzar no percurso académico, obrigado. Por serem como são elevam o nome da Escola de Arquitectura da Universidade do Minho.



## Resumo

Este projecto de investigação é um exercício de reflexão que permite descodificar a forma de intervir para reactivar um caminho antigamente feito pela linha ferroviária do Corgo.

Sendo um percurso desactivado pelo Estado mas apreciado pela população tornou-se necessária a requalificação da linha para reaproveitar este itinerário deixado ao esquecimento. Uma vez que se denotam uma serie de trabalhos para manter a linha como percurso em funcionamento reconheceu-se a necessidade de oferecer à comunidade um novo caminho valorizando aquilo que melhor caracteriza o território.

Este enunciado formaliza-se através da escolha de uma amostra da Linha do Corgo correspondente ao troço Corgo - Alvações onde ainda não foi realizada nenhuma intervenção. Numa primeira instância recorre-se a uma análise com base em ortofotomapas e cartografias que permitem caracterizar alguns elementos mais marcantes no território. De seguida, com uma análise bastante apoiada pela impressão in situ adquirida no acto de percorrer, foram construídos diferentes estudos que sintetizam o que é percorrer neste troço da linha do Corgo. O posicionamento destes estudos encontra-se assente na acção do percorrer a linha e deambulações fora da linha resultando numa compilação de estudos que sintetizam a compreensão da paisagem em si.

Desta análise ressaltaram vários aspectos que dariam o mote para a intervenção. Através da exploração das acções do ver, do percorrer e do interagir, estabeleceu-se o tema de rotas de valorização da paisagem como plano de acção. Através deste tema foram estipuladas diferentes rotas tendo em conta elementos característicos desta paisagem: a rota da vinha e da oliveira, a rota do xisto, a rota da água e a rota dos miradouros.

O projecto é desenvolvido através de pequenas actuações pontuais no território que marcam o lugar e caracterizam as acções que foram anteriormente propostas.



## Abstract

This thesis is an exercise of reflection that allows to decode the way of intervening to reactivate a trail once made by the Corgo railway line.

Being a path deactivated by the State but appreciated by the population, the requalification of the railway line became necessary to reuse this path left to oblivion. Once a series of works are denoted to keep the line as a working course it was recognized the need to offer the community a new path that values what best characterizes the territory.

This statement is formalized by choosing a sample of the old Corgo line, corresponding to the Corgo-Alvações section where no intervention has yet been performed. In the first instance, an analysis based on orthophotomaps and cartographies is used to characterize some of the most striking elements in the territory. Then, with an analysis well supported by the in situ impression acquired in the act of going through, different studies were constructed that deal with sub-themes developed around this main action. The positioning of these studies is based on the action of walking the line and wandering off the line resulting in a compilation of studies that synthesize the understanding of the landscape itself.

Through the exploration of the actions of seeing, of walking and of interacting, the theme of landscape valorization routes was established as a plan of action. Throughout this theme were stipulated different routes taking into account the characteristic elements of this landscape: the route of the vine and the olive tree, the route of the shale, the route of the water and the route of the sites with panoramic views.

The project is developed through small, timely actions in the territory that mark the place and characterize the actions that were previously proposed.

## Índice

<b>Introdução</b>	15
<b>A Linha do Corgo</b>	
origem	16
importância	17
encerramento	17
actualidade	20
paisagens que a linha percorre	22
amostra escolhida	24
<b>Do Corgo a Alvações</b>	
Alto Douro Vinhateiro	26
análise física	
estudo I. topografia; hidrografia; estrutura viária; estrutura do edificado;	28
entre o rio e a estrada	
estudo II. a paisagem de cultivo	
a vinha	
a oliveira	
o muro de xisto	31
o percorrer dentro e deambulações fora	33
estudo III. os limites físicos	34
estudo IV. os atravessamentos pedonais	40
estudo V. a materialidade do chão	43
estudo VI. a materialidade do chão fora da linha	44
estudo VII. os atravessamentos da água	46
estudo VIII. os usos da linha e os vestígios do comboio	48
estudo IX. os usos fora da linha	50
estudo X. a transformação e as práticas das culturas durante o ano	52
estudo XI. as quintas	55
estudo XII. as velocidades do percorrer	56
estudo XIII. as velocidades fora da linha	58
estudo XIV. a percepção visual da envolvente	60
estudo XV. a percepção visual dos limites afastados	60
estudo XVI. a visibilidade nos pontos finais dos atravessamentos	66
estudo XVII. a abertura do campo visual	68
como e o que percorrer? como e o que ver? como e com que interagir?	71
<b>As rotas de valorização da paisagem</b>	73
rota da vinha e da oliveira	74
rota do xisto	78
rota da água	82
rota dos miradouros	86

as rotas	90
materialização da sinalética de orientação	93
<b>Considerações Finais</b>	95
<b>Bibliografia</b>	96
<b>Anexos</b>	101



# Introdução

Com o declínio da rede ferroviária dos comboios em Portugal face à progressão da concorrência automóvel e com a desactivação de centenas de quilómetros de caminhos férreos, foram deixados num limbo percursos outrora importantes. Estes têm vindo a ressurgir do esquecimento e são agora vistos como uma mais valia para as localidades que atravessam. Uma vez que a forma de reactivação baseia-se essencialmente na construção de ecopistas e ciclovias propõe-se um novo olhar mais específico de modo a encontrar uma nova forma de reactivação.

Com um caso de estudo específico - a Linha do Corgo - este trabalho visa uma análise da linha e da envolvente permitindo estabelecer um novo olhar e uma nova forma de intervenção sobre um caminho abandonado. Tendo como objectivo uma mudança de perspectiva para reactivar um percurso existente, esta tese aborda questões do que é o percorrer pela antiga linha do comboio num troço específico do Corgo a Alvações visando construir uma nova narrativa e procurar formas de valorização da envolvente da linha.

## Motivação pessoal

A Linha do Corgo como caso de estudo é consequência de uma motivação pessoal inicial aquando a escolha do tema. Sendo natural de Vila Real, tive a oportunidade, à priori deste trabalho, de fazer uma série de caminhadas informais tanto de reconhecimento como de carácter simplesmente lúdico não só por diferentes troços da Linha do Corgo mas também por outras linhas ferroviárias do distrito de Trás-os-Montes e Alto Douro. O interesse que suscitou referente a estas linhas abandonadas juntamente com a vontade de me debruçar num estudo e numa análise de território abrindo novos campos daquilo que foi o meu percurso académico, levou à escolha da Linha do Corgo.

## Metodologia

Como forma de aproximação ao território em estudo para o compreender utilizar-se-á uma metodologia associada à análise bibliográfica, à análise com base em cartografias e ortofotomapas, à experiência in situ e à representação como forma de interpretação da paisagem. O desenho e a fotografia serão o suporte não só dos registos das caminhadas mas também do processo de interpretação e na criação de narrativas.

## Estrutura

O primeiro capítulo, a **Linha do Corgo**, diz respeito a um estudo geral da história da linha até à actualidade do percurso, concluindo com a escolha da amostra seleccionada. O segundo capítulo, do **Corgo a Alvações**, encontra-se dividido segundo uma análise física com base em cartografia e ortofotomapa que mostra uma primeira aproximação ao território onde a linha se encontra inserida, e uma análise in situ realizada através da acção de percorrer. Esta análise in situ representa o percorrer dentro e as deambulações fora da linha. O percorrer dentro da linha diz respeito aos estudos concretizados a partir das caminhadas efectuadas no antigo percurso do comboio e as deambulações fora da linha registam os estudos relacionados através do percorrer os desvios que se encontram presentes a partir do percurso inicial. Por último, no capítulo **as rotas de valorização da paisagem**, é proposto uma nova forma de percorrer, ver e interagir com o território, chegando a uma escala mais aproximada onde se definem as actuações a realizar.

# A Linha do Corgo

## Origem



Fig.1. Caminhos ferroviários de Portugal - 1980

A Linha do Corgo foi uma das primeiras linhas férreas de via estreita a ser construída pelo Estado em Portugal<sup>1</sup>. Apesar das incertezas que se verificavam relativamente ao tráfego uma vez que percorria o interior de Trás-os-Montes, foi considerada importante para esta região remota e foi construída em defesa do interesse público. Apresentava no entanto boas promessas para o futuro uma vez que se previa um aumento do fluxo populacional da região através deste caminho ferroviário afluente da linha do Douro.

As linhas férreas que se encontravam posicionadas num eixo perpendicular à Linha do Douro e que daqui iniciavam o seu percurso faziam parte de um plano tardio de construção da rede dos caminhos de ferro portugueses. Este plano de construção foi finalmente decretado em 1900, onde a Linha do Corgo adquiriu uma grande importância como afluente da linha férrea do Douro uma vez que não só realizava a ligação entre terras portuguesas mas também tinha o intuito de ser prolongada até Verin, fazendo a ligação com a rede ferroviária espanhola<sup>2</sup>. Estas linhas ferroviárias que encontravam a sua ligação com a linha do Douro adquiriam o nome do rio que acompanhavam paralelamente em todo o percurso, Linha do Tua, Linha do Sabor, Linha do Vouga e Linha do Corgo.

O primeiro concurso para construção da linha do Corgo realizou-se a 16 de Fevereiro de 1903. Deste concurso apenas surge uma proposta que, pela quantidade de erros que apresentava, não foi aceite para se proceder à fase de construção. Consequentemente, dia 18 de Fevereiro de 1903, surge um decreto que passa a autoria da construção para o Estado. Foi oficialmente destacada a então Direcção do Minho e Douro para proceder ao restabelecimento do traçado e revisão do projecto do primeiro troço a ser construído: Régua-Vila Real<sup>3</sup>.

O projecto utilizado é da autoria de Alberto da Cunha Leão datado de 1897<sup>4</sup>, sendo apenas alterado uma pequena parcela na saída da estação da Régua. O projecto e orçamento foram revistos a 16 de Abril de 1903 e aceites a 25 de Abril do mesmo ano. A 7 de Maio de 1903 a direcção de Minho e Douro dos caminhos de ferro do estado anunciou que iria abrir um concurso público para seleccionar as empreiteiras para a construção de dois troços entre a Régua e Vila Real, sendo aceite a do Sr. José Pereira<sup>5</sup>. A construção do primeiro troço foi iniciada em 1905<sup>6</sup>.

O troço Vila Real - Pedras Salgadas foi aberto à exploração comercial a 15 de Julho de 1907.<sup>5</sup> O troço Pedras Salgadas - Vidago abre para a população a 20 de Março de 1910<sup>7</sup>. O troço Vidago - Tâmega foi inaugurado a 20 de Junho de 1919, e Tâmega - Chaves a 28 de Agosto de 1921.<sup>5</sup>

1 - [s.n.] *Crimes públicos sem investigação*. 15/09/2008. Disponível em: <https://www.publico.pt/portugal/jornal/crimes-publicos-sem-investigacao-276026>.

2 - [s.n.] *Há 50 anos*. Revista GAZETA dos Caminhos de Ferro. Lisboa. nº1735 (1 de Abril de 1960). p. 46

3 - VIEIRA, Conde de Paçô - *Caminhos de Ferro Portuguezes, Subsídios para a sua história*. Lisboa: Livraria Classica Editora de A.M.Teixeira. 1905. 84-9761-855-6. p. 147

4 - ibidem p. 144,145

5 - SILVA, Teixeira - *Linha Ferroviária do Corgo*. Farol da nossa terra. 06/12/2012. Disponível em: <http://www.faroldanossaterra.net/2012/12/06/linha-ferroviaria-do-corgo/>

6 - Colóquio para o desenvolvimento do distrito de Vila Real, 1970

7 - BRÁS, Júlio C.A. - *O caminho de ferro*

Iniciada a 24 de Agosto de 1903<sup>8</sup> no Peso da Régua, inaugurada em 1906 com a conclusão do troço Régua-Vila Real<sup>9</sup>, e concluída em 1921<sup>5</sup>, com a chegada a Chaves, esta linha tornou-se num importante eixo de desenvolvimento até à data de 1990, data esta que marca o início de uma longa fase de encerramento.

## Importância

A Linha do Corgo fazia a ligação entre as localidades de maior importância no Oeste de Trás-os-Montes e foi construída não só com o objectivo de fazer um percurso que unisse as localidades de Chaves, Vidago e Pedras Salgadas pelo facto de estas possuírem um forte conjunto de estâncias termais<sup>10</sup>, mas também de modo a fazer uma ligação entre todas as localidades à Linha Douro, possibilitando uma deslocação do interior para o litoral do país.

Para além destas razões de maior causa, a Linha em estudo era também vista como uma ligação fundamental virada para o interior da região uma vez que permitia uma mobilidade entre as aldeias mais remotas desta área, oferecendo assim uma abertura, até ao momento não existente, destas regiões, possibilitando também o desenvolvimento urbano da área próxima à linha.

O território correspondente ao percurso desta linha oferece uma variedade de imagens opostas de uma região transmontana, sendo isto um factor a valorizar uma vez que permite a absorção de um conhecimento paisagístico sobre esta área. As imagens que o percurso dá a conhecer correspondem ao Rio Corgo, ao Alto Douro Vinhateiro, à Serra do Alvão, à Veiga de Vila Pouca de Aguiar, ao Rio Tâmega e também à intersecção com vários centros urbanos, oferecendo uma vasta imagem desta parcela de Trás-os-Montes.

## Encerramento

Os primeiros sinais da crise dos caminhos de ferro surgem em 1929 (conforme afirmou o relatório do conselho de administração da CP) com a concorrência dos automóveis. A reconstrução das estradas do país pela ditadura militar ajudou na implementação de companhias rodoviárias, tendo este serviço retirado aos poucos o tráfego dos comboios reduzindo a sua popularidade.<sup>11</sup>

Em 1950 na assembleia geral da CP foi exposto o deficit de exploração crescente, estando o valor em 1953-1954 a rondar os 90 000 contos anuais. Uma vez que o governo se recusou a eliminar essas perdas, a única solução seria encerrar as linhas deficitárias deixando as empresas de transportes rodoviários estabelecer o serviço público necessário. Com os caminhos de ferro, a litorização do país tornou-se mais acentuada. O índice de utilização das linhas de ferro do interior era bastante inferior quando comparado ao do litoral. O principal objectivo de facilitar as relações comerciais marítimas foi cumprido desenvolvendo-se muito mais a área litoral. No caso das relações comerciais

8- NEVES, Elísio Amaral e CABRAL, A.M.Pires - Vila Real - História ao Café. O Corgo e os escritores. Grémio Literário Vila-Realense / Câmara Municipal de Vila Real, Julho de 2013. 978-989-8653-03-1. p. 401

9 - [s.n.] Cem anos da Linha do Vale do Corgo: palavras e imagens, evocações de uma linha centenária. Arquivo Municipal de Vila Real, 2006

10 - SALVADOR, Floripo Virgílio - *Memórias de Vidago*, 2004. p. 105

11 - MÓNICA, Maria Filomena; PINHEIRO, Magda de Avelar; ALEGRIA, Maria Fernanda e BARRETO, José - *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal Vol.2. Estudos Históricos 1*. CP -Caminhos de Ferro Portugueses - Gabinete de Relações Públicas. 972-97046-3-5. p. 66

terrestres, apesar de existirem, eram poucas para o contínuo investimento. Esta diferença tornou as discrepâncias entre as regiões muito mais acentuadas.<sup>12</sup>

Apesar de uma das considerações base da companhia ferroviária de Portugal ser o “funcionamento do sistema, para servir em rede todo o país, deveria justificar, em termos de economia de transportes, o estabelecimento das obrigações de serviço público destinadas a apoiarem as áreas economicamente desfavorecidas, com vista à promoção do seu desenvolvimento”, as áreas “economicamente desfavorecidas” foram as que mais foram afectadas pela decisão de encerramento.<sup>13</sup>

Seria precisa uma completa remodelação das infra estruturas da linha do Douro para se conseguir aumentar a sua capacidade e também uma exploração e renovação das linhas de via estreita para diminuir a inconveniência das baixas velocidades comerciais uma vez que os autocarros garantiam velocidade.<sup>14</sup>

Segundo um especialista da OCDE ( Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico), as linhas de via estreita que percorrem os rios afluentes do Douro revelavam uma importância imensa não só pela sua raridade por toda a Europa mas também pela prestação do serviço público e turístico ainda não desenvolvido. No entanto era necessária uma minimização dos custos de exploração que foi pensado fazer-se através da supressão do transporte de mercadorias e do encerramento das estações. Conforme esta ideia, os serviços eram efectuados através de carruagens ligeiras que fizessem a própria venda de bilhetes, os edifícios das estações seriam adaptados a postos de venda de artesanato local e outro comércio de apoio aos passageiros.<sup>14</sup>

Portugal desactivou nos últimos 30 anos 1300 quilómetros de vias férreas nas zonas mais remotas do interior do país tornando-os assim cada vez mais afastados do litoral e dos maiores centros urbanos. No caso da região transmontana, mais de 300 quilómetros de percursos importantes foram esquecidos uma vez que não correspondiam às exigências da modernidade.<sup>15</sup>

A Linha do Corgo foi sendo desactivada durante um período de 19 anos começando com o troço de Vila Real-Chaves a 1 de Janeiro de 1990, que correspondia à parcela de maior distância (75 km)<sup>16</sup>, e encerrando definitivamente com o troço de Vila Real-Régua a 24 de Março de 2009 (25 km).<sup>17</sup> Este encerramento foi tido na altura como algo temporário com o intuito de se proceder a uma reabilitação devido a questões de segurança, estando a sua

12 - MÓNICA, Maria Filomena; PINHEIRO, Magda de Avelar; ALEGRIA, Maria Fernanda e BARRETO, José - *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal Vol.2. Estudos Históricos 1*. CP -Caminhos de Ferro Portugueses - Gabinete de Relações Públicas. 972-97046-3-5. p. 86

13 - LOBATO, Luís Guimarães - *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal Vol.4. A concepção da rede ferroviária no sistema global de transportes. O Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres*. CP -Comboios de Portugal; DGTTF - Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais. 972-97046-9-4 CP; 972-98352-2-5 DGTTF. p.26

14 - ibidem p.41

15 - CARDOSO, Rui - *160 anos na linha*. Expresso. 22/10/2016. Disponível em: <http://expresso.sapo.pt/sociedade/2016-10-22-160-anos-na-linha>.

16 - |s.n| - *CP desmente encerramento da linha do Corgo*. Público. 02/04/2016. Disponível em: <https://www.publico.pt/local-lisboa/jornal/cp-desmente-encerramento-da-linha-do-corgo-71545>.

17 - CIPRIANO, Carlos - *Refer encerra linhas do Corgo e do Tâmega sem aviso prévio aos utentes do serviço*. Público. 25/03/2009. Disponível em: <https://www.publico.pt/2009/03/25/sociedade/noticia/refer-encerra-linhas-do-corgo-e-do-tamega-sem-aviso-previo-aos-utentes-do-servico-1370757>

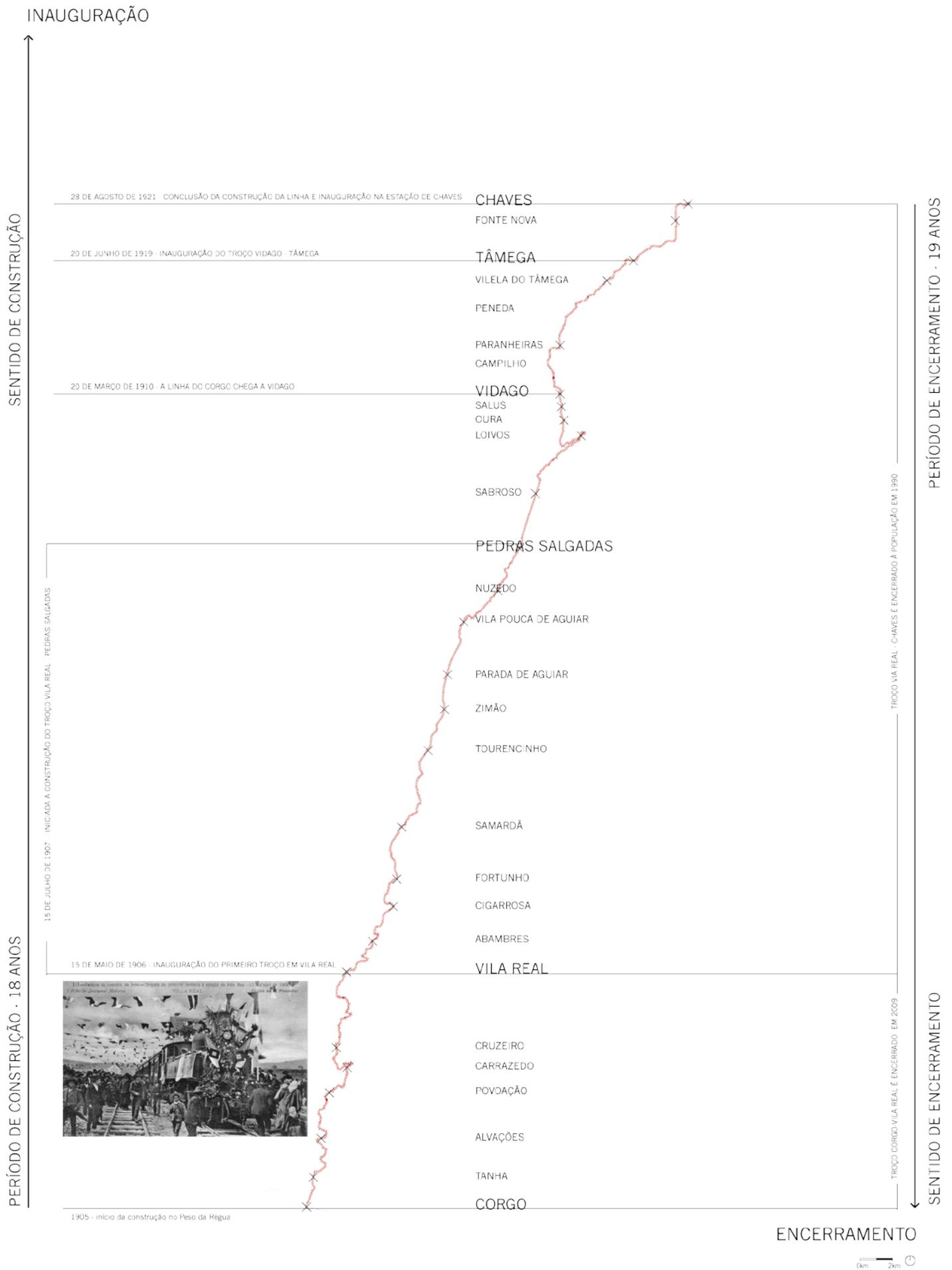


Fig.2. Esquema da construção, inauguração e encerramento da Linha do Corgo

reabertura programada para finais de 2010.<sup>18</sup> Após o encerramento em 2009, começaram as primeiras fases de reabilitação com o levantamento da linha de carris e com uma série de estudos realizados de modo a analisar as necessidades das populações afectadas.<sup>19</sup> Em 2010 decorreram os estudos para a segunda fase, que correspondiam a trabalhos de geometria, geotecnia, drenagem e construção civil. Este processo no entanto foi suspenso a meados de 2010 por questões orçamentais, encerrando definitivamente a Linha do Corgo.<sup>20</sup>

## Actualidade



Fig.3. Sinalética vertical



Fig.4. Ecopista de Vila Pouca



Fig.5. Ecopista de Vila Pouca



Fig.6. Ecopista de Vila Real

Actualmente têm sido realizadas acções no antigo caminho férreo com o intuito de requalificar a Linha do Corgo para **ecopista**<sup>21</sup>. Parte da linha já se encontra activa para servir a essa função enquanto que a restante ainda se encontra em fase de projecto. Em relação aos troços já abertos para funcionamento temos a ecopista de Vila Real e a ecopista de Vila Pouca de Aguiar.

O troço que alberga Vila Real entrou em funcionamento em Setembro de 2013 e inicia o seu percurso a partir do km 23.9 até ao km 41.7. Em toda a sua extensão a intervenção realizada limita-se à limpeza da vegetação do percurso revelando a materialidade do chão, terra batida.

A partir do km 42 inicia-se a ecopista de Vila Pouca de Aguiar que entrou em funcionamento faseadamente. Existindo já um troço disponível ao atravessamento em 2005 correspondente à ligação entre Vila Pouca de Aguiar e Pedras Salgadas, esta só foi inaugurada em 2008 e posteriormente expandida em 2013. Apesar de poucas intervenções é possível encontrar alguma sinalização vertical e apoios para quem faz o seu percurso de bicicleta bem como um tratamento de pavimento em toda a sua extensão variando entre o piso em cimento ou em betuminoso.

A ecopista de Chaves ainda se encontra em fase de projecto, existindo aqui planos para a continuação da ecopista até Verin. Existem também projectos para a ecopista do Peso da Régua que possivelmente seguirão o mesmo tipo de intervenções que estão a ser vindo realizadas.

Focando o olhar para as estações e apeadeiros que permaneceram quando a linha foi desmantelada, podemos observar uma tentativa de recuperação do património deixado ao esquecimento. Apesar da maior parte das infra-estruturas se encontrarem abandonadas, existem várias que se adaptaram a novos usos para servir a comunidade. A estação de Chaves foi reabilitada e incorporada a uma nova construção que serve de museu ferroviário, a estação do Tâmega foi reabilitada, na estação de Pedras Salgadas o café continua aberto, a estação de Vila Pouca de Aguiar foi reabilitada, a estação de Tourencinho faz agora parte da associação de futebol da mesma terra, a estação de Vila Real encontra-se em fase de remodelação para servir possivelmente à direc-

18 - [s.n.] - *Requalificação da linha do Corgo*. Diário de Trás-os-Montes. 17/07/2009. Disponível em: <http://www.diariodetrasosmontes.com/noticia/requalificacao-da-linha-do-corgo>.

19 - [s.n.] - *O projecto, a construção e inauguração do Corgo*. Movimento Cívico pela Linha do Corgo. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://linhaferroviariadocorgo.wordpress.com/historia/>.

20 - [s.n.] - *O golpe de misericórdia na Linha do Corgo*. Expresso, A voz de Trás-os-Montes. 10/08/2010. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: [http://expresso.sapo.pt/blogues/bloguet\\_redeexpresso/blogue\\_a\\_voz\\_de\\_tras\\_os\\_montes/o-golpe-de-misericordia-na-linha-do-corgo=f599983](http://expresso.sapo.pt/blogues/bloguet_redeexpresso/blogue_a_voz_de_tras_os_montes/o-golpe-de-misericordia-na-linha-do-corgo=f599983)

21 - informação relativa às ecopistas da linha do Corgo retirada do site: [s.n.] - Ecopista da Linha do Corgo (LINHA DO CORGO Greenway). [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/4v-real/lcorgo/lcorgo.php>

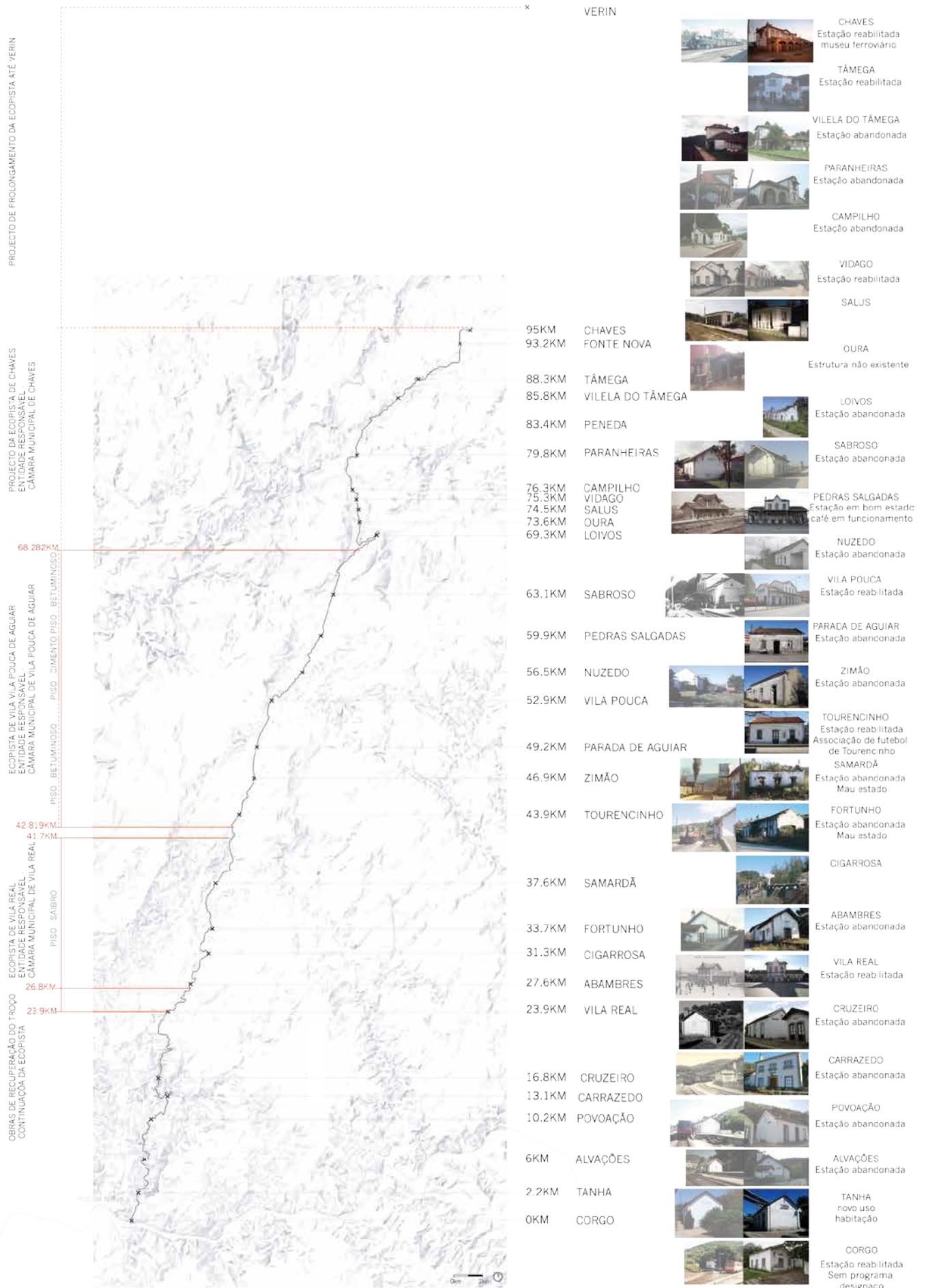


Fig.7. A actualidade da Linha do Corgo

ção geral de estradas, a estação de Tanha foi cedida temporariamente como habitação e a estação do Corgo, apesar de se encontrar fechada, já foi alvo de reabilitações. Apesar de existirem muitas estações em abandono, algumas sofreram mais com este esquecimento. No caso da estação de Loivos, de Samardã e de Fortunho, o tempo passou mais rápido e os desgastes são mais visíveis uma vez que se situam afastadas da comunidade. As restantes paragens da Linha do Corgo, apesar de abandonadas encontram-se em muito bom estado estando apenas fechadas ao público.

A tentativa de valorização tanto do património deixado pelo caminho de ferro no que diz respeito às estações como do próprio percurso da linha de comboio revela um apreço dado pela população bem como um conhecimento por parte da mesma da mais valia deste percurso abandonado. No entanto a simples mudança de pavimento e a colocação de alguma sinalética de apoio para o trânsito seguro pode não ser a forma mais correcta de trabalhar este percurso.

A linha foi pensada e concretizada de forma a fazer a ligação mais eficaz de comboio entre as povoações, foi pensada longitudinalmente sem tomar em consideração a envolvente em si, os lugares por onde atravessa no entretanto. A transformação deste espaço poderá não passar apenas pela pavimentação do mesmo uma vez que não só o seu carácter e propósito foi alterado mas também a velocidade e a forma de o percorrer. Para resultar numa mudança coerente, o percurso deverá ser pensado não só longitudinalmente mas também transversalmente à linha uma vez que o caminho em si é agora um factor importante. Esta transversalidade da linha é trabalhada em consonância com as paisagens que esta atravessa na sua continuidade, o que a rodeia e o que a limita. Através desta mudança de pensamento face ao percurso poderemos potenciar os valores das diferentes paisagens que a linha percorre. Com este posicionamento passamos a olhar não só para a linha mas também para a envolvente, ampliando assim o campo de estudo.

## Paisagens que a linha percorre



Fig.8. Alto Douro Vinhateiro



Fig.9. passagem por Vila Real

Com a formulação da ideia de trabalhar a linha na sua transversalidade, torna-se importante fazer uma primeira representação da transformação das paisagens que esta percorre, da mudança da paisagem na envolvente.

Iniciando o percurso no sentido ascendente, sentido da construção da linha, esta encontra-se inserida no **Alto Douro Vinhateiro**. Do Corgo (0km) a Cruzeiro (16.8km) é um percurso caracterizado por ser um verdadeiro caminho de montanha uma vez que consegue vencer um desnível de 370 metros ao longo de encostas que obrigam a um percurso entre vinhas serpenteante de terra batida. Uma imagem que mostra a grandeza da vinha na ocupação do território. É perto do lugar da primeira estação desta linha que se localiza a foz do **Rio Corgo**. Este Rio acompanha o percurso da linha até à sua nascente em Vila Pouca de Aguiar, e a paisagem vai se alterando também na continuidade desta linha de água. Passando a estação de Cruzeiro, a linha vai de encontro ao centro urbano de Vila Real. Aqui a construção vai se tornando cada vez mais densa e a estrutura linear da linha vai se perdendo face a evolução da cidade.

Passando Vila Real, mais concretamente Cigarrosa (31.3km) e che-

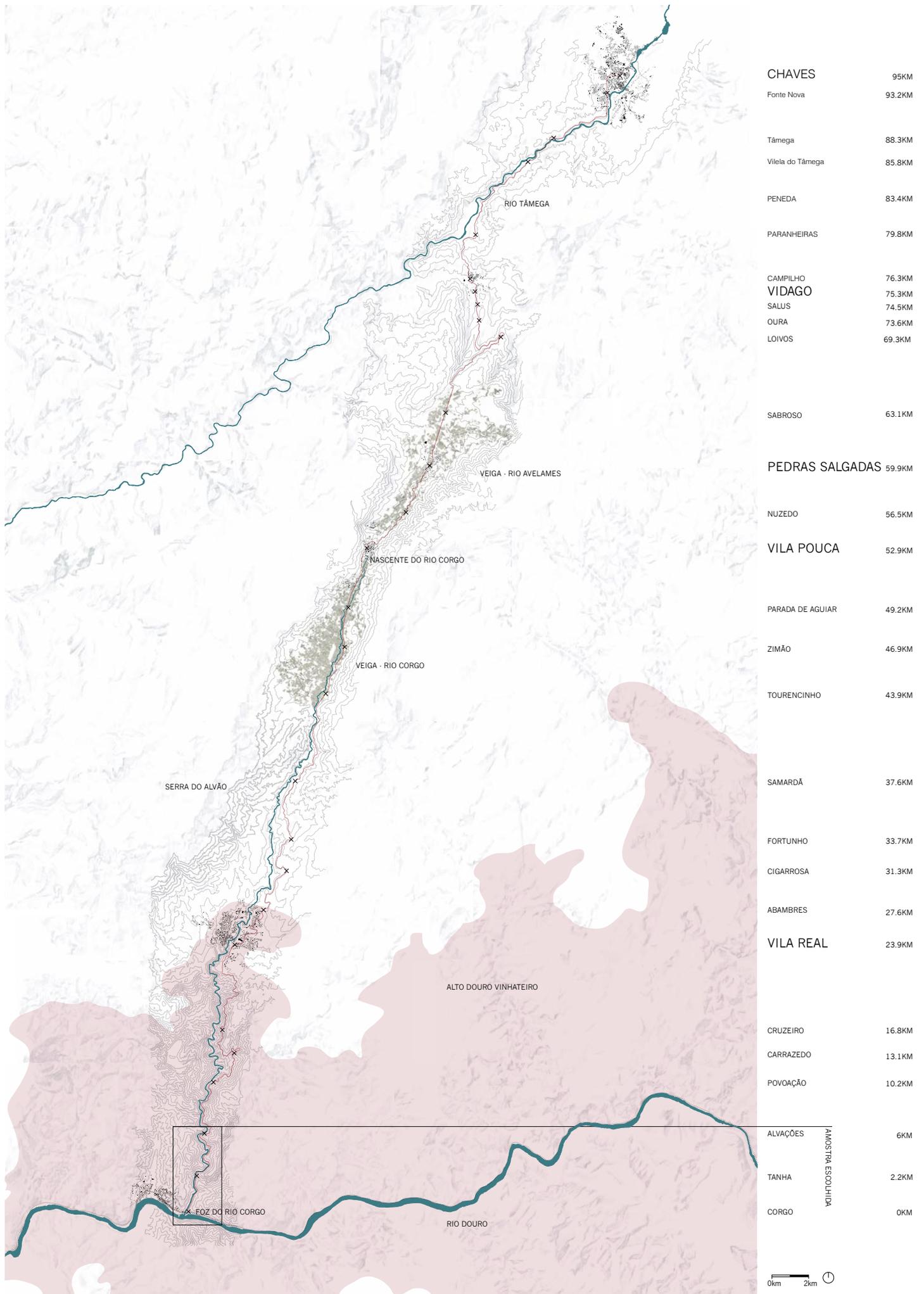


Fig.10. as paisagens que a linha percorre



Fig.11. Serra do Alvão



Fig.12. Veiga de Vila Pouca



Fig.13. rio Tâmega

gando a Tourencinho (43.9km), a linha encontra-se inserida numa paisagem relativa à **Serra do Alvão**. No entanto as características tornam-se mais marcantes aquando a passagem por Samardã ( 37.6KM). Este troço é caracterizado pela geologia do território. Uma paisagem rochosa e escura durante todo o ano constituída por granito porfíroides sempre marcada pela passagem do rio Corgo no vale.

Pouco antes da chegada a Tourencinho (43.9km) a linha começa o seu percurso na **Veiga de Vila Pouca de Aguiar**<sup>22</sup>. Esta área de parcelas agrícolas estende-se por aproximadamente 21 km neste vale e é interrompida pela cidade de Vila Pouca de Aguiar. O percurso da linha férrea comporta-se longitudinalmente a esta veiga sendo limitado em quase toda a sua continuidade por parcelas agrícolas. Esta veiga encontra-se apoiada e desenvolvida pela passagem do rio Corgo no vale. Com a aproximação a Vila Pouca de Aguiar a estrutura linear da linha e a continuidade de parcelas agrícolas é interrompida dando lugar ao desenvolvimento urbano, no entanto após a passagem por esta cidade, voltamos a ser acompanhados por uma veiga, neste caso desenvolvida pela passagem do rio Avelames. A paisagem agrícola da veiga está presente até cerca de 2km antes da chegada à estação de Sabroso de Aguiar (63.1km).

Chegando à estação Paranheias (79.8km), a linha é caracterizada por uma aproximação ao **Rio Tâmega**. Entre esta estação e Vilarinho de Paranheiras e pouca antes da estação do Tâmega (88.3km) a linha faz o seu percurso pelo lado Este deste rio, sendo possível o atravessamento por uma ponte construída para servir ao caminho de ferro passando assim para o lado Oeste até ao fim da linha. Em todo este troço a relação visual com o rio é significativa. Esta relação visual e a continuidade da estrutura linear perde-se aquando a passagem por Fonte Nova (83.2km), onde a linha começa o seu percurso pelo interior da cidade de Chaves.

## Amostra escolhida

A parcela correspondente à amostra escolhida para realizar este estudo situa-se entre **Corgo** (0km) e **Alvações** (6km) e encontra-se inserida na sub-paisagem do **Alto Douro Vinhateiro**. Esta escolha incidiu no facto de este ser um troço sobre o qual ainda nenhuma intervenção tivesse sido realizada juntamente com a vontade de querer iniciar o estudo num dos extremos da linha. Uma vez que se pode considerar o momento de passagem na estação Corgo como uma “*alpestre entrada na província de trás-os-montes*”<sup>23</sup>, escolheu-se este ponto como porta de entrada do nosso estudo. A razão de escolher trabalhar os 6km iniciais da linha adveio da vontade de fazer um estudo aproximado ao local. Tendo como bases de trabalho apenas a cartografia militar e o ortofotomapa realizado, foi necessário uma escolha da área a estudar baseada na premissa que essa extensão do troço fosse viável de percorrer assiduamente, de modo a criar mais estudos representativos da linha. Pela escassez de informação, as análises da amostra representam as especificidades e pormenores do percurso encontrados com as múltiplas visitas ao local.

22 - ver anexo IV

23 - AGOSTINHO, José - *Á Roda de Portugal*. Vol. 1. António Figueirinhas editor. Porto. 1914. p. 284

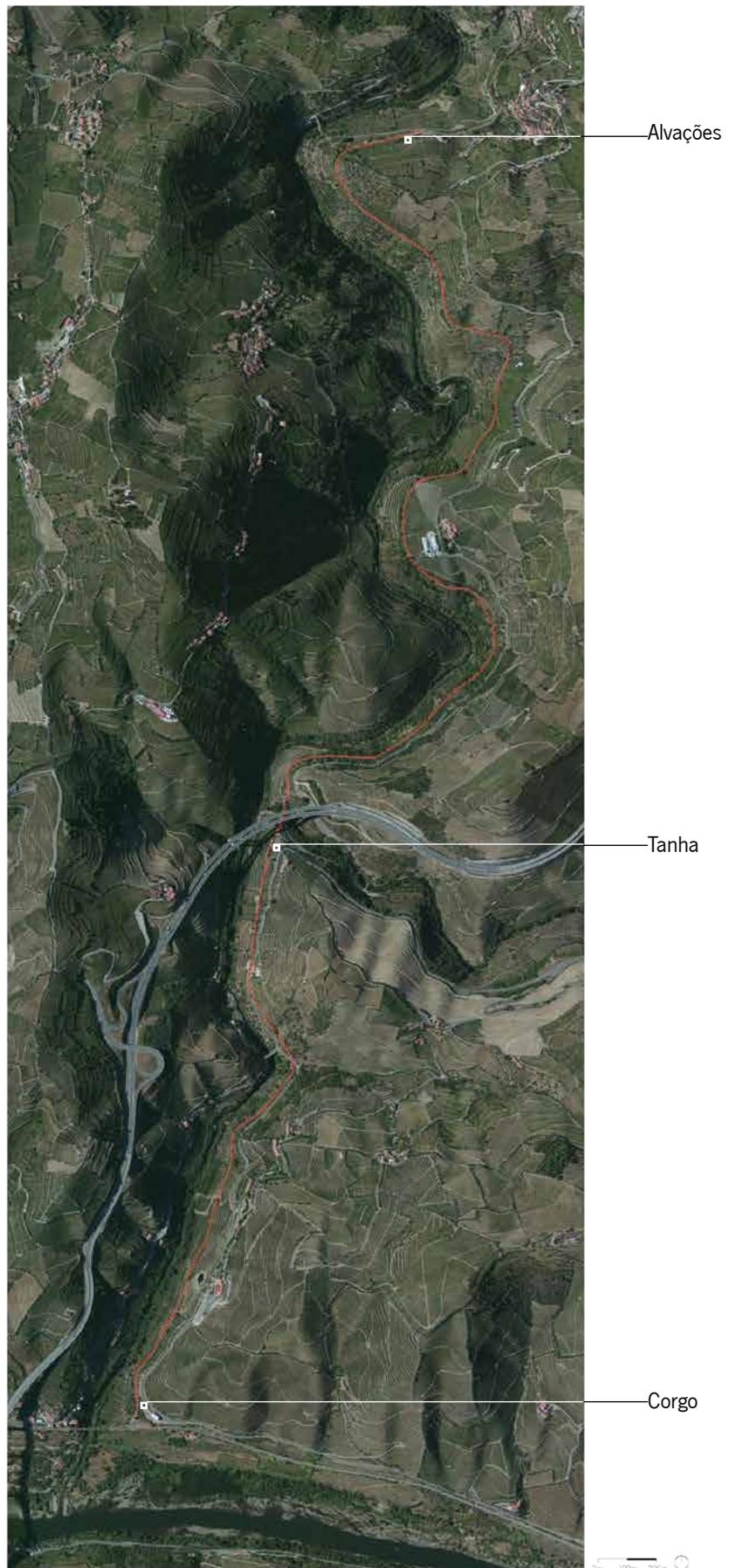


Fig.14. ortofotomapa da amostra escolhida (retirado do bingmaps)

# Do Corgo a Alvações

## Alto Douro Vinhateiro

O Alto Douro Vinhateiro oferece uma paisagem cultural que resulta de um culminar de diferentes técnicas da produção do vinho que se foram modificando com as exigências de vários tempos. Ficou conhecida por ser uma região propícia para a viticultura devido não só à sua localização geográfica e topografia mas também à constituição do próprio solo. A sua localização entre cadeias montanhosas torna a região protegida de ventos húmidos da costa atlântica e de ventos secos do país vizinho culminando num clima predominantemente mediterrâneo. O solo foi trabalhado para que as encostas de xisto se transformassem em terra propícia para esta cultura. A paisagem desta região foi transformada ao longo dos séculos pelo Homem, principal responsável da imagem que se conhece do Alto Douro Vinhateiro.<sup>24</sup>

Assume-se que a cultura da vinha está presente nesta região há pelo menos 4 mil anos (século XX AC), uma vez que foram descobertas grainhas carbonizadas nas estações arqueológicas da região. No entanto acredita-se que foi com a chegada dos romanos a estas terras no século I DC que houve uma expansão das áreas agrícolas sendo a viticultura uma das práticas mais predominantes, algo que foi possível devido à construção de estradas e pontes.<sup>25</sup>

A região demarcada do Alto Douro Vinhateiro estende-se actualmente pelo vale do Rio Douro abrangendo os seus afluentes somando uma área total de 250 000 hectares.<sup>24</sup> Esta região encontra-se dividida em 3 sub-regiões com especificidades diferentes, o Baixo Corgo, o Cima Corgo e o Douro Superior

O nosso caso de estudo enquadra-se na sub-região do Baixo Corgo, região anteriormente designada por Alto Douro. Antigamente a cultura da vinha apenas existia no Baixo e no Cima Corgo, e actualmente é na região do nosso caso de estudo que a vinha assume maior predominância, ocupando um terço de toda a área. Esta ocorrência clarifica-se pelo facto de existir uma maior precipitação anual e uma menor dificuldade de criar solos mais profundos, tornando esta região na mais fértil.<sup>26</sup>

O Alto Douro Vinhateiro foi alvo de uma serie de demarcações ao longo dos anos que tiveram como intuito a fiscalização do vinho mas também do cultivo. A última demarcação neste território foi a classificação como património da humanidade na categoria de paisagem cultural evolutiva viva.<sup>24</sup> Esta classificação abrange apenas 10% da região do Alto douro vinhateiro, abrangendo também a nossa área de estudo.<sup>26</sup> Foi classificada como uma paisagem de valor excepcional e universal construída pelo homem que vai evoluindo ao ritmo das transformações sócio-económicas e técnicas para que se mantenha rentável e viva.

