

# **Caminho de Ferro Porto-Salamanca. Dinâmicas territoriais no traçado desativado**

Jaime Augusto Jesus Cunha\*

**RESUMO:** O caminho de ferro do Douro percorre lugares com um grande valor paisagístico, histórico e cultural, no entanto, o seu eixo tem sido mutilado contribuindo para uma fraca mobilidade e conseqüentemente o despovoamento. As potencialidades deste eixo carecem de uma merecida atenção como o motor de desenvolvimento das regiões interiores. O estudo centra-se no troço desativado entre as estações do Pocinho e Fuente San Esteban, sendo proposto uma intervenção baseada na análise das potencialidades subjacentes à linha. Esta infraestrutura surge como elemento agregador de um sistema de elementos dinamizadores da região economicamente autónomo, contribuindo para uma perceção global da diversidade existente ao longo do seu traçado que se encontra em extinção.

**PALAVRAS-CHAVE:** Rio Douro; Caminho de Ferro; Reabilitação; Paisagem

**ABSTRACT:** The Douro's railway runs along numerous places with great landscape, historical and cultural value. However, its axis has been mutilated which has been contributing to lower mobility and hence an increasing depopulation.

The potential of this axis lacks a well deserved attention because those potentials could become an engine for the development of the inland areas.

This study focuses on the section between the disabled stations of Pocinho and Fuente San Esteban, and it is proposed an intervention based on the analysis of underlying potentials of this railway. There for, the infrastructure is suggested to emerge as an aggregator element of a system constituted by the driving forces of this region that, economically autonomous, would contribute to a global perception of the diversity of places and opportunities existing throughout its endangered rout.

**KEYWORDS:** Rio Douro; Railway; Rehabilitation; Landscape

## **1. Introdução**

O transporte ferroviário em Portugal desenvolveu-se no séc. XIX. Com o passar dos anos e a evolução da sociedade, teve como prioridade o desenvolvimento das

---

\* F.A.U.P

infraestruturas rodoviárias, estagnando o investimento ferroviário refletindo-se nos anos 80 do século XX com o fecho de algumas artérias ferroviárias sob o argumento de fraca rentabilidade. Estes acontecimentos somam até aos nossos dias mais de 800 quilómetros de vias férreas desativadas num País que totaliza mais de 3600 quilómetros.

O interior de Portugal tem vindo a sofrer um despovoamento progressivo que em muito prejudica as condições de desenvolvimento da região decaindo com o passar do tempo devido à falta de infraestruturas e serviços de apoio aos locais. Este sentimento desenvolveu-se quando começaram a ser suspensos os primeiros traçados ferroviários, afastando assim as localidades rurais das grandes capitais de distrito, tendo a emigração da época, provocado o envelhecimento da população em meios rurais até aos dias de hoje.

A linha de caminho de ferro do Douro surge como uma nova matéria de desenvolvimento pelo seu colossal potencial intrinsecamente vincado na região. Existe um legado local de elevada importância cuja degradação aumenta progressivamente em consequência da inevitável ação do tempo, bem como da vandalização fruto da não preservação, tornando-se necessário abordar esta temática em prol da preservação deste património que caso contrário acabará por ser completamente destruído.

O troço entre a estação do Pocinho (Vila Nova Foz Côa) e a estação de Fuente de San Esteban (Salamanca), está inserido na linha de caminho de ferro que outrora fez a ligação Porto – Salamanca, é um ponto inativo, precisamente numa das melhores regiões do percurso da linha a nível paisagístico, tanto em Espanha como Portugal. Por se tratar de um exemplo detentor de fatores e características que não deveriam ser desperdiçados mas que continua deixado ao abandono, surge como um importante tema a analisar e intervir uma vez que existem demasiados agentes sociais em locais abandonados.

## **2. Traçado desativado**



Fig. 1 - Rio Douro. Vista a partir do Museu do Côa.

O troço em estudo possui uma extensão de 106,078 quilómetros com início na estação de Pocinho, e terminando na estação de Fuente de San Esteban - Boadilla. Após a primeira estação, existem outras três de menor importância, Vila Nova de Foz Côa, Castelo Melhor e Almendra, até surgir a última estação portuguesa, Barca de Alva.

