

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Pare, Escute e Olhe - Estação Ferroviária do Larinho
Um diálogo com a memória. Um compromisso com o futuro

João Manuel Alves Jacinto

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientador:

Doutor José Luís Possolo de Saldanha, Professor Associado
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Co-Orientador:

Doutor Filipe Jorge da Silva Brandão, Professor Assistente Convidado
Escola de Arquitetura, Artes e Design – Universidade do Minho

Outubro, 2023

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Pare, Escute e Olhe - Estação Ferroviária do Larinho
Um diálogo com a memória. Um compromisso com o futuro

João Manuel Alves Jacinto

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientador:

Doutor José Luís Possolo de Saldanha, Professor Associado
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Co-Orientador(a):

Doutor Filipe Jorge da Silva Brandão, Professor Assistente Convidado
Escola de Arquitetura, Artes e Design – Universidade do Minho

Outubro, 2023

“A flor da amendoeira
É a primeira do ano
Também tu, minha menina,
És a primeira que amo.”

(Rebello, 1995, p. 73)

LINHA DO SABOR

Agradecimentos

Começo por declarar que, após este longo ano, resta acima de tudo agradecer aos elementos que dele fizeram parte, professores e colegas do Sabor.

Obrigado professor José Luís Saldanha pela sua vocação enquanto docente e arquiteto. Desde o primeiro ano que demonstrou o seu carácter e profissionalismo sendo sempre capaz de oferecer uma palavra amiga.

Obrigado Filipe Brandão pelo exemplo em como ser assertivo, paciente e rigoroso. Este último ano foi em muito influenciado devido aos nossos caminhos se terem cruzado e o seu voto de confiança foi o fator determinante que possibilitou adquirir todos estes conhecimentos fora do meu usual alcance.

Obrigado professora Paula André pelo sorriso amigo e dedicação a todos nós, alunos. Sem dúvida que constitui parte do melhor que o Iscte para oferecer.

Carlota Morais, Carlota Silva, David, Diogo, Eva, Xico, Inês, Zé, Marta e Pipo, seremos para sempre saboristas.

Tanto a minha vida académica como pessoal nos últimos cinco anos não teria sido a mesma sem a presença de todos os que nela participaram.

Bia, Maria Inês e Sofia, não são necessárias palavras.

Mãe, Pai, Mana e Jacó, obrigado pelas oportunidades e pela vida que me permitem ter.

Francisco, um obrigado não é suficiente.

Temos o futuro todo diante nós.

Resumo

[PALAVRAS-CHAVE: Linha do Vale do Sabor | Larinho | Romaria | Registo de Património | Fotogrametria]

A região de Trás-os-Montes e Alto Douro possui características próprias, as quais têm impacto direto na cultura e experiência do local. A introdução do tema a partir da realização de um projeto de arquitetura é o ponto inicial para a exploração de oportunidades de estudo. Deste modo, a antiga Linha do Vale do Sabor permite a viagem até à freguesia do Larinho e revela a oportunidade de aprofundar o estudo da região através da implementação do devido programa no local.

O caminho de projeto conduz a diversas vias secundárias. Se por um lado, a albergaria é o foco comum entre as várias localidades a serem estudadas na região, por outro, as peculiaridades, organização e vida do Larinho é o que determina de que forma o presente trabalho progride. O projeto apresenta uma dualidade no seu programa. A função de uma albergaria sugere a utilização constante do espaço enquanto a requalificação do recinto da capela de Santa Luzia anseia existir em momentos esporádicos do quotidiano dos larinhatos.

O uso de técnicas digitais de levantamento do território e património providencia o reconhecimento e estudo aprofundado do local na medida em que o uso destas ferramentas atua como adição de camadas de informação num local em que muitas vezes os recursos são reduzidos.

O conciliar da vertente teórica e prática converge no ato de projeto.

Abstract

[KEY WORDS: Sabor Railway Line | Larinho | Pilgrimage | Heritage Record | Photogrammetry]

The region of Trás-os-Montes and Alto Douro has its own characteristics, which have a direct impact on the culture and experience of the place. The architecture project is the starting point that leads to the exploration of different opportunities of study. In this way, the old Sabor Railway Line allows a travel to Larinho and reveals the opportunity to deepen the study of the region through the implementation of the appropriate program on territory.

The path of the project leads to several secondary roads. If, in one hand, the inn is the common focus between the various locations to be studied in the region, on the other, the peculiarities, organization and life of Larinho are what determine how this work progresses. The project presents a duality in its program. The function of an inn suggests the constant use of the space while the requalification of the Santa Luzia chapel's site aims to exist in sporadic moments of the larinhatos' daily life.

The use of digital techniques for the territory's surveying and heritage provides the recognition and in-depth study of the location as the use of these tools acts as an addition of layers of information in a place where resources are often limited.

When the theoretical and practical aspects converge, the act of designing starts to exist.