24 - SOUSA, Fernando de - O Alto Douro. Da demarcação pombalina à classificação de património mundial. p. 21

25 - |s.n.| - *Património da Humanidade na Bacia do Douro*. Fundação Rei Afonso Henriques. p. 99

26 - |s.n.| - *Douro. Guia Turístico do Douro*. p. 12 e 14

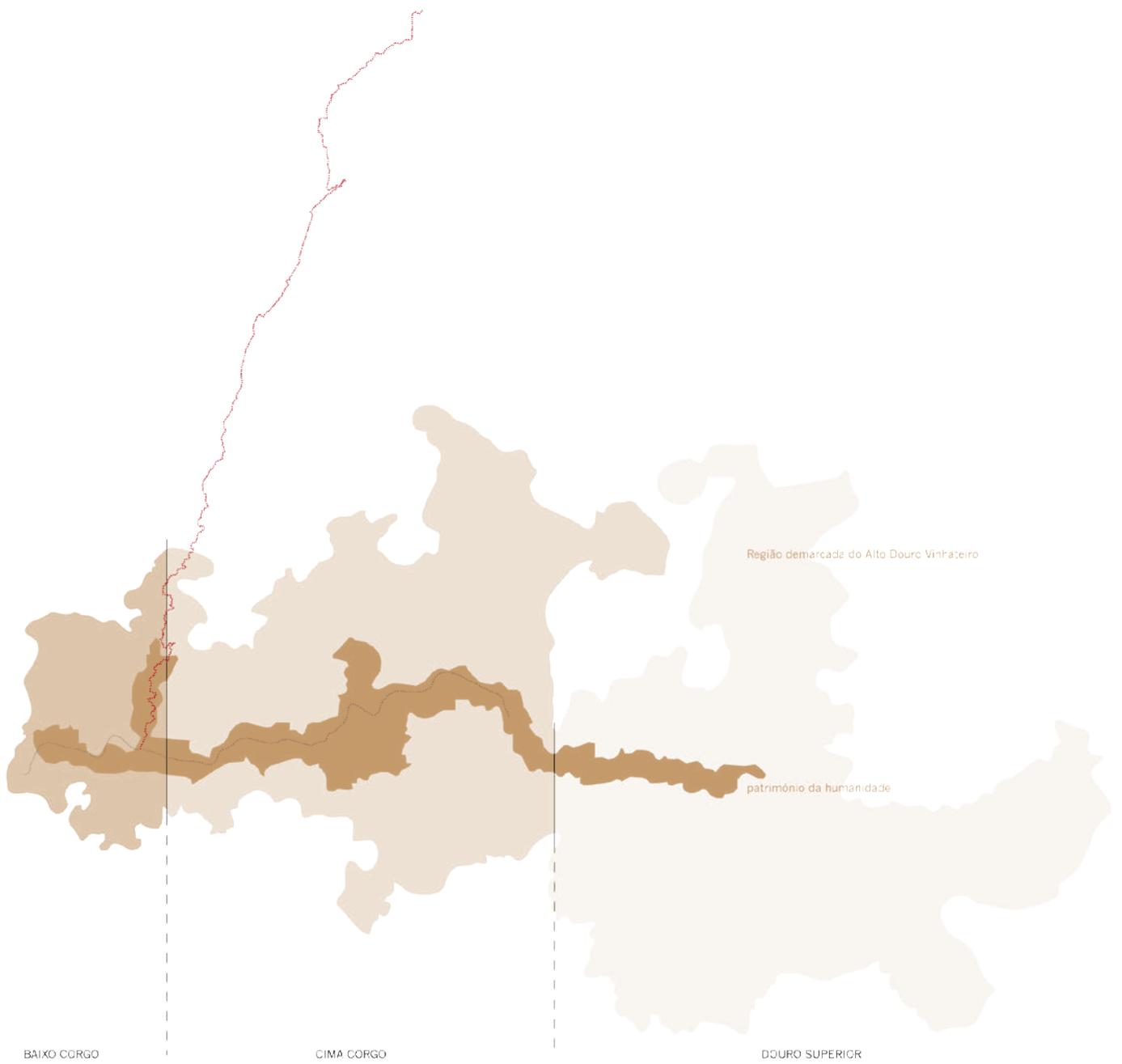


Fig.15. a Linha do Corgo integrada no Alto Douro Vinhateiro, no Património da Humanidade e no Baixo Corgo

## Análise Física

Uma primeira análise do caso de estudo realizada com base na cartografia baseou-se na representação da amostra em camadas de leitura, para as quais foram elaboradas plantas e cortes de análise da constituição desta parcela do Vale. Esta análise estuda a topografia, a hidrografia, a estrutura viária e a estrutura do edificado. Estas são analisadas separadamente com um elemento em comum, a linha férrea, de modo a identificar a relação dos suportes físicos com o elemento a estudar.

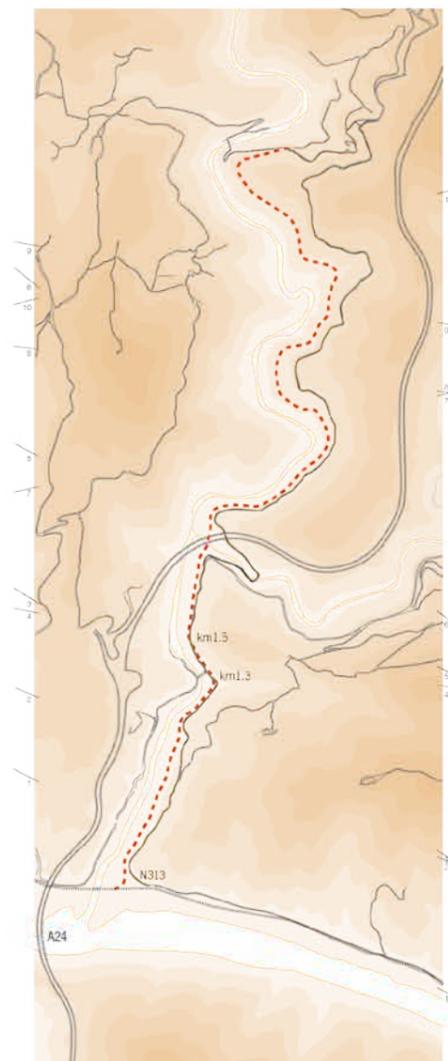
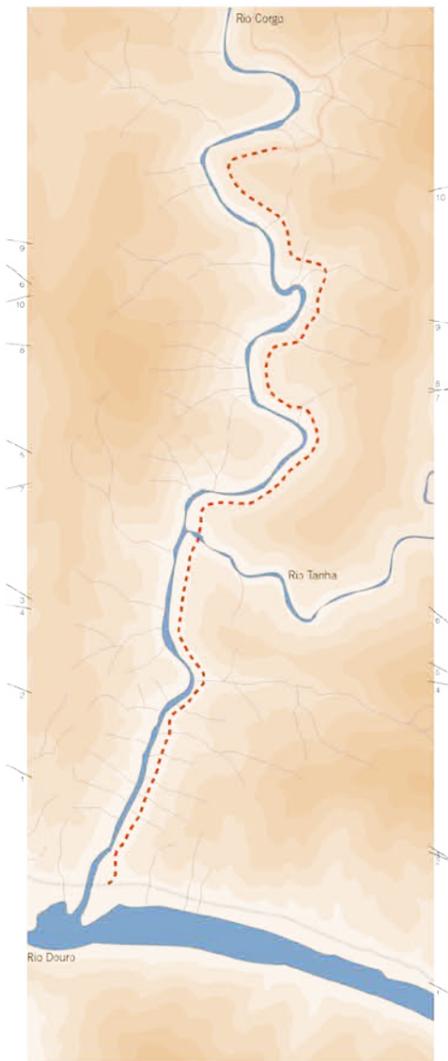
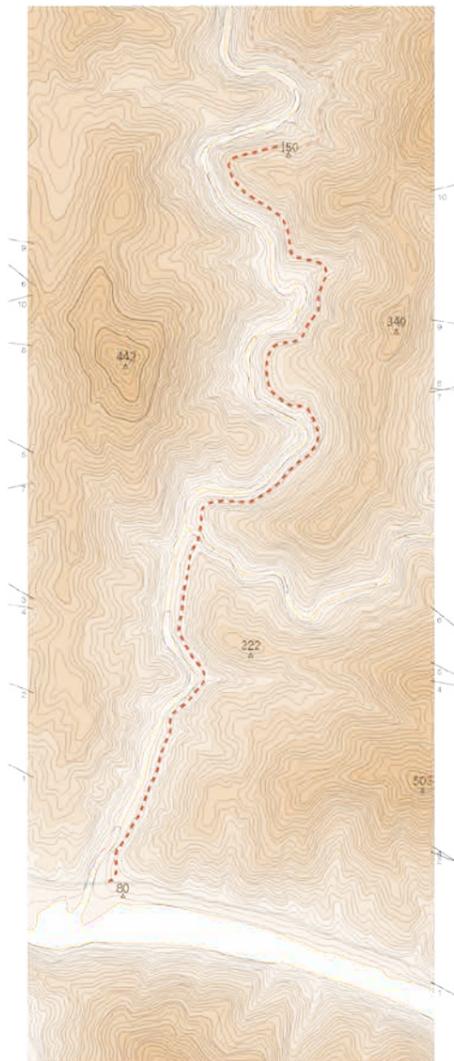
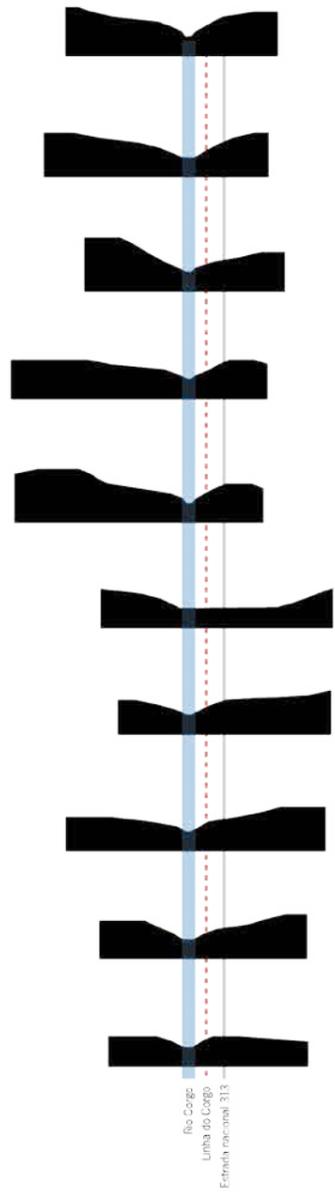
### ESTUDO I. topografia; hidrografia; estrutura viária; estrutura do edificado

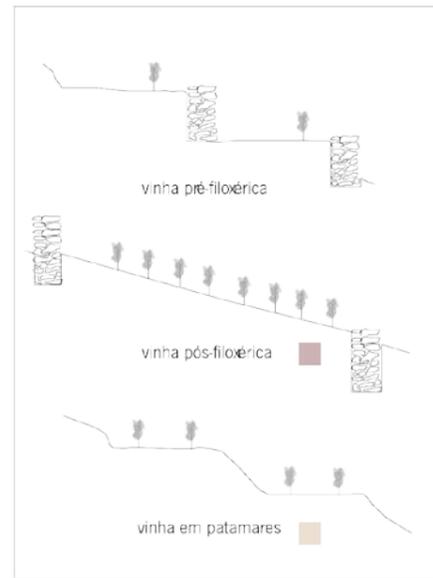
Ao nível da **topografia**, a linha férrea encontra-se a acompanhar o seguimento das curvas de nível acabando por resultar numa linha com um percurso serpenteante pelas encostas que a acompanham. Este trajecto resulta num corte tipo de percorrer onde um lado será sempre fechado para a encosta e o outro aberto para o vale. A linha faz um percurso ascendente na encosta começando a uma altitude de 80 metros e terminando à cota 150. Esta subida de 70 metros é gradual em toda a extensão da linha, tornando o percurso num caminho fácil de percorrer.

Na **estrutura hidrográfica** salienta-se a aproximação da linha férrea com o rio Corgo e o atravessamento da mesma com o Rio Tanha ao KM 2.3. Foca-se aqui no paralelismo existente entre rio e linha. É importante realçar também as 13 linhas de água que atravessam a linha férrea no seu caminho até ao rio para analisar posteriormente.

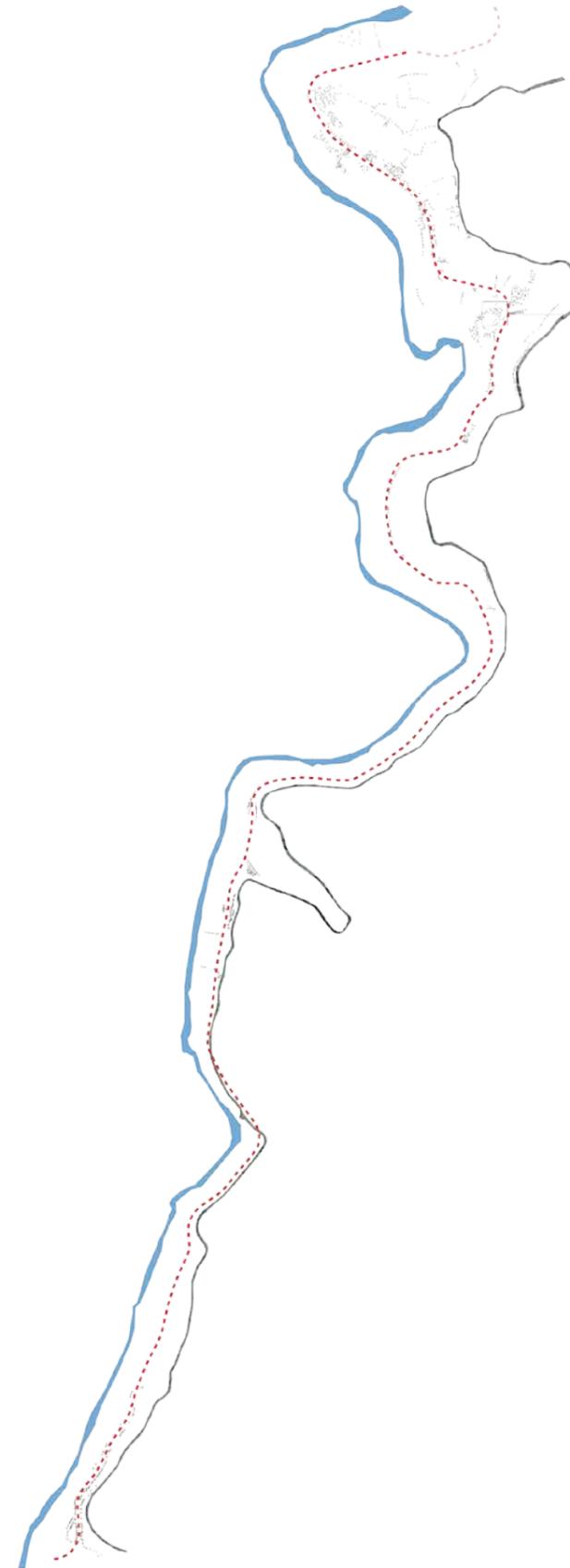
Dentro da **estrutura viária** é importante realçar a estrada que acompanha paralelamente a linha férrea numa altitude maioritariamente superior a esta. A nacional 313, comporta-se em relação à topografia da mesma forma que a linha férrea, seguindo as curvas de nível do território. É de referir também os momentos de intersecção da linha com a estrutura viária. Estes momentos apesar de poucos tornam-se importantes pela facilidade de aproximação ao percurso. Dois momentos próximos de excepção aos KM 1.3 e 1.5. e um outro no ponto final da amostra, na estação de Alvações ao KM6. Fora estas ligações mais óbvias entre linha e estrada, existem outras em todo o percurso da linha que se fazem através de percursos pedonais maioritariamente de terra batida.

Com a análise da **estrutura do edificado** percebem-se duas áreas onde a construção se intensifica, ligadas às estações que marcam o início e o fim do percurso a estudar. A estação do Corgo situa-se separada do Peso da Régua pelo rio Corgo, a estação de Alvações situa-se na cota mais baixa dessa aldeia marcando um dos extremos da área de construção. Na continuidade da linha a existência de construção é mínima e corresponde a algumas estruturas destinadas a habitação e algumas Quintas.

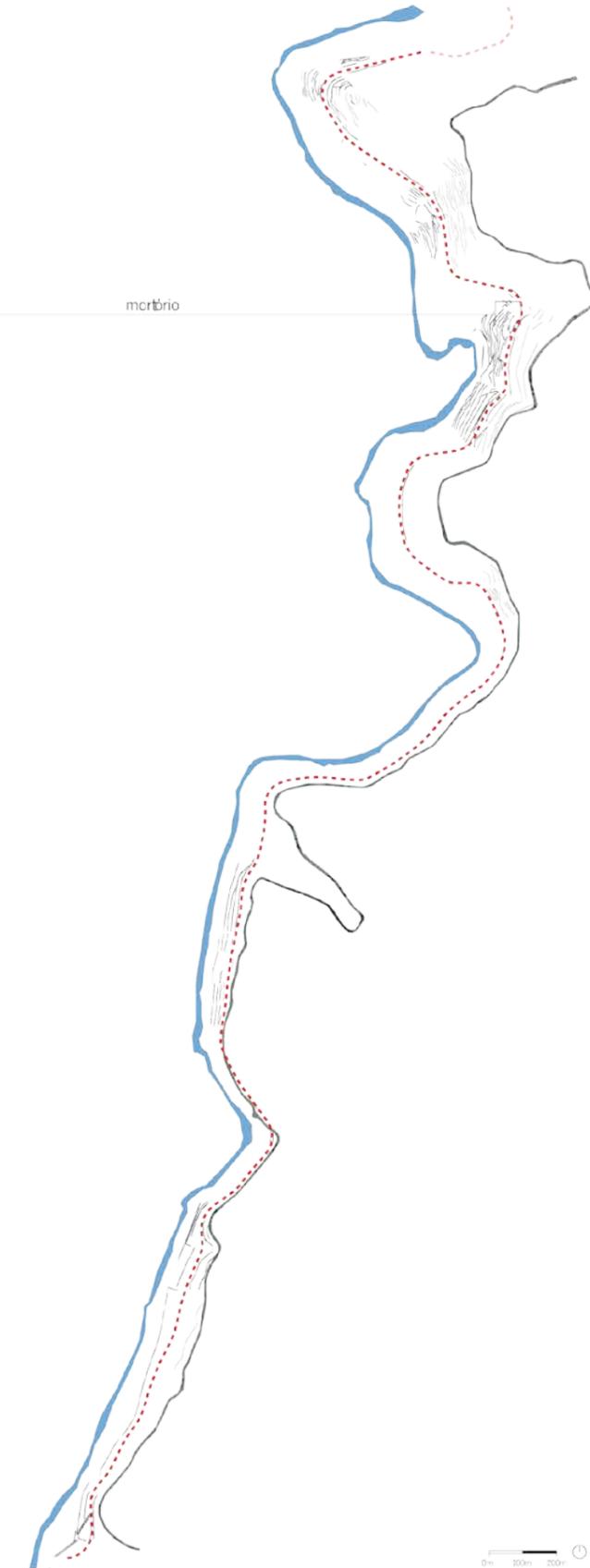




vinha



oliveira



muro de xisto



## Entre o rio e a estrada

Segundo o estudo realizado anteriormente, foi possível identificar dois limites que acompanham longitudinalmente a linha: o rio e a estrada. Para os estudos que se seguem foram considerados estes limites como enquadramento da parcela a estudar.

Com uma aproximação ao caso de estudo através da utilização do ortofotomapa criado, representam-se os elementos relacionados com as práticas do cultivo, elementos que tornam esta paisagem reconhecida. A vinha e a oliveira como cultivo e o xisto como matéria prima do solo e especialmente como elemento usado para construir a paisagem de cultivo.

### ESTUDO II. a paisagem de cultivo

vinha

Considerada uma paisagem vitícola assombrosa é a cultura da **vinha** que melhor caracteriza o que esta região tem para oferecer e é visível o domínio que ocupa.

Dentro desta massa de vinhas é possível diferenciá-las através dos sistemas de construção utilizados para o cultivo. Aqui podemos observar a utilização do sistema pós-filoxérico e do sistema de vinha em patamares.

Os primeiros sistemas de construção ganharam o nome de uma praga que ataca especialmente a vinha e que marcou a sua presença fortemente nesta região a partir do ano 1867, a filoxera. O sistema utilizado no trabalho do solo para albergar a vinha nos períodos anteriores a esta praga foi denominado de sistema pré-filoxérico e consistia na armação de pequenos muretes de xisto no solo permitindo nivelar e construir estreitos terraços onde seria plantada uma ou duas fiadas de videiras. Posteriormente a esta praga, foi criada uma nova forma de trabalhar a encosta, denominada de vinha pós-filoxérica. Este sistema baseia-se na utilização dos muros de xisto criando terraços mais largos permitindo a plantação de 20, 30 ou mais linhas de vinha. Com a mecanização da cultura no fim dos anos 60 e inícios dos anos 70, introduziu-se o sistema de patamares, sistema mais recente desta cultura. As vinhas encontram-se posicionadas em patamares de terra e a dimensão dos caminhos por entre as fiadas de videiras aumentou de forma a ser possível o atravessamento de tractores agrícolas. Apesar da densidade de plantação diminuir drasticamente com este processo a produtividade de cada cepa aumentou uma vez que as suas raízes tiveram oportunidade de aumentar de volume. O trabalho conhecido de partir pedra e erguer muros que revelava a força do homem duriense foi também substituído pela máquina com a introdução à mecanização.<sup>27</sup> No entanto, como se pode ver na amostra estudada, a construção pós-filoxérica ainda representa uma maior predominância entre o rio e a estrada, do Corgo a Alvações.

oliveira

Apesar de drasticamente menos proeminente que a cultura da vinha, a cultura da **oliveira** também se revela significativa neste território. Aqui é possível verificar a utilização desta espécie não só como olival mas também como limite de parcelamento. A cultura da oliveira ganhou mais ênfase após a crise da filoxera uma vez que tornou certos solos incompatíveis com a cultura

<sup>27</sup> - MAGALHÃES, Nuno. A viticultura da região do douro, dos primórdios às grandes mudanças no virar do século. p. 45, 46, 49

da vinha.<sup>28</sup> Os terrenos pré-filoxéricos que se tornaram incompatíveis com a cultura da vinha foram designados de mortórios. Estes reconverteram-se para cultura da oliveira ou foram deixados ao abandono e tomados pela vegetação espontânea.<sup>29</sup> Nesta amostra detectou-se apenas a presença de um mortório que se encontra agora ocupado pela cultura da oliveira.

muros de xisto

Erguer **muros de xisto** foi o primeiro gesto de arquitectura vernacular desta região. O material para estes muros provinha do trabalho de partir a pedra que componha o solo. Este trabalho para além de transformar a pedra em terra, permitia uma junção do material para se usar no trabalho da encosta. O xisto servia para armar a encosta sobre a qual foi possível a construção de socalcos e terraços nas quais se encontram as zonas de cultivo. Estes muros são dotados de diferentes dimensões mas construídos sempre da mesma forma, muros de pedra seca justaposta.

---

28 - RIBEIRO, Orlando, Portugal. O Mediterrâneo e o Atlântico, (1945), 5.a ed., Lisboa, Sá da Costa, 1987, p. 150-151

29 - GOMES, Lina Lourenço e REBELO, João. Alto Douro Vinhateiro património da humanidade: a complexidade de um programa de preservação. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural.. 2012. vol.10 p.6

o percorrer dentro e as deambulações fora



Fig.16. Sinalética dos comboios

Os estudos realizados com o pretexto de reconhecer, caracterizar e representar a linha e a envolvente foram elaborados através da infracção de uma das principais regras das linhas do comboio: proibido o trânsito pela linha.<sup>30</sup> Uma vez que se trata de uma linha definida pela acção de deslocamento, o **percorrer** tomou-se uma acção intuitiva de aproximação à linha e à sua envolvente. O percorrer foi a ferramenta utilizada uma vez que permitia um conhecimento mais aproximado e detalhado das especificidades do lugar.

Pretende-se apresentar a amostra do Corgo a Alvações na actualidade através de aproximações e de representações das variáveis do acto de percorrer. Através desta acção que foi tida como propulsora dos estudos, criam-se registos que expõem os os atravessamentos pedonais, os limites físicos, a materialidade do chão, os atravessamentos da água, os usos e os vestígios do comboio, a transformação e as práticas da cultura durante o ano, as quintas, as velocidades, a percepção visual da envolvente e dos limites afastados, a visibilidade nos pontos finais dos atravessamentos e a abertura do campo visual. Os estudos realizados não incidem apenas na Linha mas também no que é a sua envolvente, promovendo a transversalidade do desenrolar do caminho. Deste modo os estudos encontram-se divididos por aquilo que é o **percorrer dentro da linha** e anotações de **deambulações fora da linha**. Esta divisão encontra-se sinalizada pela mudança de tonalidade na página e não pela organização em si, uma vez que o tema dos estudos se interligam dentro e fora da linha.

30 - ideia retirada da introdução do livro: CARDOSO, M. e MACHADO, M. - Pelas Linhas da Nostalgia. Passeios a pé nas vias férreas abandonadas. Porto: Edições Afrontamento, 2008. 978-972-36-0971-4. p. 5

### ESTUDO III. os limites físicos

Um limite é um elemento que demarca, restringe e confina um espaço criando assim uma fronteira, separando superfícies ou elementos contíguos. Uma linha percorrível na paisagem, um elemento linear, consequentemente cria e é estruturado pelos limites que definem esse espaço.<sup>31</sup>

O primeiro estudo realizado do acto de percorrer a amostra da linha esteve ligado a uma tentativa de representar o que a limita e como os limites a configuram. Esta representação foi inicialmente separada pelos elementos delimitadores que se resumem àqueles que melhor caracterizam a paisagem deste vale: os muros de xisto, as encostas de xisto, as oliveiras as vinhas e a mata. Apesar da vegetação ser o elemento que acompanha a linha em toda a sua continuidade foi necessário observar e registar para além desse primeiro plano. A concretização deste estudo esteve relacionada com a selecção de fotografias sequenciais para se perceber a percepção dos limites ao caminhar acompanhada com um desenho de cortes transversais que revelam a relação dos elementos essenciais com a topografia permitindo ao mesmo tempo perceber como se interliga a utilização de diferentes elementos como limite com a ocupação do solo imediatamente a seguir.

Começando pela **encosta de xisto**, os registos dos limites encontram-se maioritariamente do lado Este da linha, enquanto que do lado contrário apenas foram observados dois momentos de limites de xisto. Estes registos vão se tornando gradualmente mais frequentes e perceptíveis na segunda metade Norte do percurso. A percepção visual deste limite encontra-se maioritariamente obstruída pela vegetação.<sup>32</sup>

Quando se dá a limitação do percurso pelos **muros de xisto**, estes encontram-se usualmente relacionados com a cultura da oliveira e da vinha. Ou seja, quando o muro acompanha a linha, logo de seguida encontramos parcelas de cultivo. A excepção deste momento acontece apenas quando o intuito do muro construído está relacionado com a antiga passagem do comboio, revelando ser um muro com uma estrutura mais forte e com uma altura bastante superior aos restantes.<sup>33</sup>

Em relação à **vinha** como limite, esta encontra-se normalmente a uma cota superior ou inferior à da linha, fazendo com que esta parcela de cultivo raramente tenha um contacto próximo com o caminho pedonal.<sup>34</sup>

Quando o limite passa a ser definido pelas **oliveiras**, estas são maioritariamente utilizadas como limite de parcelamento, existindo apenas alguns momentos de excepção no percurso quando o limite que a oliveira confina à linha diz respeito a uma parcela da cultura desta espécie.<sup>35</sup>

Aproximadamente a meio do percurso a **mata** é a fronteira que estabelece o caminho pedonal. Este limite acaba por conferir à passagem uma percepção visual obstruída pelas árvores e por isso fechada para a envolvente.<sup>36</sup>

31 - RODRIGUES, Diogo. Lineariadades: limites, continuidades e transições no Vale do Ave. Guimarães. EAUM. 2014

32 - ver anexo VIII

33 - ver anexo IX

34 - ver anexo X

35 - ver anexo XI

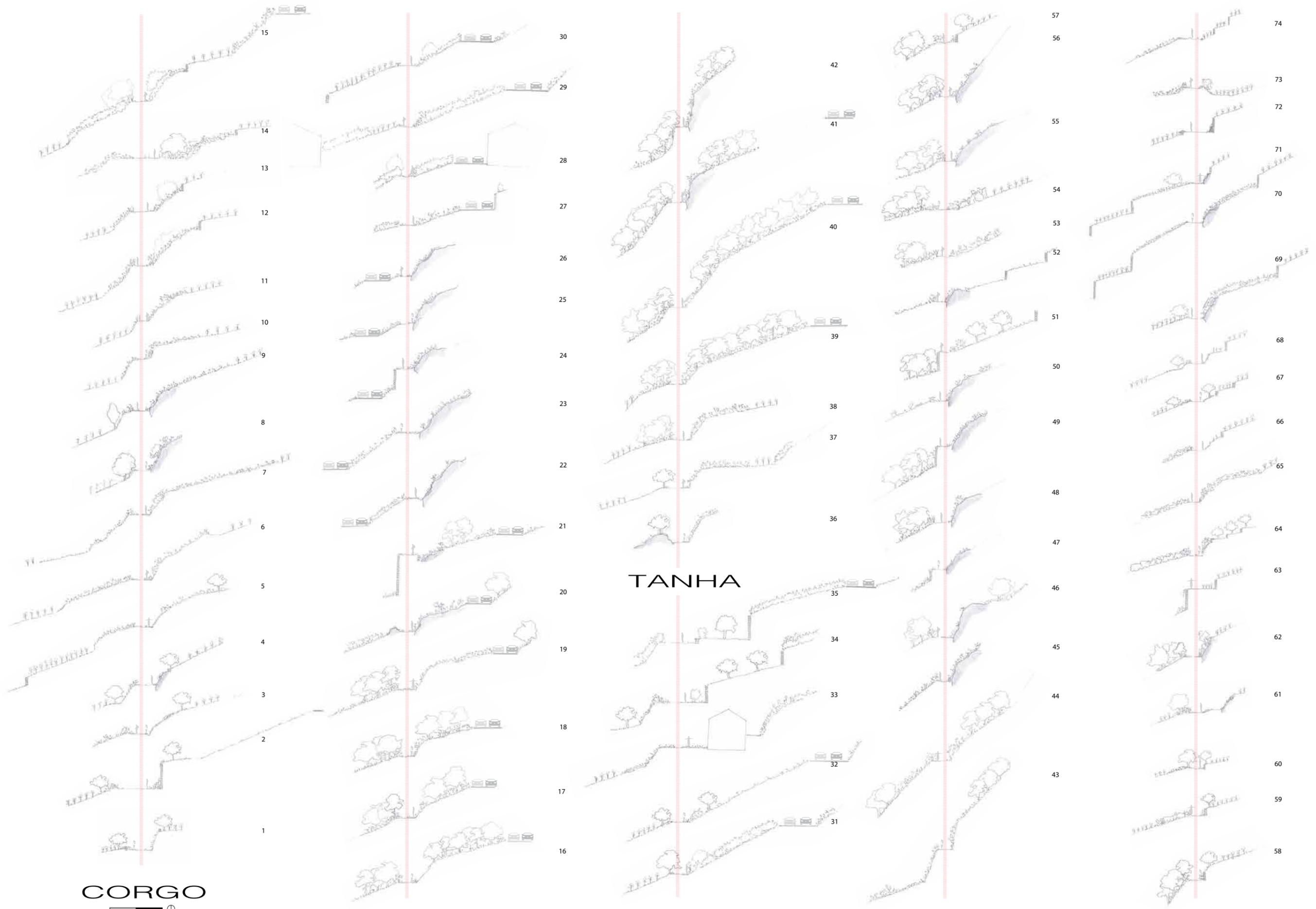
36 - ver anexo XII

A vegetação apesar de ser um elemento que foi ganhando espaço nos limites da linha, não obstruí o percorrer. Fazendo com que este percurso, apesar de abandonado, se encontre num estado de preservação ideal.

Estes limites representados neste estudo são considerados limites físicos que impossibilitam ou dificultam a passagem, no entanto o entendimento de que um elemento pode também demarcar o espaço através de limites penetráveis permitiu-nos realizar o próximo estudo. Neste estudo foram considerados os limites que não oferecem ao indivíduo resistência de imposição, ou seja, limites que são facilmente ultrapassados. Para este tipo de demarcação foram consideradas os atravessamentos pedonais que se interligam com a linha.



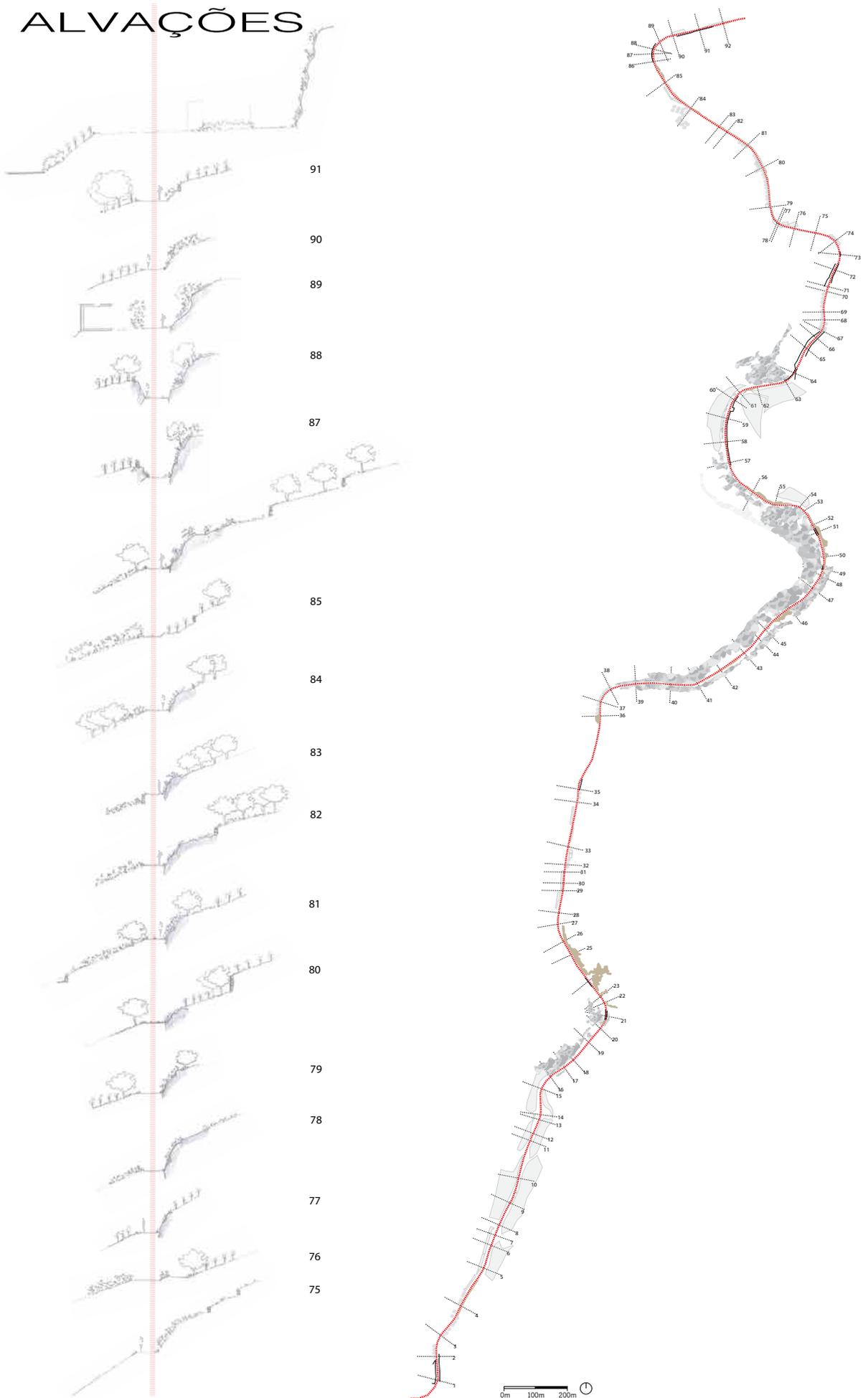




TANHA

**CORGO**  
 0m 5m 10m

# ALVAÇÕES



#### ESTUDO IV. os atravessamentos pedonais

A Linha do Corgo, pelo seu enquadramento entre parcelas de cultivo, adquire uma estrutura de caminhos que a atravessam em diversos momentos. Na continuidade do tema da transversalidade a estudar, iniciou-se o estudo dos atravessamentos que se interligam com a linha de modo a conhecer as especificidades de cada percurso, os lugares que unem e os lugares que percorrem. Conhecida como “*o paraíso dos caminhos tortuosos*”<sup>37</sup> começamos o estudo pela representação do território que está ao alcance com as deambulações fora da linha. Além de serem considerados percursos funcionais que cumprem especialmente funções de acesso, tornam-se também um meio de interacção com o território da envolvente da linha ainda não explorado.

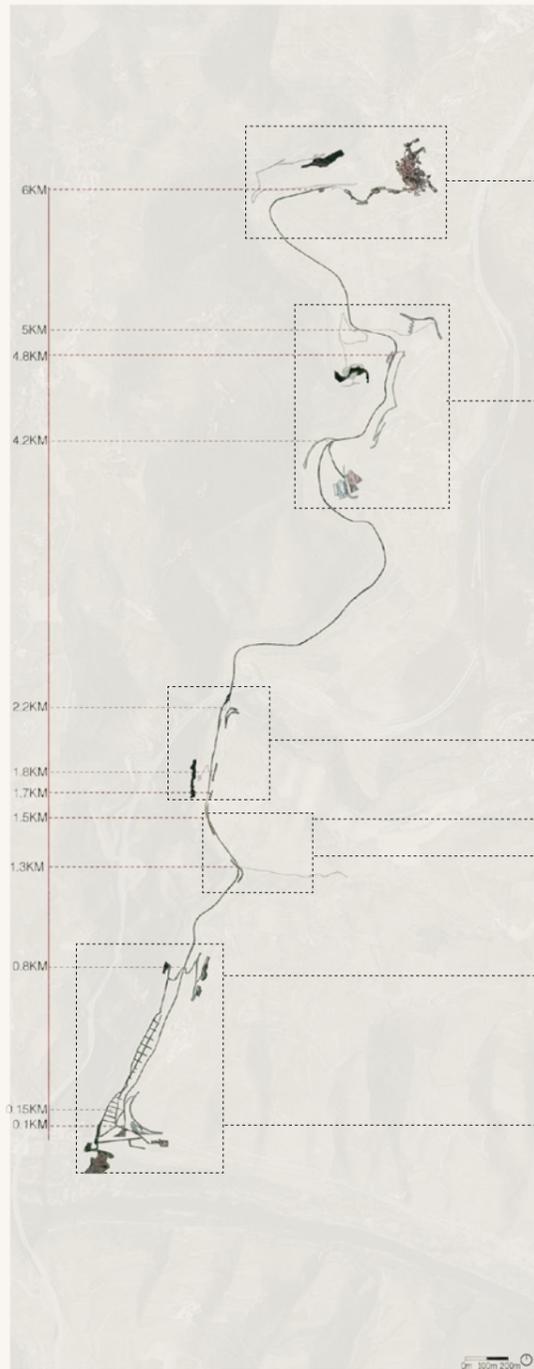
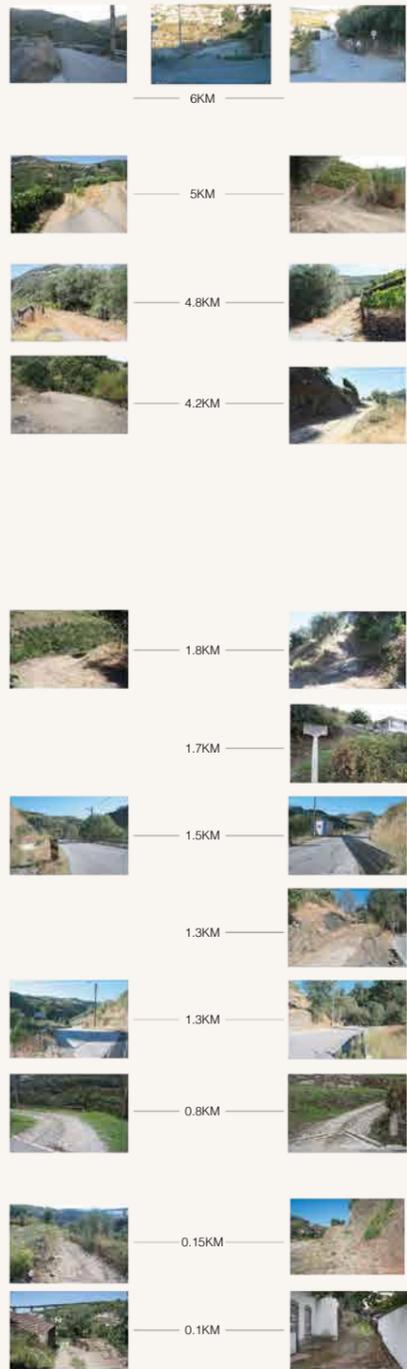
Estes atravessamentos acontecem tanto para Oeste, percursos até ao rio, como para Este que ligam a linha com a estrada. Pela predominância de terrenos cultivados que limitam a linha e uma vez que os desvios cumprem essencialmente funções de acesso para estas parcelas agrícolas, os atravessamentos encontram-se limitados usualmente pelas diferentes tipologias de vinhas e pelas oliveiras tornando-se percursos que permitem uma deambulação por toda a parcela agrícola. Estes atravessamentos encontram-se numa posição visível a quem percorre a linha, no entanto existem outros que se encontram camuflados nos limites do percurso. As escadas de xisto escapam facilmente ao olhar no entanto permitindo também o acesso a terrenos agrícolas.

Pela sinalética encontrada nos atravessamentos ainda referente ao caminho do comboio é possível confirmar a existência de alguns destes desvios aquando o percurso ferroviário.

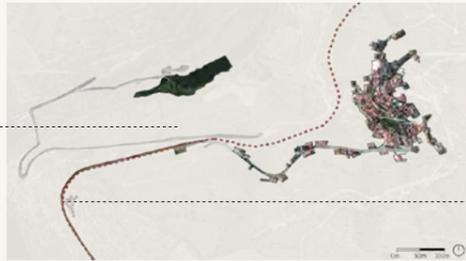
Apesar de ser uma linha onde ainda nenhuma intervenção foi realizada, o estado dos caminhos revela a sua utilização gerando por isso uma preservação e manutenção contínua do território. Esta manutenção possibilitou um atravessamento fácil por toda a linha e pelos seus atravessamentos pedonais, revelando ser um conjunto de percursos em óptimo estado. .

---

37 - CABRAL, António. *Aqui Douro | Eiqui, Douro*



6KM  
 ACESSO AO RIO  
 ACESSO À OUTRA MARGEM  
 ACESSO A ALVAÇÕES  
 CONTINUAÇÃO DA LINHA



5KM  
 ACESSO AO RIO | ACESSO À OUTRA MARGEM | ACESSO À ESTRADA

4.8KM  
 ACESSO À ESTRADA | ACESSO A UM CAMINHO PELA CULTURA DA OLIVEIRA

4.2KM  
 ACESSO À QUINTA AVIDAGOS



2.2KM  
 ACESSO À ESTRADA

1.8KM  
 ACESSO AO RIO

1.7KM  
 ACESSO À ESTRADA



1.5KM  
 ACESSO À ESTRADA

1.3KM  
 ACESSO À ESTRADA  
 ACESSO AO PONTO  
 MAIS ALTO DA  
 ENCOSTA

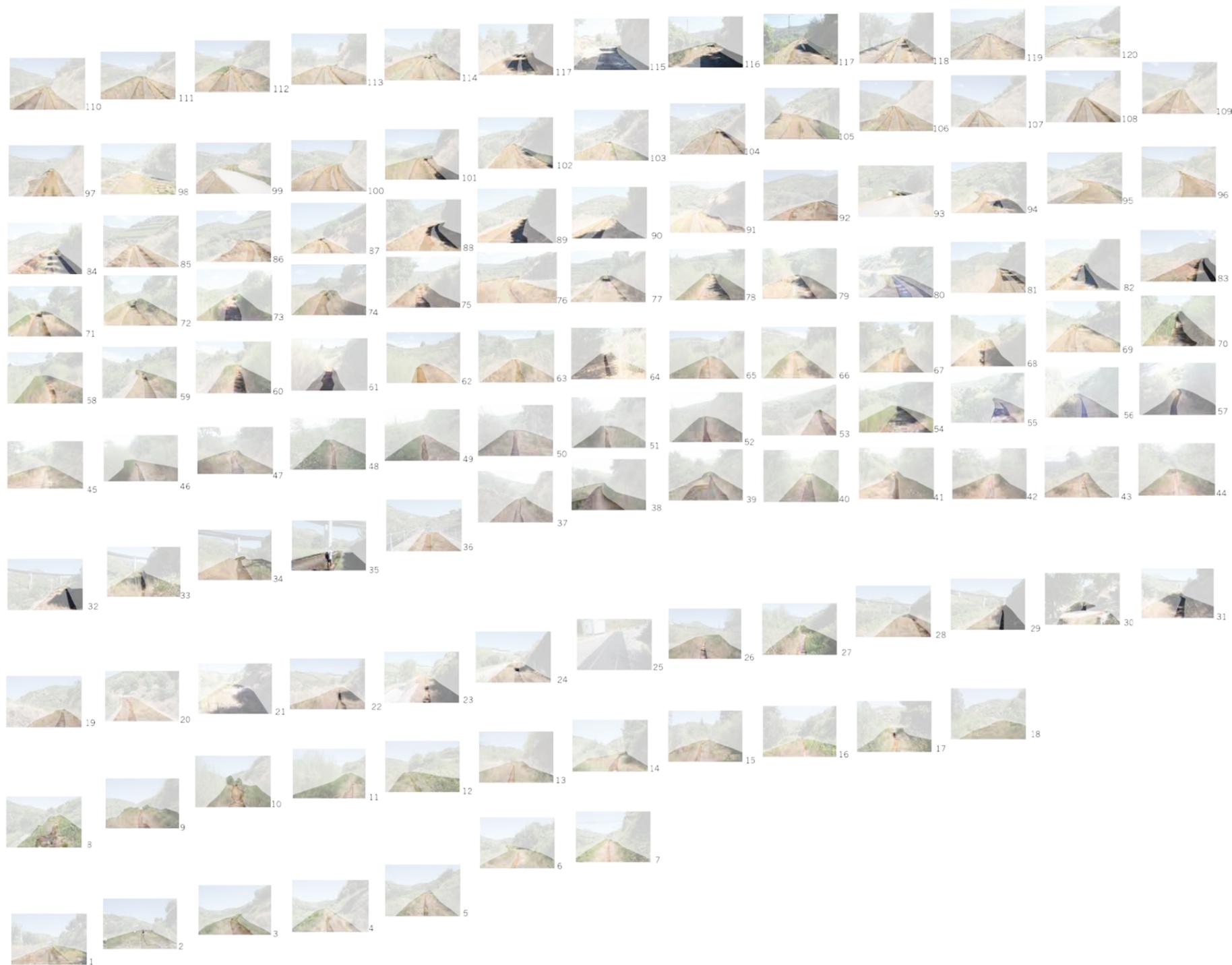
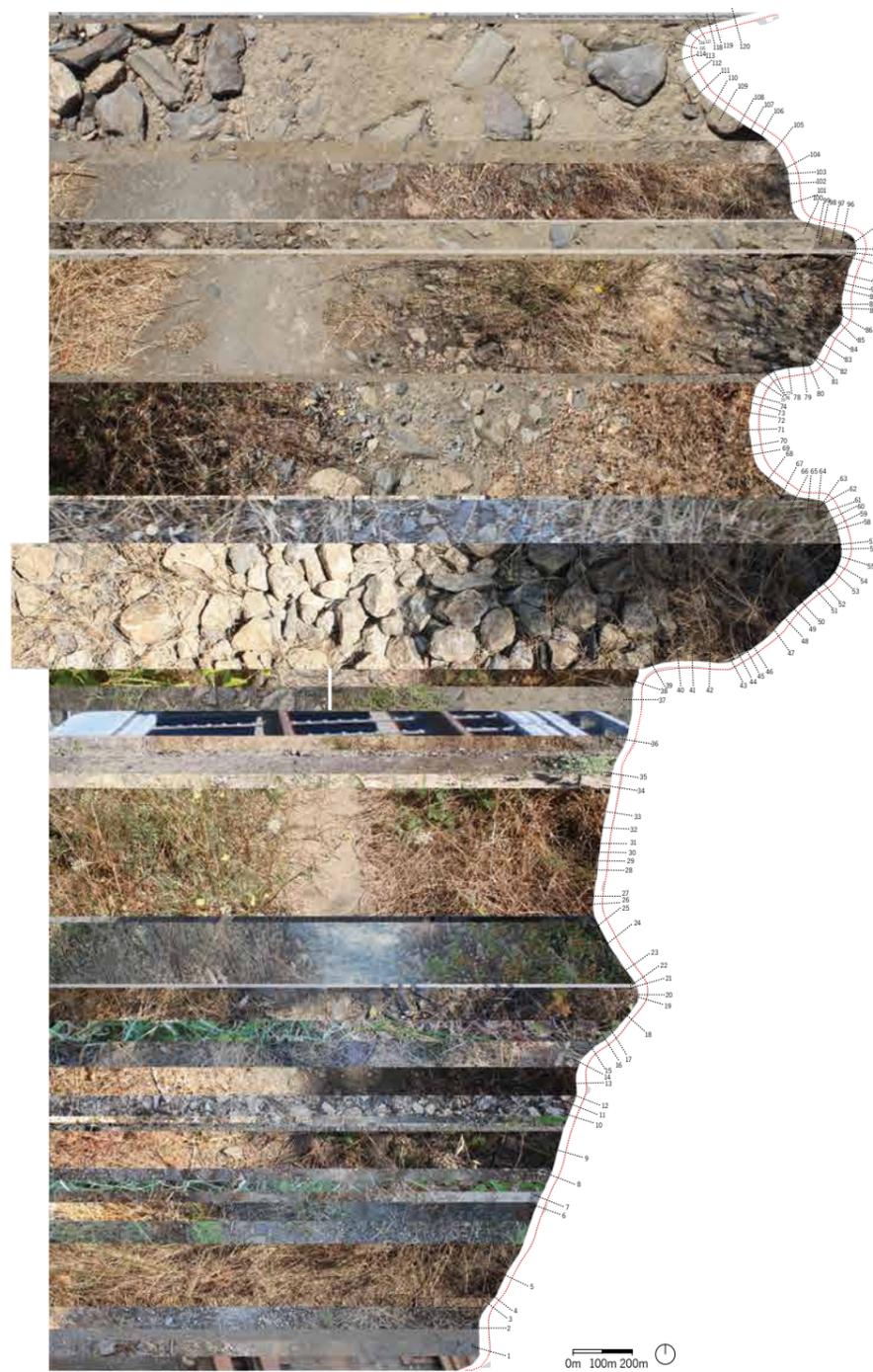


0.8KM  
 ACESSO À ESTRADA | ACESSO AO RIO | ACESSO À QUINTA DO VALLADO | ACESSO A UM CAMINHO PELA GALERIA RIPICOLA  
 ACESSO A UM CAMINHO PELA VINHA



0.1KM  
 ACESSO AO RIO | ACESSO À ESTRADA | ACESSO A UM CAMINHO PELA VINHA | ACESSO A UM CAMINHO PELA GALERIA RIPICOLA  
 ACESSO À QUINTA DA VACARIA





## ESTUDO V. a materialidade do chão

Iniciando este estudo pela importância de elementos que delimitam um percurso linear, foi também pela variação que a superfície do chão adquire no acto de caminhar e perceber a envolvente que este estudo se tornou relevante.