Este pequeno troço inicial, de 28,478 quilómetros de extensão, desenvolve-se com um carácter indelével pelo vale do Douro paralelamente ao rio, alcançando a fronteira na foz do rio Águeda. O terreno que lhe é circunjacente é bastante acidentado e predominantemente xistoso, uma das principais características da região que dignifica o carácter dos socos do Douro onde se implantam os nobres vinhedos. Atravessando a ponte Internacional, localizada a 155 metros de altitude, a linha atravessa o Parque Natural dos Arribes do Douro ao longo de 17 quilómetros, chegando-se à primeira estação em território espanhol, La Fregeneda. A partir deste local, a orografia altera-se significativamente, o que possibilita um desenho menos atribulado da linha devido à topografia suave das planícies salamantinas, atingindo cerca de 700 a 800 metros de altitude. O Parque Natural das Arribas do Douro assume características fisiográficas singulares cuja diversidade natural enriquece a paisagem, resultando num conjunto paisagístico de elevada qualidade ambiental, sendo maioritariamente granítica, xistosa e quártzica. A linha do Douro atravessa diferentes paisagens uma vez que a própria vegetação e o tipo de cultivo se vão alterando ao longo de toda a sua extensão.

Após o encerramento do troço em análise, vários locais adjacentes à mesma conquistaram maior interesse com a classificação por parte da UNESCO como Património Cultural da Humanidade, tal como o Centro Histórico de Salamanca, o Centro Histórico do Porto, a descoberta das Gravuras Paleolíticas do Vale do Côa assim como em Siega Verde e por fim a imponente Região do Alto Douro Vinhateiro. O meio natural, as paisagens e a orografia constituem um estímulo por si só à atividade turística, contudo estão presentes muitos mais fatores impulsionadores do turismo. Ao nível cultural, esta zona é bastante diversificada uma vez que existem qualidades arquitetónicas, artesanais, gastronómicas e festividades diferentes em cada localidade. Existem vários exemplos arquitetónicos relevantes de diferentes épocas, como a arte rupestre, os vestígios romanos e os castros, arquitetura militar, popular e religiosa. A arquitetura contemporânea assume uma marca nesta região, com a construção do museu do Côa e toda a reabilitação das quintas de produção de vinho do porto.

## **2.1 Estado de Conservação**

Como primeira análise, recorreu-se a um relatório elaborado pelo *Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres* no ano de 1965, como forma de entender o estado de conservação da infraestrutura aquando do encerramento e onde seriam necessárias intervenções de manutenção. Neste estudo foi apresentada secções pormenorizadas da linha que permitiram realizar um diagrama do estado de conservação, aferindo assim a uma acentuada deformação dos carris em algumas secções e a falta de drenagem, balaústos e irregularidades no assentamento das travessas ao

longo da via-férrea. Como motor de desenvolvimento desta região existia a necessidade de criar um programa específico de valorização das zonas transdurienses que passaria pelo transporte de minério, mas para isso existia a necessidade de transformação técnica do tráfego.

Em Espanha, não foi possível aceder a nenhum relatório idêntico, no entanto, aquando do fecho da linha (1 janeiro 1985) já existiam algumas estações em ruína. Uma vez que estas se localizavam em zonas agrícolas onde o tráfego de mercadorias era escasso, suspenderam algumas estações, como é o caso da estação de boada, que até desativaram o cais de descarga e um dos eixos ferroviários.



Fig. 2 - Estação de boada em estado de degradação com a via férrea operacional.

O segundo estudo foi realizado através de um percurso pelo canal, verificando inúmeras vezes a existência de vegetação excessiva, na maioria dos casos quando o pavimento passa de gravilha a terra batida ou outros materiais. O desabamento dos socacos, quer por movimentação das terras para futuras plantações, quer pela força das águas da chuva, originou a formação de vegetação que por vezes leva à expansão do cultivo por parte dos vizinhos anexos linha. Em locais de fácil acesso, junto das estações ou cruzamento da ferrovia com os canais rodoviários, foi possível observar que faltam carris e algumas travessas, não encontrando justificação oficial mas arriscando no furto destes, assim como os parafusos que prendiam os carris às travessas.



Fig. 3 – Estação de Barca de Alva emparedada.

No caso específico dos primeiros dezassete quilómetros em território espanhol (no Parque Natural das Arribas do Douro) é possível constatar que as travessas das pontes e os passadiços em madeira se encontram queimados em consequências de incêndios. Atualmente a forma de atravessar estas pontes é por uma viga estrutural de trinta centímetros.

Não existe dados da última manutenção da via uma vez que eram realizadas pontualmente nos locais mais críticos, em travessas ou carris. Relativamente às edificações existentes ao longo da linha férrea, denota-se uma vandalização total, ou seja, apresentam-se apenas em bruto sem janelas, portas, telhas, soalho, e cerâmicas.