A materialidade da linha sofre alterações aparentemente sem nenhuma regra, passando de terra batida para pedras soltas para vegetação rasteira. Esta mudança de pavimentos altera principalmente a forma de caminhar alterando conseqüentemente a forma de perceber a envolvente. Com a experiência adquirida nas viagens feitas por este percurso linear foi possível classificar uma maior dificuldade e conseqüentemente uma menor percepção da envolvente aquando a travessia pelos troços onde se encontravam pedras soltas diferentemente do que acontecia quando o percurso era realizado através de um pavimento liso de terra batida. No entanto foi também importante registar que a abertura para a envolvente encontra-se maioritariamente fechada pelas árvores que acompanham o caminho quando esta mudança de pavimento torna o percurso mais difícil.



Fig.17. queima da vegetação



Fig.18. queima da vegetação



Fig.19. caminho de água em xisto

Como revelam as fotografias sequenciais, existe sempre uma linha marcada pela utilização do percurso que conseqüentemente faz com que a vegetação não cresça nessa área mais utilizada. A partir do Km 4.2 essa área sem vegetação duplica-se aparecendo duas linhas de marcação do uso. Consta-se aqui a utilização deste troço da linha por carros de apoio ao cultivo. Pelas várias visitas ao local de estudo, foi possível observar um crescente aumento de vegetação no percurso seguido posteriormente de marcas no chão provenientes de queimadas e uma eliminação da vegetação na linha. Este acontecimento para além de mostrar um uso dado pela população à linha revela também a necessidade da sua contínua existência. Uma vez que foi aqui visível a utilização da linha representou-se no estudo VIII. os usos da linha, outros momentos de apropriação.

Com o olhar direccionado para o chão no percurso realizado foi ainda possível registar o uso de placas de xisto no chão que têm como objectivo encaminhar as águas. Esta observação levou-nos à concretização do estudo VII. os atravessamentos da água.

É importante salientar também que por ser uma antiga linha férrea, o estado da materialidade do chão no caminho revela ainda vestígios do que outrora a percorria, não só no caso dos carris de ferro que marcam o início da linha mas também as pedras soltas que restaram aquando a retirada dos carris.

## ESTUDO VI. a materialidade do chão fora da linha

Para além do foco incidido na materialidade do chão no percorrer a linha, salientaram-se também os diferentes pavimentos aquando algumas deambulações para fora da linha. Este registo denotou-se importante não só para perceber o leque de materiais naturais do lugar como também aqueles que são utilizados para quando é realizada algum tipo de intervenção no território. Um esquema organizado que se caracteriza como uma junção de registos realizados intuitivamente sobre o território.

A utilização do xisto no pavimento foi registada como uma tentativa de facilitar o percorrer num declive de grande inclinação e como restos soltos de pequenas pedras de xisto deixados no território. O uso da calçada portuguesa apenas se anotou uma vez revelando ser um material pouco usual de utilização neste território. A terra batida é a materialidade do chão mais anotada em todas as deambulações. A areia no solo e as pedras soltas foram registadas nos lugares perto do rio. A vegetação no caminho foi encontrada em vários percursos fora da linha que revelam uma menor afluência de utilização bem como nas margens do rio.

XISTO



CALÇADA PORTUGUESA



TERRA BATIDA



AREIA



CIMENTO



PEDRAS SOLTAS



PEDRAS E TERRA BATIDA



VEGETAÇÃO



## ESTUDO VII. os atravessamentos da água

O encaminhamento das águas pluviais é realizado através de construções de xisto que materializam caminhos que atravessam as encostas. Estes caminhos são maioritariamente limitados por muros de xisto em toda a sua extensão, tendo as suas exceções aquando a passagem de qualquer elemento longitudinal. No momento de passagem pelo pavimento da linha este atravessamento da água encontra-se marcado no chão através de um buraco transversal onde são sobrepostas placas de xisto para ser possível a continuidade pedonal na linha. Estes caminhos de água estão também muitas vezes ligados com a abertura de buracos nos muros de xisto que permitem o nivelamento do terreno tanto para passagem da do comboio como para o cultivo. Neste estudo registou-se todos os momentos onde a água atravessa a Linha existindo uma serie de diferenças na construção de cada sistema visto se tratar de uma técnica manual que utiliza o material disponível no terreno.



## ESTUDO VIII. os usos da linha e os vestígios do comboio



Fig.20. registo do descanso depois de uma caminhada



Fig.21. registo de uma pessoa a caminhar



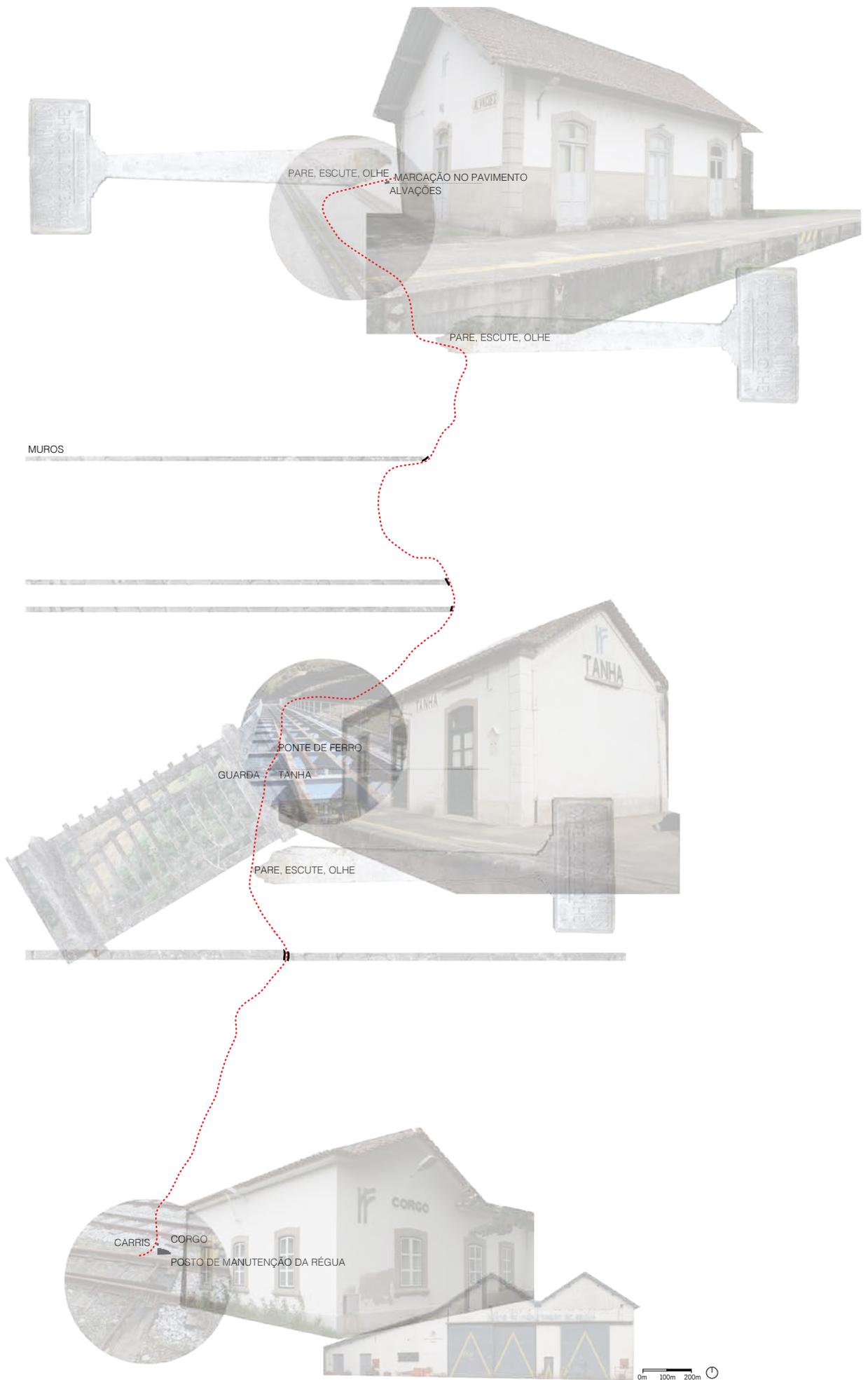
Fig.22. registo de um passeio de bicicleta



Fig.23. registo de um passeio de bicicleta

Os usos oferecidos na actualidade ao percurso seguem a linha de acção na qual ela foi construída primeiramente, um espaço de percorrer. Uma vez que é uma linha abandonada, a inexistência de apoios ao acto de caminhar é natural no entanto quando focamos o nosso olhar no uso inicial da linha, é possível registar alguns vestígios que nos remetem para o percurso feito pelo comboio. Posto isto foram representadas no Estudo VII.I os vestígios do comboio, momentos que remetem para o uso do passado. Aqui encontramos as construções das três estações que ofereciam momentos de paragem, alguns muros e pontes que permitiam nivelar o pavimento para o atravessamento do comboio, os carris abandonados que se encontram assentes no chão, a ponte férrea no lugar da foz do rio Tanha e alguma sinalética vertical.

Focando o olhar para as actividades realizadas após o fecho da linha de comboio e com as caminhadas que foram efectuadas na linha pode-se verificar uma apropriação deste espaço pelas pessoas que vivem na sua envolvente bem como visitantes de fora com o intuito de conhecer o vale. Dentro das actividades encontradas podem ser separadas por actividades lúdicas e de bem-estar, como actividades meramente funcionais de acesso. Foi possível registar momentos de caminhadas em grupo, de passeios individuais e de caminhos de bicicletas no que diz respeito a actividades lúdicas. Como forma de acesso registaram-se momentos de acesso a habitações e a terrenos agrícolas. Este tipo de acesso é normalmente realizado através de veículos a motor de 4 rodas como foi possível registar no estudo da materialidade do chão.



## ESTUDO IX. os usos fora da linha



Fig.24. sinalética de zona de caça e zona de pesca

Aquando o percurso pela linha, foi possível, através de algumas sinaléticas encontradas, tomar o conhecimento que parcelas deste território se encontram inseridas em zonas de caça e pesca desportiva. Foi possível, através das deambulações feitas, registar alguns momentos da prática da pesca em dois lugares distintos. Relacionado também com momentos de apropriação do rio, descobriu-se que existe a possibilidade da prática de rafting em alguns períodos do ano. Esta prática por coincidência, é usualmente iniciada no lugar do rio perto de Alvações, e desenrola-se até ao Rio Douro. Nos períodos onde esta actividade não pode ser realizada, pelo diminuído caudal do rio, é possível observar a prática balnear. Esta acontece essencialmente nos sítios onde o acesso é garantido, tendo sido registada em dois lugares.

Visto se tratar de uma paisagem onde o cultivo assume uma posição predominante no território, os usos fora da linha encontram-se também associados com os trabalhos das culturas agrícolas, passando assim para o estudo X. a transformação e as práticas das culturas durante o ano.

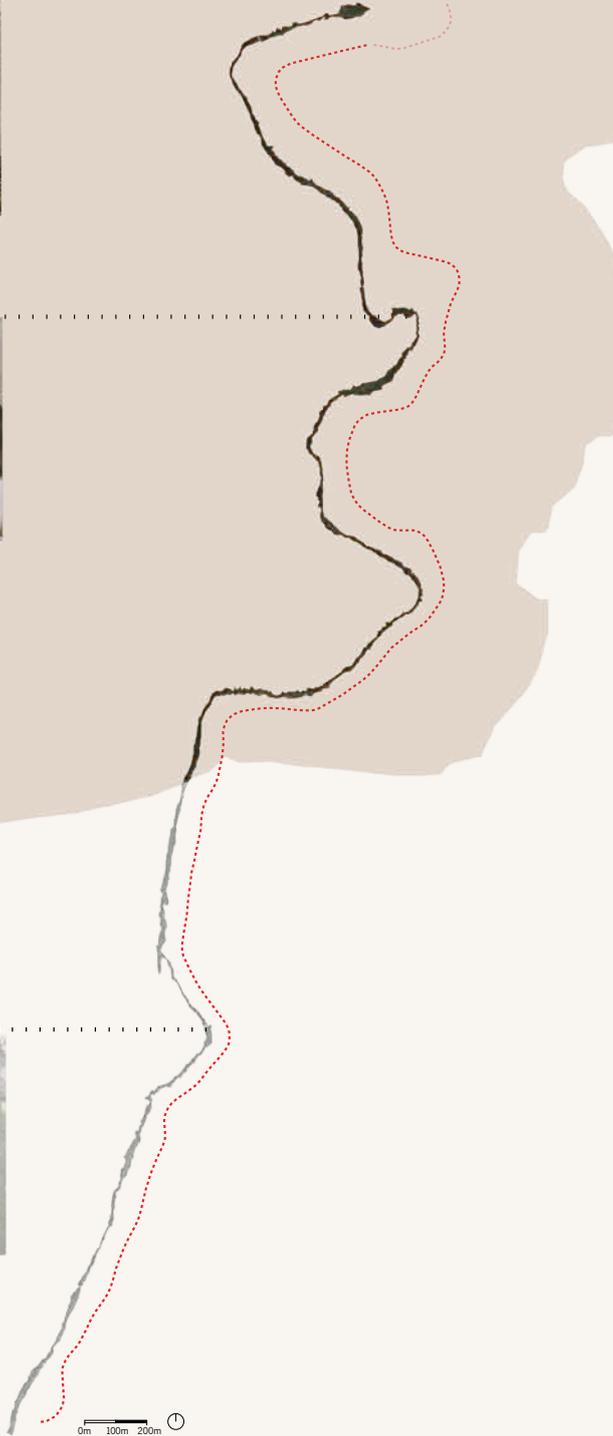
registo da prática balnear



registo da pesca



registo da pesca



zona de pesca desportiva

ponto de partida para o rafting



percurso de rafting até ao rio Douro

## ESTUDO X. a transformação e as práticas das culturas durante o ano

*Ela tem a magia de se mostrar consoante os tempos.*

*Na Primavera, começam de aparecer os rebentos das folhas das videiras na tentativa de se vestir de verde. As vinhas começam a dar os primeiros sinais da sua vitalidade.(...)*

*No Verão, cobre-se de um verde aveludado formando um tapete infundável de folhas largas, viçosas em pleno poder da sua beleza vegetal.*

*Dos cocurutos dos montes até à margem do rio ou até à junção de outros montes, as , as suas ladeiras proporcionam-nos a maravilha de quadros que são verdadeiros poemas que a grandeza da natureza oferece, generosamente, a quem se dê ao cuidado de apreciar deixando que o olhar role pelas encostas cobertas de verde, mensageiro da ternura e da esperança.*

*No Outono, as vinhas são a alegria, são cantares, que acompanham a colheita das suas uvas a caminho das lagartas.*

*O bombo, os ferrinhos, a gaita de beijos ou o harmónio, animam o rodopiar das danças e as cantigas das vindimadoras. No Outono se faz festa revigorando o trabalho dos que estão empenhados na esperançosa colheita.*

*Desta da colheita, o Outono muda a cor da paisagem. O esmeralda das vinhas perde o verde que as tomara e, a caminho do Inverno, ganham colorido novo que se traduz numa deslumbrante sinfonia de cores que vão do castanho seco e mirrado ao vermelho rubi, passando pelo amarelo dourado.*

*As vinhas nos surgem como um quadro de cores fortes a transmitir um hino de glória ao êxito do dever cumprido.*

*A Natureza, num assomo de beleza, parece querer dizer-nos da sua íntima alegria.*

*Depois vem o Inverno. Aquele colorido álcere vai morrendo no chão úbere e húmido, junto às videiras desfolhadas que recolhem ao descanso para retemperar forças para nova produção.*

*Elas parecem esqueletos numa falsa tragédia que se não viveu..*

*As quatro estações que a Natureza nos oferece como poemas numa vida que, apesar de tudo, se renova sempre com a alegria e o vigor da Juventude.*

*Se Vivaldi, vivesse o Douro, encontraria motivo inspirador para reescrever as suas admiráveis “quatro estações”<sup>38</sup>*

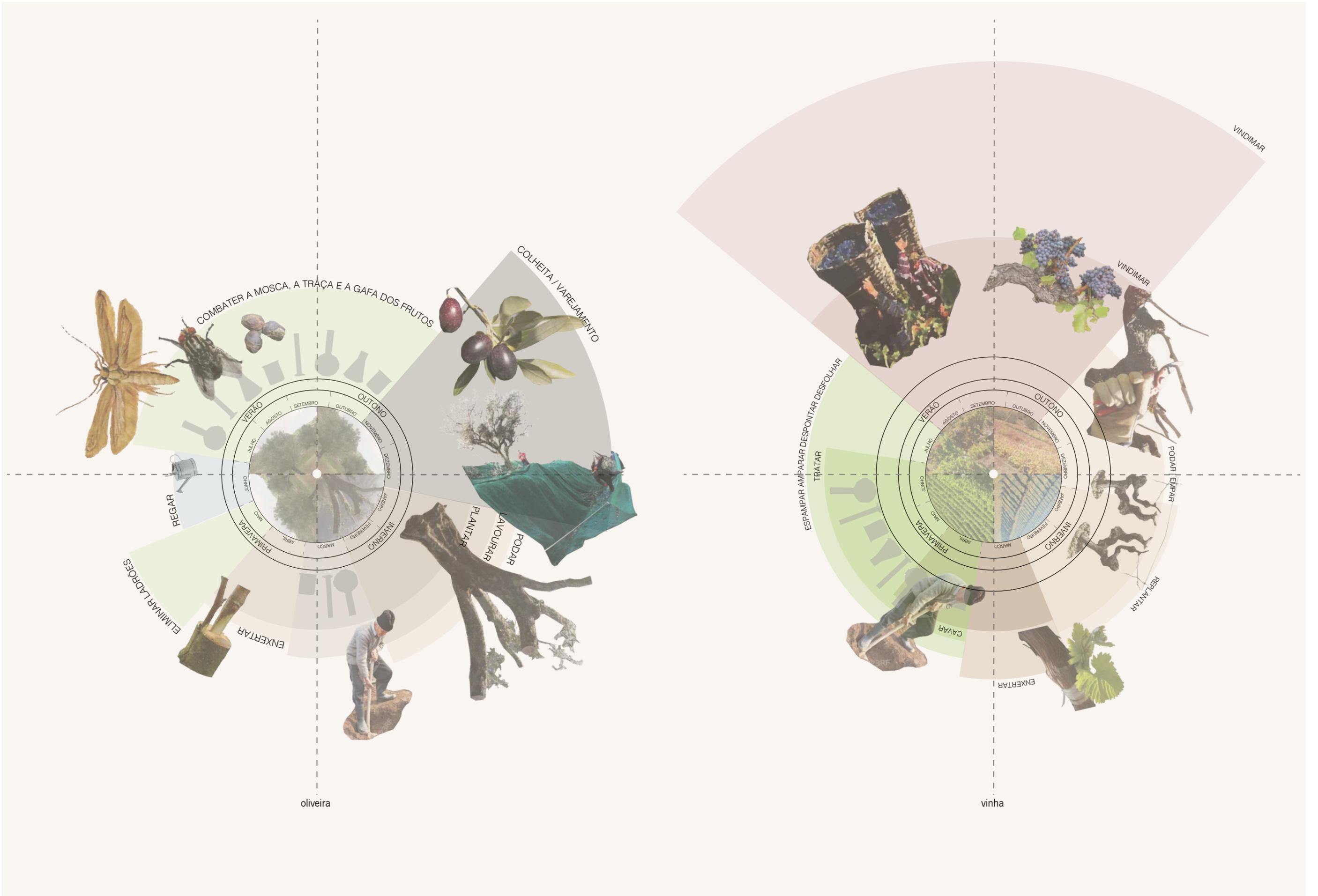
As práticas associadas à cultura da **vinha** variam num ciclo anual. A passagem do tempo durante o ano e os trabalhos efectuados alteram fortemente a imagem da vinha e da oliveira e conseqüentemente da paisagem uma vez que estas culturas são dominantes no território. Dentro do ciclo de trabalhos da cultura da vinha, a vindima tornou-se recentemente numa actividade procurada pelos turistas bem como o conhecido pisar a uva, já enquadrado numa técnica de produção do vinho.<sup>39</sup>

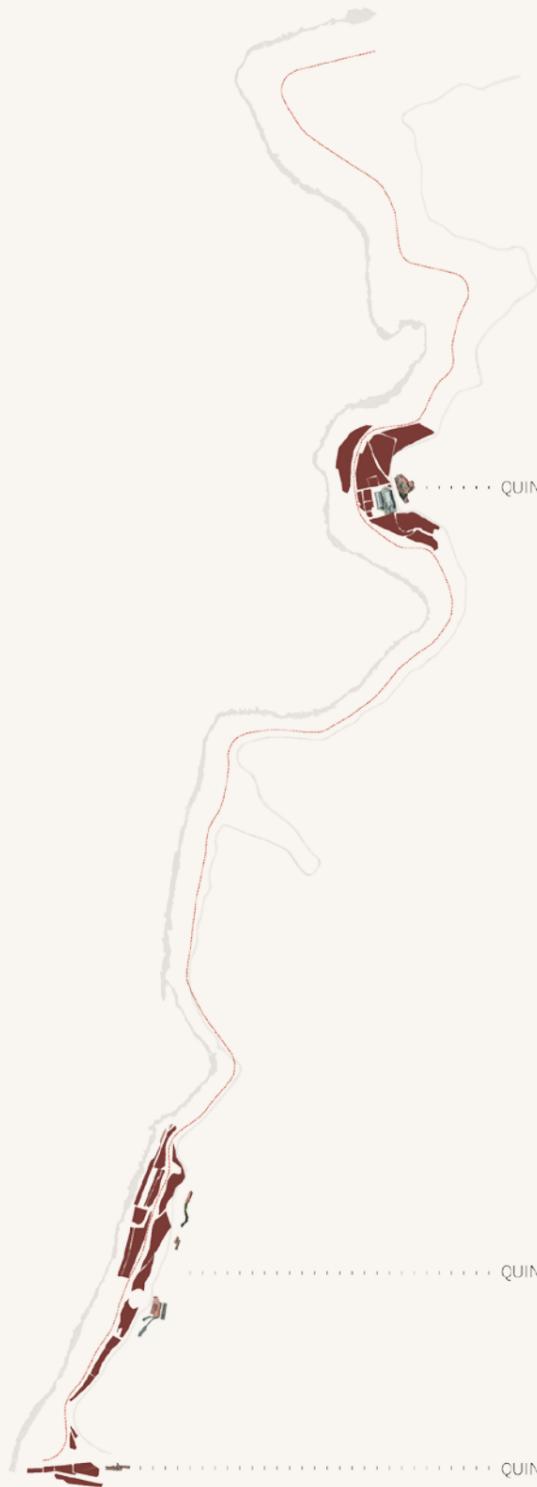
Contrariamente à influência que a passagem do tempo tem na vinha, na **oliveira** as tonalidades mantêm-se idênticas. Uma vez que a sua folhagem é de folha permanente e que o seu fruto escapa facilmente ao olhar, é só na altura de fazer a poda que a mudança se torna visível. Com o corte drástico dos seus ramos passamos de uma massa verde para um tronco despido de ramos e folhas. Apesar deste ciclo não ter tanto ênfase como o da vinha, a actividade mais chamativa a realizar é a apanha da azeitona entre o Outono e o Inverno.

Dentro destas práticas foram possíveis identificar algumas enquadradas nas áreas pertencentes a Quintas. Esta acção será mais aprofundada no estudo XI. as quintas.

38 - Palavras que o Douro tece, antologia de textos durienses contemporâneos. Garça Editora. 9789729907999

39 - informações das práticas da vinha durante o ano retiradas numa visita à exposição permanente do Museu do Douro no Peso da Régua





QUINTA DOS AVIDAGOS



4.2KM



0.8KM



QUINTA DO VALLADO



0KM



QUINTA DA VACARIA

## ESTUDO XI. as quintas

Situadas do lado Este da linha, é possível encontrar a Quinta do Vallado e a Quinta dos Avidagos. A Quinta da Vacaria encontra-se no início da Linha no entanto é uma estrutura que se encontra em fase de trabalhos. Estas Quintas são de fácil acesso a quem percorre a linha pela presença de caminhos que unem os dois lugares. Associadas à Quinta, é possível realizar actividades que permitem um conhecimento do que o território tem para oferecer. Ambas possuem actividades relacionadas com a época da vindima, visitas às adegas e às cubas, provas dos diferentes vinhos<sup>40</sup>, branco, tinto e porto e ainda possibilitam a estadia a quem desejar pernoitar. Na Quinta do Vallado é ainda possível a prova do azeite produzido.

Relativamente à parcela de cultivo pertencente a cada Quinta foi possível demarcar parte intuitivamente devido ao posicionamento da cultura da vinha. Estas dispõem obviamente de uma área bastante maior do que aquela aqui representada. Este elemento tornou-se importante representar para perceber as áreas onde é possível realizar as práticas relacionadas com o cultivo por parte do visitante.

---

<sup>40</sup> - informação relativa aos vinhos e actividades no site respetivo a cada Quinta : <http://www.quintadovallado.com>  
| <http://www.quintadosavidagos.com>

## ESTUDO XII. as velocidades do percorrer

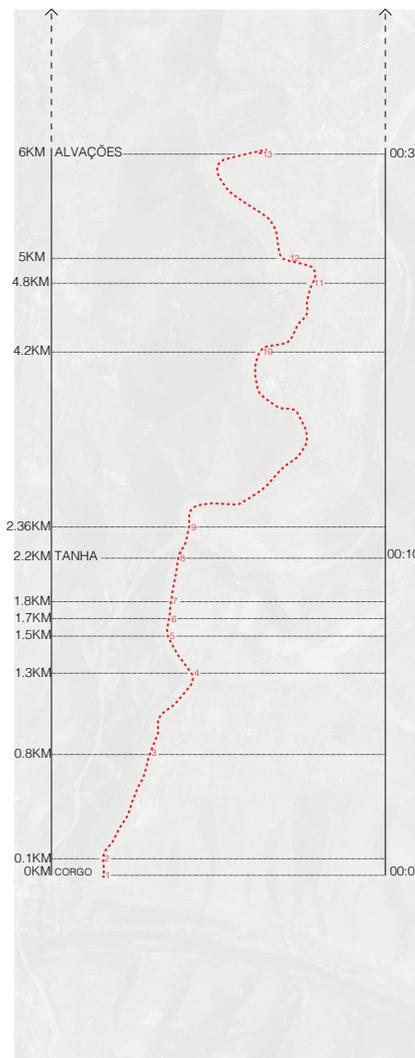
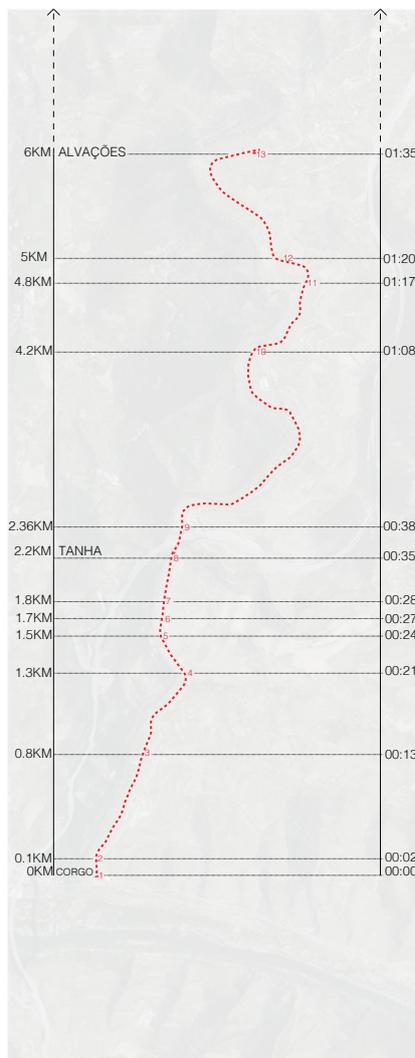
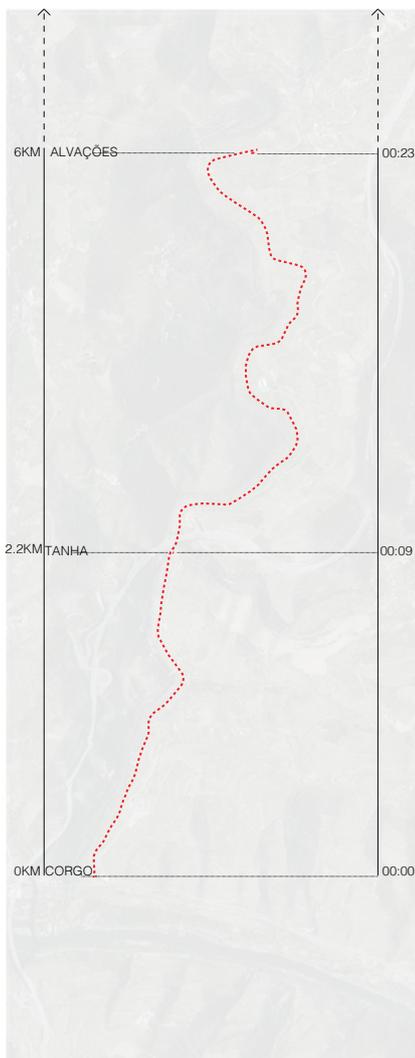
Com o conhecimento através do estudo dos usos da linha de que este percurso linear estava a ser efectuado assumindo diferentes formas e consequentemente adoptando diferentes velocidades iniciou-se este estudo.

Neste caminho do Corgo a Alvações foram registadas três velocidades diferentes e por isso três formas diferentes de fazer o percurso: o comboio, a bicicleta e o caminho a pé. Apesar do percurso a comboio estar agora inactivo foi importante assumi-lo neste estudo como forma de comparação do tempo e das paragens.

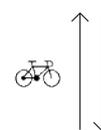
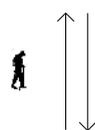
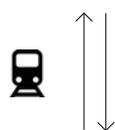
Apesar da experiência adquirida pelo percurso a comboio ter sido realizada há muitos anos, quando comparada com a experiência das outras formas de deslocamento revela uma menor absorção do conhecimento da envolvente uma vez que a percepção visual era feita através de uma janela e os momentos de paragem eram impostos pelo comboio. O tempo de viagem era mais curto e mais objectivo contudo o objectivo era de deslocação e não propriamente de contemplação. O comboio conhecido como o Texas, fazia um percurso a uma velocidade média de 30 km/h e existem registos de conversas que revelam que era possível sair do comboio, ir apanhar uvas e voltar enquanto este ainda estava em andamento.

O percurso feito através do uso de uma bicicleta apesar de oferecer uma maior liberdade na escolha das paragens e oferecer um passeio mais pausado continua a mostrar-se como uma obstrução a diferentes sensações que a caminhada nos pode oferecer. O facto de existirem percursos e deambulações a fazer fora da linha que apenas podem ser feitos através do caminhar torna o uso da bicicleta um constrangimento para uma melhor relação com a envolvente.

O caminhar é visto como o método que melhor possibilita a relação do indivíduo com o lugar. A possibilidade de escolha dos momentos de paragem, o contacto físico com o chão, e a facilidade de tomar percursos à sua escolha, torna este a melhor forma de relacionamento com a paisagem.



0m 100m 200m



### ESTUDO XIII. As velocidades fora da linha

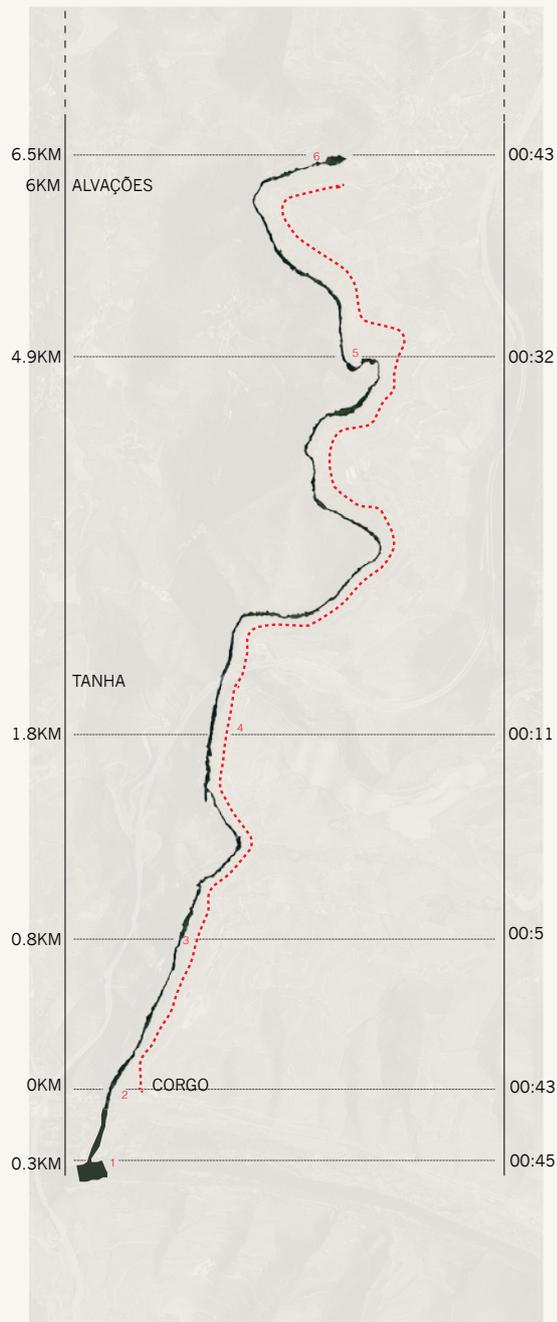
Abrindo o campo para os limites afastados da linha, o rio e a estrada, como sendo duas linhas de percurso que assumem duas velocidades e dois modos diferentes de percorrer inicia-se este estudo.

A **estrada** pelo lado Este da linha, faz um percurso contando com as mesmas curvas e contra-curvas da linha, a uma velocidade maior. Este, apesar de ser um percurso cativante, quando comparado com o caminhar na linha, torna-se de certo modo inferior relativamente à experiência adquirida. Pela existência de um objecto que nos separa e nos fecha em relação à envolvente não é possível acompanhar o desenrolar da paisagem, nem um olhar mais aproximado para elementos do território. A velocidade de percorrer altera também a informação que absorvemos, contando com um número inferior de paragens e uma impossibilidade de desvios.

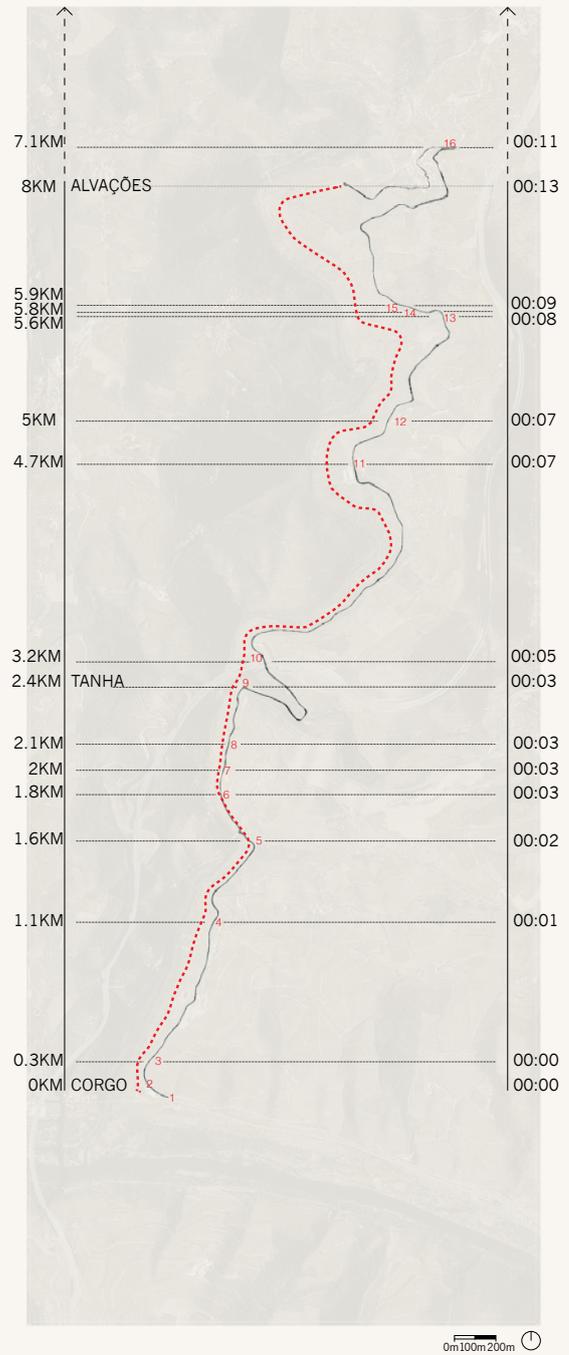
A passagem pelo **rio**, permite um melhor conhecimento das suas margens e permite uma sensação de maior assombramento pela paisagem uma vez que se situa no fundo do vale. No entanto, ao fazer o percurso de rafting a atenção dada a paisagem é menor uma vez que nos encontramos mais concentrados na acção em si.

O caminhar situa-se assim numa posição superior quando comparada com as outras formas de percorrer, sendo uma forma mais natural e sensível de percorrer a paisagem.

RIO



ESTRADA



## ESTUDO XIV. a percepção visual da envolvente

O acto de ver está intimamente ligado com o acto de percorrer, percorremos para ver e conhecer. Neste estudo pretendemos perceber a percepção visual da envolvente ao atravessar o território pela linha do Corgo.

Em todo o percurso a percepção que é absorvida do lado Oeste é quase total até ao ponto mais alto da encosta que condiciona o Vale. Uma vez que a topografia onde a linha está inserida condiciona a visão, esta é muito mais obstruída do lado Este, existindo apenas um ponto que permite uma relação mais distante para esse lado em todo o caminho ao KM 2.3. A percepção da envolvente para Este da linha vai aumentando à medida que a topografia que define a curvatura da linha assim o permite, existindo por isso uma maior ligação com a envolvente Este na segunda metade Norte deste caso de estudo.

Ainda relacionado com o tema da percepção visual no percorrer constroem-se mais três estudos significativos para a representação do que é ver ao caminhar dentro e fora da linha. Primeiramente e uma vez que a linha se encontra posicionada paralelamente entre o rio e a estrada procedeu-se para o estudo XV, a percepção visual dos limites afastados. Seguidamente para perceber as visibilidades dos locais onde os atravessamentos fora da linha nos levavam procedeu-se ao estudo XVI. a visibilidade dos pontos finais dos atravessamentos. Por último com base neste estudo geral da percepção do exterior, procedeu-se a uma selecção dos momentos onde existe a possibilidade de ter uma visão panorâmica da envolvente, concluindo a representação no estudo XVII. a abertura do campo visual.

## ESTUDO XV. a percepção visual dos limites afastados

Este foco nos limites afastados foi importante perceber uma vez que um dos elementos, o rio, caracteriza fortemente a paisagem pois a linha não só se situa no vale desse rio mas também faz o seu percurso seguindo um paralelismo constante, e o outro como ponto de fuga para quem percorre a linha.

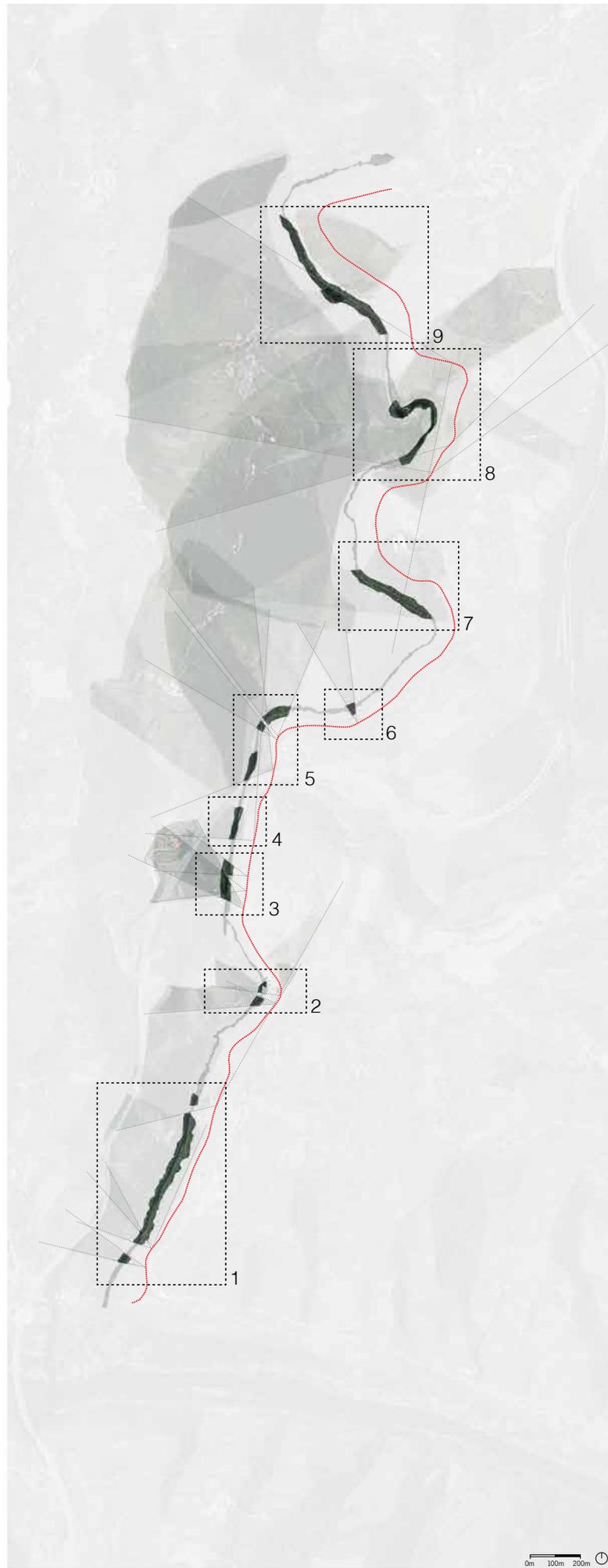
percepção visual do rio

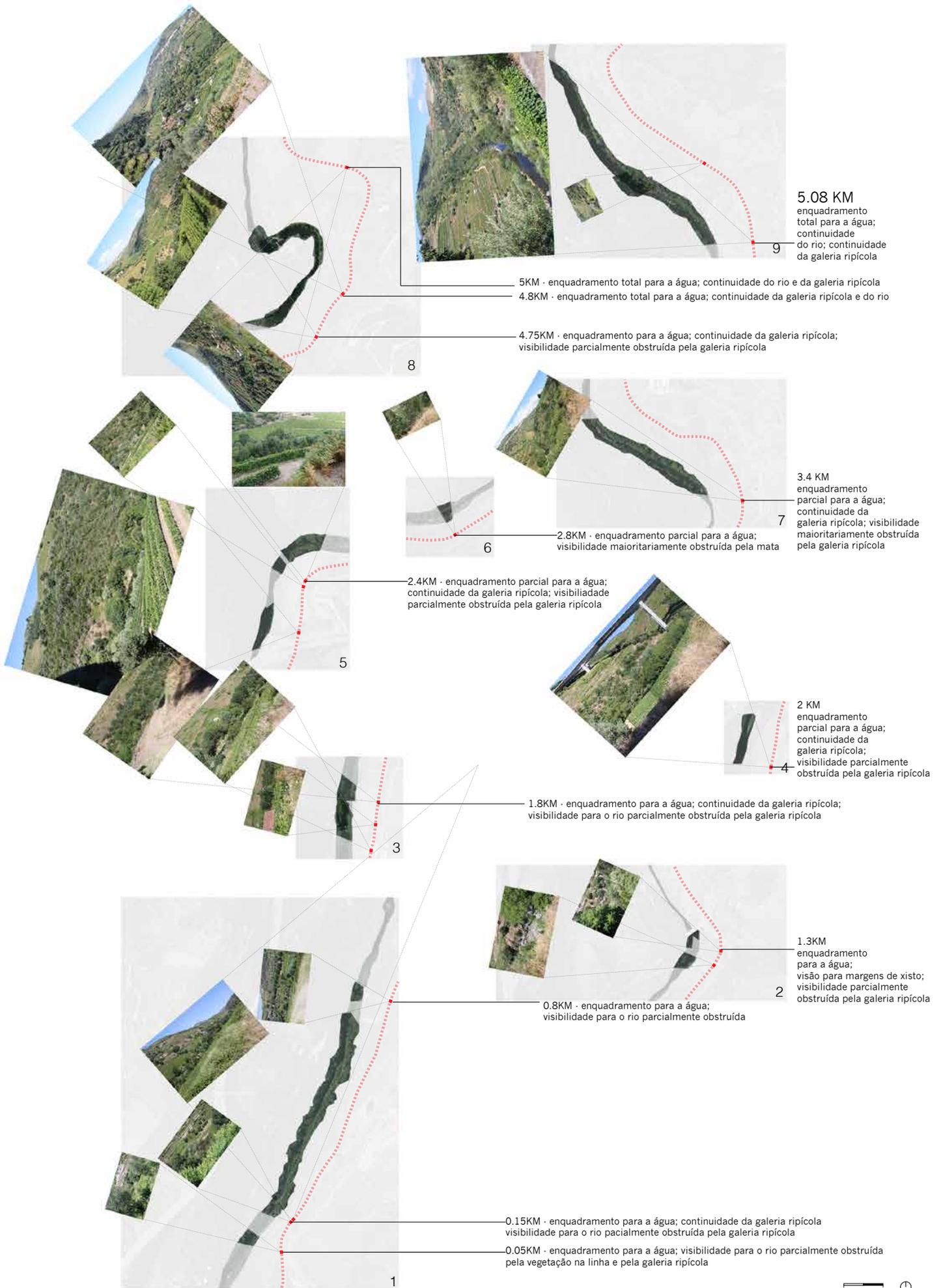
Uma vez que o rio tem um caudal bastante estreito a galeria ripícola que o acompanha, galeria esta de interesse muito elevado, obstruí a percepção visual da água. Existem apenas alguns pontos onde a visão da água é ampliada até ao rio permitindo uma visão total da água e das margens ao KM 5 e 5.08. Todos os outros pontos assinalados apenas permitem uma visão parcial da água obstruída pela galeria ripícola.

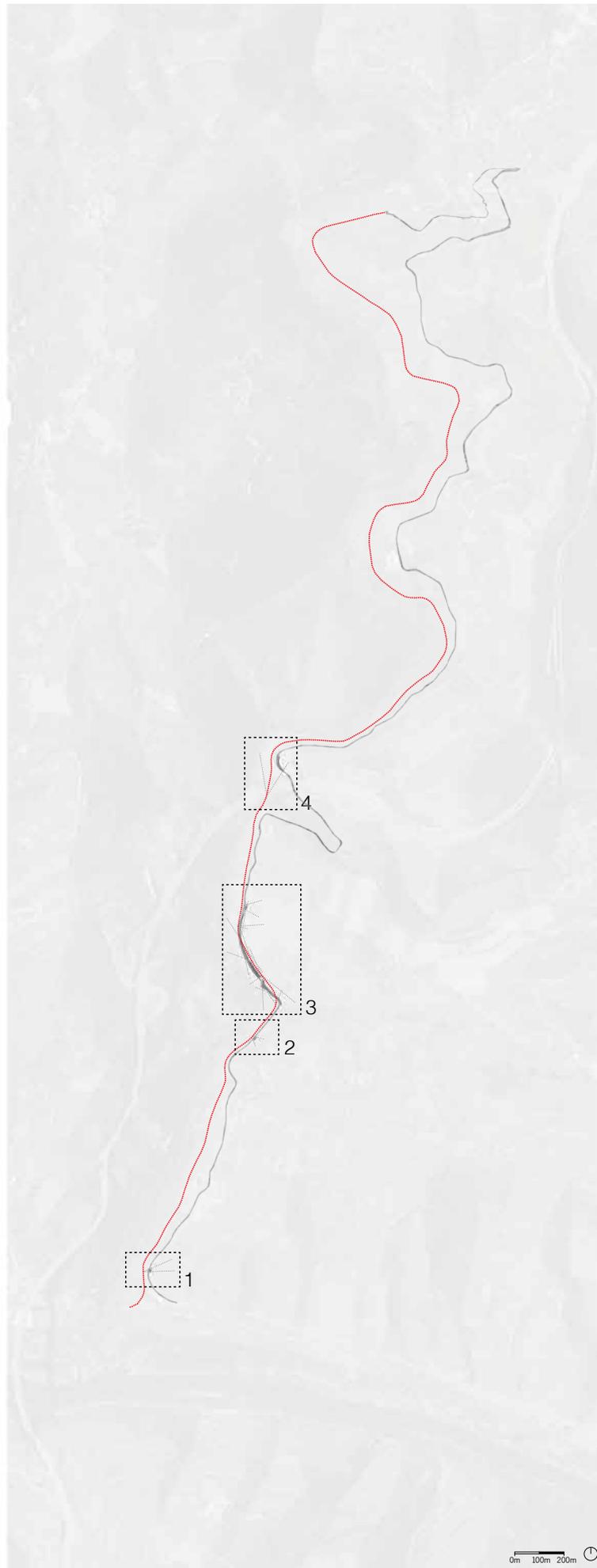
percepção visual da estrada

A percepção da estrada é muito pouco significativa uma vez que esta se encontra maioritariamente a uma altitude superior à linha. Encontrando uma excepção no momento onde maior percepção se tem desta. Do KM 1.3 ao KM 1.5 a percepção visual da estrada é total acabando por se perder a partir do KM 1.7. Até a chegada a Alvações quando a linha é atravessada novamente por uma outra estrada, só encontramos um ponto onde se tem a percepção da estrutura viária. Esta percepção é muito pouco significativa acabando por se perder e camuflar na paisagem envolvente.



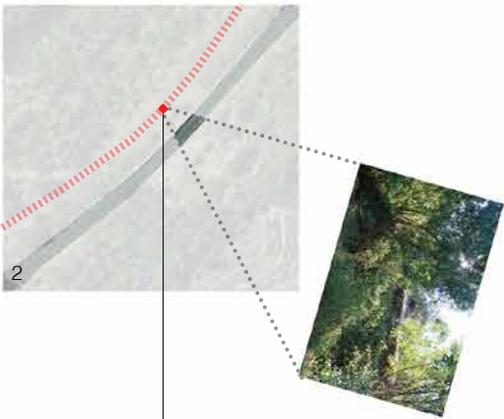
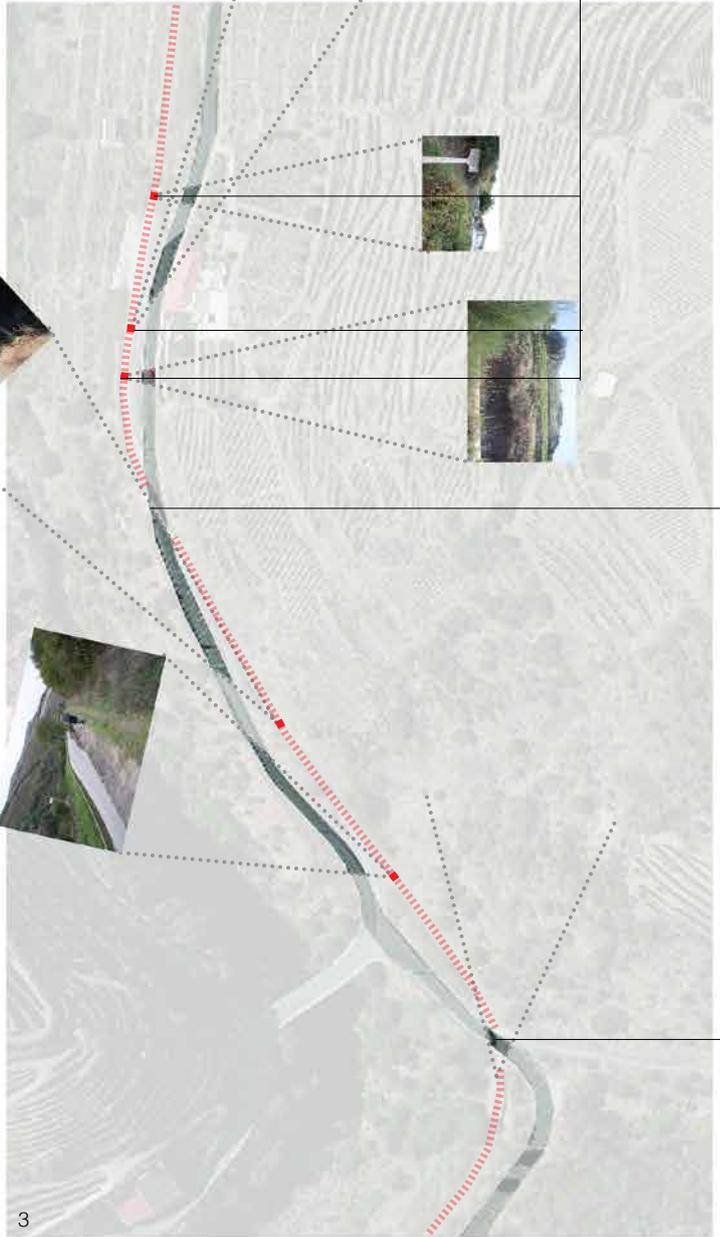
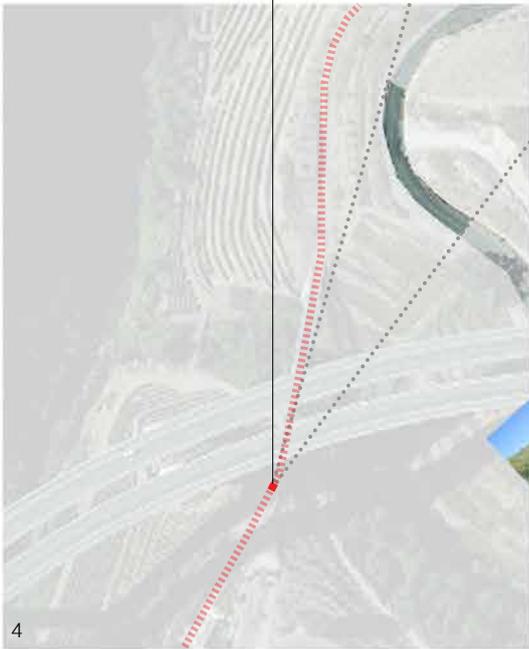




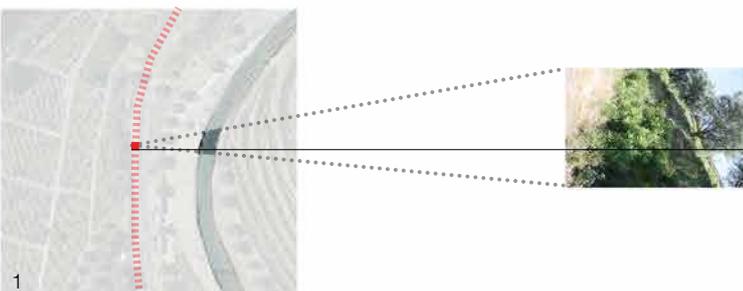


2.2 - Visão parcial da estrada

1.57KM 1.6KM 1.7KM  
visão parcial da  
estrada



0.9KM - visão para rails de segurança



0.1 KM - visão para rails de segurança

1.5KM  
visão total para estrada  
1.3KM

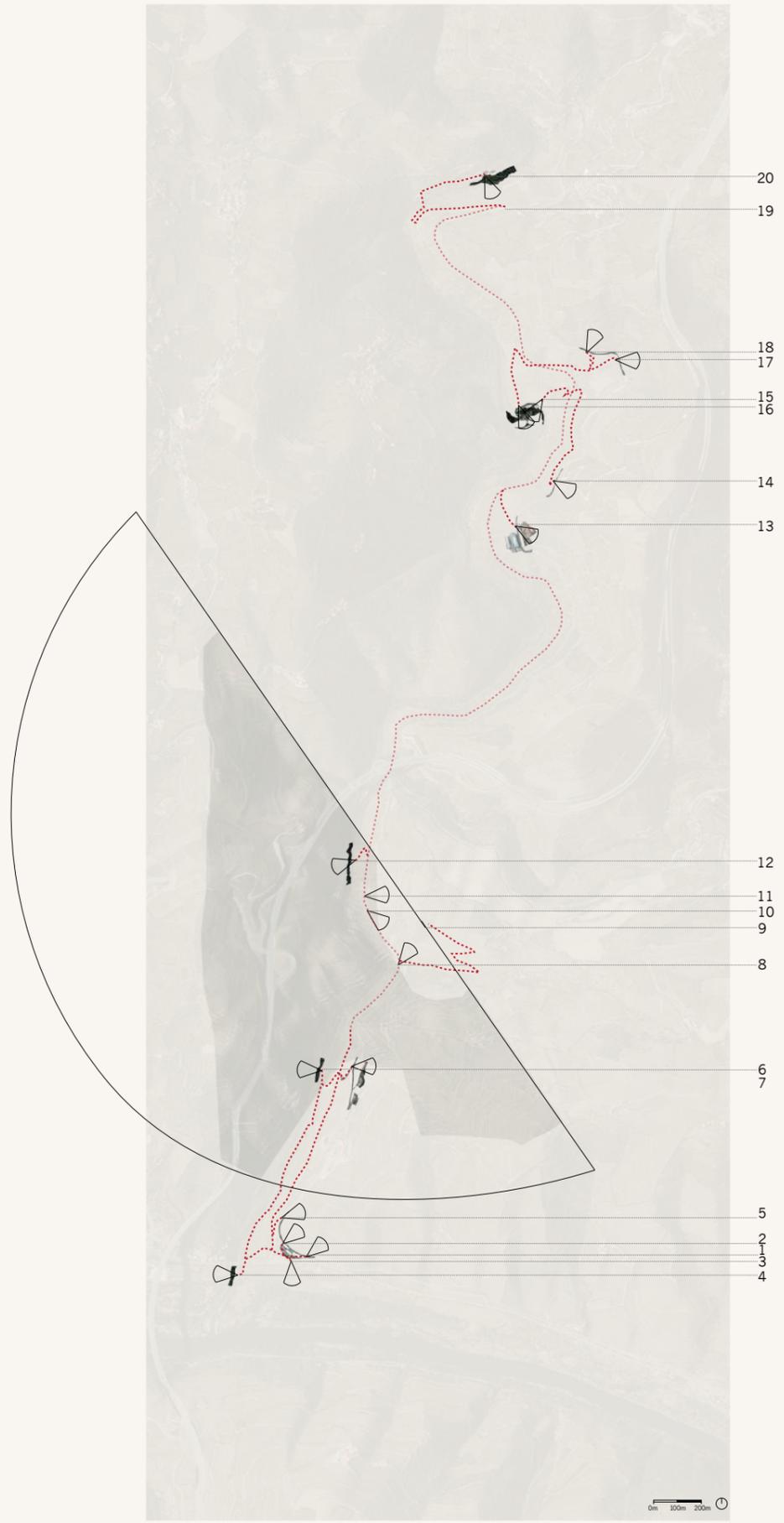


## ESTUDO XVI. a visibilidade nos pontos finais dos atravessamentos

Dos atravessamentos que unem a linha com a estrada são importantes de realçar aqueles que permitem a identificação imediata da localização das Quintas, ao KM 0, 0.8 e 4.2 correspondentemente o atravessamento nº3, 6 e 13. A percepção visual no final destes atravessamentos permite descodificar imediatamente as Quintas correspondentes uma vez que nos guiam directamente à porta de entrada das mesmas.

Os atravessamentos que nos guiam até ao rio permitem um conhecimento das suas margens. O atravessamento nº 4, ao KM 0 permite uma visão para a foz do Rio Corgo. O atravessamento nº7, ao KM 0.8 pela sua localização permite um assombramento pela encosta dominada pela cultura da oliveira. O atravessamento nº 15, ao KM 4.8 permite a observação das margens de xisto do rio e o nº 16, ao KM 5, da ponte, das margens e da ruína de xisto. O último atravessamento pela localização à cota mais baixa permite observar o domínio que os muros de xisto ocupam na encosta bem como o açude existente no rio.

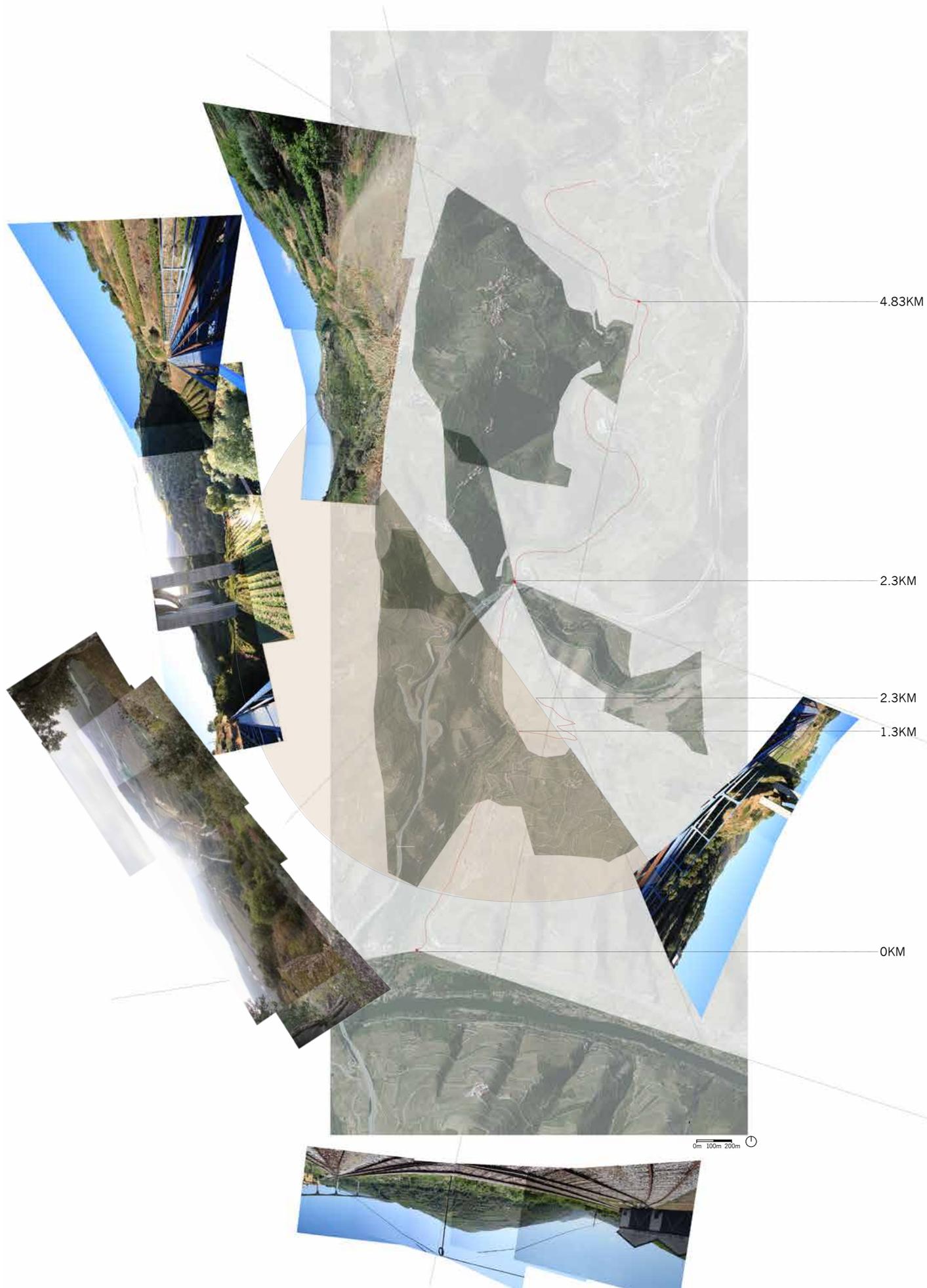
O atravessamento nº8, ao KM 1.3, pela subida que faz pela encosta e por se encontrar no ponto mais alto da mesma permite uma abertura do campo visual para a paisagem.



## ESTUDO XVII. a abertura do campo visual

Este estudo resultou na selecção dos pontos que permitem uma visão panorâmica dentro e fora da linha.

O primeiro ponto seleccionado ao KM 0 revela uma visão expandida para o Rio Douro e as encostas que o definem. Seguindo o atravessamento existente ao KM 1.3 e percorrendo 1 KM pela linha de água e encosta de vinha, chegamos a um ponto na cota mais alta dessa encosta permitindo uma abertura visual para o vale do rio Corgo. Ao KM 2.3 situado na ponte de ferro que faz o atravessamento por cima do Rio Tanha é possível observar o Vale desse rio assumindo-se como o único ponto da linha onde a visão para Este não se encontra fechada pela topografia. Quando se dá a marcação do KM 4.83, pela curvatura que define a linha, é possível a abertura do campo visual para uma imagem do cruzamento sequencial das encostas com o rio Corgo a marcar a sua passagem.





Como e o que percorrer? Como e o que ver? Como e com que interagir?

A conclusão do trabalho de análise do percorrer dentro e das deambulações fora levou às questões aqui mencionadas. É importante referir que os estudos aqui realizados poderiam ser expandidos para mais temas do percorrer, sendo esta análise um campo aberto de trabalho que poderia englobar mais estudos. No entanto estes foram tidos como suficientes para uma compreensão bastante aprofundada do território.

Foi através de uma revisão dos estudos realizados que se chegou à conclusão das três acções enunciadas nas questões. Com uma reorganização das representações criadas verificaram-se as acções do **ver** e do **interagir** que derivam da temática do **percorrer**. Sendo estas as realizadas aquando a experiência in situ no território, pretendeu-se descobrir uma nova forma de valorizar e de tornar perceptível as especificidades encontradas através destas acções que fazem a relação entre o indivíduo e a paisagem. A conclusão da análise fez-nos questionar como e o que percorrer, como e o que ver, como e com que interagir, de forma a valorizar este território.



## As rotas de valorização da paisagem

Com a vontade de criar uma resposta às questões que surgiram com a conclusão da análise do Corgo a Alvações, surgiu o tema de **rotas**. A ideia de rota surge do pressuposto da mesma, um itinerário que relaciona pontos específicos no território, o novo modo como se pode percorrer para ver e interagir com a envolvente. O tema aqui proposto permitiu conjugar estas acções tendo em conta diferentes especificidades encontradas no território. Relembrando a questão da transversalidade inexistente na criação das ecopistas pela Linha do Corgo, o tema de rotas vem refutar esta forma de intervir, abrindo assim campos para a exploração da envolvente da linha de tal forma que os desvios são vistos como uma mais valia que a linha oferece, tornando o percorrer dentro e as deambulações fora em vários percursos articulados.

Tendo a rota como mote seleccionaram-se os elementos que num todo melhor caracterizam a paisagem nesta amostra, criando assim vários percursos específicos de cada elemento a valorizar. A **rota do vinho e da oliveira** uma vez que se trata de uma paisagem onde estas culturas são predominantes, a **rota do xisto** por este ser o material predominante no território, a **rota da água** pela proximidade da linha com o rio e a **rota dos miradouros** pela possibilidade das aberturas do campo visual.

Pelo conhecimento que se torna possível adquirir do território e pelas diferentes actividades que ele dispõe, direccionaram-se as diferentes rotas para abranger caracteres lúdicos e didáticos através das acções anteriormente referidas.

A definição da nova forma de intervir como modo de percorrer e relacionar a linha com a paisagem implica um estudo das hipóteses de traçado, dos pontos que os percursos ligam, do percurso em si, dos tempos das actividades e dos usos do território. A definição das acções a definir em cada percurso teve como base uma reinterpretação dos estudos realizados na fase anterior, focada no elemento que define cada rota.

As actuações a realizar recaíram na constatação do estado de preservação dos caminhos dentro e fora da linha. Uma vez que questões de preservação e manutenção não precisam de ser tidas em conta, as actuações visam marcar a paisagem pontualmente realçando a relação com a mesma. São por isso pequenas marcações que posicionam o indivíduo no território e indicam a acção a tomar, não entrando em campos de preservação de caminhos, mas sim só seleccionando aqueles a tomar ao mesmo tempo que se promove pontos específicos para uma relação didática e lúdica com a paisagem.

## ROTA DA VINHA/OLIVEIRA

A importância desta rota incide na ocupação predominante que as culturas da vinha e da oliveira ocupam no território. Sendo reconhecida por ser uma “região vitícola” torna-se imperativo a valorização das culturas agrícolas.

Partindo de um princípio didático, a conclusão do estudo II. a ocupação do solo, descodificou não só as diferenças dos modos de construção da cultura da vinha como também os diferentes usos da oliveira no território, como olival e como limite de parcelamento, diferenças que se pretendem salientar na definição desta rota. A vontade de estabelecer as vinhas e as oliveiras como limite de percorrer surgiu do estudo IV. os limites físicos, sendo possível nesta rota um percurso pelas diferentes tipologias de vinha. Na definição desta rota e através do estudo III. os atravessamentos pedonais, permitiu perceber o uso da oliveira e da vinha nos limites dos desvios a partir da linha com o intuito de se escolher aqueles mais interessantes a fazer nesta rota. O conhecimento que pretende ser transmitido destes estudos revela-se na rota através do acto de percorrer.

Relativamente aos enquadramentos visuais, o estudo XIV. a percepção visual da envolvente e o estudo XVI. a visibilidade nos pontos finais dos atravessamentos, permitiram seleccionar pontos onde se potencializa a relação visual para as culturas. Durante todo o percurso pela linha, a visão para a vinha e a oliveira encontra-se em qualquer ponto uma vez que são culturas que se estendem por toda a envolvente. A escolha dos momentos a enfatizar recaiu na selecção daqueles onde o enquadramento feito para as culturas fosse total. Pretendeu-se aqui seleccionar apenas os momentos de paragem que tivessem um enquadramento visual focado somente nas culturas, escolhendo os melhores momentos de paragem para enfatizar a cultura da vinha pós-filoxérica, da vinha em patamares e da cultura da oliveira.

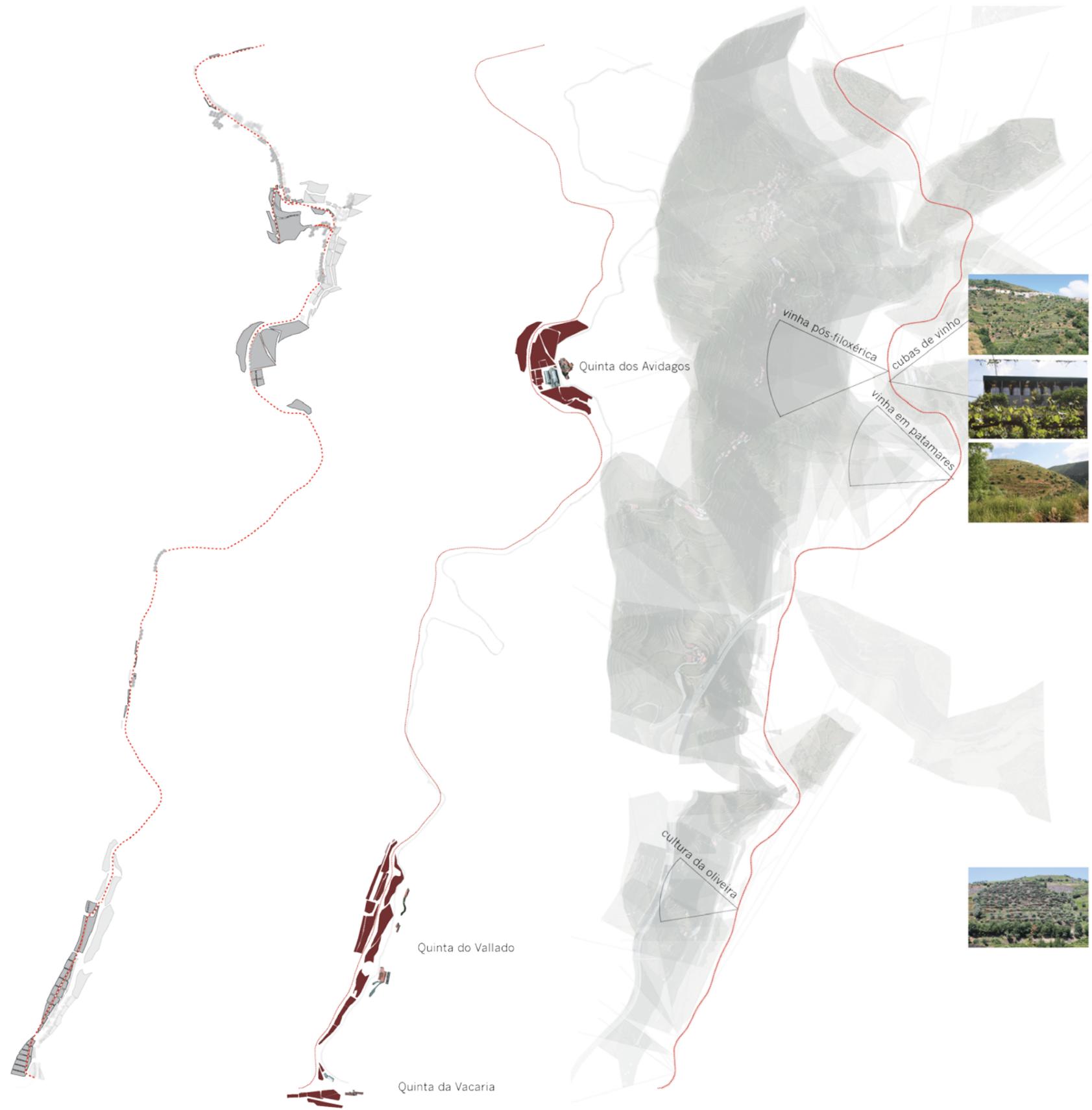
Seguindo um pensamento lúdico, foi através da acção do interargir que se pretendeu fazer uma ligação das quintas que se situam na envolvente da linha e que de alguma forma se encontram associadas a esta, como ponto de paragem para a prova de vinhos e para adquirir conhecimentos relativos ao trabalho de cultura sendo possível a participação no mesmo ( objectivo proposto através do estudo XI. as quintas e estudo III. os atravessamentos pedonais e estudo X. as transformações e as práticas das culturas durante o ano) Esta visita às quintas permite também um conhecimento das fases de produção do vinho de um ponto de vista didático.

O percurso e as actividades desta rota vão sofrer alterações consoante a época do ano. Estas alterações baseiam-se essencialmente nas actividades relacionadas com as práticas da vinha e da oliveira e também nas transformações temporais da paisagem.

PERCORRER

INTERARGIR

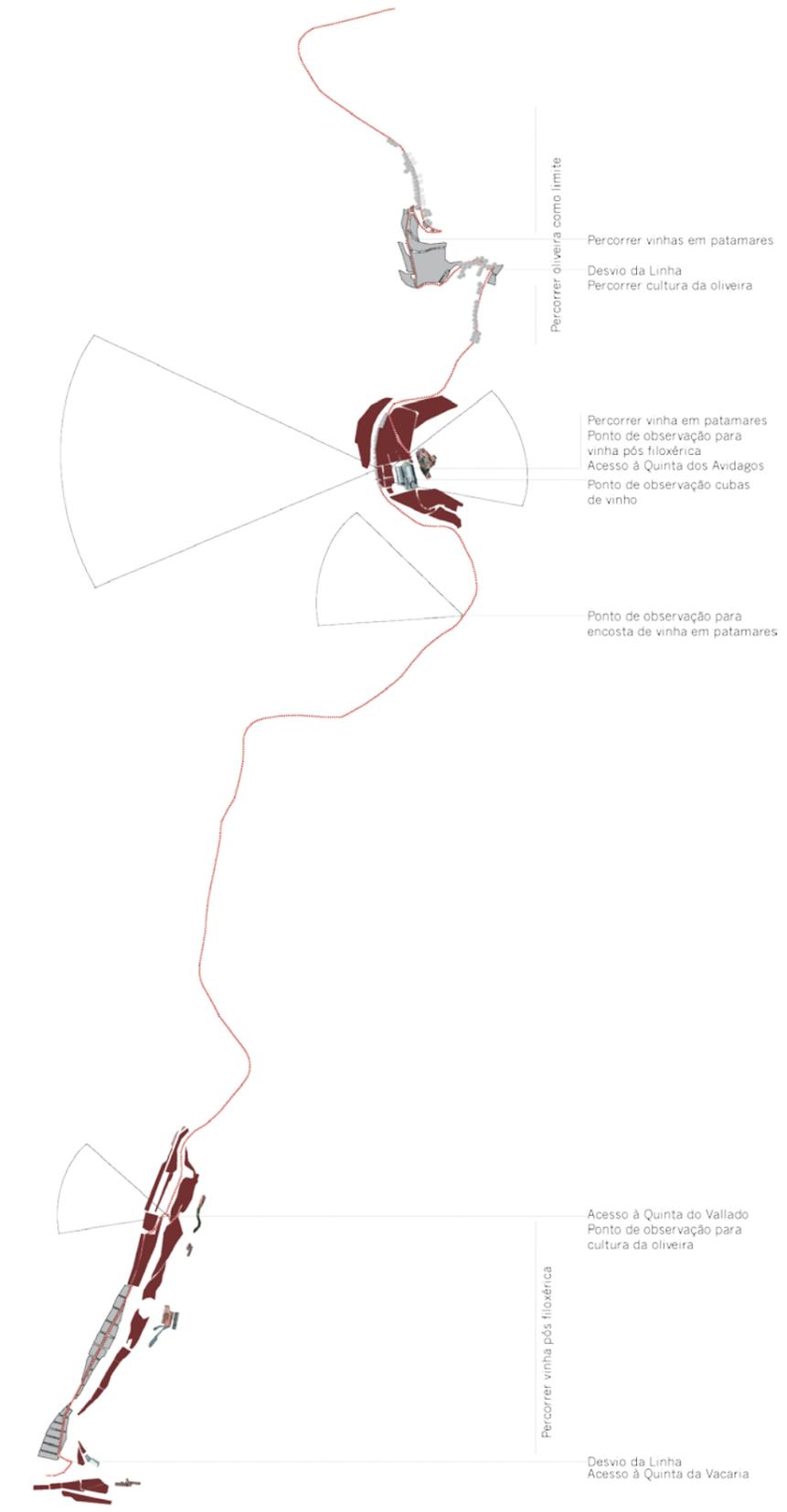
VER



Perceções relativas à cultura da vinha  
 Pontos de observação  
 Percorrer a vinha/oliveira  
 Desvio da linha do Dongo  
 Acesso a quintas

5.4KM  
 5KM  
 4.8KM  
 4.35KM  
 4.2KM  
 4.1KM  
 4.025KM  
 4.02KM  
 3.7KM  
 3.4KM

0.93KM  
 0.8KM  
 0.15KM  
 0KM  
 0.1KM  
 0.2KM

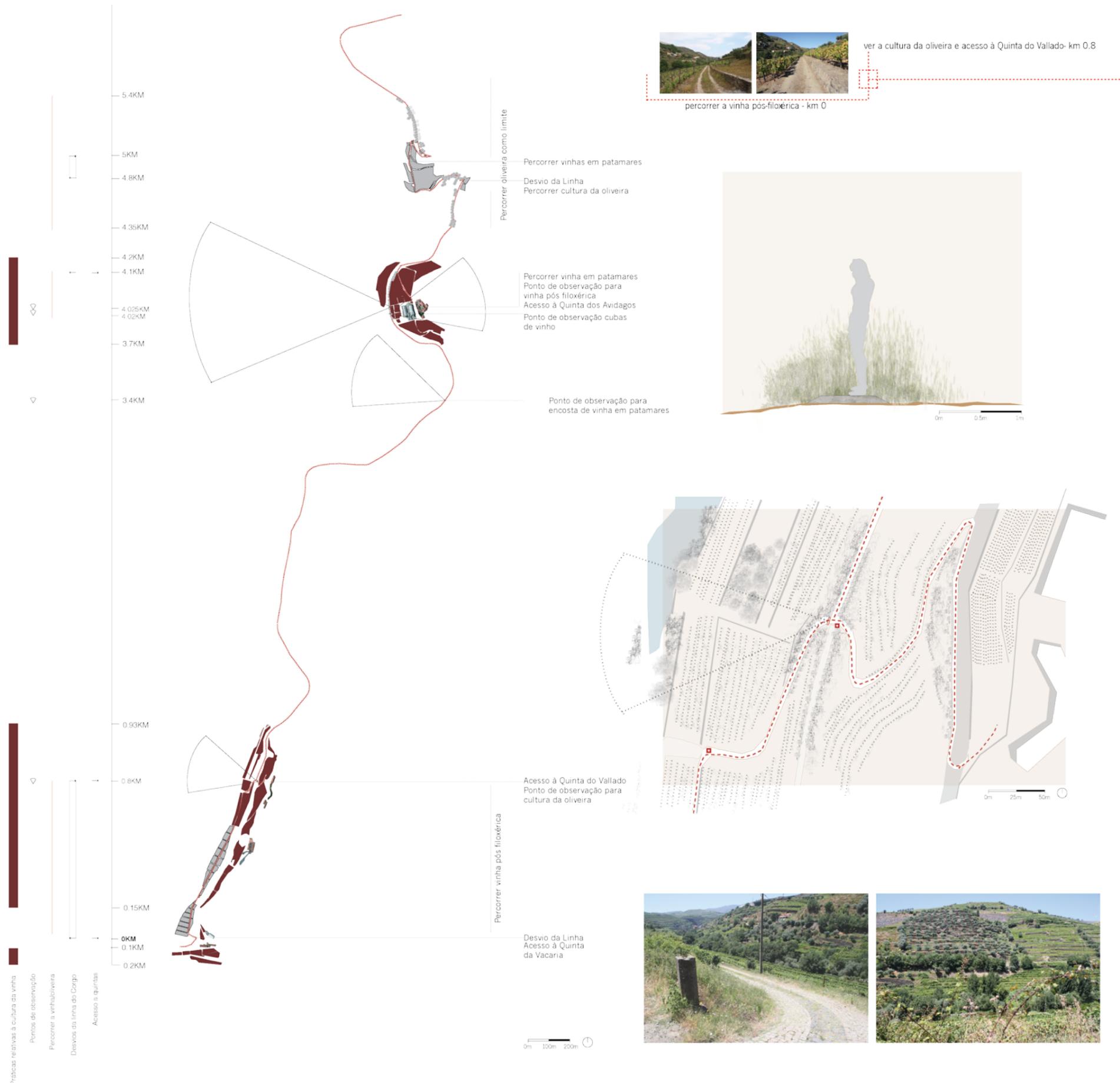


O primeiro desvio planeado faz o acesso à Quinta da Vacaria e às suas parcelas de cultivo ao km 0. é também nesta marcação inicial que se planeia o segundo desvio da linha para o lado Este permitindo um percurso pela vinha pós-filoxérica e também por terrenos pertencentes à Quinta do Vallado. No momento que a rota da vinha e da oliveira se volta a encontrar com a Linha do Corgo desenhou-se o primeiro ponto de paragem. Uma vez que este ponto escolhido se situa no atravessamento correspondente ao acesso da Quinta do Vallado às suas parcelas de cultivo, foi necessário possibilitar o atravessamento de veículos agrícolas. Tendo isto em conta desenhou-se uma plataforma de betão que marca o local ao mesmo tempo que possibilita a passagem através da inclinação dos seus extremos.

Ao km 3.4 projectou-se um ponto de observação para uma encosta de vinha em patamares do outro lado do rio. Apesar desta área da linha se encontrar envolvida por mata, pela mudança da topografia e consequente existência de uma linha de água, é possível, em todo este troço de mata, uma abertura visual. A existência de um muro de xisto que faz o suporte para o nivelamento da linha torna qualquer aproximação ao limite do percurso pouco segura, uma vez que a dimensão desta estrutura conta com uma altura bastante grande. A materialização deste ponto de paragem resume-se a uma guarda de betão possibilitando assim uma aproximação em segurança que se prolonga para o pavimento.

O terceiro ponto de observação situa-se ao km 4.02 e projectou-se com o intuito de ver ao longe a dimensão das cubas de vinho referentes à Quinta da Vacaria. Encostada ao limite Este da linha desenharam-se umas escadas de betão que permitissem observar sem a presença da oliveira da vinha e do muro de xisto no campo de visão. Ao km 4.03 o ponto de observação está direccionado para uma encosta predominante de vinhas pós-filoxéricas. Neste caso utilizou-se o mesmo conceito para o objecto a desenhar. Estas escadas acompanham a descida da topografia no limite Oeste da linha permitindo também uma observação sentada pela dimensão do segundo degrau. O acesso à Quinta dos Avidagos é feito através de um percurso já existente pela vinha em patamares correspondente a essa quinta.

Com a chegada ao km 4.8 esta rota segue por um desvio da linha até ao rio e continua o seu percurso com uma subida da encosta de volta à linha ao km5. No percurso descendente, somos convidados a percorrer uma parcela referente à cultura da oliveira pertencente a um terreno anteriormente ocupado pela vinha-pós-filoxérica. No percurso ascendente percorreremos várias parcelas da vinha em patamares.

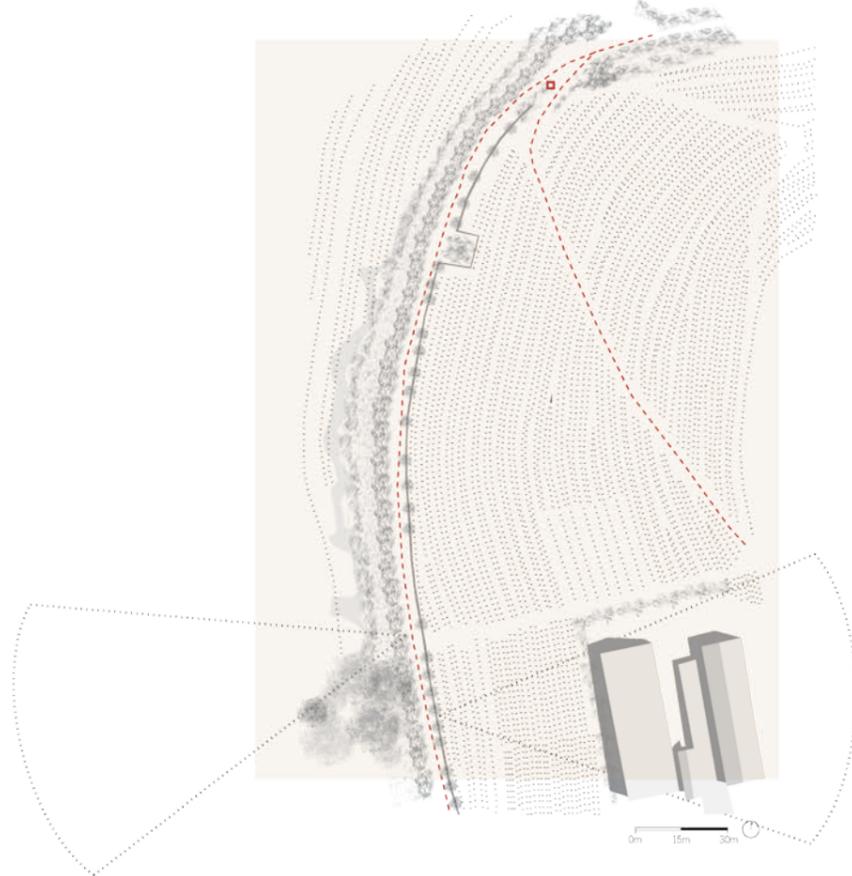
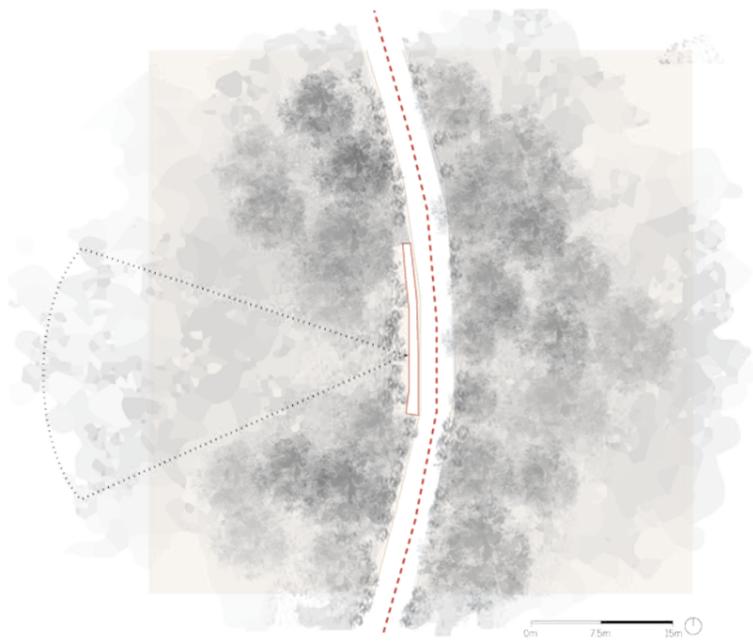


ver encosta de vinhas em construção pós-florestal - km 4.02  
ver cubas de vinho - km 4.025  
acesso à Quinta dos Avidagos - km 4.1

ver encosta de vinhas em patamares - km 3.4

percorrer cultura da oliveira - km 4.8

percorrer vinha em patamares - km 5



## ROTA DO XISTO

A definição do xisto como rota a estabelecer partiu do facto de este ser um material predominante neste território, estando presente desde a origem das encostas, até ao domínio das mesmas. Nesta rota é importante salientar este trabalho da encosta para se tornar o território fértil dando a perceber o método de construção da encosta, do que era e como se domou.

Através do percorrer e com base no estudo IV. os limites físicos, foi possível definir o percurso através da delimitação que o xisto define à linha, criando passagens por encostas de xisto não trabalhadas e por muros de xisto construídos pelo homem. Através desta acção foram também propostos alguns desvios da linha tendo em conta o estudo III. os atravessamentos pedonais, seleccionando aqueles que melhor valorizam o elemento desta rota. A vontade de querer transmitir os diferentes usos do xisto consoante a sua finalidade surge através do estudo VIII. os usos da linha e os vestígios do comboio. Aqui foi possível a constatação da existência de muros apenas realizados como suporte para a passagem do comboio sendo este factor importante de salientar, bem como a diferença entre os tipos de muros existentes. Esta diferença pode ser salientada através do percorrer pelas diferentes tipologias de muros.

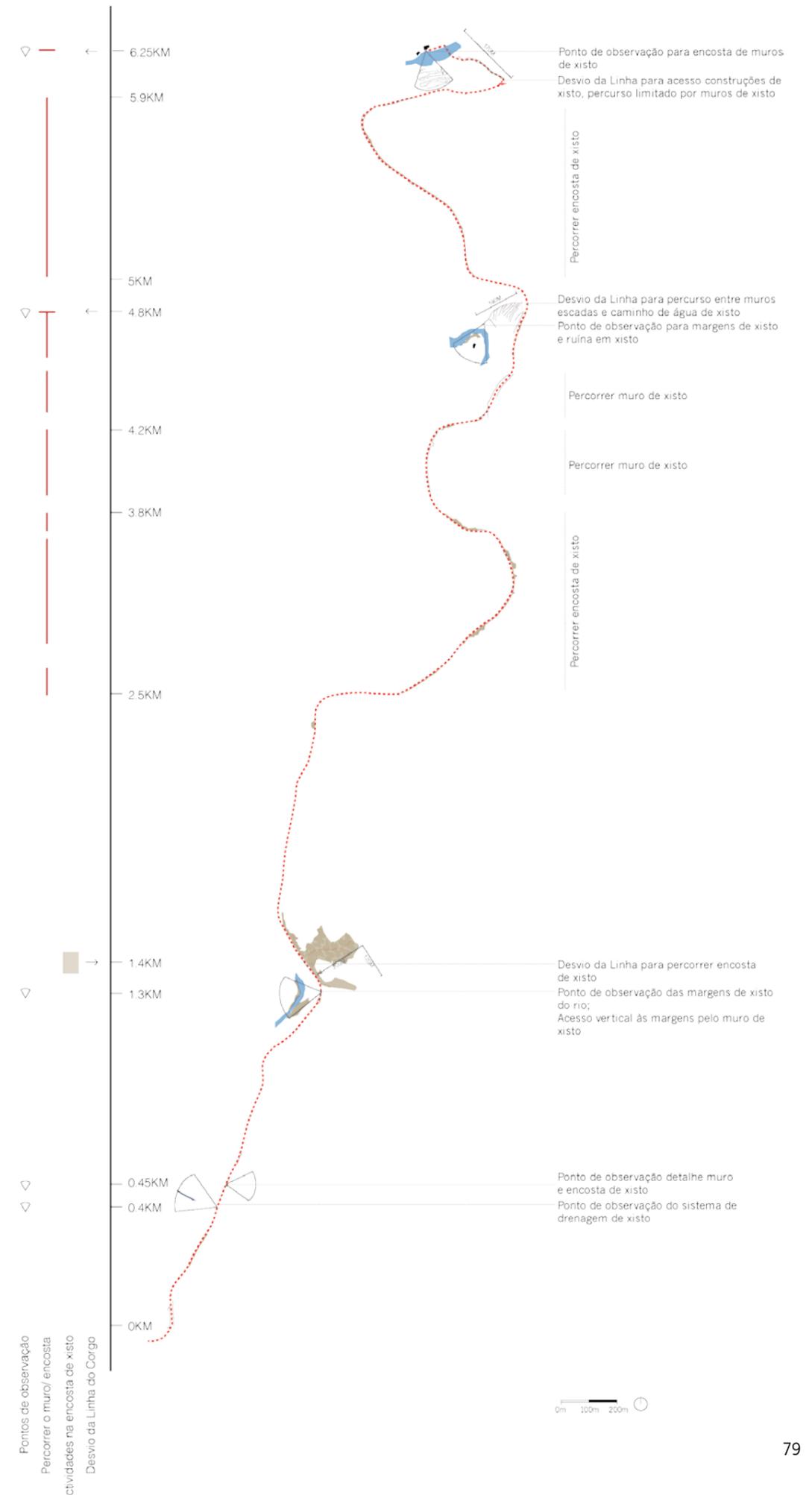
O uso do xisto nos caminhos de água representados no estudo VII. os atravessamentos da água, foi um tipo de construção que era necessário valorizar nesta rota, tanto através da acção do ver como do percorrer permitindo ao caminhante reconhecer o uso do xisto neste tipo de construções.

Através do ver com base no estudo XVI. a visibilidade nos pontos finais dos atravessamentos, seleccionaram-se pontos que remetem mais uma vez para o uso de xisto nas construções e como material predominante no território, mostrando o xisto natural do território bem como o uso deste manuseado pelo homem.

Relativamente ao interagir englobando um pensamento lúdico da rota, foi pensado numa forma de o usuário poder praticar uma acção com o xisto, tendo-se aqui estabelecido a ideia da escalada pelas encostas de xisto. Este interagir para além de seguir um carácter lúdico aborda também a questão de compreensão de como era o solo original do território.