Em muitos casos trata-se da degradação do património, como é o caso da estação do Côa em que a laje do 1º piso caiu, mas noutros casos, os edifícios não têm telhado e não se encontram as telhas no local, indicando assim que se trata de possível furto. Estes casos são mais facilmente identificáveis junto às povoações, como é o caso de Barca de Alva, onde o rodapé no piso térreo e o ponto de venda de bilhetes eram em madeira e foram roubados. Os azulejos desta estação também foram roubados por completo, restando apenas as marcas do cimento-cola. Outro caso específico localiza-se nas imediações de Fuente San Esteban, num cruzamento de infraestrutura rodoviária e ferroviária; onde outrora existiu uma casa do guarda para controlar a passagem de nível, atualmente só é possível encontrar partes das pedras, pois as paredes foram destruídas encontrando as ombreiras pelo seu detalhe de encaixe com a porta.

No início deste ano, o complexo ferroviário de Barca de Alva foi alvo de um emparedamento. Numa tentativa de salvaguarda do património ferroviário, decidiram fechar todos os vãos passados 25 anos do último serviço. Surge a questão: trata-se de uma salvaguarda do património ferroviário ou o ponto de partida para uma reabilitação ferroviária?

## 2.2 Edificado

Estes eixos são caracterizados pela diversidade nos equipamentos, albergando os edifícios de serviço aos passageiros, cais de descarga das mercadorias, armazéns para as mercadorias, armazéns para as locomotivas e habitações para os trabalhadores tanto da estação como do restante complexo ferroviário. Apesar da tipificação dos modelos de edificação, as técnicas construtivas são aparentemente diferentes recorrendo a processos vernaculares.



Fig. 4 - Crescimento da vegetação nas imediações da estação.

As estações espanholas possuem classificações conforme a sua localização/função, sendo La Fregeneda e Fuente de San Esteban ordenada de segunda classe por se tratar de uma estação de fronteira e uma estação de entroncamento, respetivamente. As restantes estações são de terceira classe. Em Portugal não foi possível reunir elementos que abordassem a classificação das estações segundo classes, a escolha dos seus modelos eram realizados em função da densidade populacional na periferia ou função prevista, ou seja, de entroncamento de vias ou de fronteira.

## 2.3 Redes Infraestruturais

Ao nível das infraestruturas viárias, a região transduriense sofreu alterações nas últimas décadas. A infraestrutura rodoviária sofreu uma evolução acentuada aquando do fecho dos primeiros percursos ferroviários, começando a construir autoestradas e a

melhorar algumas estradas, deste modo assenta em eixos principais como a A25, A24 e estando na fase de conclusão do traçado da A4 e IP4.



Fig. 5 - Régua – Evolução das vias de comunicação.

O percurso ferroviário atualmente é realizado apenas entre o Porto e o Pocinho, sendo que esta interrupção criou um entrave tanto para os locais como para o trânsito de mercadorias e o desenvolvimento da vertente artística.

Uma vez que a infraestrutura ferroviária foi desativada, tiveram de ser pensadas outras opções de mobilidade. Dos três tipos de acessos a esta região (Rodoviário/ Ferroviário/ Fluvial), o percurso fluvial ganha destaque ao nível turístico, tendo sido melhorado aquando da construção das barragens, oferecendo possibilidades de navegação moderada apoiada nas eclusas. O turismo fluvial assumiu assim um grande compromisso nesta área, sendo aquele mais explorado não só pelas boas condições de navegabilidade que o rio possui, como também pela oferta hoteleira que estes *mecanismos* podem albergar. Esta é uma vantagem significativa uma vez que as ofertas escasseiam na região, nomeadamente entre o Pinhão e Barca de Alva, situação enriquecedora para a criação de um turismo de massas dirigido especificamente a uma classe social elevada. Será necessário repensar esta oferta turística que, não obrigando o Estado a despesas adicionais, se torna porém um importuno a nível local e nacional. Tomando como referência a afirmação de um popular de Barca de Alva *“Esplanadas cansam-se da babugem aos novos Cavalos de Troia do rio, cruzeiros a abarrotar de turistas rapinando a paisagem com olhares gulosos, mas apenas isso. Chegam, entram ou saem dos autocarros, e seguem viagem. É o negócio que não deixa um cêntimo nestas terras.”* (Carvalho 2012) Percebe-se que este sentimento de exclusão de um processo não é relativo apenas a este local mas sim comum a todos os locais onde param os cruzeiros, onde a situação se repete continuamente. Quanto aos trajetos realizados,

uma vez que se trata de um *turismo de massas* com um tempo máximo para cada paragem, não disponibilizando tempo suficiente para conhecer/apreciar o local.



Fig. 6 - Falso Ecosistema em hibernação.