PERCORRER INTERARGIR VER 200m



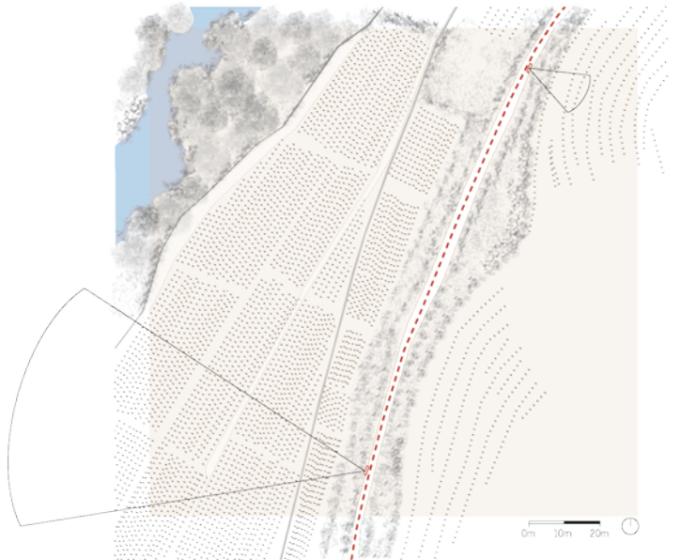
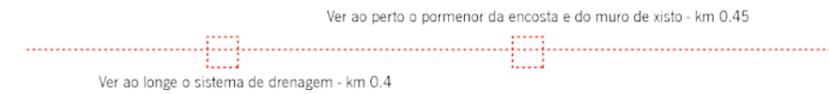
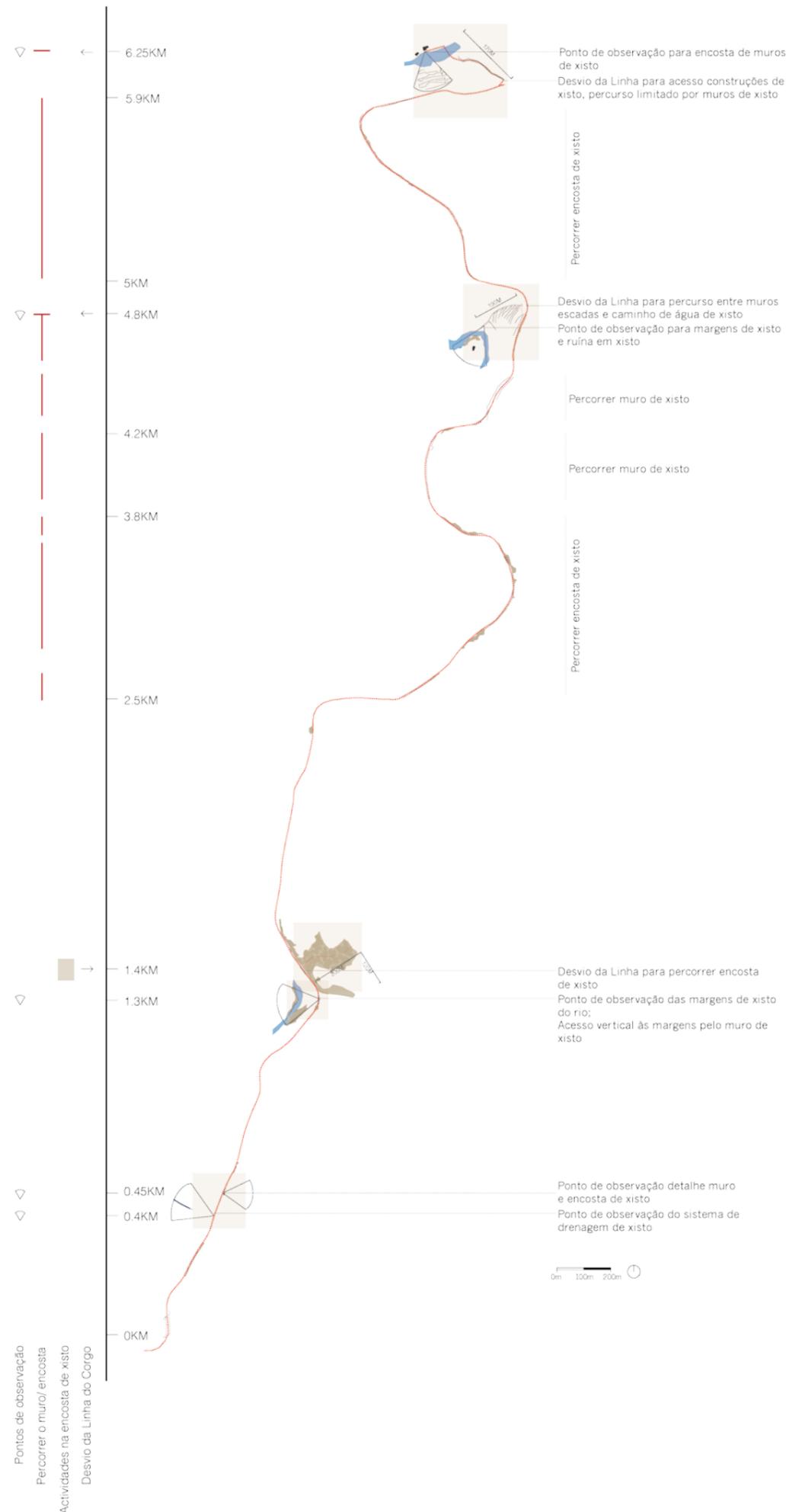
Os dois primeiros pontos de paragem da rota do xisto encontram-se ao km 0.4 e 0.45. O primeiro foi desenvolvido como forma de potenciar a visibilidade do uso do xisto no sistema de drenagem, sendo o único ponto em todo o percurso onde se pode ver ao longe este sistema. Para isso projectou-se um elemento que permitisse aumentar a cota de paragem para se ver para lá da vegetação que limita a linha ao mesmo tempo que forçasse a pausa no caminhar. Esta ideia materializa-se com a colocação de uma escada de betão direccionada para o Vale do rio onde o último patamar, dotado de uma dimensão maior, permite a paragem. O segundo ponto de observação está relacionado com o ver ao perto. Projectou-se com o intuito de observar o muro de xisto enquadrado na encosta de xisto. Para isso utiliza-se o mesmo elemento que possibilita ao transeunte uma linha de observação directa para o momento a potencializar.

Com o intuito de se perceber a utilização do xisto para a criação dos muros de suporte foi criado, ao km 1.3, um percorrer vertical. Projectou-se uma escada de três lances orientada longitudinalmente ao muro. A escolha do ferro para a sua construção reflectiu no pensamento da memória dos carris de ferro utilizados para a passagem do comboio, uma vez que este muro foi construído com esse intuito. Este percorrer leva-nos a fazer uma aproximação para observar a constituição das margens de xisto permitindo também um percorrer por estas.

O percorrer a encosta de xisto ao KM 1.4 foi projectado com a premissa de servir dois caracteres diferentes, o didático e o lúdico, materializando-se assim em dois percursos que se interligam. Relacionado com o carácter didático assume-se como um percurso que atravessa a encosta de xisto original tendo-a como os seus limites lembrando o método de trabalho de encosta uma vez que o projecto será escavado na pedra. A materialização deste percurso incide na ideia de partir o xisto para ir criando um caminho de escadas e patamares pela rocha. Relativamente ao carácter lúdico programou-se um outro percurso paralelo ao anterior que permite a prática de escalada. Para isso utilizam-se elementos verticais de ferro cravados no xisto ligados por uma corda de aço que ajuda na subida da encosta em momentos de inclinação mais suave, juntamente com paredes de escalada para subidas mais acentuadas.

Ao km 4.8 a rota do xisto desvia-se da Linha do Corgo percorrendo um percurso caracterizado pela predominância dos muros de xisto em construções pré-filoxéricas e pelas sucessivas escadas, permitindo ao mesmo tempo acompanhar e ver ao perto o uso do xisto no sistema de encaminhamento das águas. Este desvio tem como ponto final um ponto de observação situado nas margens do rio. O ponto de observação foi projectado com o intuito de se potencializar a visão para a constituição das margens do rio mas também para uma construção que se encontra em ruínas de xisto. Este projecto assenta na definição de uma laje de betão assente directamente no solo enquadrada entre duas árvores permitindo a visão por estes dois elementos. Esta laje funciona como um indicativo de paragem no percurso, continuando este pelo mesmo caminho que o desvio ofereceu.

Com a chegada ao km 6.25, 250 metros depois da estação de Alvações, o percurso pensado faz um último desvio da Linha do Corgo. Este desvio foi assumido na tentativa de arranjar uma solução mais directa ao invés de fazer o percurso de acesso às margens do rio pela estrada. Um desvio íngreme caracterizado pela predominância do xisto nos seus limites, necessitando apenas de uma limpeza de vegetação para ser possível o percorrer.<sup>41</sup> Após o atravessamento do rio, a rota percorre a envolvente das ruínas de xisto chegando ao último ponto de observação. Este consiste numa plataforma de betão com um banco no mesmo material para observar a predominância dos muros de xisto no trabalho da encosta oposta.



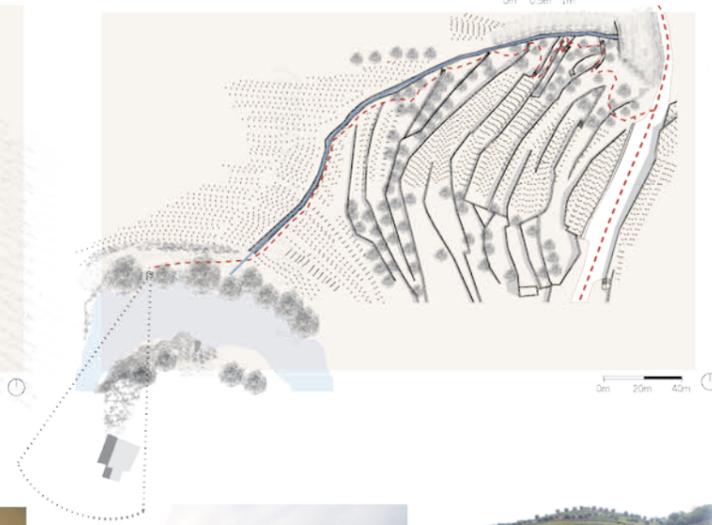
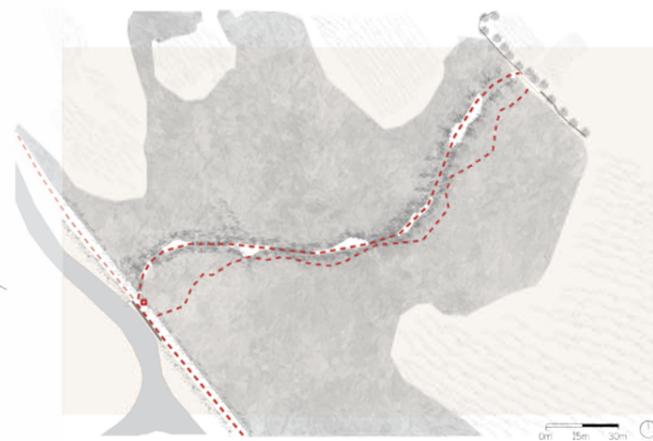
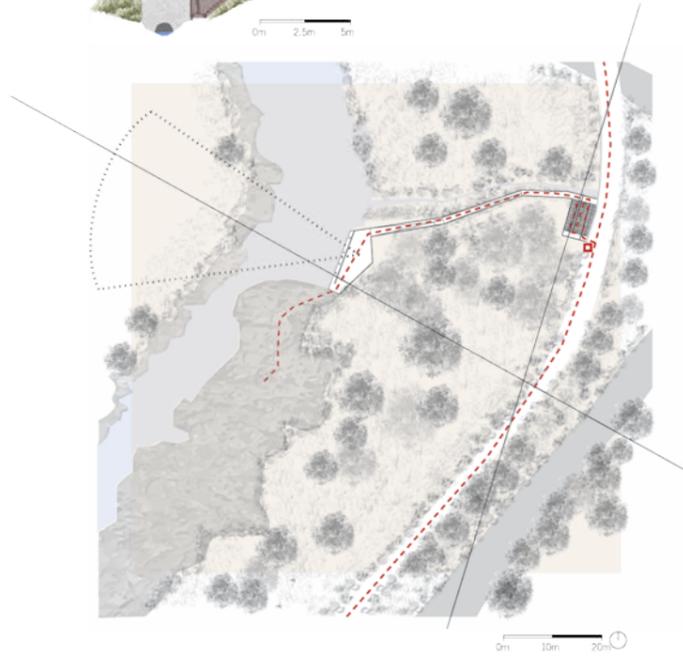
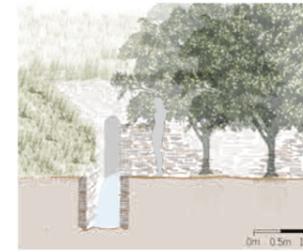
41 - ver anexo XIV - página 147

o percorrer a encosta de xisto e a escalada - km 1.4

Percorrer o muro de xisto  
Ponto de observação para as margens - km 1.3

percorrer muro e escadas de xisto - km 4.8  
ponto de observação para margens de xisto e ruína

percorrer muro e escadas de xisto - km 6.25  
percorrer as ruínas de xisto  
ponto de observação encosta de muros de xisto



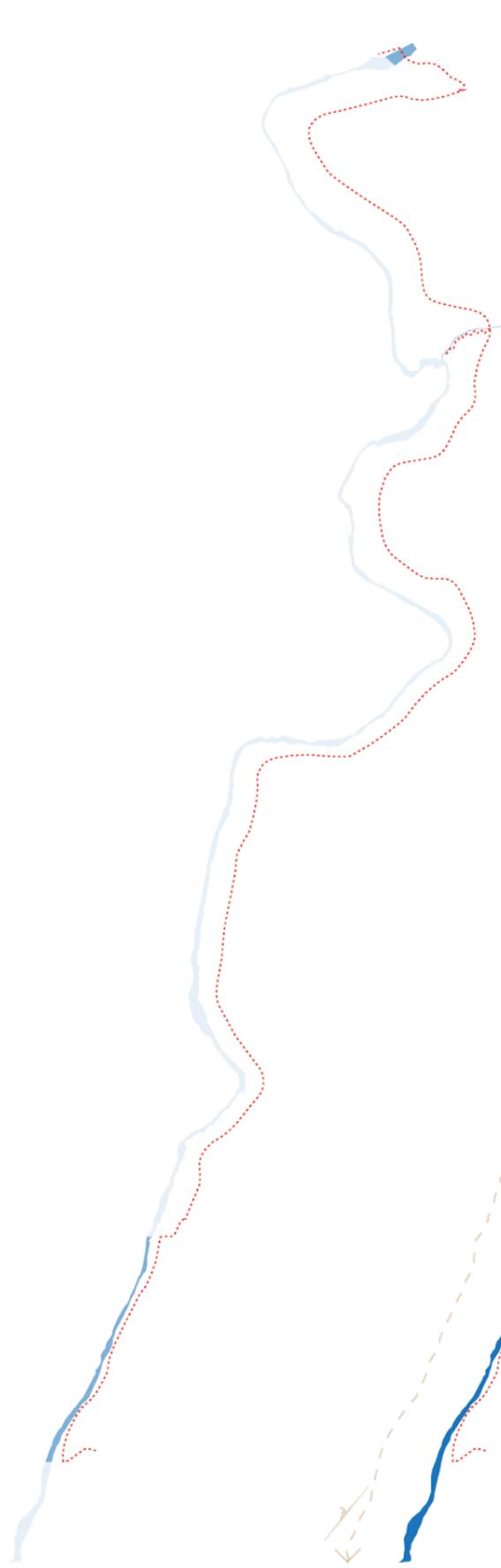
## ROTA DA ÁGUA

Pela proximidade e continuidade que a linha tem com o rio, pela marcação visual que este regista ao longo de todo o percurso e pelas actividades anteriormente registadas estabeleceu-se a rota da água.

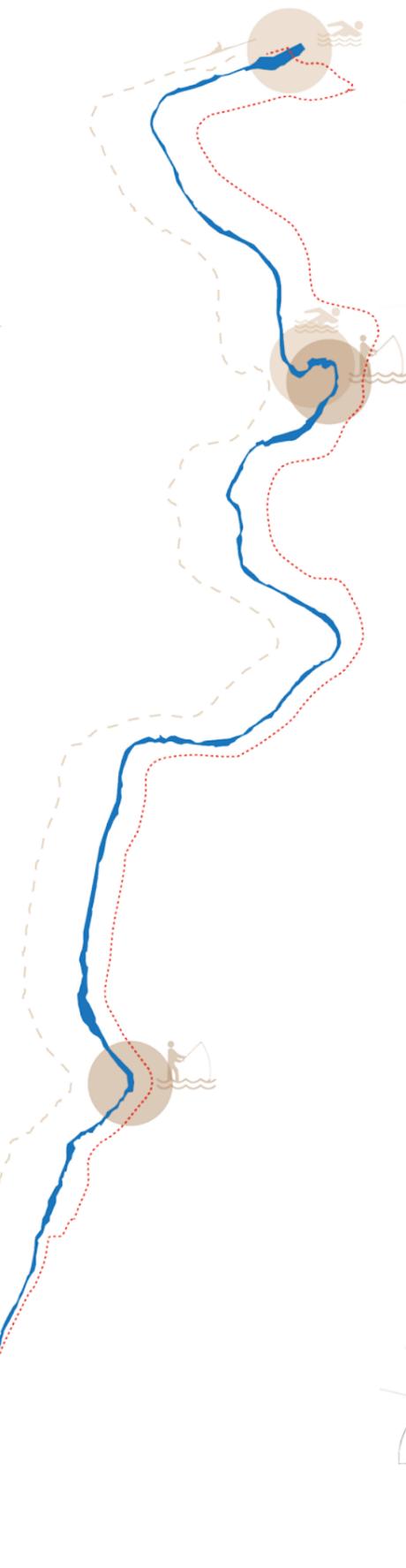
Através das deambulações fora da linha seguindo o estudo III. os atravessamentos pedonais foi possível seleccionar e descobrir aqueles que têm como ponto final o rio. A intenção de valorizar os elementos do estudo VII. os atravessamentos da água baseou-se na utilização da acção do percorrer e do ver. Tendo em conta os percursos definidos para o rio estabelecem-se lugares onde se assume a acção do interagir relacionada com as práticas encontradas no estudo IX. os usos fora da linha.

Assumindo um carácter lúdico, estipularam-se actividades relacionadas com a prática da pesca, a prática banhar e a prática do rafting. Foi também importante perceber as alterações destas práticas ao longo do ano. O rafting revelou ser uma actividade apenas possível realizar nas épocas mais frias enquanto que a prática banhar só é realizada nas épocas mais quentes. A prática da pesca é a única actividade observada que é realizada independentemente da altura do ano.

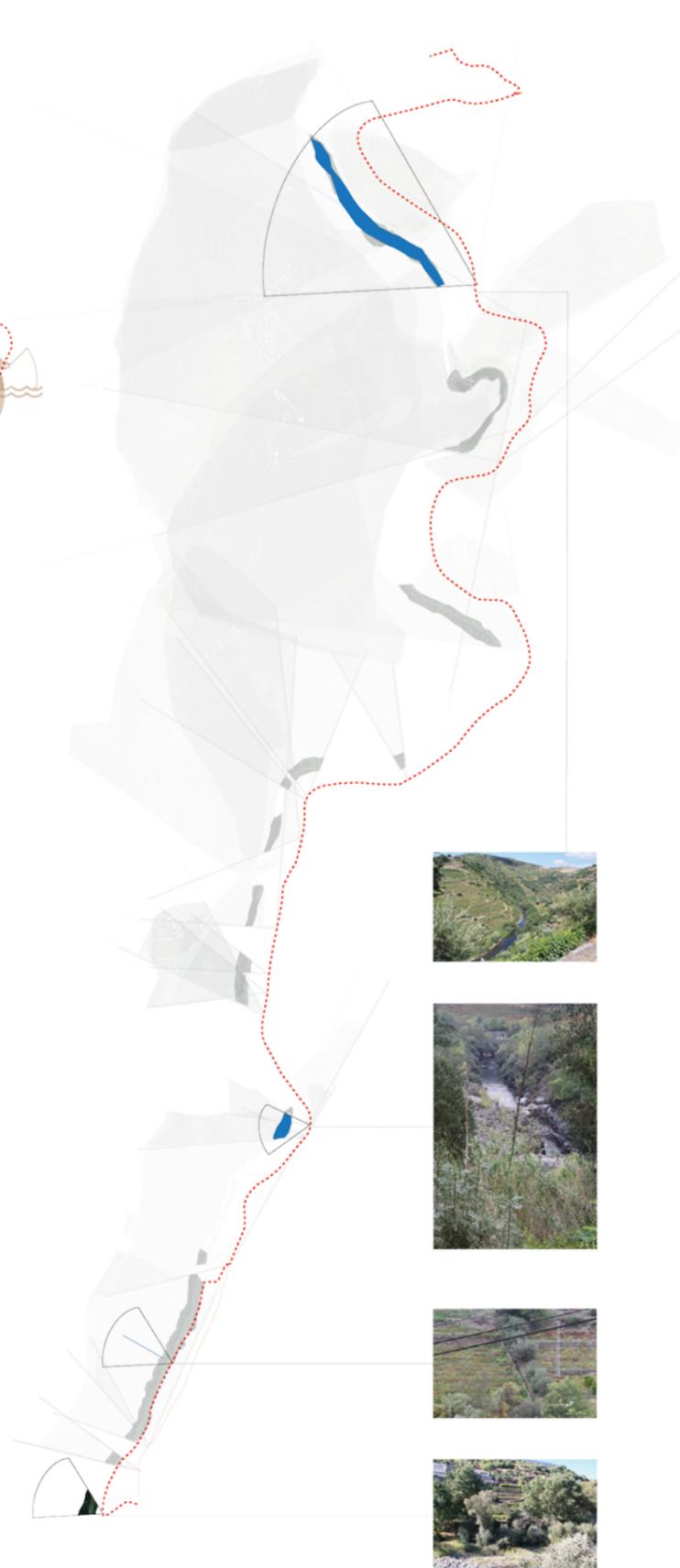
A acção do ver foi pensada através da selecção de pontos que potencializassem a relação visual com o rio. Através do estudo XV. a percepção visual dos limites afastados, no que diz respeito ao rio, e o estudo XVI. a visibilidade nos pontos finais dos atravessamentos foi possível seleccionar os lugares que valorizavam a relação da linha com o rio e as especificidades que dele derivam, as margens, a galeria ripícola, a avifauna e os caminhos de água.



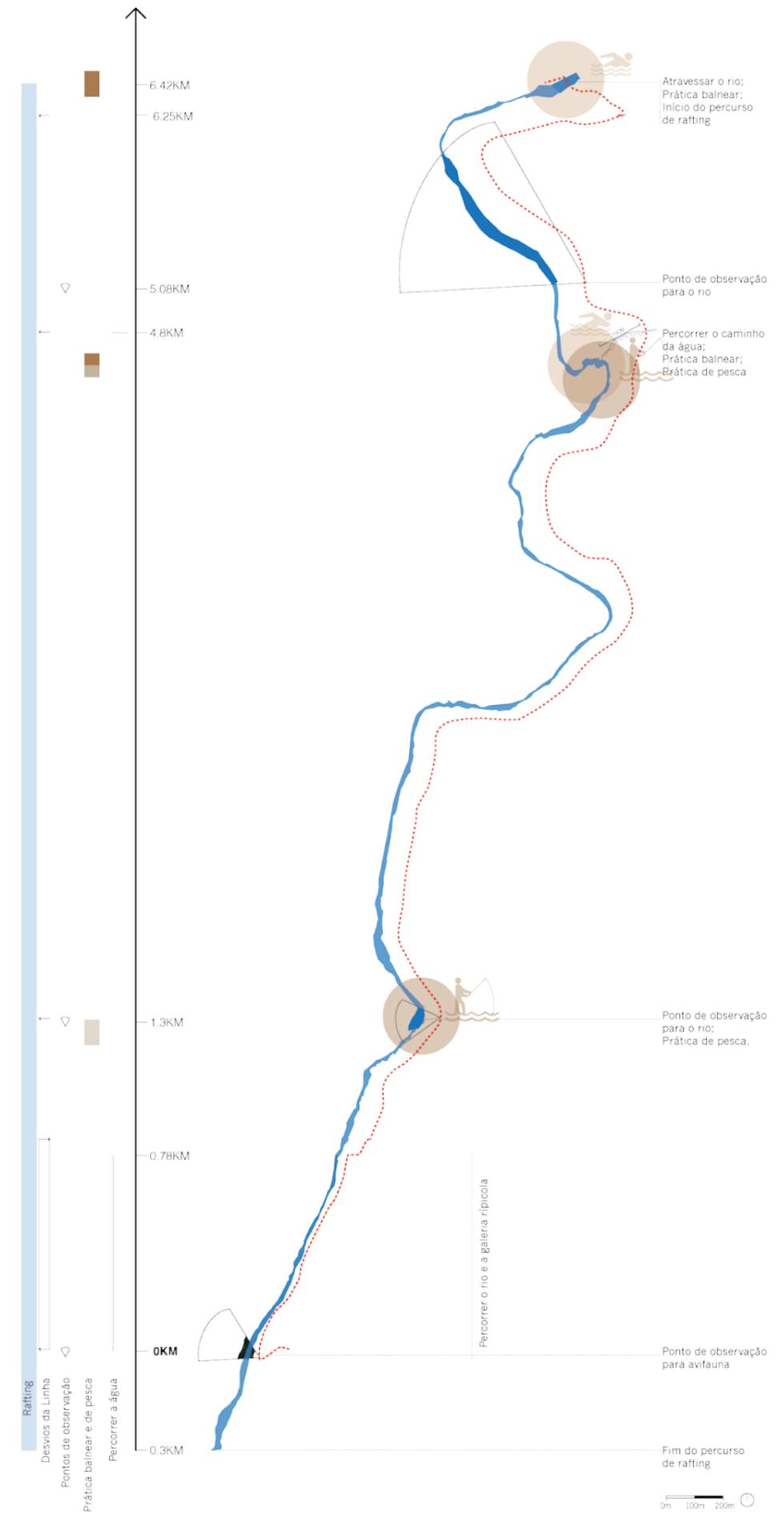
PERCORRER



INTERARGIR



VER



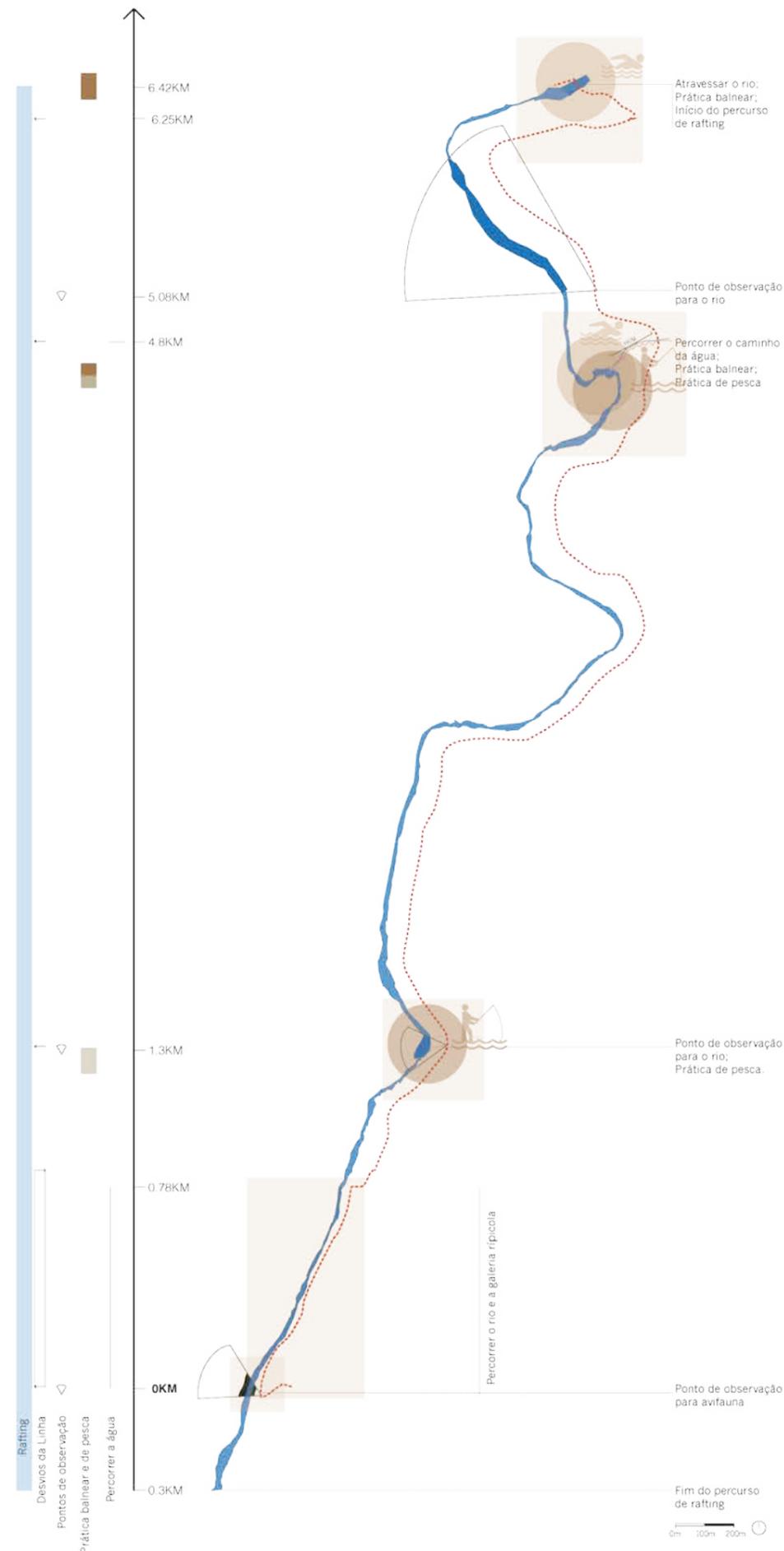
O primeiro desvio da linha, situado ao km 0, faz o acesso para o observatório de avifauna e de insectos. Pensado em betão este observatório integra-se no muro de xisto existente na margem do rio. O acesso ao espaço de observação de aves é feito através de umas escadas a acompanhar a construção. O espaço é caracterizado por uma inclinação do tecto permitindo um controlo na abertura para a paisagem e é proposto um banco no mesmo material como ponto de paragem. Deste espaço somos encaminhados através de umas escadas a fazer a aproximação ao rio para observarmos de perto os insectos aqui presentes.

É a partir do mesmo desvio que a rota segue o seu percurso acompanhando a galeria ripícola por 800 metros. Este caminho já existente é caracterizado pela proximidade com a água e com a vinha. Ao longo de percurso o caminho é suportado por um muro de xisto que faz a separação entre este e a galeria ripícola. Por ser um caminho pouco utilizado, o chão de terra batida precisa de ser compactado para um percorrer mais fácil.

Ao km 1.3, e através das escadas de ferro anteriormente referidas podemos fazer a aproximação ao rio. Com a continuação da plataforma das escadas acompanhamos a linha de água prestes a desaguar e observamos o sistema utilizado no muro de suporte para a passagem da água. Esta plataforma termina com uma área pensada para a prática de pesca onde são colocados quatro bancos.

Com a chegada ao km 4.8 a rota faz o segundo desvio acompanhando a linha de água permitindo assim o acesso a uma zona de pesca e de prática balnear. A prática da pesca projectou-se para se iniciar antes da zona balnear e consiste na colocação de 4 bancos de betão na margem do rio para facilitar a prática. A zona balnear foi pensada realizar no lugar junto à ponte pela materialidade do solo, pedras soltas e areia. Em toda a margem do rio seria necessário uma limpeza da vegetação para uma deslocação facilitada de acesso a estes pontos.

Percorrendo o desvio ao km 6.25 somos encaminhados de novo às margens do rio. Projecta-se aqui um atravessamento para a margem oposta em betão. Neste local já foram feitas por parte da comunidade algumas intervenções como um passadiço de madeira para atravessar o rio e uma plataforma do mesmo material para saltos para a água no entanto, pelo desgaste, foram retirados do local.<sup>42</sup> Na nova construção da ponte as guardas a meio do percurso deixam de existir para servir a função da plataforma de madeira. Para auxiliar a entrada do rafting no rio projectou-se uma plataforma de betão na margem onde o seu extremo é inclinado.



Percorrer a galeria ripícola



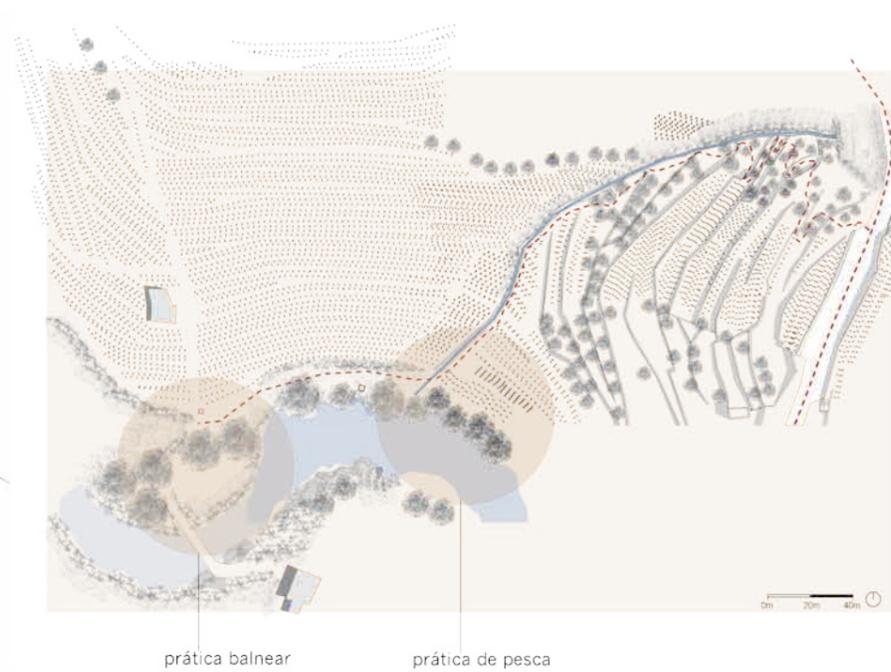
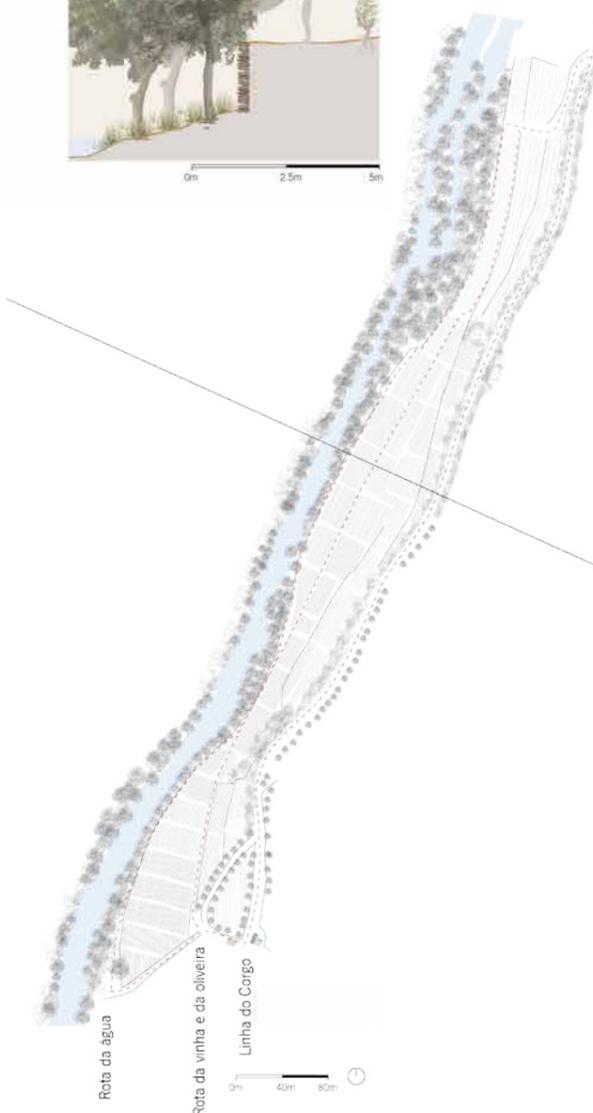
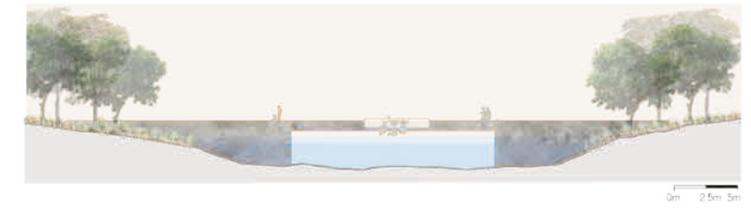
Zona de pesca - km 1.3



Zona balnear e de pesca - km 4.8  
Percorrer o caminho da água



Atravessar o rio - km 6.25  
Zona balnear e início do percurso de rafting

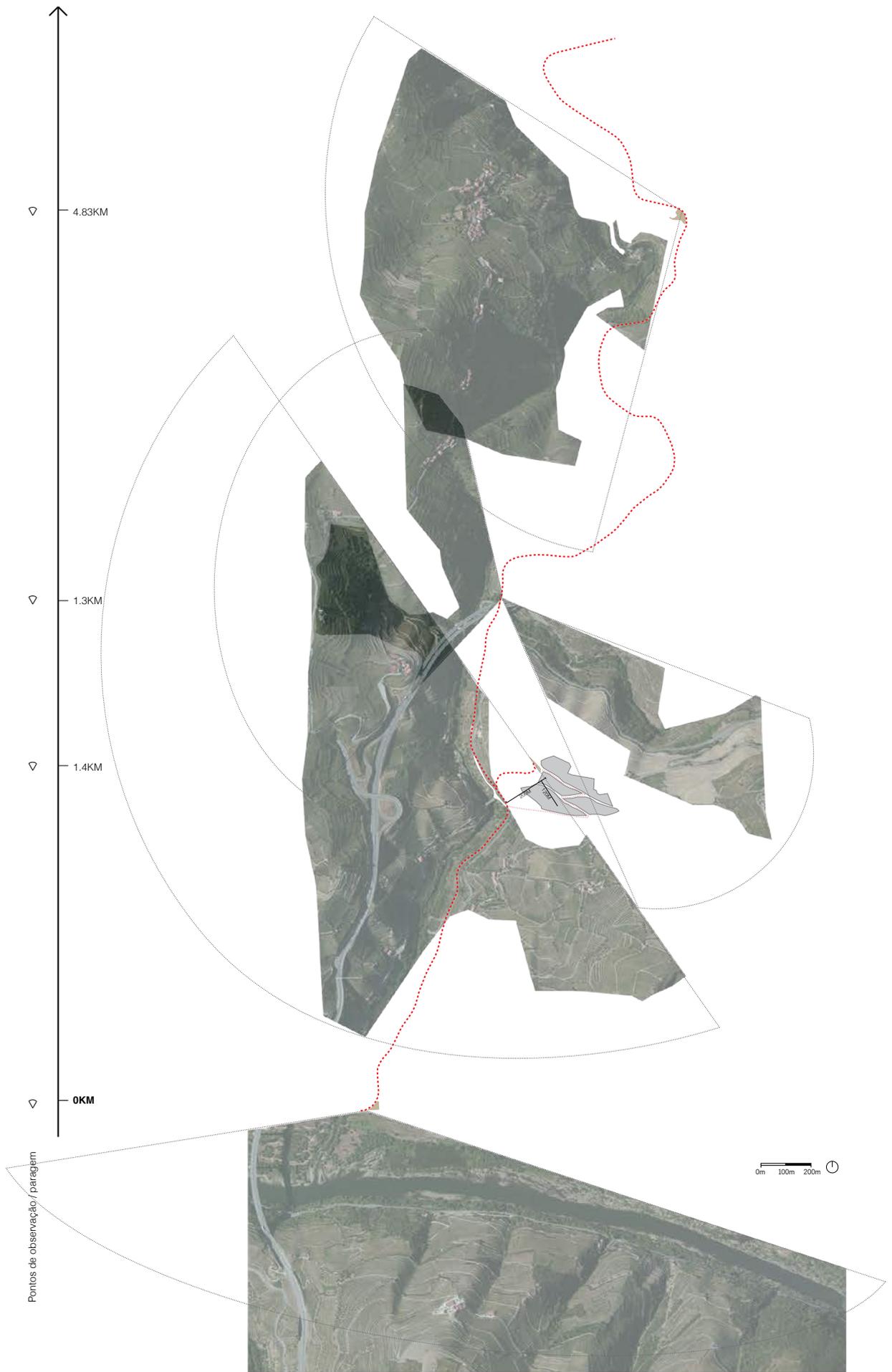


Rota da água  
Rota da vinha e da oliveira  
Linha do Corgo



## ROTA DOS MIRADOUROS

A concretização desta rota teve como base o estudo XII. a abertura dos campos visuais, que permitiu a selecção dos pontos de paragem na linha a definir para a contemplação de panorâmicas. Estes pontos permitem uma visão geral das rotas anteriormente definidas. Ao km0 o miradouro para o vale do rio Douro, ao km 1.4 o miradouro fora da linha, ao km 2.3 o miradouro para o vale do rio Tanha e ao km 4.83 o miradouro para o vale do rio Corgo.

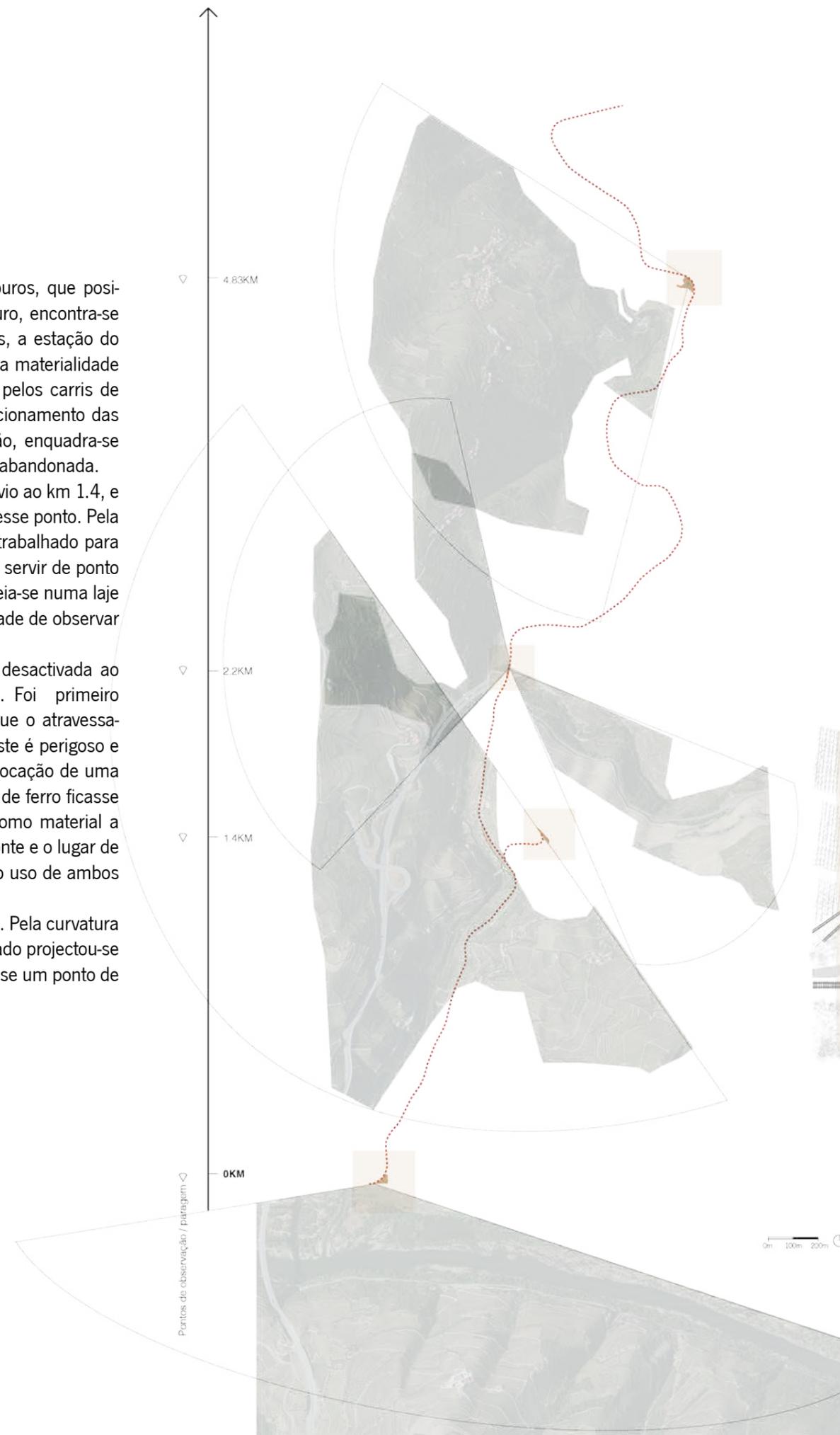


O primeiro ponto de observação da rota dos miradouros, que posiciona o indivíduo para uma vista panorâmica sobre o rio Douro, encontra-se a poucos metros do ponto de marcação inicial dos percursos, a estação do Corgo. O desenho de projecto desenvolve-se tendo em conta a materialidade do chão desta área. Uma vez que esta ainda está marcada pelos carris de ferro abandonados, o desenho do banco remete para o posicionamento das carruagens nas linhas de ferro. O objecto, pensado em betão, enquadra-se longitudinalmente nos carris de ferro, respeitando a estrutura abandonada.

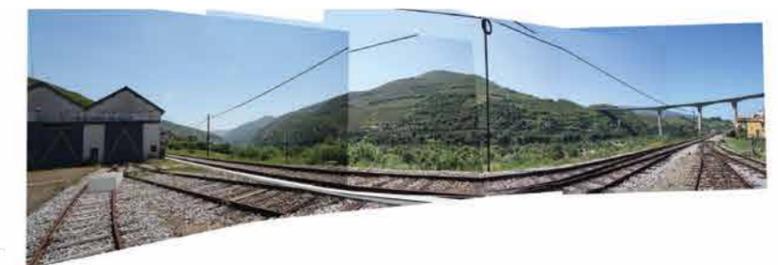
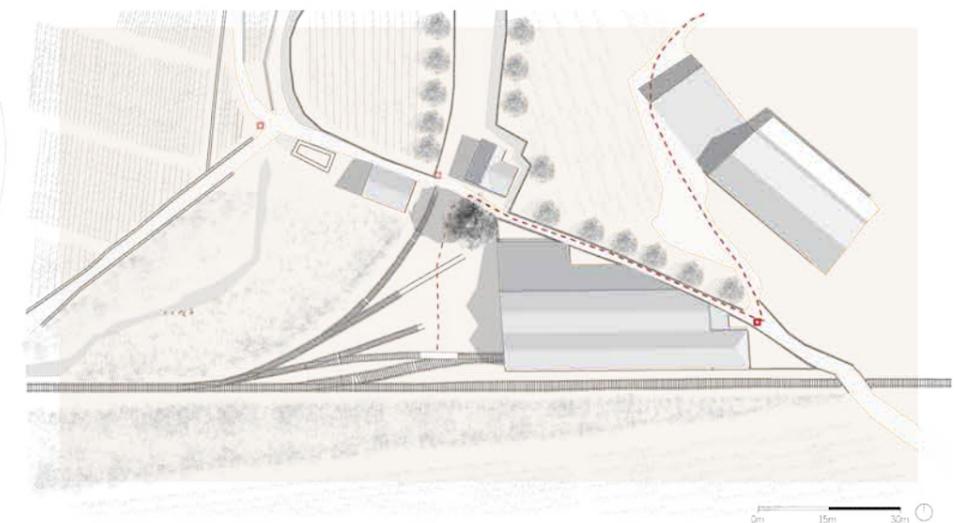
O miradouro fora da linha acede-se através de um desvio ao km 1.4, e encontra-se no ponto mais alto da encosta que limita a linha nesse ponto. Pela existência de um muro de xisto que faz o limite entre o solo trabalhado para a encosta de xisto, optou-se pela reactivação desse muro para servir de ponto de observação e paragem. A materialização deste objecto baseia-se numa laje de betão assente nesse muro de xisto, oferecendo a possibilidade de observar sentado marcando o lugar de paragem.

Localizado a meio do percurso pela ponte de ferro desactivada ao KM2.3, encontra-se o miradouro para o vale do rio Tanha. Foi primeiro necessário oferecer a possibilidade de passagem uma vez que o atravessamento é só possível junto à guarda do lado Oeste e mesmo este é perigoso e estreito. Para ser possível o atravessamento optou-se pela colocação de uma placa de um material transparente de modo a que a estrutura de ferro ficasse visível. Pela sua localização, optou-se por escolher o ferro como material a usar tentando encontrar uma sintonia entre o percurso pela ponte e o lugar de paragem. Este situa-se a meio do percurso para ser possível o uso de ambos os lados do banco.