#### **2.4 Distância entre Estações e Núcleos Urbanos**

A relação entre estes dois polos é assumida pela maior distância entre as estações e as localidades, sendo menor é a taxa de utilização e agravando o preço da deslocação tanto para os passageiros como para as mercadorias. Deste modo é possível perceber que a distância entre as estações e os núcleos urbanos tem por consequência a escassa procura do transporte de passageiros ferroviários devido ao tempo despendido no trajeto. No exemplo em estudo, as estações em território nacional são acedidas por estradas sem saída, não se estabelecendo uma intermodalidade e quebrando-se completamente a relação com a outra margem. Já em Espanha, algumas estações foram encerradas enquanto a linha funcionava, valorizando o pensamento que quanto maior o afastamento entre estes dois locais, maior a taxa de utilização deste serviço.

#### **2.5 Demografia**

Relativamente à evolução demográfica destas regiões, é notório a diminuição da população nas regiões de fraca densidade, acontecendo o mesmo nas localidades por onde se desenvolve a linha ferroviária. A taxa de natalidade é muito baixa e a taxa de envelhecimento da população é elevada, o que não ajuda uma região já por si caracterizada por uma débil ocupação do solo, resultado do êxodo rural e emigração das épocas anteriores. Tal como refere Álvaro Domingues, “*A primeira questão da desruralização é a transformação agrícola.*” (Domingues 2011) As evoluções tecnológicas na agricultura eliminaram inúmeros postos de trabalho, conduzindo a uma crescente emigração. Verificando este conceito em algumas estações que estavam

apoiadas por pequenos complexos agrícolas, que rapidamente deixou de ser necessário tanta mão-de-obra, e automaticamente menos frequência nestes locais. Por fim, outro factor redundante para o despovoamento, foi a extinção de postos de trabalho dos complexos ferroviários de Barca de Alva e La Fregeneda.

## **2.6 Economia**

No século passado predominava o setor primário através das produções cerealíferas e pecuárias em Espanha, sendo que em Portugal correspondem no mesmo setor a produção relacionada com as vinhas, os amendoais e, em pequena escala, os olivais. Ao nível das produções industriais, em Portugal existiam algumas fábricas locais (conserva de azeitona e tratamento da amêndoa), continuando a predominar com grande riqueza as quintas de produção de vinho e as cooperativas agrícolas. Na região espanhola, a indústria de produção de farinha e a indústria pecuária foram praticamente abandonadas existindo apenas em pequena escala, não servindo para apoiar sequer a comunidade local. No entanto, existem movimentos cooperativos para a venda de artigos autóctones de qualidade.

A intenção de reativar o canal ferroviário pretende contribuir para um progresso apoiado nos recursos endógenos de forma adotar um método de inserção no meio rural. Pretende-se uma abordagem apoiada na dinâmica entre a tradição e a modernidade, assente em padrões aliados à cultura autóctone e atento às necessidades internas sem a perda do próprio carácter.

## **3. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO**

Para o desenvolvimento de uma proposta de intervenção foi tido em conta os planos de cooperação regional e transfronteiriço para a área de estudo, dos quais se destaca o *Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro 2007-2013 (PDTVD)* pelos aspetos turísticos que identifica como prioritários: impulsionar o turismo histórico-cultural, o turismo de natureza e o enoturismo.

Contudo, as dinâmicas de desenvolvimento e oferta turística do *PDTVD* apenas desenvolvem os conceitos de turismo, assumindo os conceitos basilares:

- Assegurar a concretização das medidas e projetos públicos indispensáveis ao suporte do desenvolvimento turístico;

- Atrair investimentos turísticos e dinamizar a organização de novos serviços e produtos;

- Mobilizar e assegurar a formação, inovação, conhecimento e empregabilidade no turismo;

- Dar coerência e força à afirmação da imagem do Douro como destino turístico;

-Desenvolver a articulação das instituições e promover a cooperação com outras regiões;

De encontro a este plano e articulando uma estratégia assente percurso bastante característico que alberga diferentes culturas, e sobretudo por se tratar de uma zona transfronteiriça, torna-se necessário refletir sobre os bens locais ao longo de todo o trajeto, existindo uma prioridade na defesa do património construído, deve-se ter em atenção a potencialização dos recursos endógenos através da criação de infraestruturas coerentes.

### **3.1 Estratégia de desenvolvimento**

Pretende-se identificar o património abandonado com possibilidade de reabilitação para novas funções que confirmem uma dinamização local, preservando simultaneamente as memórias locais. São pensadas para estas estruturas a instalação de entidades públicas e privadas para o uso social, turístico, educativo e comercial que reanimem a atividade económica que hoje se encontra debilitada. Ou seja, o objetivo é a conservação da grande infraestrutura, com a possibilidade de ser rentabilizada através da paisagem e seu forte valor patrimonial subjacente como valores intrínsecos à proposta. Desta forma, contribui-se não só para a economia da região como também para formação e renovação da população adjacente, uma vez que os estabelecimentos criados trazem novos postos de trabalho e novas oportunidades de qualificação profissional. A organização e a melhoria dos produtos e serviços surgem assim na proposta como medidas urgentes para que se consiga não só o impulsionamento de um desenvolvimento económico e sociocultural, como também atrair nova população. Um dos principais objetivos da proposta de intervenção trata-se da conservação do património ambiental tendo por base uma melhoria na qualidade de vida das populações locais, apoiada nesta infraestrutura renovada, melhorando-se os critérios de rentabilidade local através da criação de equipamentos pontuais. Deste modo, defende-se uma reabilitação da via férrea que mobiliza os recursos materiais e os próprios habitantes, facilitando o desenvolvimento associado ao mercado exterior de forma a promover uma nova cultura.

De igual forma, assegura-se uma prosperidade para estes locais, define-se uma estratégia dinâmica, competitiva, inovadora, identificativa, dinamizadora de novos projetos e estratégias para um desenvolvimento contínuo da região transfronteiriça. Pretende-se definir um princípio estruturante para salvaguardar e implementar estruturas económicas e culturais, criando um plano para as áreas posteriores a desenvolver. Assim, a proposta vigora através de critérios objetivos, potencializando a diversidade de atividades para grupos turísticos e épocas do ano diferentes, não sendo

um tema apenas abordado nas épocas de elevado turismo, mas ao longo do ano e direcionado a diferentes faixas etárias.

As propostas apresentadas abertas aos agentes locais de forma a valorizar a proposta podendo ser conectado com outras infraestruturas já existentes na região. Desta forma, as intervenções de desenvolvimento territorial não serão criadas pontualmente, mas sim integradas num sistema global de infraestruturas para que se valorize o local e sobretudo a região e os seus recursos endógenos. A proposta visa um turismo cultural assente em diversas opções interligadas com a criação de uma rede de ofertas turísticas baseada numa relação simbiótica entre estas permitirá uma visita continuada da região ao invés de um plano que obrigue a escolher um ponto da região a explorar. Deverá possibilitar-se ao visitante a descoberta progressiva do território, a qual se apoia numa infraestrutura presente na maior parte da região.

O canal ferroviário surge assim como elemento agregador que garante a intercomunicação de todo este sistema de equipamentos dinamizadores. Esta questão, associada à necessidade de garantir a deslocação da população local e dos visitantes, justifica a reabilitação da linha com a preservação da sua função ferroviária. O desenvolvimento de um meio de transporte que utilize a infraestrutura existente irá assegurar a concretização dos objetivos não só do plano proposto, como também a conexão deste com outros criados para Espanha que visam a cooperação transfronteiriça.

Define-se então uma intervenção orientada em quatro fases, concebendo-se uma estratégia que identifica as potencialidades do lugar em função das suas necessidades. Deste modo, é necessário definir quais os pontos de interesse ao longo da linha, direta e indiretamente a ela associados, e quais devem ser reabilitados prioritariamente. Assim, as intervenções nas estações serão graduais e distribuídas pelas diferentes fases conforme as necessidades, funções e prioridades.

### **3.2 Fases de desenvolvimento**

Atualmente existe o anseio por uma associação local, a *Foz Côa Friends*, que o traçado deveria ser aberto à circulação ferroviária que ligasse o Porto a Salamanca. Já em Espanha existe a associação transfronteiriça *TOD@VIA*, que pretende reativar a linha de forma sustentável, com os recursos existentes dos locais tendo já reabilitado a via assim como algumas pontes.

De uma forma generalizada, existe um grande apreço pela reativação da linha, mas por se tratar de um traçado bastante extenso, a sua intervenção requer que seja organizada em várias etapas. O traçado entre Barca de Alva a Hinojosa del Duero deverá ser o primeiro equacionado, tanto pela diversidade cultural que oferece como pelo grave estado de conservação em que se encontra.



Fig. 7 - Acção de reabilitação de uma ponte Ferroviária pela associação Tod@via.