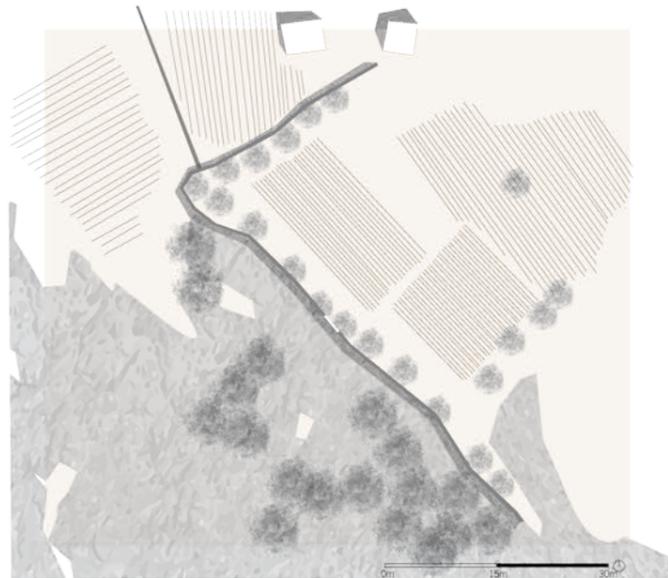
Ao KM 4.83 encontra-se o último miradouro desta rota. Pela curvatura definida pela linha e pelo limite desta ser um terreno abandonado projectou-se uma escada anfiteatro que se tornasse o novo limite e permitisse um ponto de observação sentado para o vale do rio.



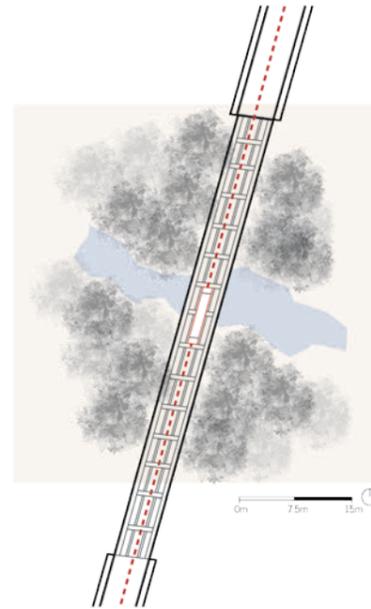
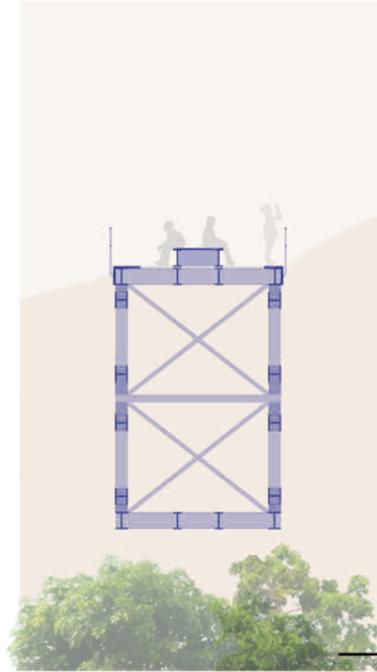
Miradouro para o vale do rio Douro - km 0



Miradouro fora da linha - km 1.4



Miradouro para o vale do rio Tanha - km 2.2

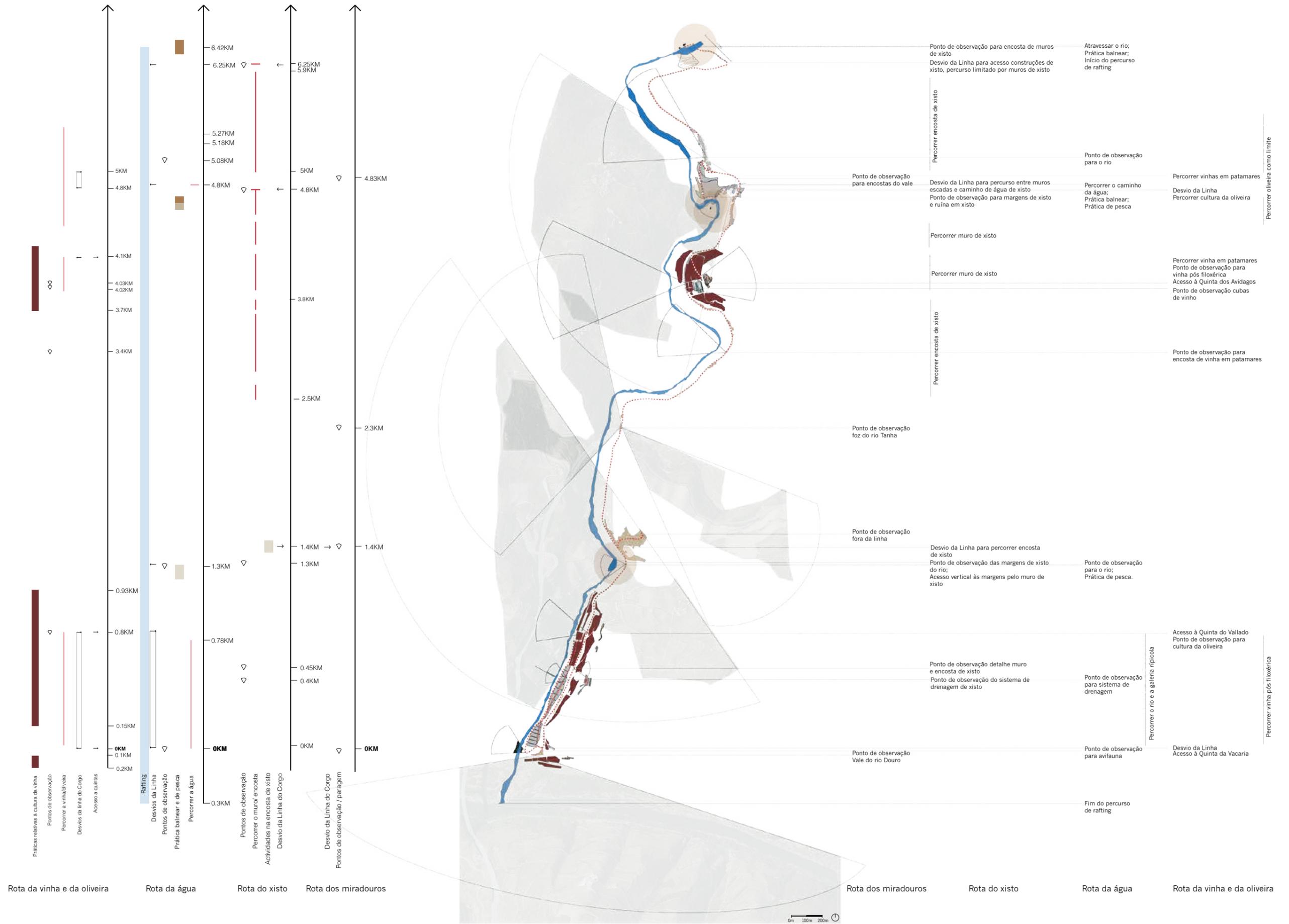


Miradouro anfiteatro - km 4.83



## As rotas

Uma vez que as rotas definidas têm como base a mesma linha de acção principal (a Linha do Corgo) foi importante perceber a forma como estas se interligam para um posicionamento da sinalética de orientação. Com a sobreposição dos diferentes percursos estipulados perceberam-se e criaram-se diferentes lugares onde existem actuações relativas a várias rotas. Esta incidência foi tida em conta aquando a concretização das diferentes actuações a realizar.



Rota da vinha e da oliveira

Rota da água

Rota do xisto

Rota dos miradouros

Rota dos miradouros

Rota do xisto

Rota da água

Rota da vinha e da oliveira



Rota da água  
Rota do xisto



Rota da vinha e da oliveira  
Rota do xisto  
Rota da água



Rota da vinha e da oliveira



Rota do xisto  
Rota dos miradouros  
Rota do xisto  
Rota da água



Rota da vinha e da oliveira



Rota dos miradouros  
Rota do xisto  
Rota da água  
Rota da vinha e da oliveira



0m 100m 200m

0m 25m 75m

## Materialização da sinalética de orientação



Fig.25. marcação dos km no percurso do comboio



Fig.26. placas de xisto



Fig.27. placas de xisto utilizadas na cultura da vinha



Fig.28. pedra de demarcação da primeira área do alto douro vinhaterio

De modo a existir uma compreensão das rotas por parte do transeunte foi necessário o desenho de um elemento que marcasse o trajecto, orientando o caminhante.

O desenho deste elemento provém de um conhecimento de diferentes tipos de marcações existentes no território: as marcações do percurso do comboio, as marcações da própria região demarcada e as placas de xisto usadas para marcar o seguimento da vinha. O objecto destas marcações consiste num bloco de pedra assente verticalmente no solo. Tendo esta imagem como base, desenhou-se um elemento que assume a mesma orientação vertical posicionado estrategicamente no território. Como forma de distinção das diferentes rotas foi necessário arranjar estratégias que distinguíssem cada peça consoante o percurso a que se destina. Esta distinção foi feita consoante o desenho de uma simbologia correspondente a cada rota acompanhada de uma seta de orientação. Esta simbologia foi pensada a partir do uso de ferro como remetente à ideia do percurso dos carris do comboio. A simbologia escolhida para identificar cada rota está inerente à definição da rota em si, um símbolo representante do muro de xisto para a rota do xisto, um símbolo de uns binóculos para a rota dos miradouros, um símbolo de uma garrafa na rota da vinha e da oliveira e um símbolo descritivo da água para a rota da água. A localização da sinalética de orientação encontra-se por vezes incidente a várias rotas, utilizando assim as diferentes simbologias no mesmo elemento vertical. Esta simbologia encontra-se presente em cada actuação no território para uma fácil compreensão do que se pretende valorizar.

Focando o estudo na materialidade dos marcos no território, o posicionamento que foi tido baseou-se na interpretação que os projectos viriam marcar uma nova camada na paisagem. Esta posição levou à recusa pelo uso do material predominante no território, o xisto. Uma vez que a maioria das construções segue o mesmo tipo de materialidade, a ideia de que o projecto teria que funcionar como uma nova camada que sobressaísse na paisagem levou à escolha de outro material, o betão.

Para além da sinalética presente na continuidade da linha e na sua envolvente, propõe-se também um espaço de entrega de panfletos que transmitam a estrutura das diferentes rotas ao caminhante.

### ESTAÇÃO DO CORGO

O espaço escolhido como ponto de paragem para marcar o início do percurso pelas diferentes rotas foi a estação do Corgo. Para além de se situar no local previsto para iniciar o percurso, é uma construção já reabilitada com a área necessária logo as intervenções a realizar seriam mínimas para dar espaço à entrega de panfletos de orientação.



## Considerações Finais

A vontade de querer valorizar um percurso que desde logo me cativou pela envolvente que atravessava e o facto de considerar as intervenções que foram vindo a surgir pouco fundamentadas em relação à mais-valia que o percurso oferecia esteve na origem desta investigação.

Uma vez que os passeios que fui fazendo à priori deste trabalho pela linha do Corgo se desenvolveram utilizando sempre o percorrer com os pés assentes no chão, esta tornou-se a principal ferramenta utilizada na construção de estudos representativos da linha.

Desde logo se questionou a questão da falta de transversalidade e a negação para com a envolvente da linha que tem vindo a acontecer. Através do percorrer foi possível analisar a amostra transversalmente mostrando especificidades do território onde a Linha do Corgo está inserida.

O modo encontrado para reactivar um percurso do Corgo a Alvações pretendeu valorizar os elementos característicos do lugar através das temáticas do percorrer, do ver e do interagir, tendo o tema de rotas conseguido organizar as acções por elementos. As rotas aqui seleccionadas resultaram de uma interpretação pessoal, podendo ser adaptadas e acrescentadas a novos elementos promovendo uma abertura para a sua continuidade no resto da linha.

Revendo o trabalho consideramos que este novo olhar sobre a linha, não só no método de análise mas também na forma como a estratégia de intervenção foi definida poderia ser desenvolvido na continuidade da linha até Chaves. Possivelmente na ampliação da amostra os estudos não seriam totalmente coincidentes com os presentes, no entanto a ferramenta utilizada poderia ser o percorrer de modo a encontrar as especificidades do lugar. As rotas seguem um sistema aberto admitindo assim a interrupção e criação de novos temas a estudar.

## Bibliografia

\_ VIEIRA, Conde de Paço - *Caminhos de Ferro Portuguezes, Subsídios para a sua história*. Lisboa: Livraria Classica Editora de A.M.Teixeira. 1905. 84-9761-855-6.

\_ BRÁS, Júlio C.A. - *O caminho de ferro*

\_ NEVES, Elísio Amaral e CABRAL, A.M.Pires - *Vila Real - História ao Café. O Corgo e os escritores*. Grémio Literário Vila-Realense /Câmara Municipal de Vila Real, Julho de 2013. 978-989-8653-03-1. p. 401

\_ |s.n.| *Cem anos da Linha do Vale do Corgo: palavras e imagens, evocações de uma linha centenária*. Arquivo Municipal de Vila Real, 2006

\_ SALVADOR, Floripo Virgilio - *Memórias de Vidago*, 2004

\_ MÓNICA, Maria Filomena; PINHEIRO, Magda de Avelar; ALEGRIA, Maria Fernanda e BARRETO, José - *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal Vol.2. Estudos Históricos 1*. CP -Caminhos de Ferro Portugueses - Gabinete de Relações Públicas. 972-97046-3-5.

\_ LOBATO, Luís Guimarães - *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal Vol.4. A concepção da rede ferroviária no sistema global de transportes. O Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres*. CP -Comboios de Portugal; DGTTF - Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais. 972-97046-9-4 CP; 972-98352-2-5 DGTTF.

\_ RIBEIRO, Orlando, *Portugal. O Mediterrâneo e o Atlântico*, (1945), 5.a ed., Lisboa, Sá da Costa, 1987.

\_ CARDOSO, M. e MACHADO, M. - *Pelas Linhas da Nostalgia. Passeios a pé nas vias férreas abandonadas*. Porto: Edições Afrontamento, 2008. 978-972-36-0971-4.

\_ *Palavras que o Douro tece, antologia de textos durienses contemporâneos*. Garça Editora. 9789729907999

\_ AGOSTINHO, José - *Á Roda de Portugal*. Vol. 1. António Figueirinhas editor. Porto, 1914.

documentos electrónicos:

\_ |s.n| *Crimes públicos sem investigação*. 15/09/2008. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://www.publico.pt/portugal/jornal/crimes-publicos-sem-investigacao-276026>.

\_ |s.n.| *Há 50 anos*. Revista GAZETA dos Caminhos de Ferro. Lisboa. nº1735 (1 de Abril de 1960). p. 46

\_ SILVA, Teixeira - *Linha Ferroviária do Corgo*. Farol da nossa terra. 06/12/2012. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://www.faroldanossater-ra.net/2012/12/06/linha-ferroviaria-do-corgo/>

\_ CARDOSO, Rui - *160 anos na linha*. Expresso. 22/10/2016. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://expresso.sapo.pt/sociedade/2016-10-22-160-anos-na-linha>.

\_ |s.n| - *CP desmente encerramento da linha do Corgo*. Público. 02/04/2016. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://www.publico.pt/local-lisboa/jornal/cp-desmente-encerramento-da-linha-do-corgo-71545>.

\_ CIPRIANO, Carlos - *Refer encerra linhas do Corgo e do Tâmega sem aviso prévio aos utentes do serviço*. Público. 25/03/2009. [Consult. 29 de Março de 2017] Disponível em: <https://www.publico.pt/2009/03/25/sociedade/noticia/refer-encerra-linhas-do-corgo-e-do-tamega-sem-aviso-previo-aos-utentes-do-servico-1370757>

\_ |s.n.| - *Requalificação da linha do Corgo*. Diário de Trás-os-Montes. 17/07/2009. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://www.diariodetrasmontes.com/noticia/requalificacao-da-linha-do-corgo>.

\_ |s.n.| - *O projecto, a construção e inauguração do Corgo*. Movimento Cívico pela Linha do Corgo. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://linhaferroviariadocorgo.wordpress.com/historia/>.

\_ |s.n| - *O golpe de misericórdia na Linha do Corgo*. Expresso, A voz de Trás-os-Montes. 10/08/2010. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: [http://expresso.sapo.pt/blogues/bloguet\\_redeexpresso/blogue\\_a\\_voz\\_de\\_tras\\_os\\_montes/o-golpe-de-misericordia-na-linha-do-corgo=f599983](http://expresso.sapo.pt/blogues/bloguet_redeexpresso/blogue_a_voz_de_tras_os_montes/o-golpe-de-misericordia-na-linha-do-corgo=f599983)

\_ |s.n.| - *Ecopista da Linha do Corgo (LINHA DO CORGO Greenway)*. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/4vreal/lcorgo/lcorgo.php>

\_ SOUSA, Fernando de - *O Alto Douro. Da demarcação pombalina à classificação de património municipal*. 2006. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/20365/2/revpopsoc132007fsousa000085148.pdf>

\_ |s.n.| - *Património da Humanidade na Bacia do Douro*. Fundação Rei Afonso Henriques.[Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://www.arte-coa.pt/Ficheiros/Bibliografia/1519/1519.pt.pdf>

\_ |s.n.| - *Douro. Guia Turístico do Douro*. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: [http://www.cm-mesaofrio.pt/uploads/assets//Turismo/Guia\\_Natureza/guia\\_natureza\\_pt.pdf](http://www.cm-mesaofrio.pt/uploads/assets//Turismo/Guia_Natureza/guia_natureza_pt.pdf)

\_ MAGALHÃES, Nuno. *A viticultura da região do douro, dos primórdios às grandes mudanças no virar do século*. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: [https://issuu.com/gotael/docs/douro-nuno\\_magalhaes\\_2\\_pt](https://issuu.com/gotael/docs/douro-nuno_magalhaes_2_pt)

\_ CABRAL, António. *Aqui Douro| Eiqui, Douro* [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://www.antoniocabral.com.pt/entre-quem-e/aqui-douro-eiqui-douro/>

|s.n.| - *DOURO Guia turístico da natureza, paisagem-geologia-fauna-flora-turismo*. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: [http://www.cm-measofrio.pt/uploads/assets//Turismo/Guia\\_Natureza/guia\\_natureza\\_pt.pdf](http://www.cm-measofrio.pt/uploads/assets//Turismo/Guia_Natureza/guia_natureza_pt.pdf)

\_ GOMES, Lina Lourenço e REBELO, João. *Alto Douro Vinhateiro património da humanidade: a complexidade de um programa de preservação*. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. 2012. vol.10 [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: [http://www.drapn.min-agricultura.pt/drapn/conteudos/fil\\_trab/Trabalho%20Douro%20Património%20Mundial.pdf](http://www.drapn.min-agricultura.pt/drapn/conteudos/fil_trab/Trabalho%20Douro%20Património%20Mundial.pdf)

\_ SOUSA, Fernando de. *O Alto Douro. Da demarcação pombalina à classificação de património mundial*. 2006 [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/20365/2/revpopsoc132007fsousa000085148.pdf>

dissertações académicas:

\_ RODRIGUES, Diogo. *Lineariadades: limites, continuidades e transições no Vale do Ave*. Guimarães. EAUM. 2014 [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/28822>

\_ RODRIGUES, Ana Alexandra. *Representações e Reinterpretações do Caminhar Caso de Estudo da Rua das Dunas em Castelo de Neiva, Viana do Castelo*. Guimarães. EAUM. 2015. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/39385>

\_ ARAÚJO, Clara Videira. *A rota e o ancoradouro como estratégia para a requalificação do Rio Lima*. Guimarães. EAUM. 2012. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/21406>

\_ SAMPAIO, António Pedro. *Território das Masseiras: Interpretar e Intervir na paisagem considerando as múltiplas expressões do tempo*. Guimarães. EAUM. 2013. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/25680>

\_ RODRIGUES, Stefany. *(Re)Activar os terrenos abandonados e a vegetação nas margens do rio Tâmega e das Lagoas de Chaves*. Guimarães. EAUM. 2015. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/39386>

\_PEREIRA, Mariana. *ITINERÂNCIAS E PERCURSOS DA MEMÓRIA Desenho que suporta a relação entre património, território e paisagem*. Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa. 2013. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: [https://issuu.com/marianacalvete8/docs/disserta\\_\\_\\_\\_o\\_issuu](https://issuu.com/marianacalvete8/docs/disserta____o_issuu)

bibliografia de imagens:

Fig. 2. fotografia da inauguração da linha do Corgo em Vila Real - PINHEIRO. A - Edição Imprensa Moderna

Fig. 7.

estação do Corgo; Sabroso; Salus; Paranhos - FEIJÓ. António - último sinal de partida. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://os-caminhos-de-ferro.blogspot.pt/2012/12/linha-do-corgo-um-pouco-de-historia.html>

estação do Tanha; Alvações; Povoação; Paranhos actualidade; Vila do Tâmega - |s.n. | - antiga linha do corgo - estações e apeadeiros. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://paradadocorgo.blogs.sapo.pt/1167265.html>

estação de Carrzedo; Cruzeiro; Abambres; Fortunho; Samardã; Pedras Salgadas; Sabroso actualidade; Loivos; Oura; Chaves- |s.n.|- Linha do Corgo um pouco de história. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://os-caminhos-de-ferro.blogspot.pt/2012/12/linha-do-corgo-um-pouco-de-historia.html>

estação de Vila Real - |s.n. | - Vila Real. 56. Vista da estação de caminho de ferro. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://www.prof2000.pt/users/avcultur/Postais4/VilaRealPost04.htm>

estação de Zimão - PHILIPS, Jonh - 1986. Disponível na página do facebook: queremos o regresso do comboio à Linha do Corgo

estação de Vila Pouca de Aguiar - |s.n. | - Vila Pouca de Aguiar. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://aventar.eu/2011/02/09/vila-pouca-de-aguiar/>

estação de Vidago - |s.n. | - Disponível na página do facebook: queremos o regresso do comboio à Linha do Corgo

estação do Tâmega - MEDINA, João - Antiga estação do “Tâmega” na Linha do Corgo (troço encerrado), 2008. [Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <http://mapio.net/pic/p-11549828/>

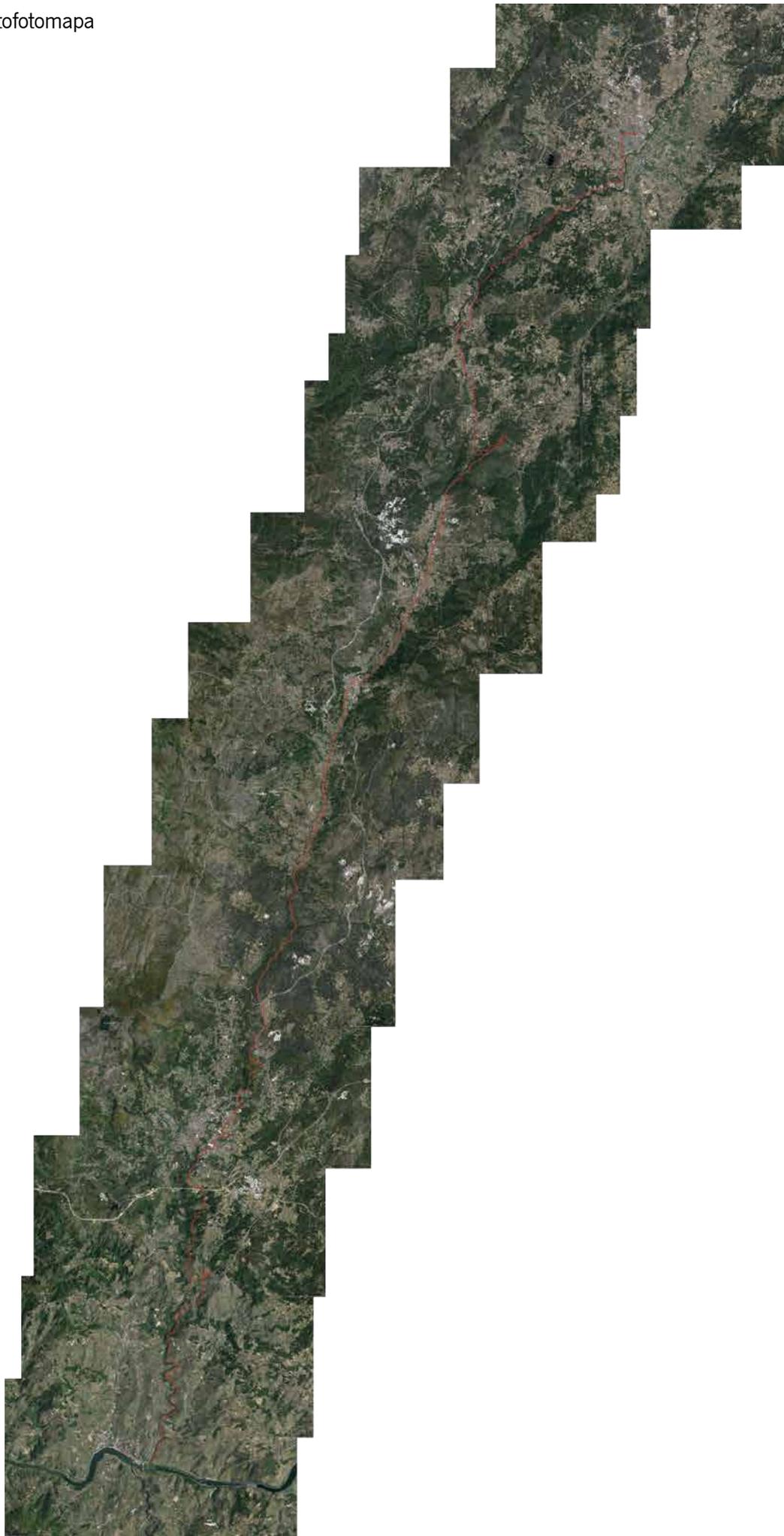
Fig. 20. |s.n. | - Caminhada na Linha do Corgo. 11 de Junho - Disponível na página do facebook : The Brave Ones

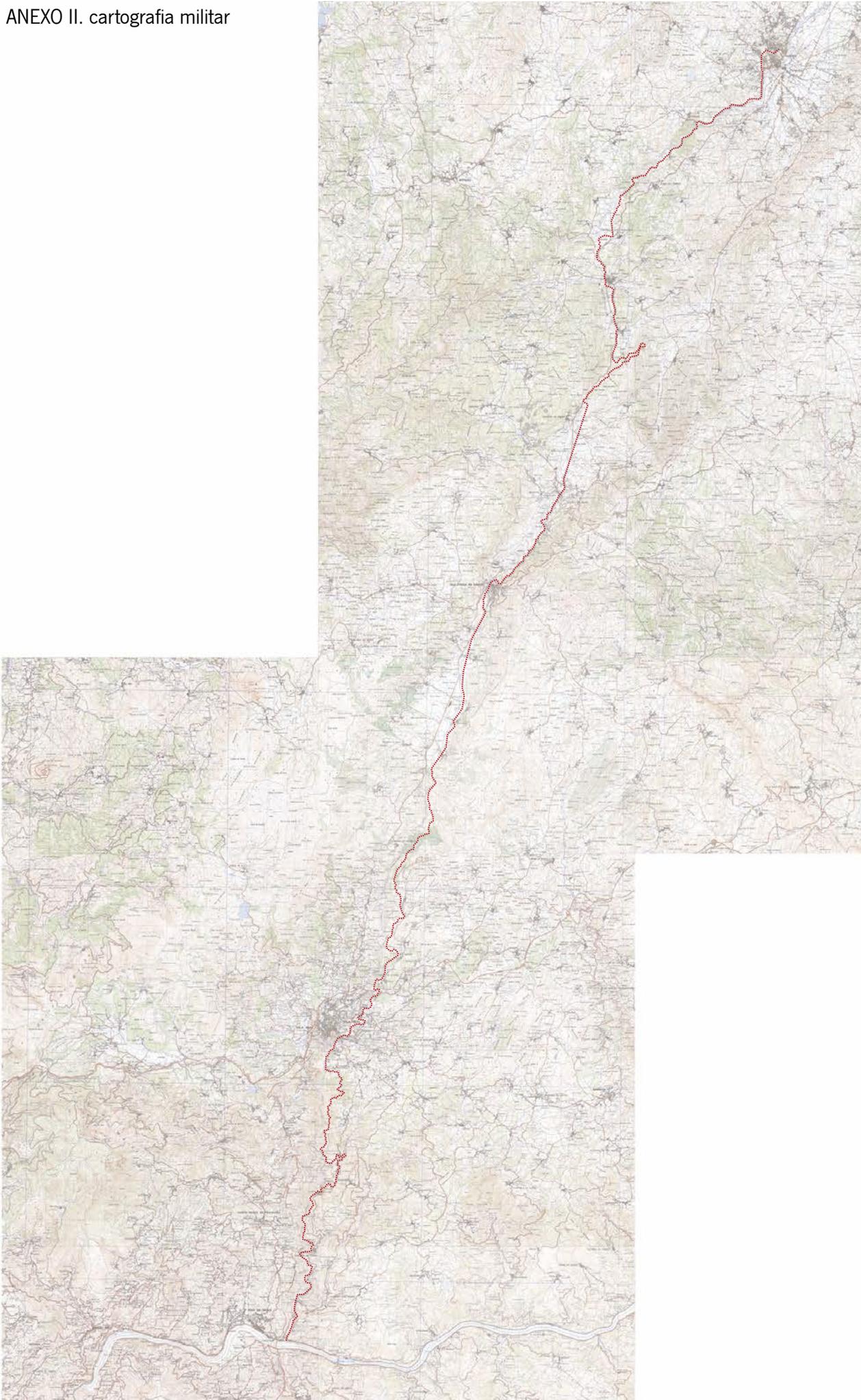
Fig. 21. QUEIRÓS, Carlos - Disponível na página do facebook: Carlos Monteiro

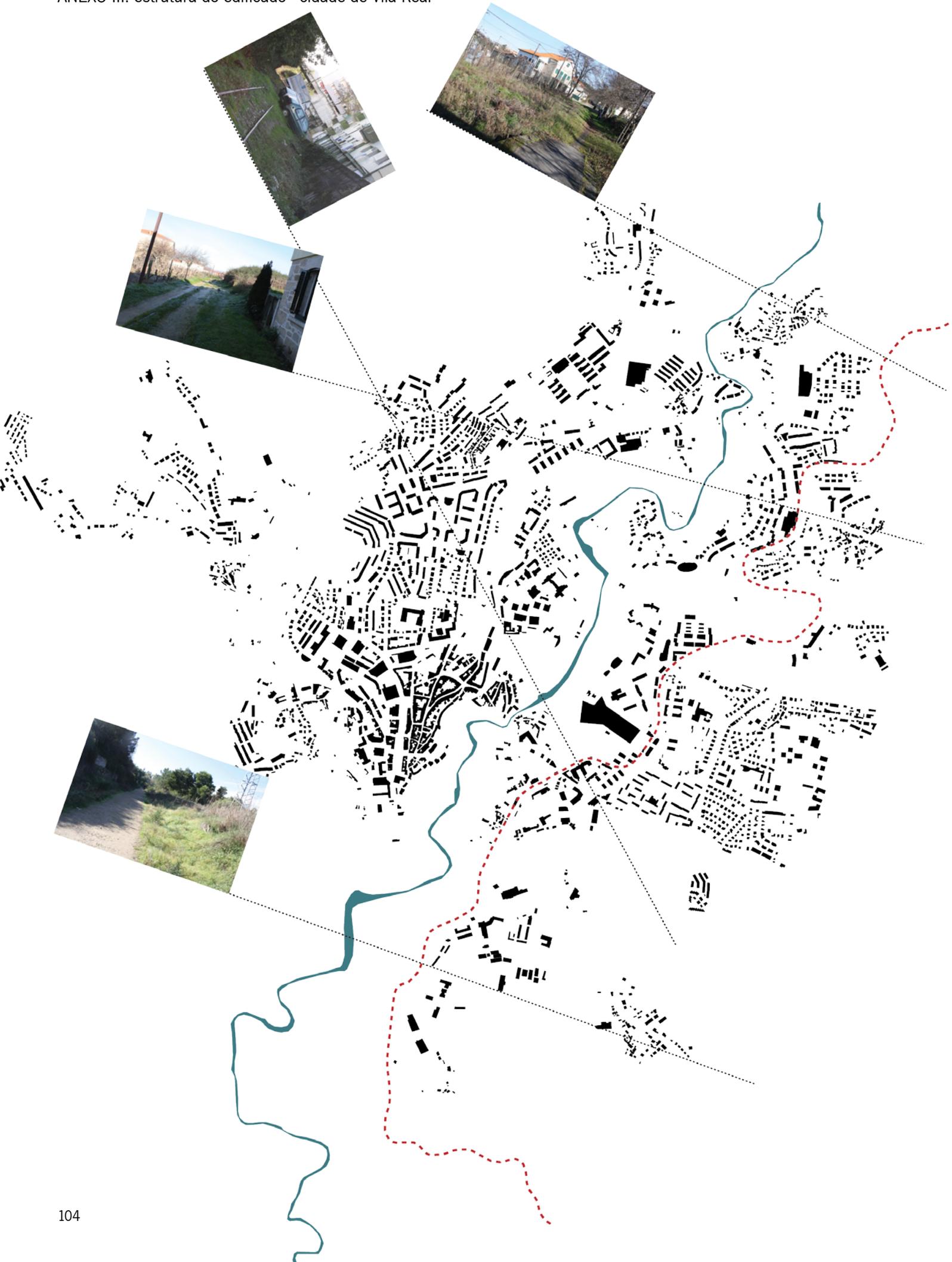
Estudo IX. fotografias da prática do rafting - |s.n. | . Rafting Rio Corgo. 11 de Março 2017, 10 de Abril 2016 e 03 de Fevereiro de 2016. Disponível na página de facebook: Naturimont Desporto Aventura Turismo

Estudo XI. fotografia da Quinta do Vallado - | s.n. | . Quinta do Vallado, Adega.  
[Consult. 29 de Março de 2017]. Disponível em: <https://www.winetourismportugal.com/pt/catalogo/adegas-vinhas/quinta-do-vallado-adega/>