A primeira fase concentrar-se-ia então na reabertura destes 26 quilómetros, fomentando as relações transfronteiriças pela diversidade cultural entre os dois locais. A preservação e reabilitação das pontes e túneis seriam a primeira intervenção a realizar, pela necessidade prioritária concebendo um circuito de interesse do ponto de vista da engenharia civil, pela existência das diversas pontes e túneis do séc. XIX que representam um espólio bastante diversificado da construção em aço, alvenaria em pedra ou mesmo construção mista, e que por vezes apresentam desenhos e métodos construtivos bastante apurados. Deste modo este percurso estaria aberto a visitas ao público em geral assim como para a área da engenharia civil. Os espaços cobertos, como casas dos guardas ou as trincheiras, serviriam como espaços de repouso uma vez que serão necessários pontos estratégicos para tal, permitindo também a contemplação das deslumbrantes paisagens do vale do Águeda e das abruptas escarpas até ao rio. Criar-se-iam observatórios da natureza em edifícios existentes, de forma a ser perceptível para qualquer visitante o contraste paisagístico presente ao longo do percurso, demonstrando a vertente pedagógica implícita nesses locais como apoio não só a estudos científicos na área da biologia, tirando vantagens da aprendizagem no exterior, como para os diversos níveis escolares a nível nacional.

Como meio de transporte idealizado para esta fase, seria adaptado uma nova tecnologia a representada pela empresa ARES (Advanced Rail Energy Storage) que garante o armazenamento de energia renovável a uma escala de rede elétrica que poderá ser utilizado em locomotivas elétricas. Uma vez que a via não se encontra eletrificada, este modelo implanta uma nova metodologia e ao mesmo tempo trata-se de um tramo vantajoso pela sua diferença altimétrica, contribuindo para o aumento da energia.

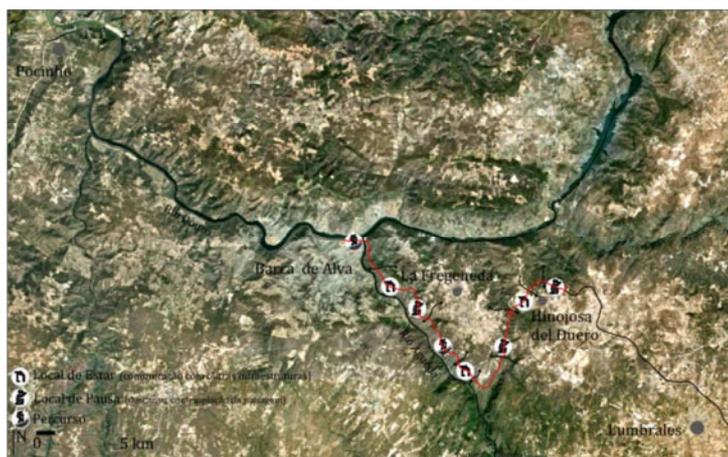


Fig. 8 - Primeira fase da proposta de intervenção.

A segunda fase de intervenção do traçado relaciona-se com a reabertura do traçado entre o Pocinho e Barca de Alva, prevendo-se que, aquando da sua realização, a associação Tod@via já teria prolongado a linha reabilitada de Lumbrales até Hinojoja del Duero. O meio de transporte ao longo do canal será complementado com antigas locomotivas reconvertidas para diferentes usos, conseguindo-se deste modo contribuir para a preservação do carácter histórico da linha do Douro. As reconversões trariam, por exemplo, meios de transporte para turistas com espaço para as suas bicicletas, transporte de cargas, ou simplesmente transporte passageiros. Outra opção será a reconversão de locomotivas para estabelecimentos hoteleiros móveis que circulando ao longo da linha serviriam diferentes localidades.

Uma das problemáticas do fraco desenvolvimento da região deve-se à escassa especificidade dos produtos nomeados assim como a sua divulgação, prevendo deste modo a possibilidade de criar um leque com maior variedade desenvolvendo a subsistência local assim como a possível exportação de produtos de uma região bastante evidenciada. O grande benefício deste projeto passaria pela polivalência resultante, fazendo o que se gosta num local específico, longe das grandes metrópoles e ao mesmo tempo apoiadas nelas através da via férrea que as conecta. Este sentimento de retorno à vida no campo vem a acontecer há alguns anos, agregando assim num local um conjunto de diversos profissionais, deslocados por pequeno período de tempo, podendo ser extensível. Seria um bom método de apoio ao turismo e à dinamização local, uma vez que os diferentes empregados estariam agrupados em áreas distintas, desenvolvendo o local não só a nível turístico, mas também aproveitando os recursos endógenos, como forma de valorizar e identificar a zona.

As ofertas de que a envolvente deste troço dispõe são variadas e bastante ricas, como o Parque Natural do Douro Internacional e a Reserva da Faia Brava. Contudo as

caraterísticas autóctones e os recursos endógenos não sustentam por si só a região, mas podem impulsionar as ofertas culturais no entorno destes. Como exemplos existem a ponte internacional, onde se realiza frequentemente bungee jumping, e a praia fluvial, a qual é um ponto de excelência para muitos visitantes por viabilizar a prática de desportos aquáticos e radicais.

O percurso entre o Pocinho e Barca de Alva caracteriza-se também pela capacidade hoteleira que a sua região circunjacente possui; são bastantes as quintas vinícolas da região do Douro apoiadas outrora pelo caminho de ferro para o transporte de Vinho Generoso. Hoje em dia estes estabelecimentos possuem também a componente hoteleira, conciliando assim a produção de vinho com o turismo rural. A proposta de intervenção passaria também pela reativação dos cais privados das quintas existentes ao longo do traçado, tornando acessível o acesso à quinta. Este exemplo poderá acontecer de uma forma semelhante também no território espanhol, no Balneário de Retortillo.

Deve ser tida em atenção a criação de atividades que melhorem as condições de vida e ofereçam possibilidades que os grandes setores urbanos não conseguem como de forma a dignificar estes locais. Já se assiste à criação de equipamentos que convergem para este fim, como o próximo centro de alto rendimento de remo no Pocinho ou o centro náutico em Barca de Alva. Deverá existir também um maior investimento na educação dos jovens das áreas adjacentes, criando uma interação com estes e outros equipamentos cujas atividades devem conectar-se entre si.

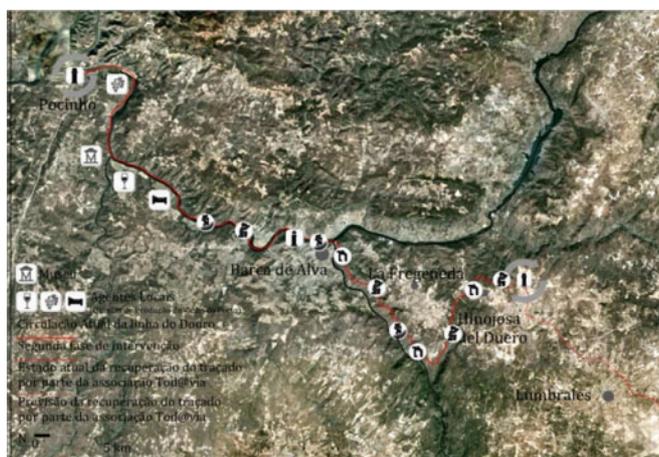


Fig. 9 - Segunda fase da proposta de intervenção.

O complexo ferroviário de Barca de Alva será alvo de intervenção numa terceira fase, articulando a população local e as novas funções implícitas à sua reativação. Seria prioritário motivar e facilitar a mobilização dos trabalhadores dispostos a aceitar emprego noutra região do País que não o litoral, os quais contribuiriam para o desenvolvimento local com as suas formações diversas. Seriam necessárias boas

condições de empregabilidade e residência, o que passaria pela possibilidade de atribuição de terras abandonadas para cultivo próprio.

A reabilitação da estação passaria assim pela reconversão dos seus diversos espaços para novas funções impulsionadoras das intenções acima referidas, como um restaurante e um estabelecimento hoteleiro no edifício de passageiros e habitações no antigo edifício para os trabalhadores da via, nas pequenas habitações adossadas à garagem das locomotivas.

O edifício que se distanciam da estação conservariam o mesmo uso uma vez que o transporte de mercadorias também seria essencial na reestruturação da linha, e no outro edifício de mercadorias propõe-se o desenvolvimento de uma escola profissional associada aos recursos locais, nomeadamente a zona demarcada de produção do Vinho do Porto, de modo que disponibilize o ensino de estudos na área vinícola, agrícola e ambiental. Desenvolver-se-ia neste local uma pequena escola que traria para a região jovens que se interessam e se querem especializar na área, podendo até por vezes fixarem-se definitivamente na região.



Fig. 10 - Terceira fase da proposta de intervenção.

A quarta e última fase trata da reabertura da linha na totalidade, mas após uma sólida estabilização das fases anteriores. A reativação da via em território espanhol estaria consolidada e estando a ser alvo de reabilitação as estações e outros espaços de todo o percurso a reativar de acordo com o previsto anteriormente.

O desenvolvimento económico desta região melhoraria com o aperfeiçoamento das condições de produção agrícola, apoiado no próprio município procurando um esquema territorial equilibrado para uma maior coesão, contribuindo também para a fixação de habitantes e melhorar a qualidade de vida dos atuais. Uma vez que se trata de uma região tão diversificada, seria possível definir os produtos típicos de cada local, como característica de desenvolvimento e atração.