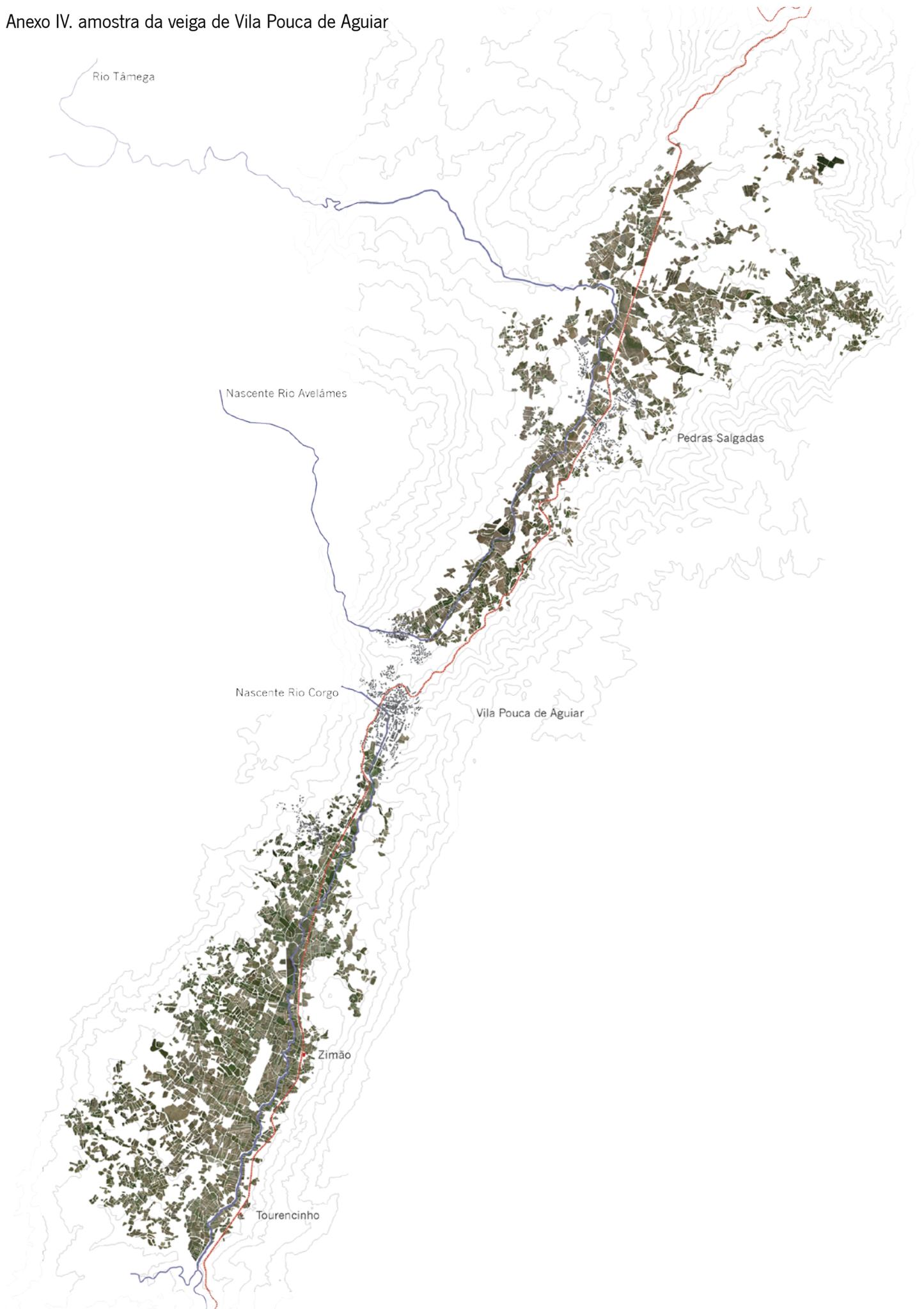
## **Anexos**

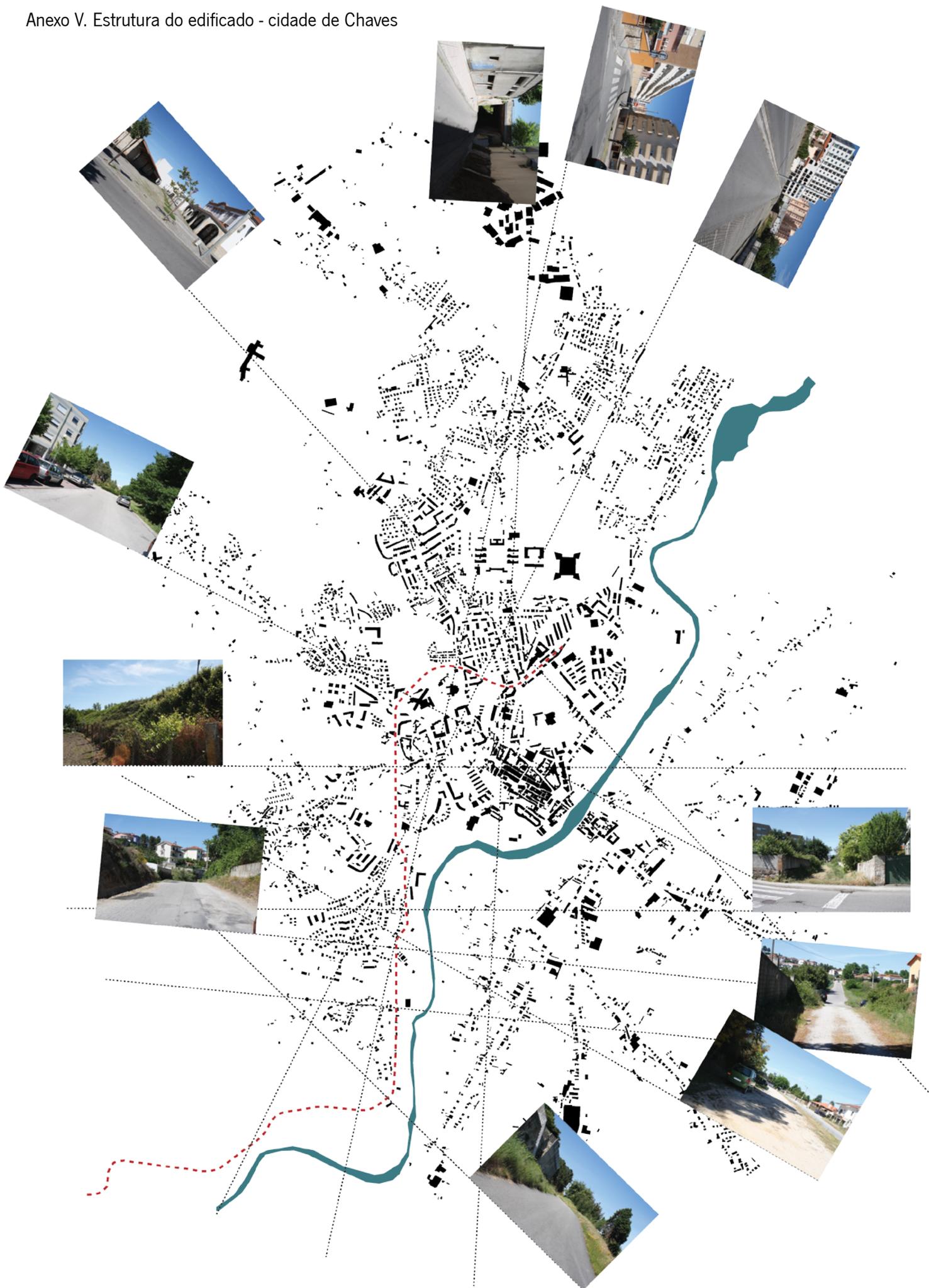




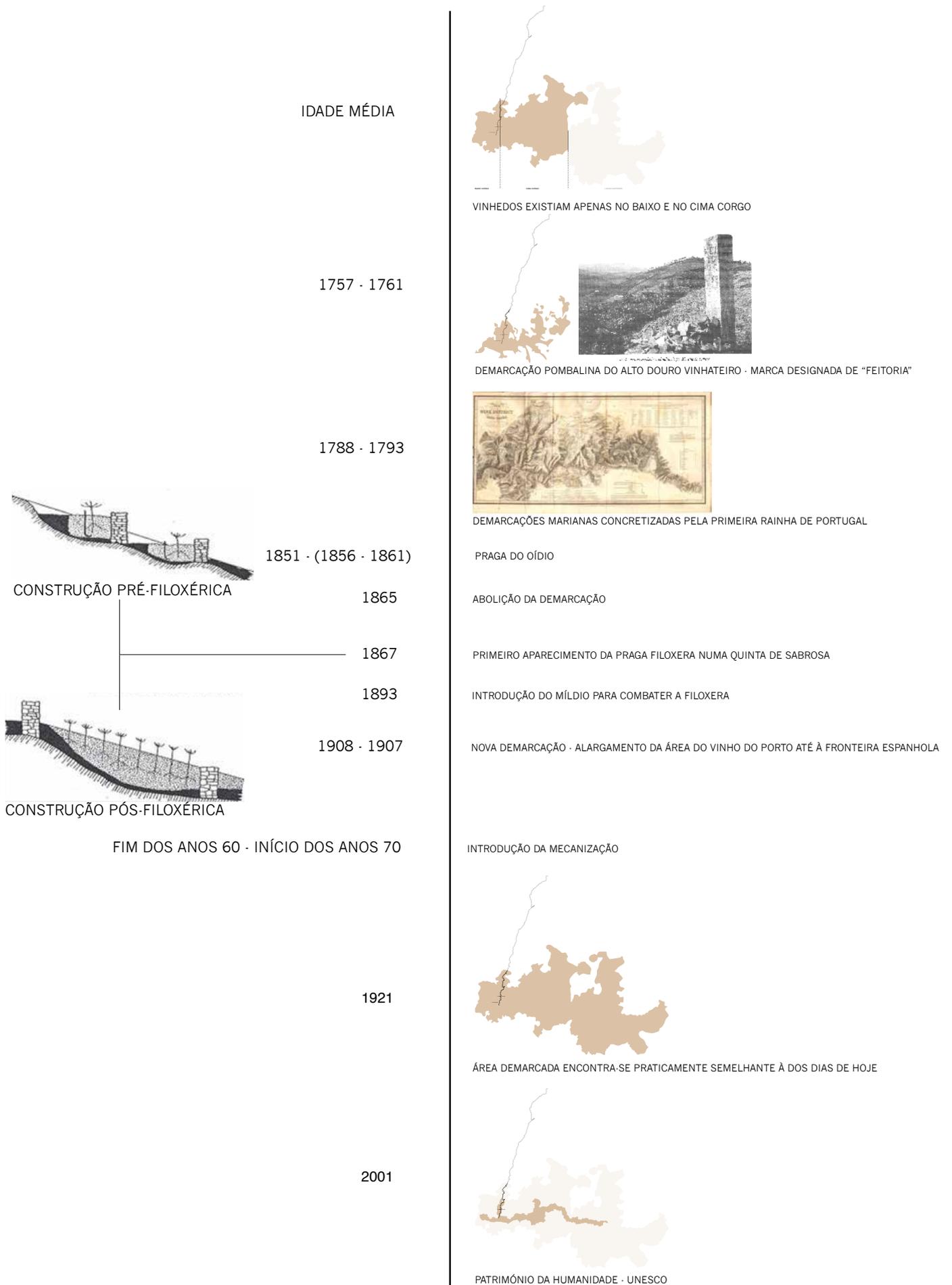


Anexo IV. amostra da veiga de Vila Pouca de Aguiar



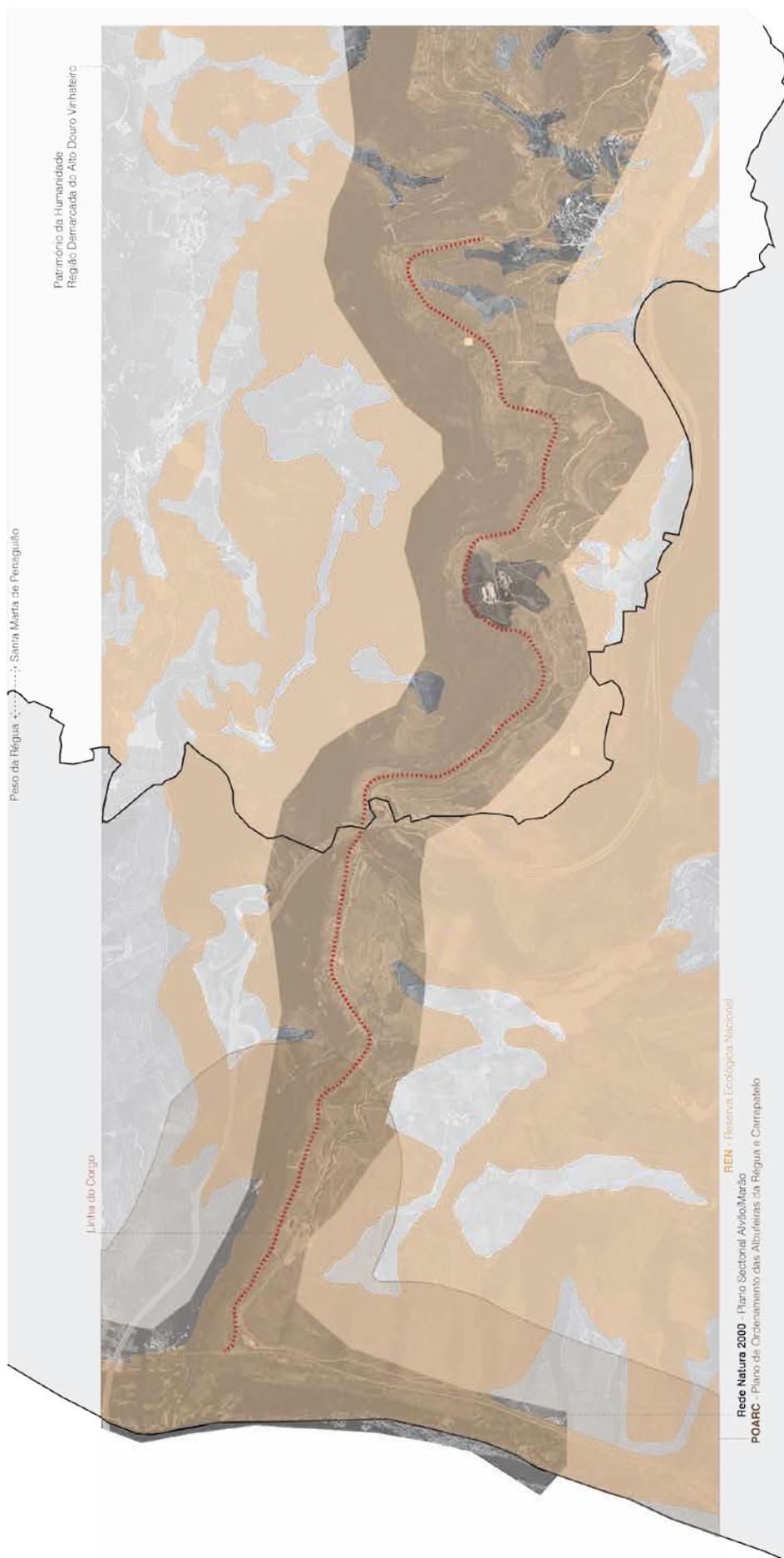


# Anexo VI. Esquema histórico do Alto Douro Vinhateiro



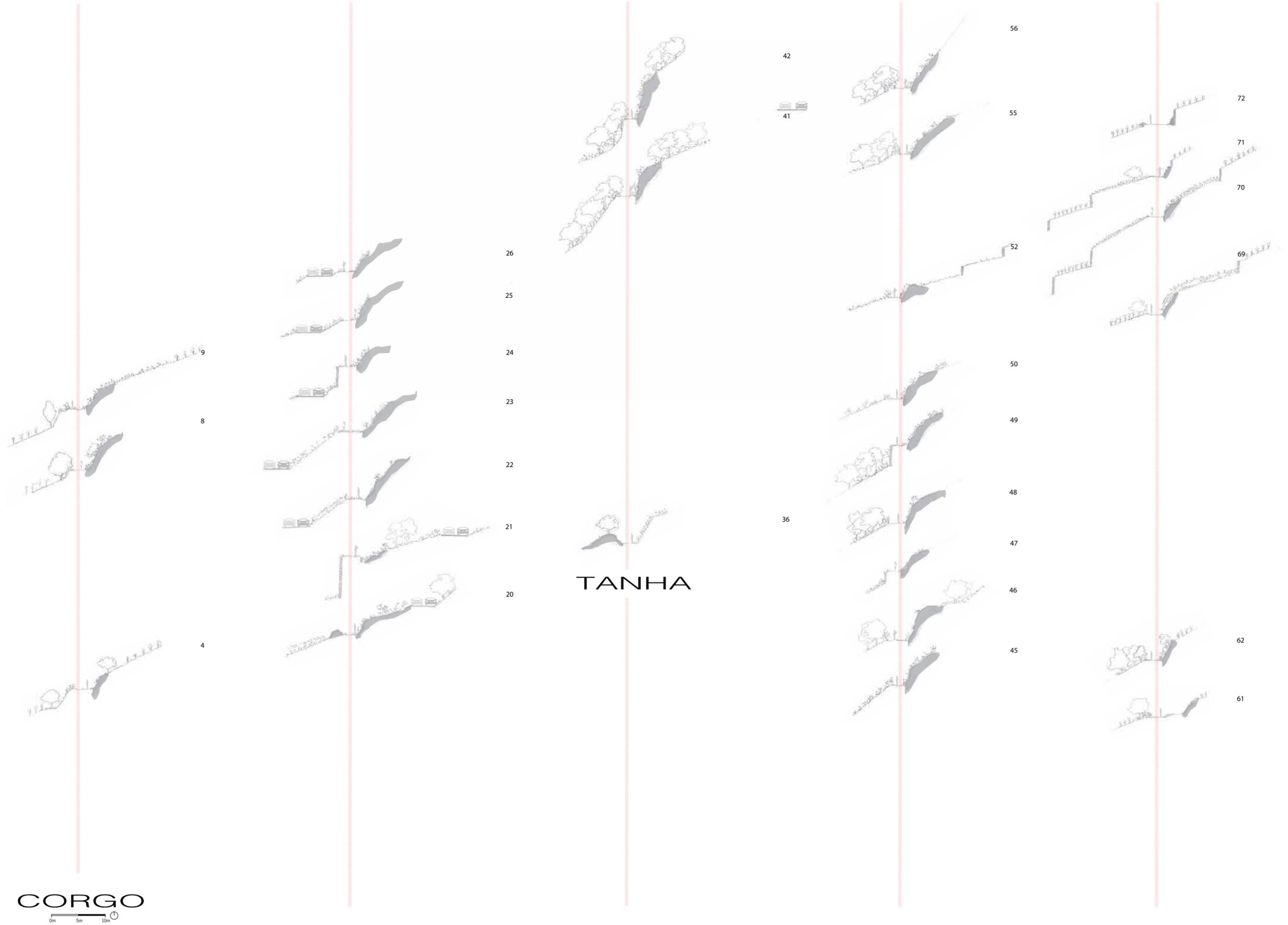


Anexo VII. planos de salvaguarda da amostra escolhida

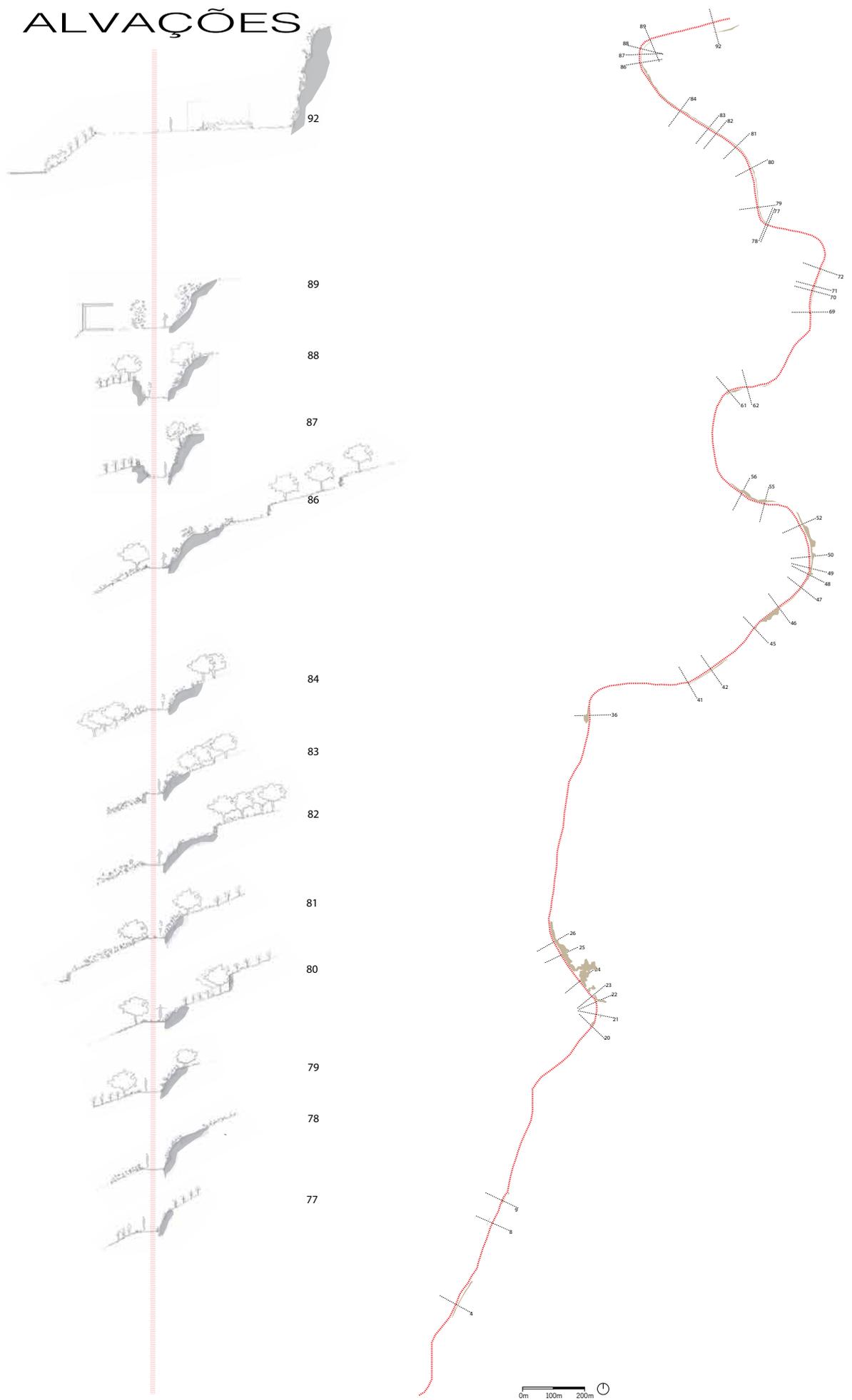


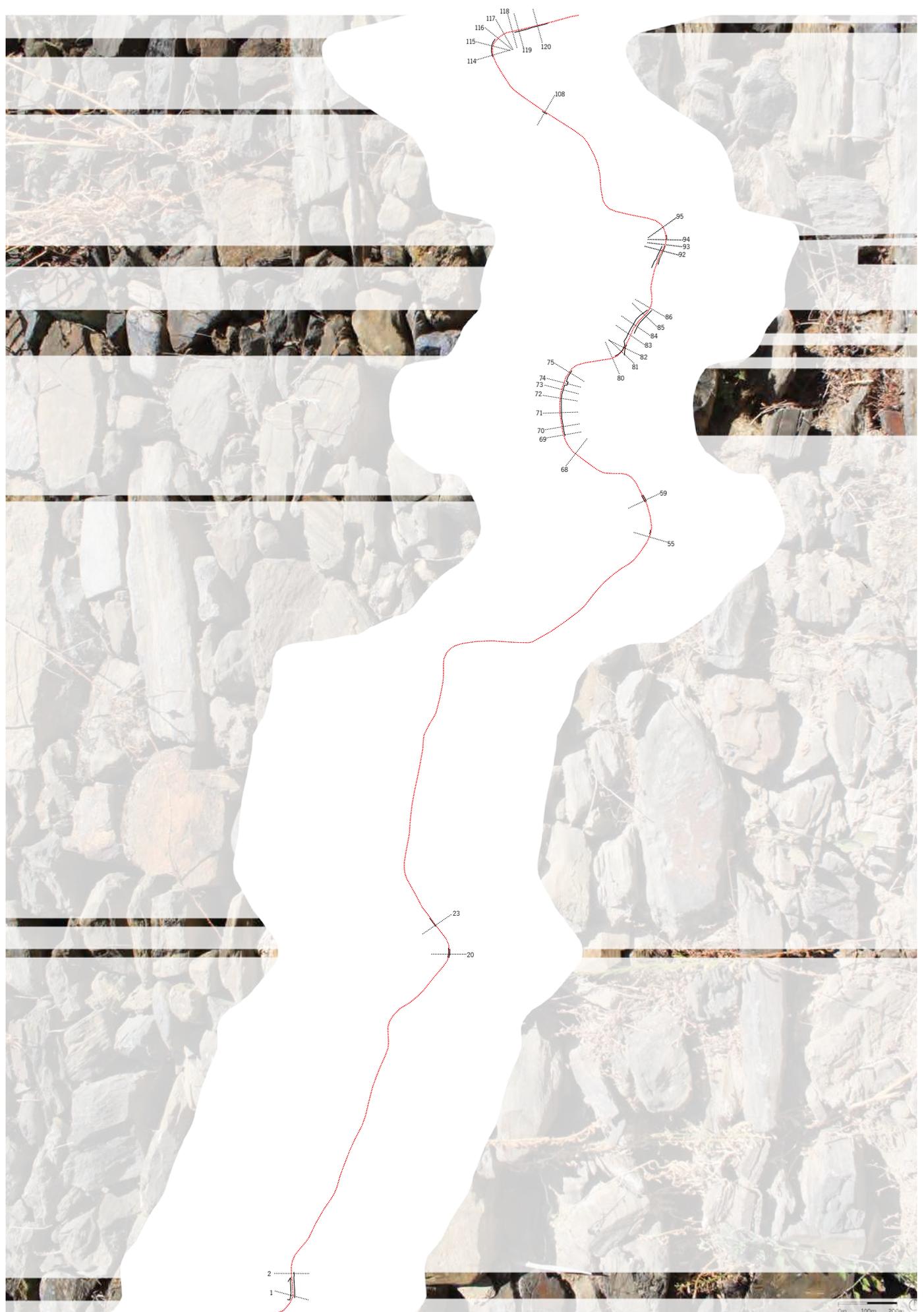




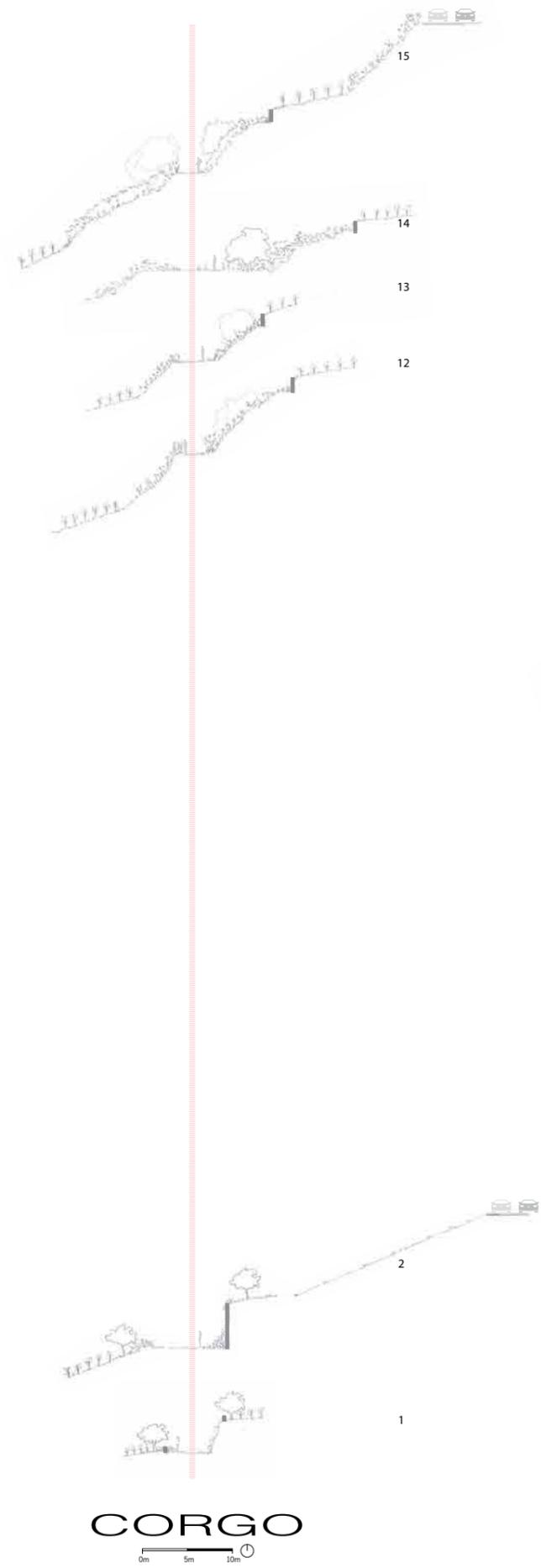


# ALVAÇÕES

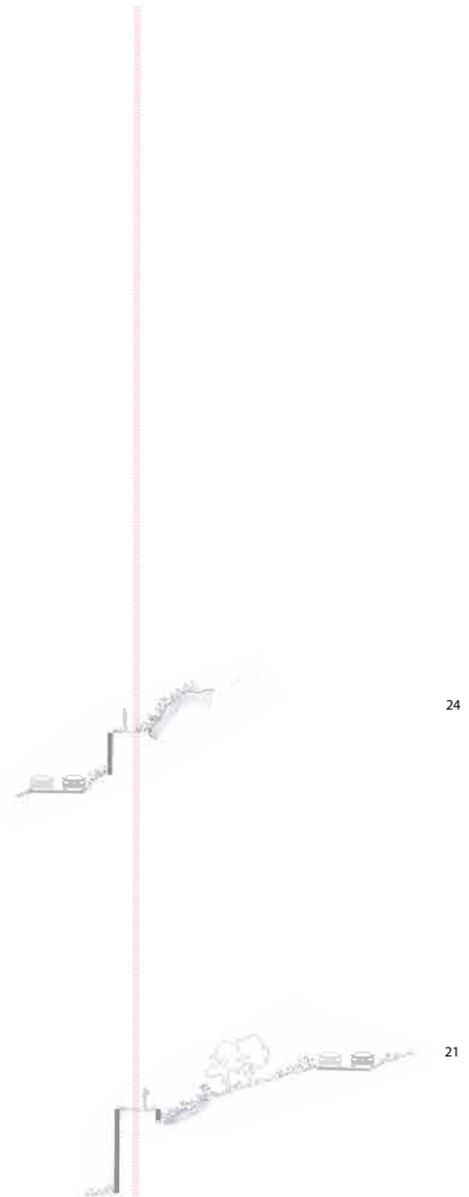




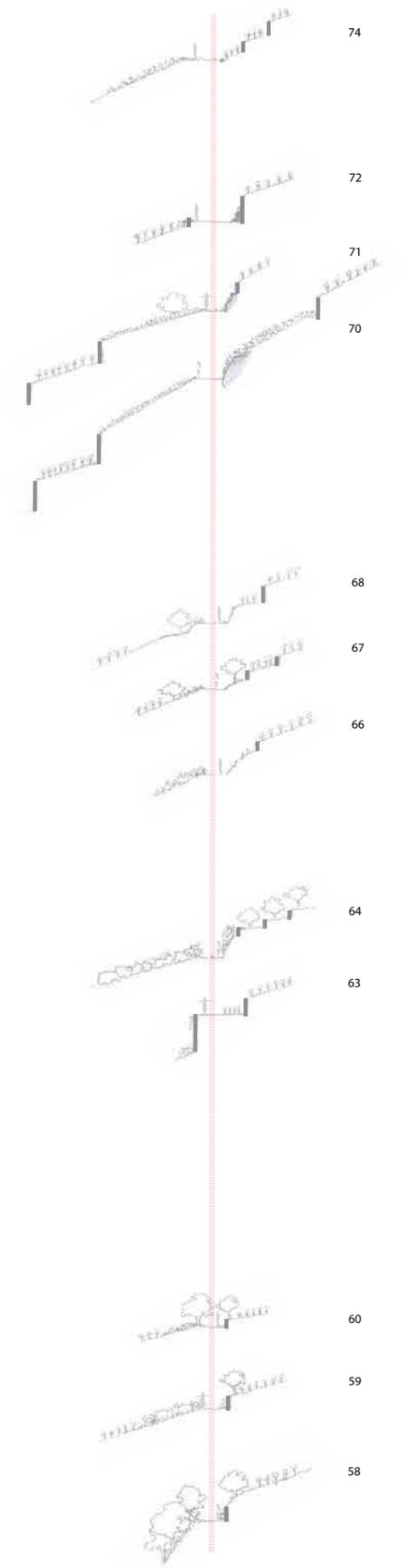
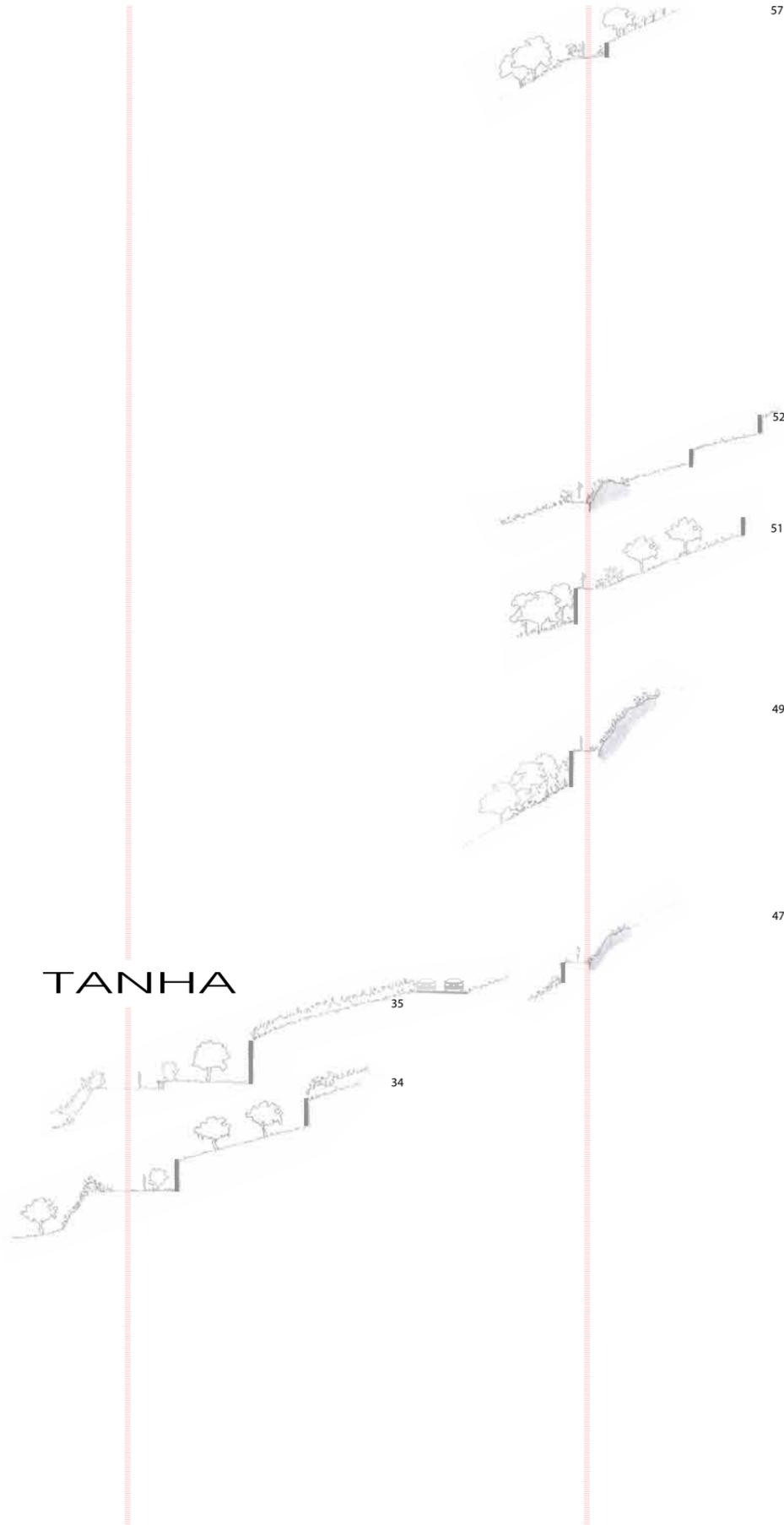




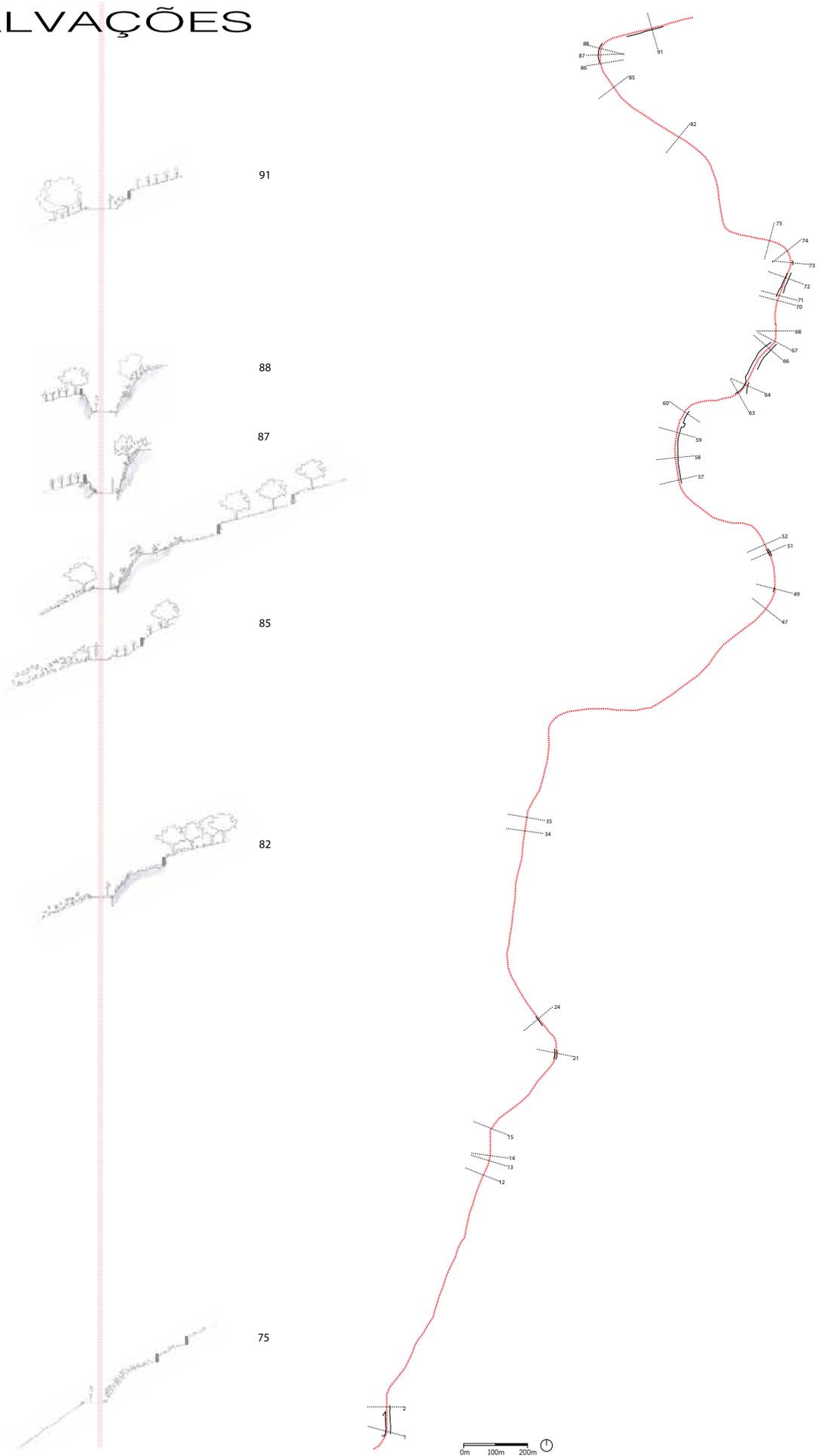
**CARGO**  
0m 5m 10m



**TANHA**

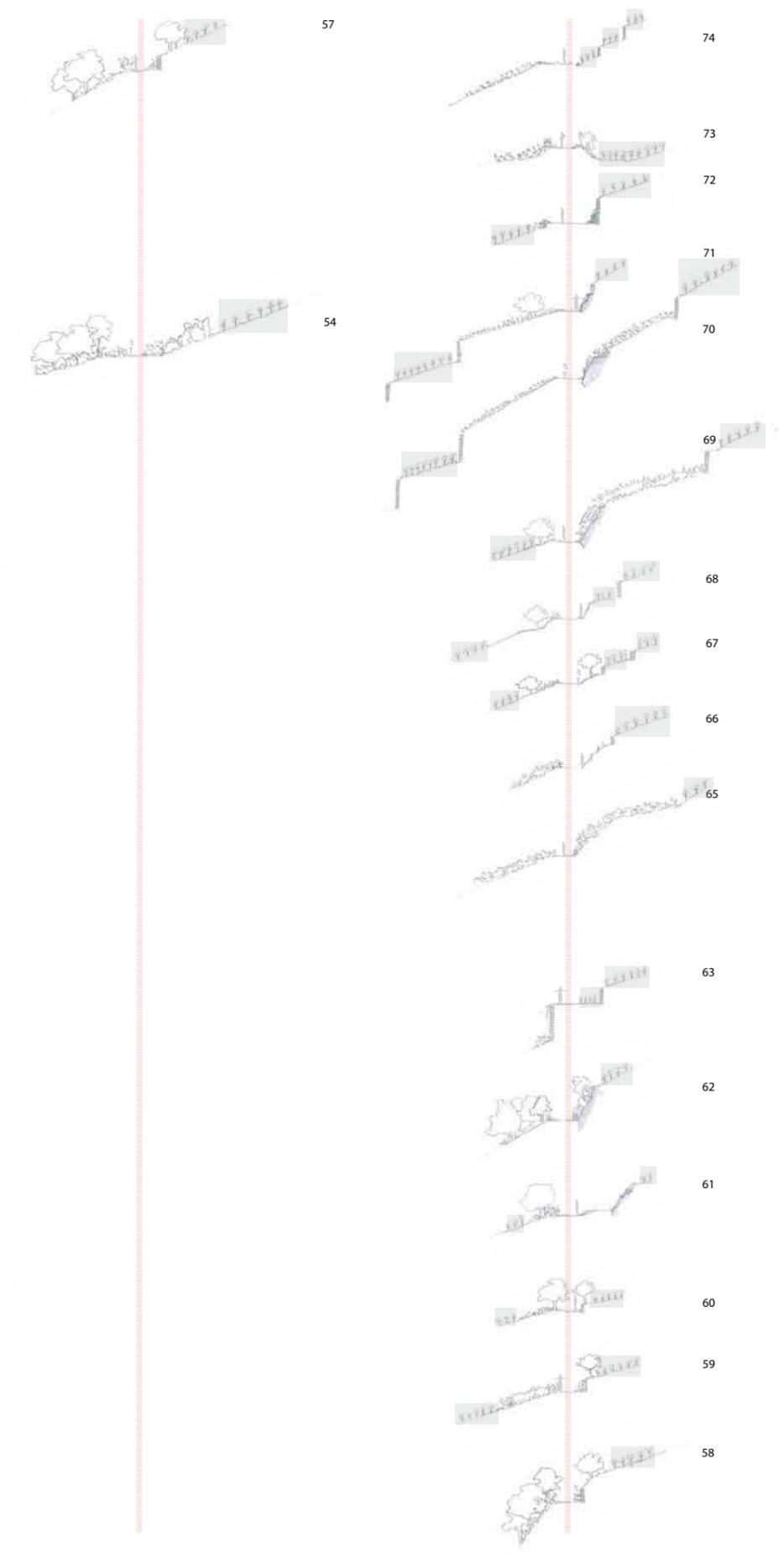
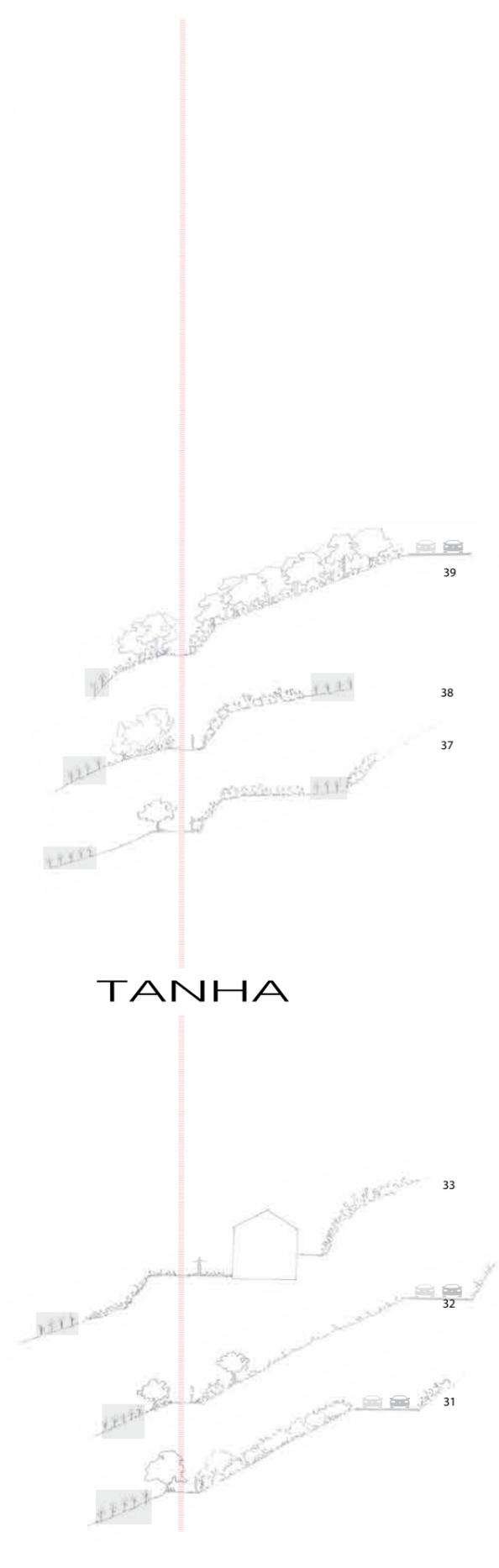
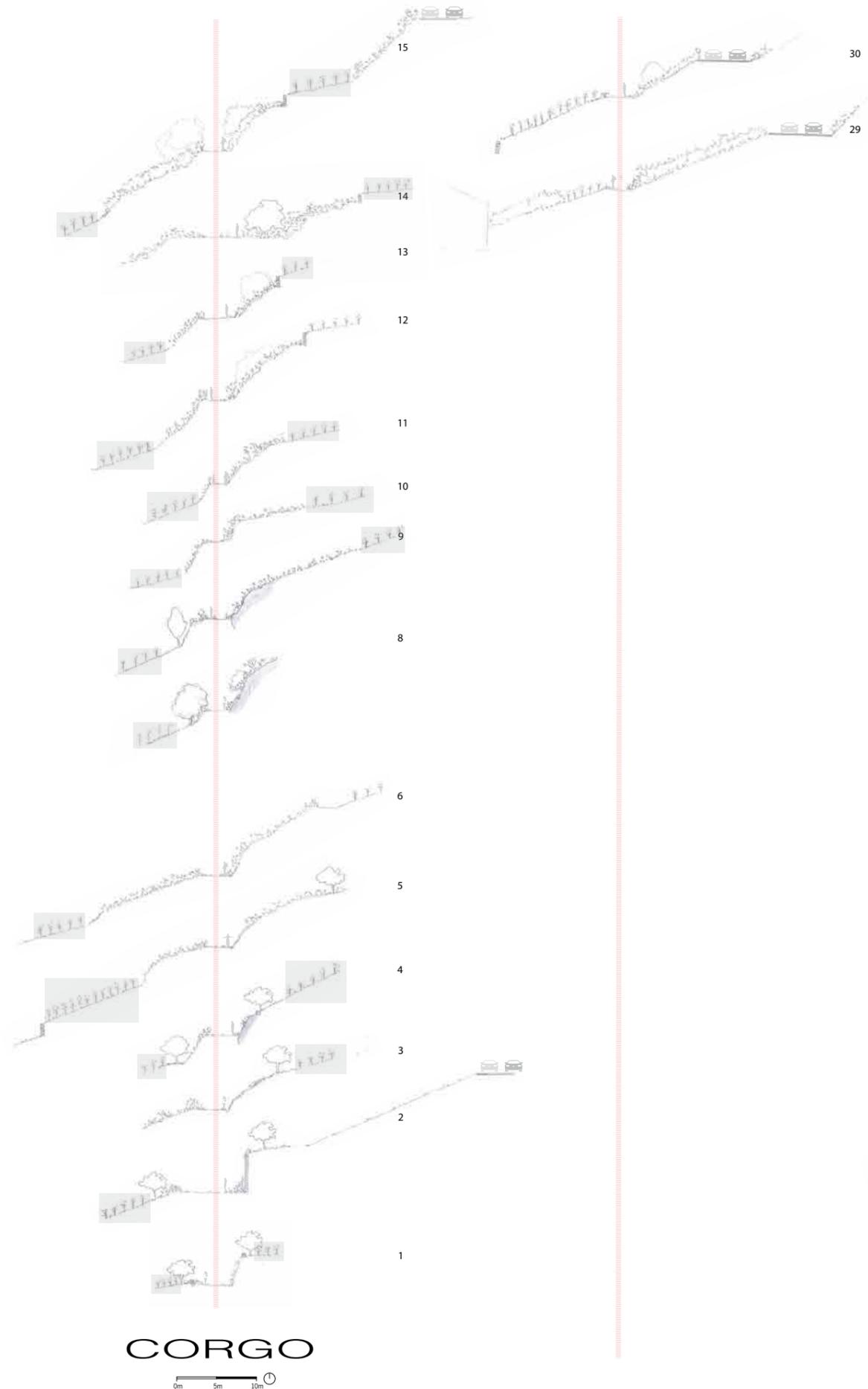


# ALVAÇÕES





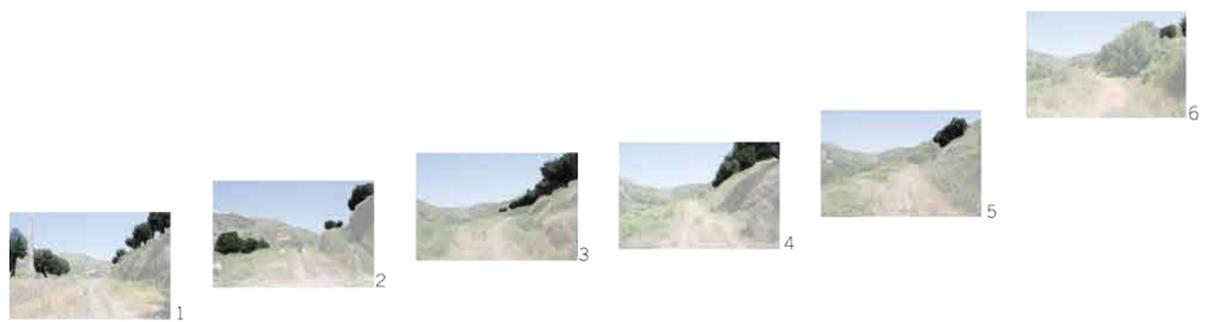


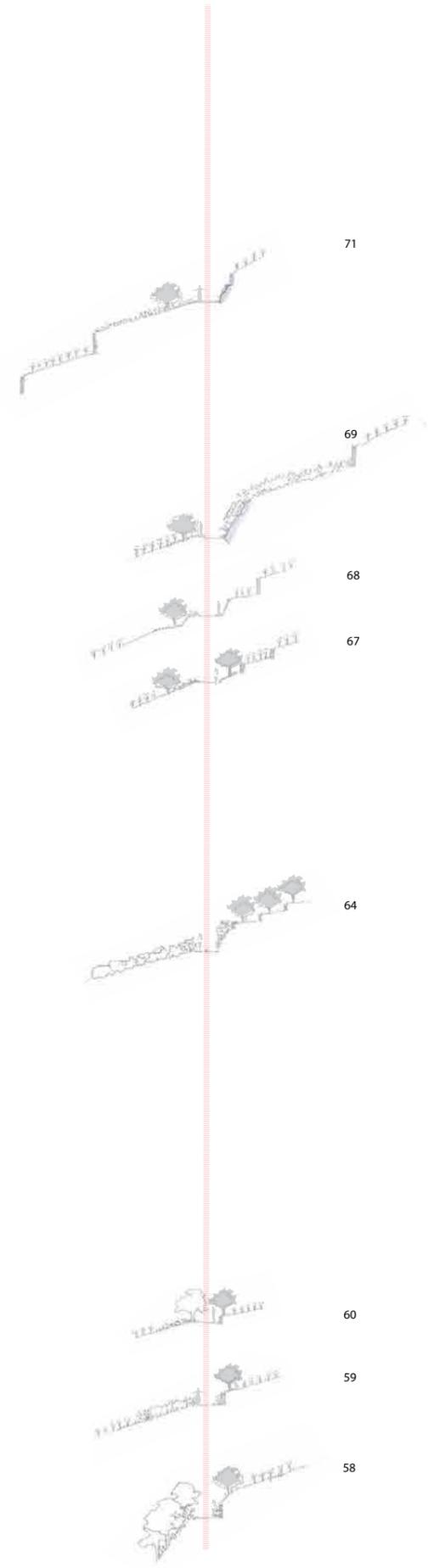
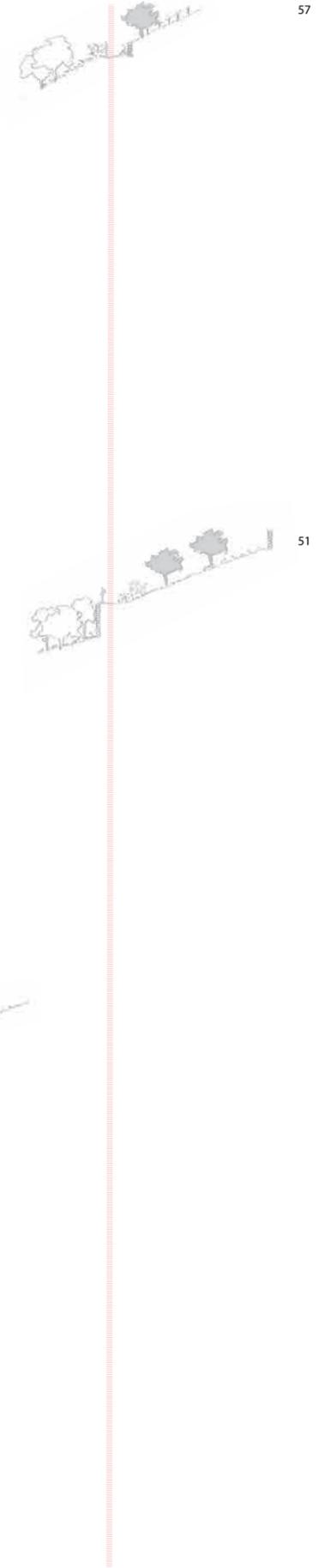
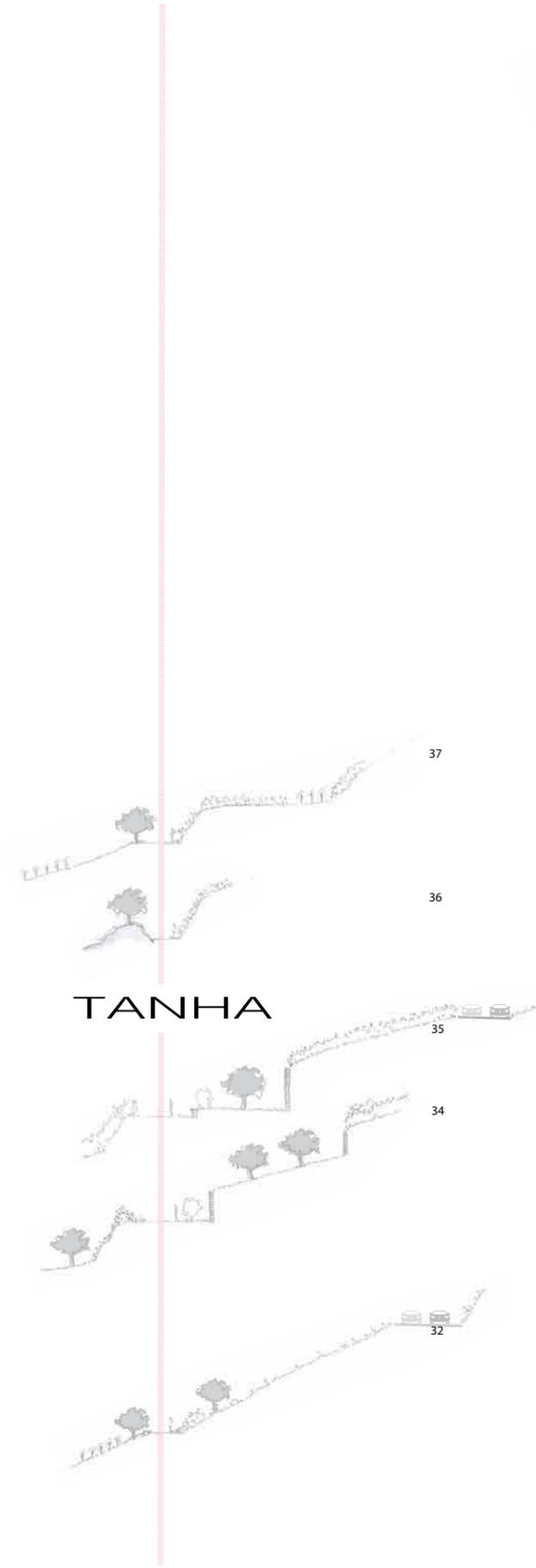
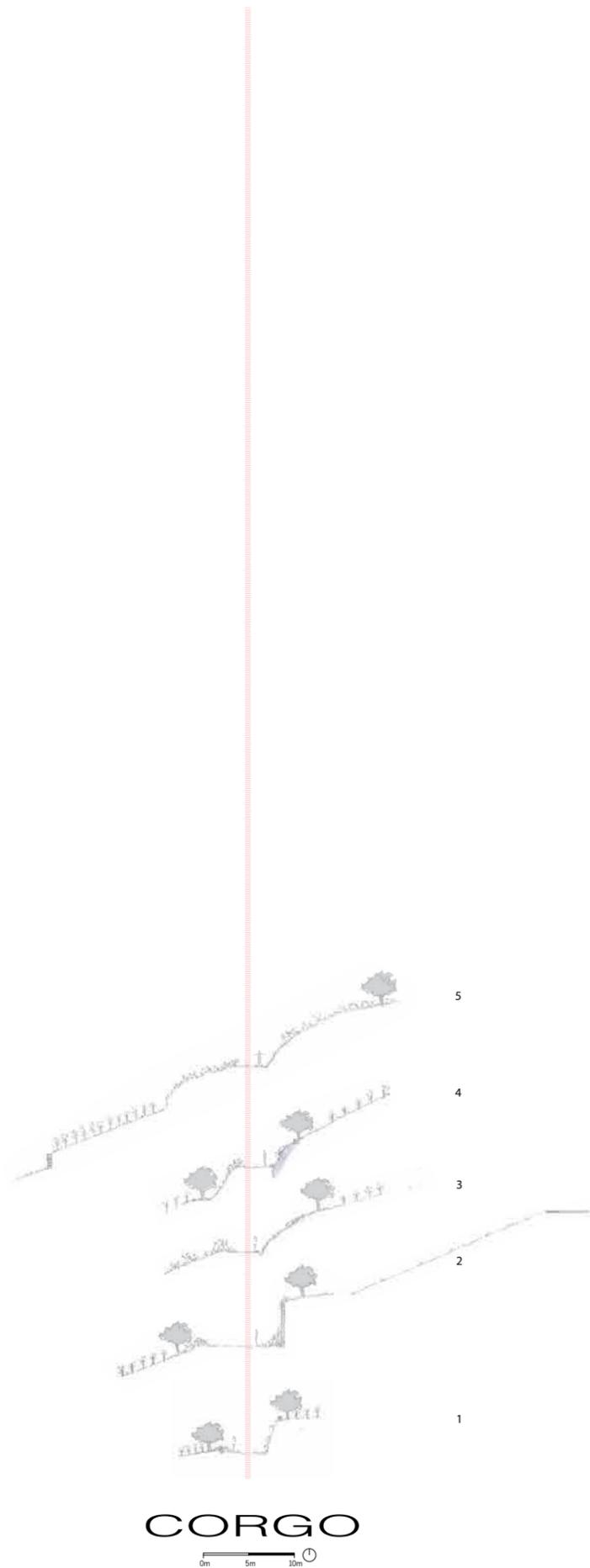