A agropecuária estaria subjacente às grandes indústrias que antigamente existiam na região espanhola, mais precisamente Hinojosa del Duero e Sobradillo, e em menor quantidade em Foz Côa. O turismo cultural que se tem vindo a acentuar de forma incoerente estaria agora orientado para a valorização das regiões com maior interesse cultural através de uma conjugação com o ecoturismo. A qualidade paisagística seria um benefício para as diferentes atividades relacionadas com a natureza, para qual as diferentes obras arquitetónicas dos diferentes séculos também contribuiriam.

Trata-se de defender um património paisagístico da autoria do homem uma vez que foi a mão humana que proferiu os grandes socalcos da região duriense, possuindo a região de Salamanca e das arribas do Douro uma paisagem de particular atração especial atrativo, desde a confluência do rio Águeda com o Douro até as planícies salamantinas junto a Fuente San Esteban. O espaço envolvente às duas regiões é detentor um património arqueológico que requer uma proteção e reabilitação integrada no património cultural.



Fig. 11 - Quarta fase da proposta de intervenção.

#### 4. CONCLUSÃO

Nos últimos anos têm sido criados em Portugal soluções de salvaguarda dos eixos ferroviários desativados, que não foram devidamente pesado o local, o tipo de via, as suas valências ou a rentabilidade destes tipos de linhas associadas à reestruturação. Estas soluções deveriam estar intrinsecamente ligadas a outras dinâmicas de preservação e reabilitação das infraestruturas, e fortemente relacionadas com as características do território que atravessam. As recentes propostas de intervenção no património ferroviário pouco têm contribuído para o uso e desenvolvimento local.

A linha de caminho de ferro do Douro deverá ser entendida numa estratégia de turismo cultural, no entanto precisa de ser modernizada e adaptada às necessidades contemporâneas, salvaguardando simultaneamente a ligação aos maiores pontos de

interesse turístico e o apoio às comunidades locais, tanto no transporte de passageiros como de mercadorias.

Estas intenções de reabilitação perdem força atualmente, muito em parte devido à crise económica que temos vindo a sofrer. Contudo, e apesar da crise, o turismo cultural está em crescimento no nosso país, veja-se o exemplo da cidade do Porto, pelo que estas intenções de reabilitação podem ganhar força. Quando se começa a ver este património segundo uma nova perspetiva que pressupõe a redescoberta dos diversos percursos mutilados por derrocadas, silvados e construções diversas, numa articulação entre características próprias da via, zonas que atravessa e pode servir, valores culturais, paisagísticos e construídos circundantes, olhando para o património de uma forma que permita conferir-lhe uma nova vida.

## 5. REFERÊNCIAS

- ALEGRIA, Maria Fernanda (1988). “Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos-de-ferro portugueses no século XIX”, *Análise Social*, vol. XXIV (101-102), (2.º-3.º)
- AROSO, A. (2005). “A importância da interoperabilidade do transporte ferroviário e fluvial na estratégia de desenvolvimento do turismo do Vale do Douro”. *Transportes em Revista*.
- CARVALHO, M. (2012). "Douro O Paraíso esquecido..." *Revista Visão* Nº1017: 62-71.
- DOMINGUES, Á. (2011). *Vida no Campo*, Porto, Dafne.
- D'ABREU, C. (2011). “A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos”. Tese de Doutoramento, Universidade de Salamanca, Salamanca
- GEOGRAFIA, D. D. (2000). “VIA VERDE Fuente de San Esteban - La Fregeneda / Barca d’Alva”, *Diputación de Salamanca*
- Pinheiro, M.; Lima, N. M.; Paulino J.; (2011) Espaço, tempo e conectividade. A situação dos transportes e vias de comunicação em finais do século XIX; *Periódico Ler História – Novas perspectivas na história dos transportes*; Nº61, Lisboa.
- RIBEIRO, J. M. D. C. (2012). Defesa e aproveitamento dos recursos endógenos - A linha do caminho-de-ferro do Pocinho a Barca d’Alva. *Côavisão, Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa*. Nº14

Créditos de imagem:

Figura 2- <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=596924893660436&set=a.596924426993816.1073741839.592265530793039&type=3&theater>

Figura 4 - <http://www.facebook.com/photo.php?fbid=280710372042001&set=a.280708875375484.62642.228456707267368&type=3&theater>

Figura 7 - <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=537451269662659&set=t.100001958782790&type=3&theater>