# ALVAÇÕES

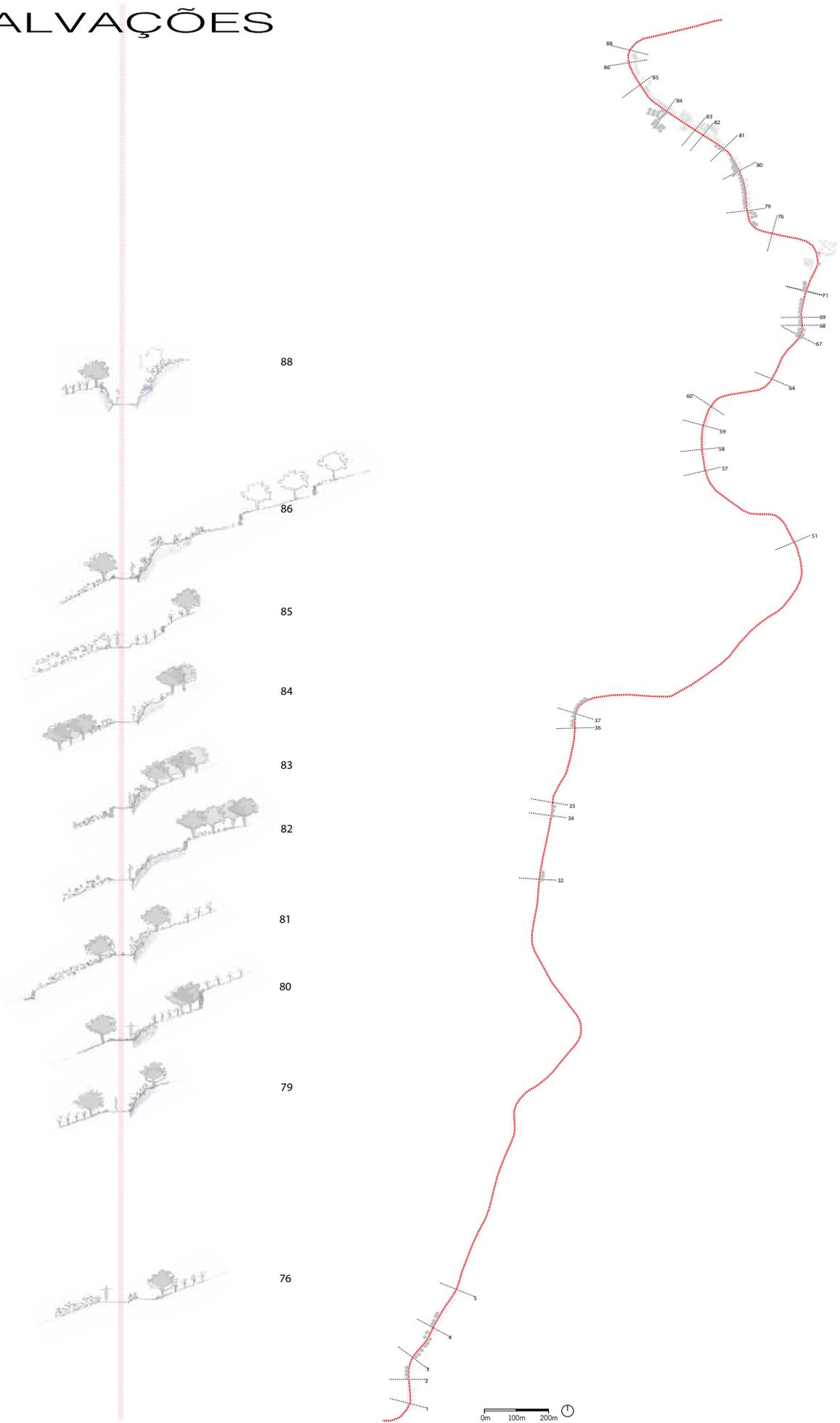


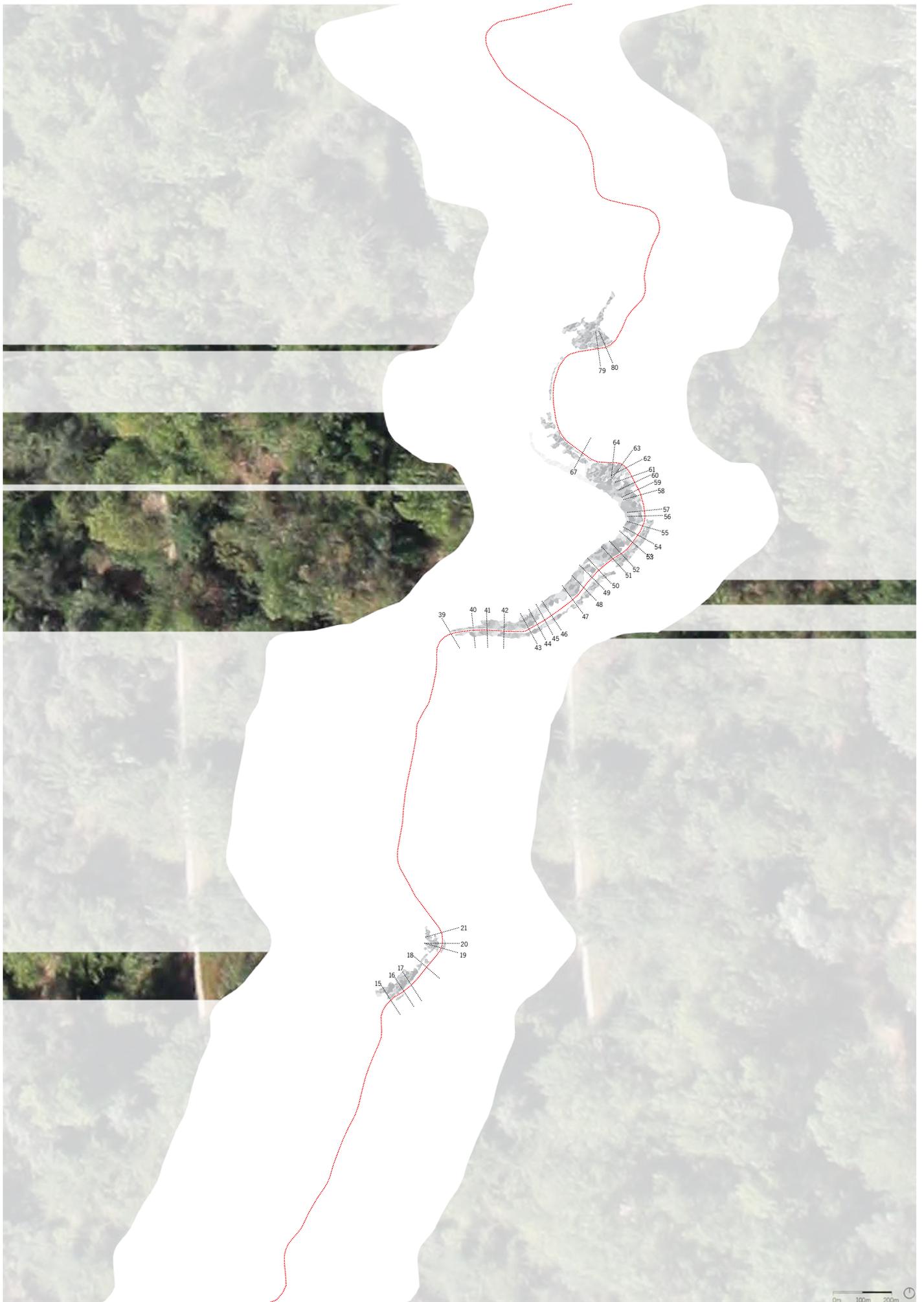




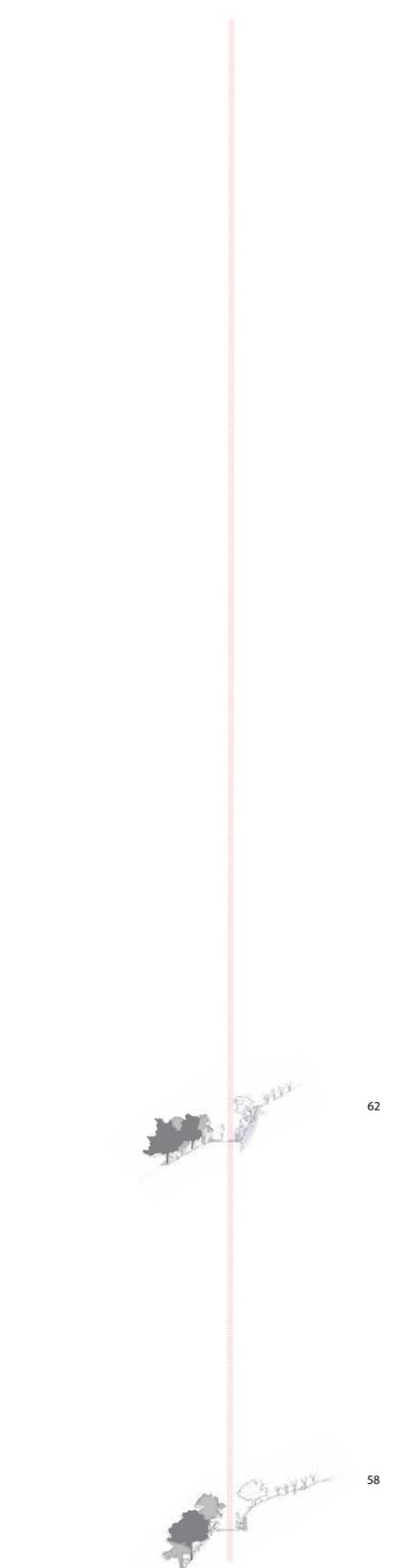
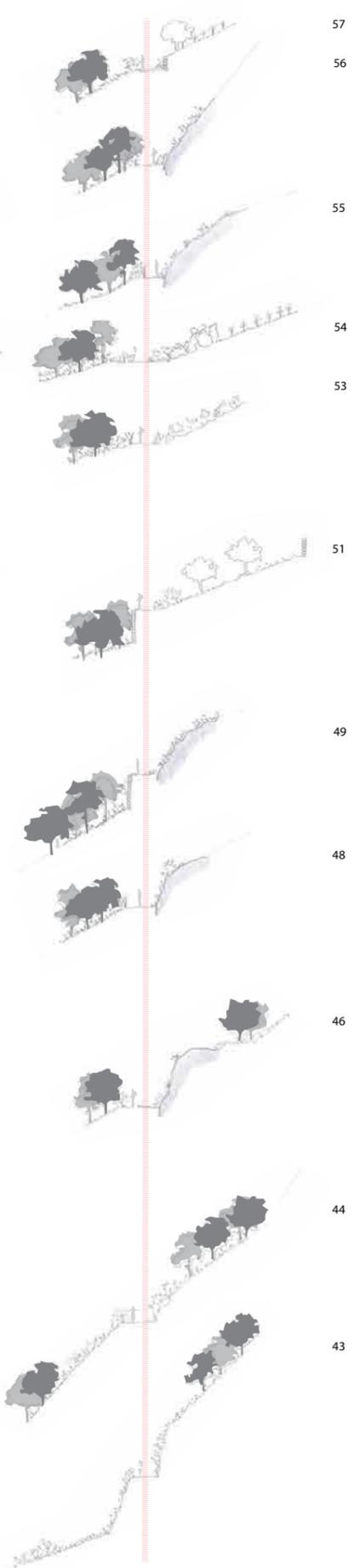
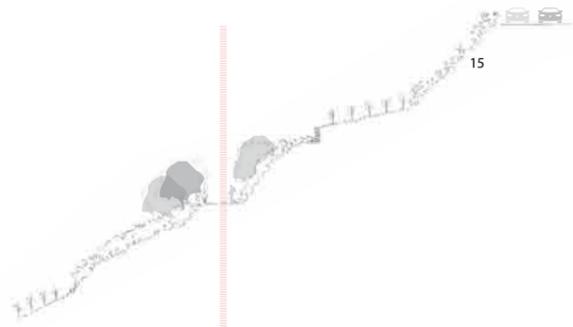


# ALVAÇÕES









TANHA



# ALVAÇÕES



MIRADOURO 1

INVERNO



VERÃO



MIRADOURO 2

INVERNO



VERÃO



MIRADOURO 3

INVERNO



MIRADOURO 3

INVERNO



VERÃO



INVERNO

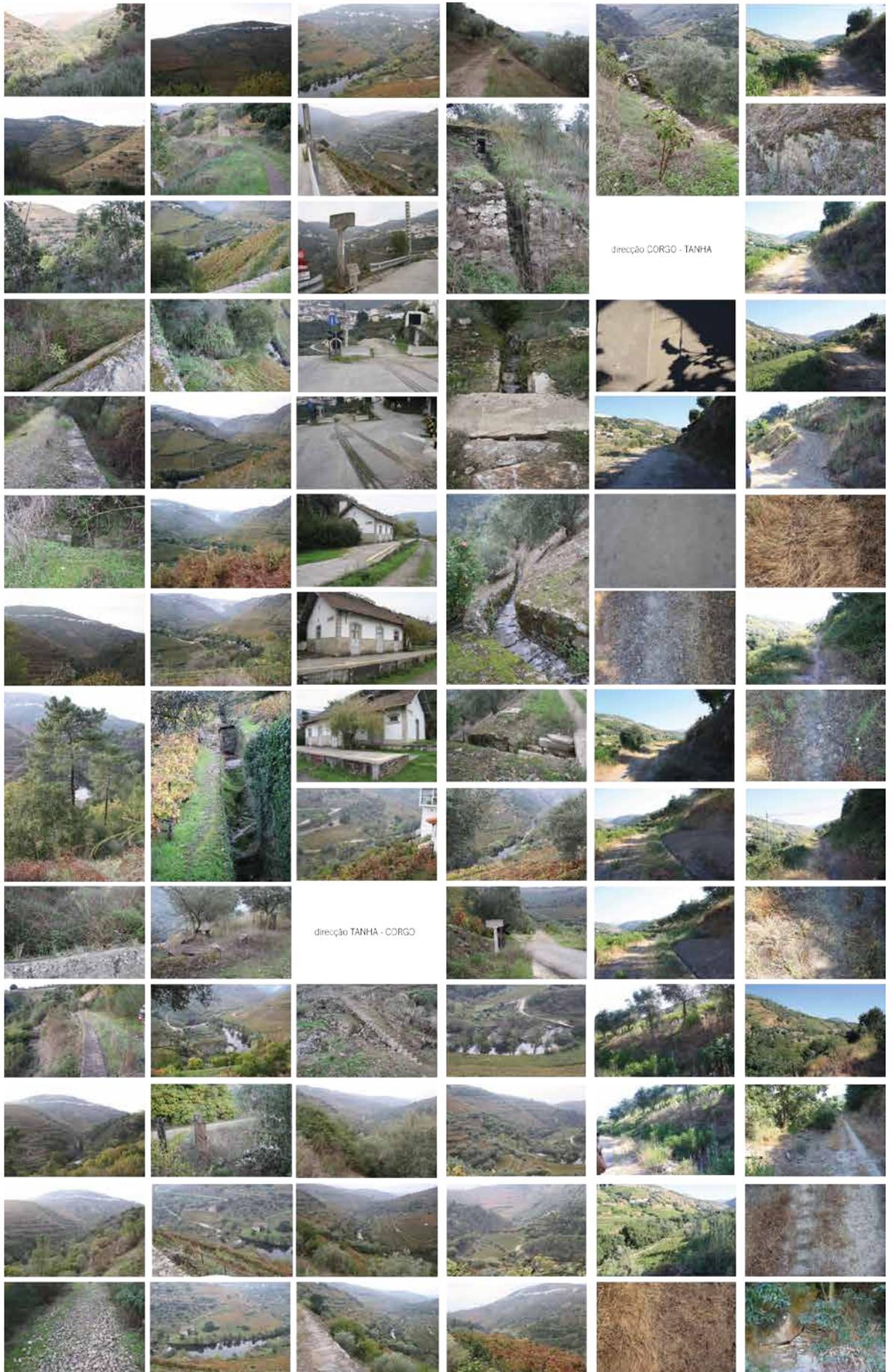


VERÃO



Anexo XIV. registo fotográfico das caminhadas

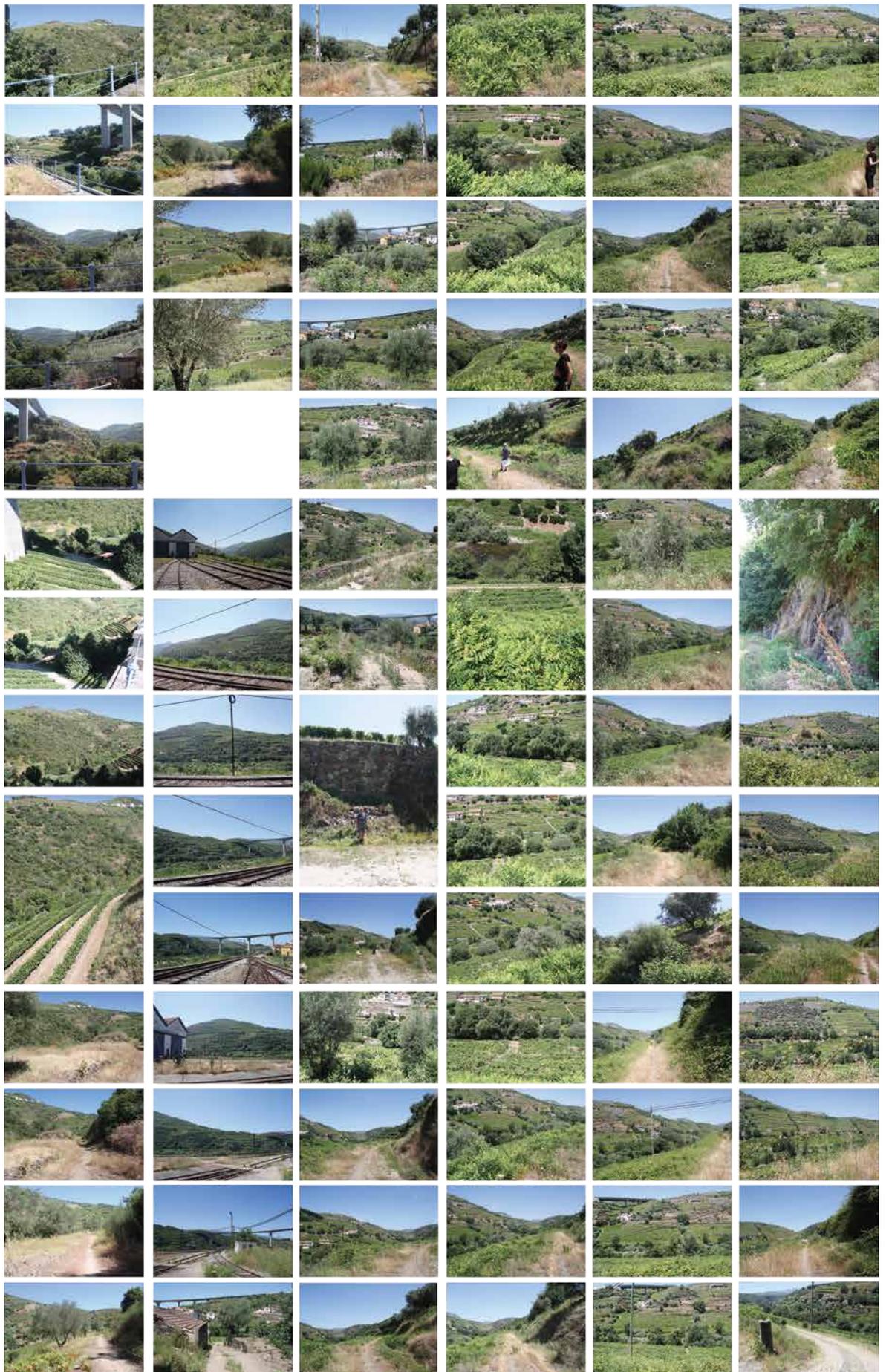




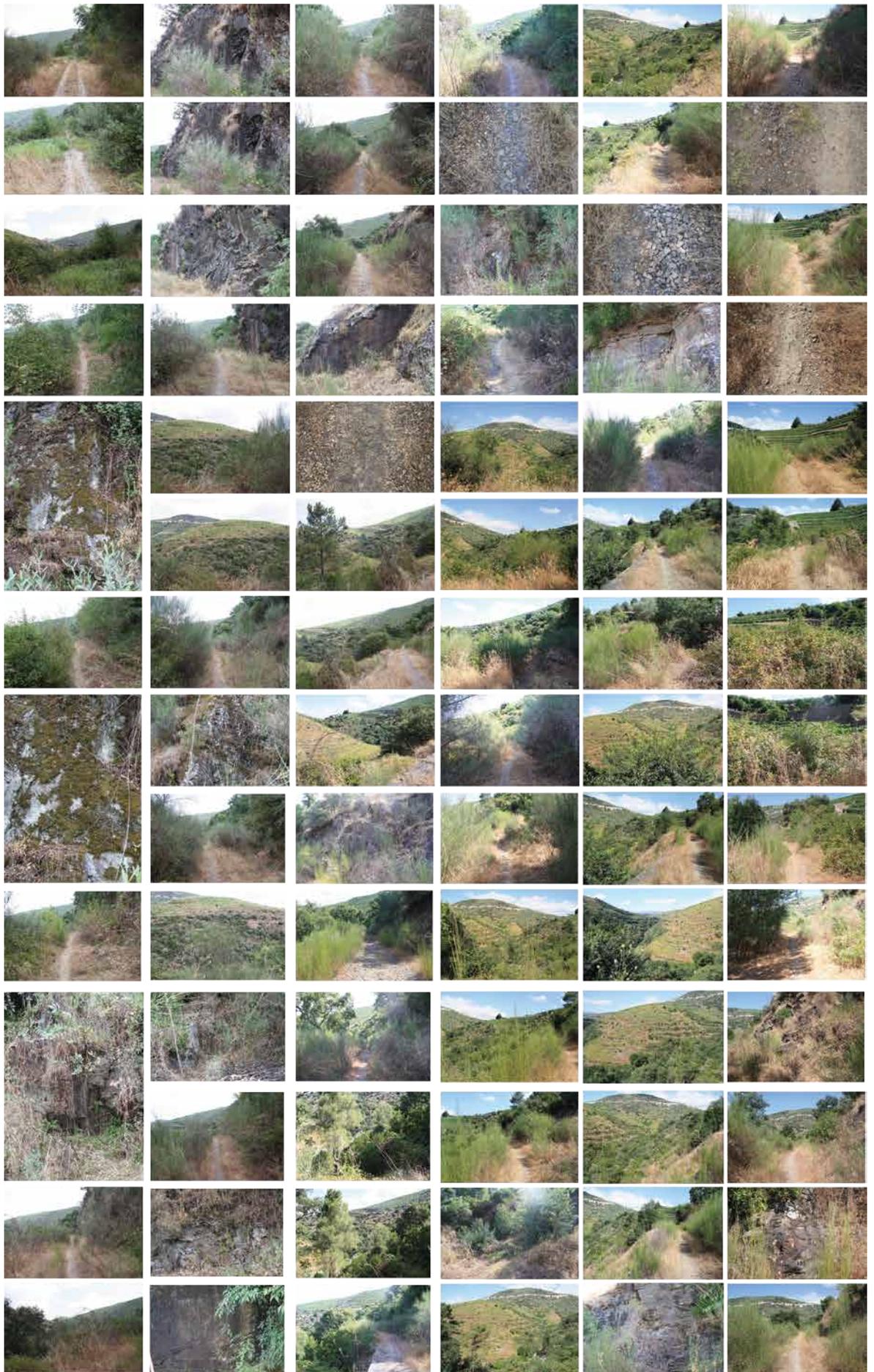
Direção CORGO - TANHA

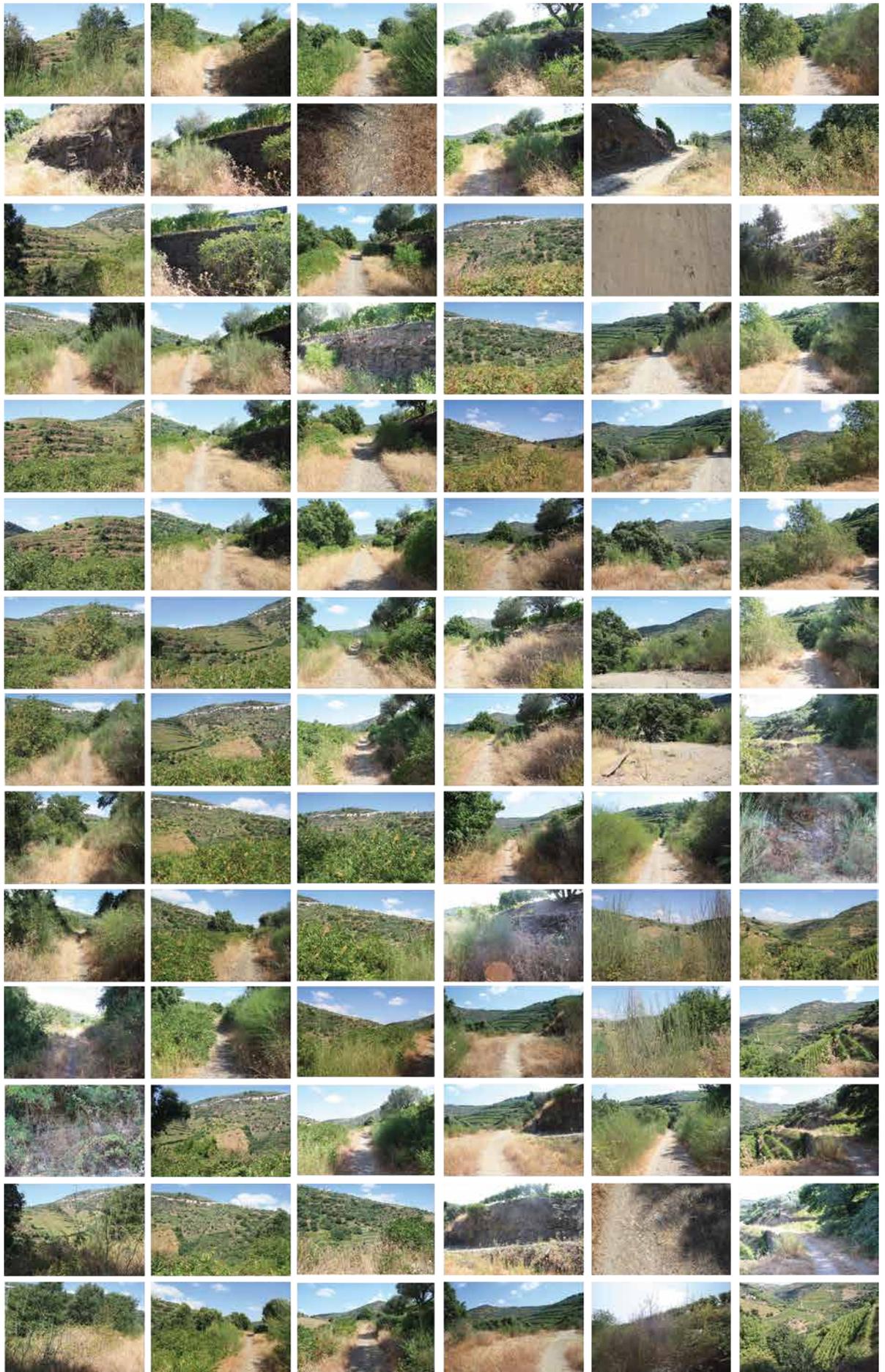
direção TANHA - CORGO



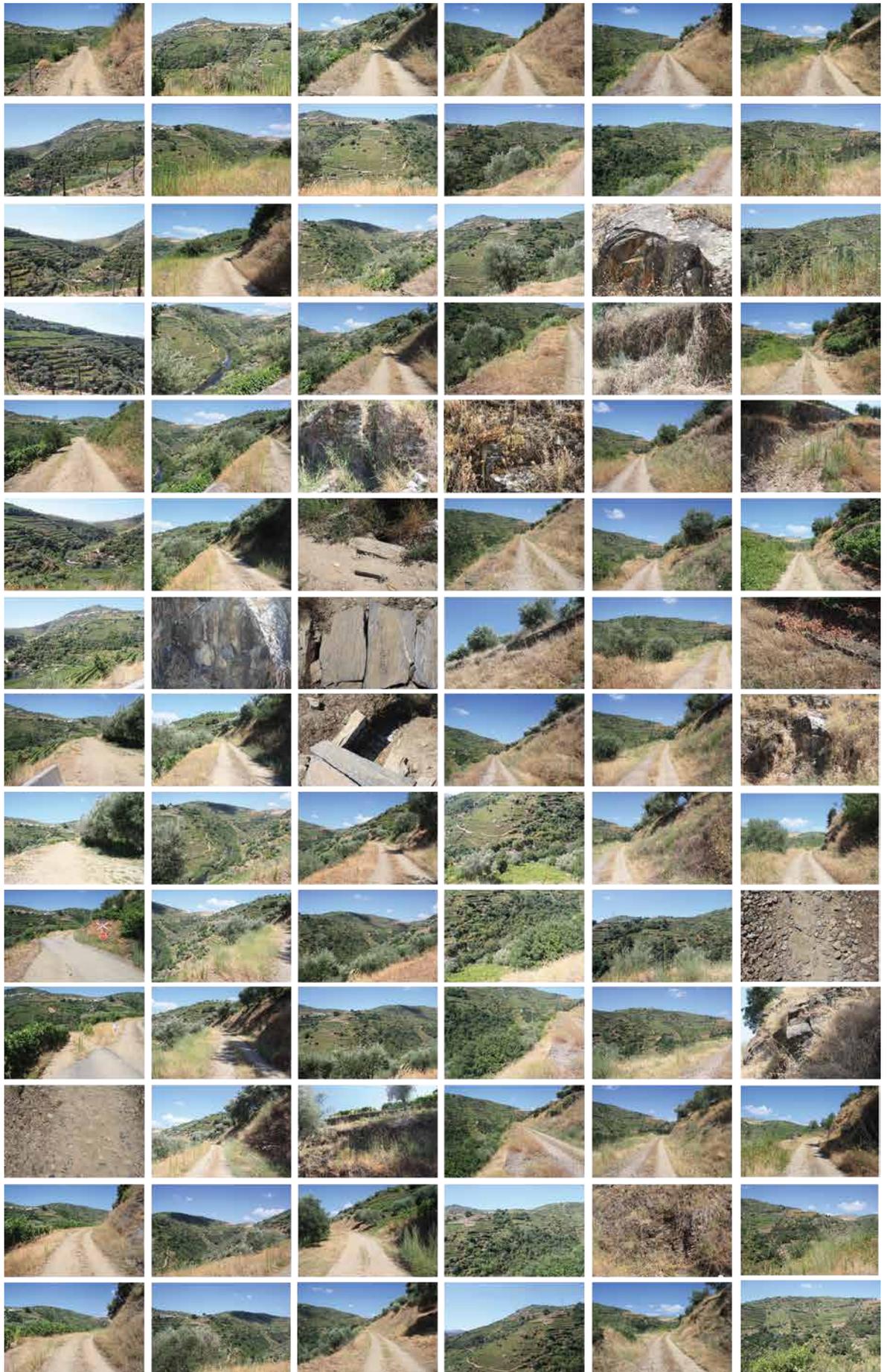


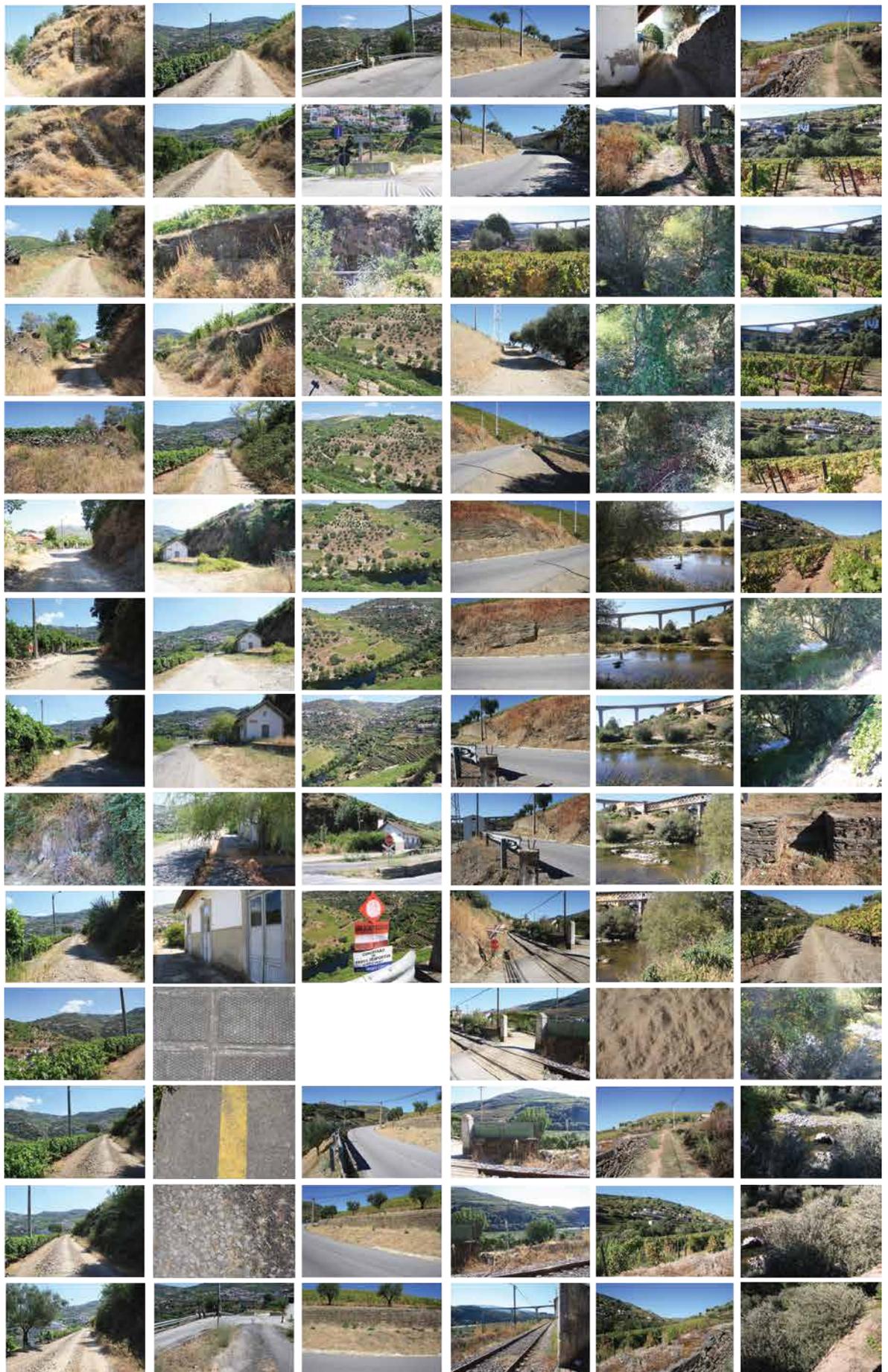




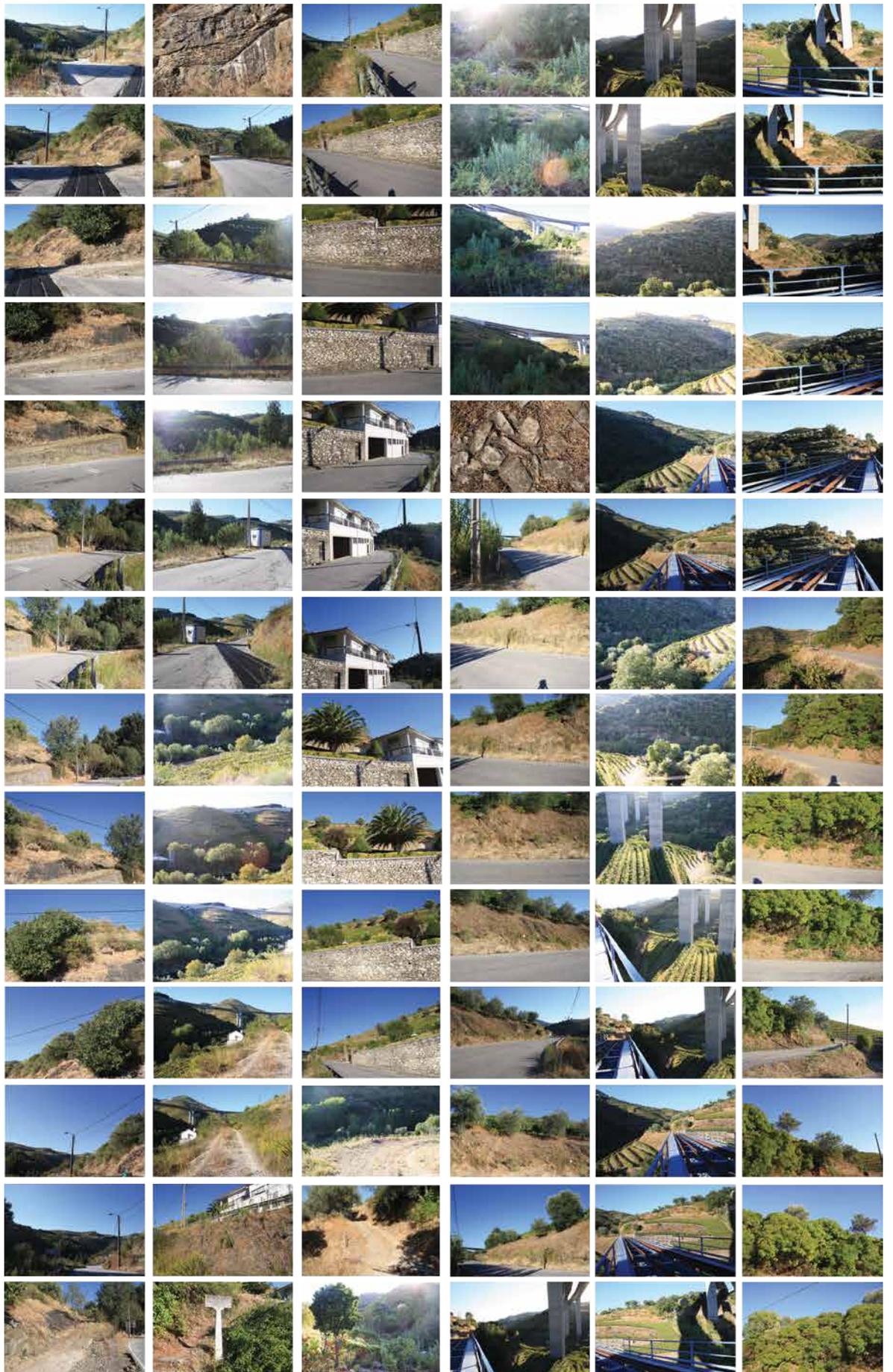


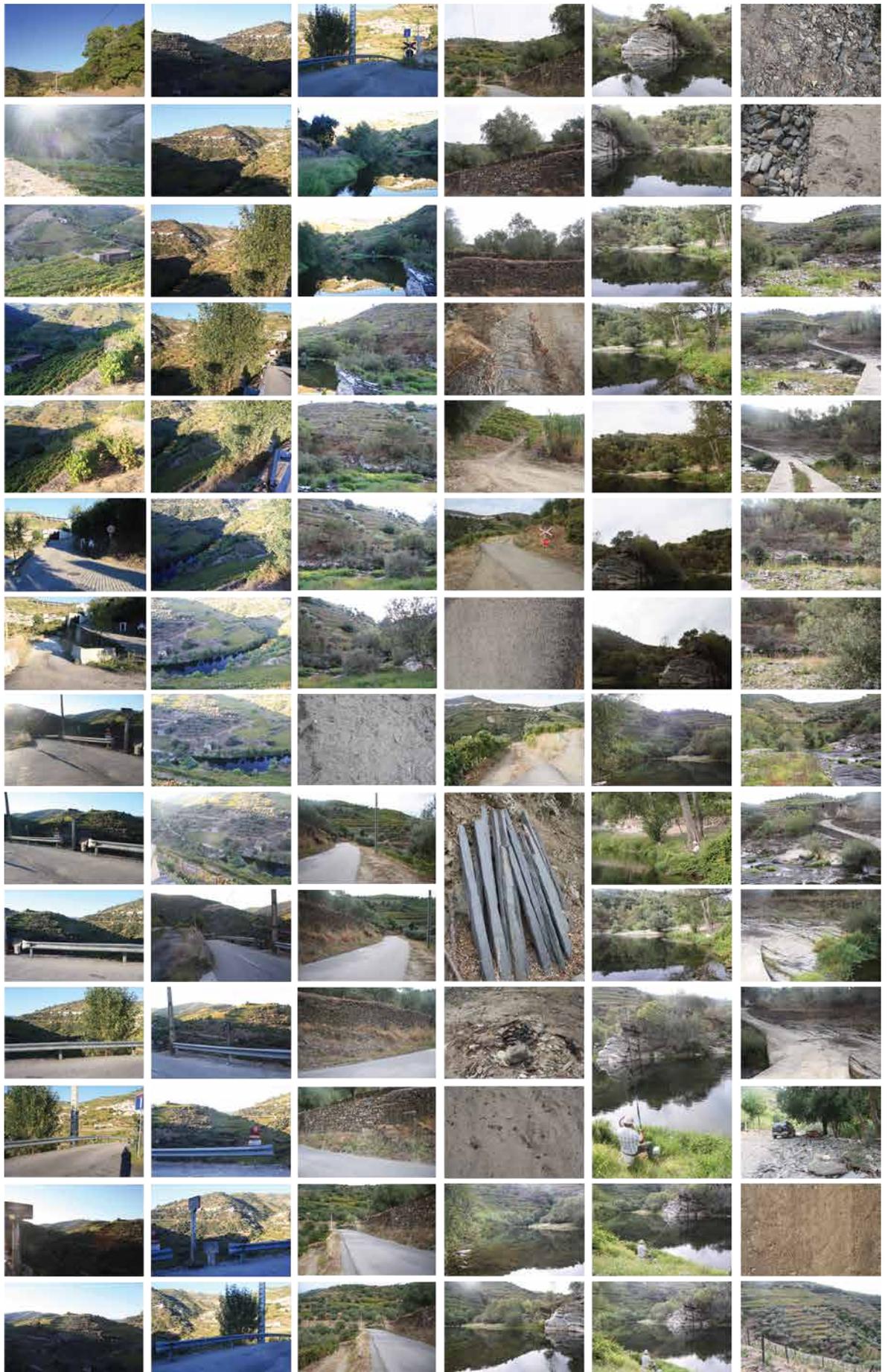


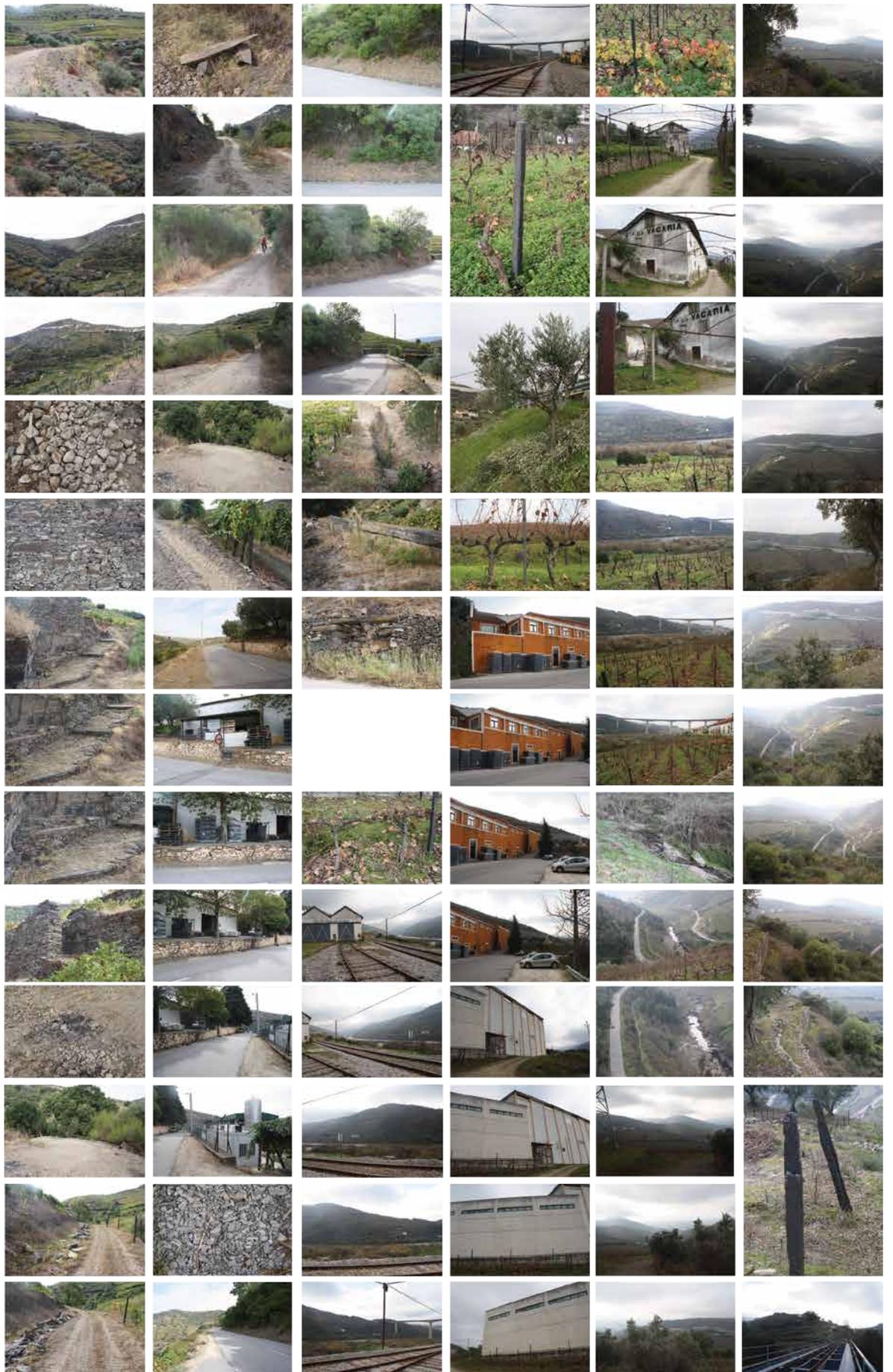




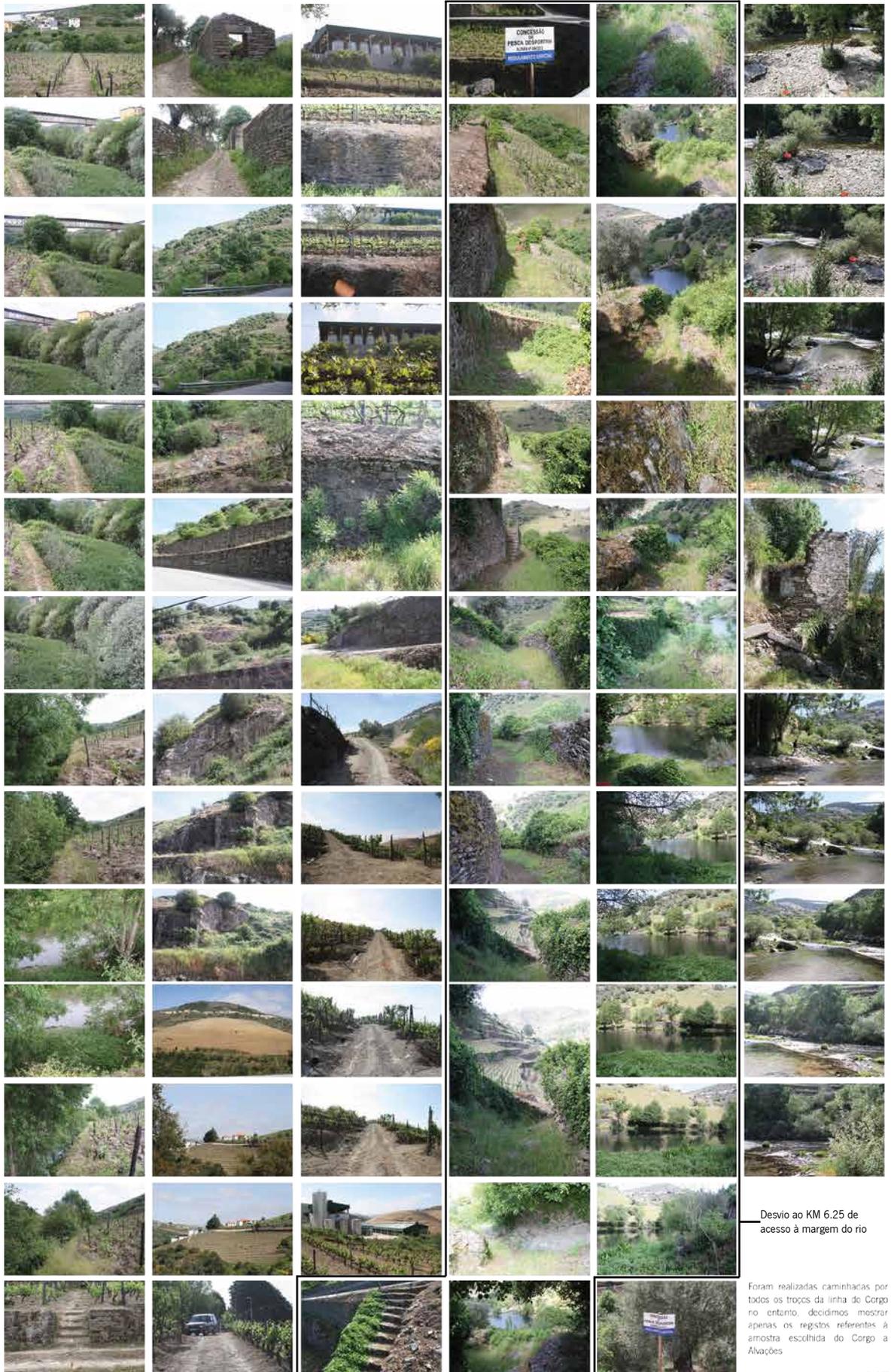












Desvio ao KM 6.25 de acesso à margem do rio

Foram realizadas caminhadas por todos os troços da linha do Corgo no entanto, decidimos mostrar apenas os registos referentes à amostra escolhida do Corgo a Alvações

Anexo XV. a ponte e plataforma de madeira no lugar do rio perto de Alvações



Fotografia da ponte de madeira - |s.n.|. Disponível na página do facebook: Alvações do Corgo  
Fotografia da plataforma de madeira - LIBERATO, José. Disponível na página do facebook: Alvações do Corgo