Índice Geral

Agradecimentos	I
Resumo e palavras-chave Abstract and key words	III
Apresentação	2
Objetivos	6
Metodologia	8
1. Enquadramento teórico e análise	10
1.1 O Caminho-de-Ferro: Sabor a progresso?	14
1.2 Torre de Moncorvo: a Pérola do Sabor	35
1.3 Larinho: “A estrada é toda nossa!”	44
1.4 Registo do Património: uma breve introdução à fotogrametria	90
2. Trabalho de recolha de informação a diferentes escalas de aproximação	102
2.1 Outubro	106
2.2 Abril	110
2.3 Agosto	131
3. Meu Querido Mês de agosto	138
4. Considerações Finais	170
Bibliografia Webgrafia	174
Anexos	179
	VII

Índice de Figuras

Figura 1 - Mapa indicativo das paragens efetuadas pela Linha do Vale do Sabor. Realizado a partir de um modelo digital de terreno e produzido em QGIS pela turma 3.

Figura 2 - Impressão 3D do convento de São Bartolomeu, Foligno, Itália, escala 1:200, 2023. Impressão por Vitruvius Fab-Lab Iscte.

Figura 3 - Impressão 3D do convento de Santa Maria de Mosteiró, Valença, Portugal, escala 1:200, 2023. Impressão por Vitruvius Fab-Lab Iscte e elaboração do modelo por parte do autor.

Figura 4 - Carta Corographica das Terras Transmontanas, 1908. Disponível em **A Ilustração Transmontana**.

Figura 5 - Material ferroviário armazenado na estação ferroviária do Pocinho, 2023. Fotografia do autor.

Figura 6 - Linha do Douro, 2021. Fotografia de Luísa Fernandes.

Figura 7 - Barragem do Picote, Miranda do Douro, 2022. Fotografia do autor.

Figura 8 - Tabuleiro inferior da ponte do Pocinho, 2022. Fotografia do autor.

Figura 9 - Locomotiva a vapor a subir de Torre de Moncorvo e e em direção à estação ferroviária do Larinho, 1979. Fotografia de Keith Pirt.

Figura 10 - Automotora na estação ferroviária do Carvalhal, 1974. Fotografia de Werner Hardmeier.

Figura 11 - Abílio Carvalho, maquinista da última automotora a circular na Linha do Vale do

Sabor, 2009. Publicação do jornal Público.

Figura 12 - Sinalização ferroviária, 1999. Fotografia de Duarte Belo.

Figura 13 - Cais coberto da estação ferroviária do Larinho, 1999-2000. Fotografia de Duarte Belo.

Figura 14 - Cais coberto da estação ferroviária de Carviçais, 2022. Fotografia de Carlota Silva.

Figura 15 - Planta do edifício de passageiros da estação ferroviária do Larinho, 1966. Documento disponibilizado pela IP Património.

Figura 16 - Planta do edifício de passageiros da estação ferroviária de Carviçais, 1964. Documento disponibilizado pela IP Património.

Figura 17 - Planta de conjunto da estação ferroviária do Larinho, 1948. Documento disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.

Figura 18 - Planta de conjunto da estação ferroviária de Carviçais, 1960. Documento disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.

Figura 19 - Estação ferroviária de Freixo de Espada à Cinta, 2011. Fotografia de Duarte Belo.

Figura 20 - Estação ferroviária de Bruçó, 2023. Fotografia de “A1 Lugar”.

Figura 21 - Estação ferroviária de Variz, 2011. Fotografia de Duarte Belo.

Figura 22 - Estação ferroviária de Urrós, 2011. Fotografia de Duarte Belo.

Figura 23 - “Foz de Sabôr e Valle de Villariça”, 1876. Disponível em **O Douro Ilustrado**.

Figura 24 - Número de produtores de trigo no Distrito de Bragança, 1915. Informação disponível em **A crise das Subsistências na 1ª Grande Guerra em Moncorvo (1914-1918)**, p. 41.

Figura 25 - Venda de trigo em grão no distrito de Bragança, 1915. Informação disponível em **A crise das Subsistências na 1ª Grande Guerra em Moncorvo (1914-1918)**, p. 42.

Figura 26 - Estação ferroviária de Torre de Moncorvo, 2022. Fotografia do autor.

Figura 27 - Edifícios responsáveis pelo aproveitamento hidroelétrico da Barragem do Baixo Sabor e o respetivo rio, 2023. Fotografia de José Maria António.

Figura 28 - Caminho para a fonte da Ferrada e em segundo plano o rio Sabor, 2023. Fotografia do Autor.

Figura 29 - Ortofotomapa da freguesia do Larinho e território em redor. Imagem obtida do Google Earth e trabalhada pelo autor.

Figura 30 - Superfície Agrícola Utilizada no concelho de Torre de Moncorvo, em percentagem, 1999. Informação disponível em **Moncorvo - Da tradição à modernidade**, p. 253.

Figura 31 - Produção de trigo em freguesias do concelho de Torre de Moncorvo, em Litros, 1918. Informação disponível em **A crise das Subsistências na 1ª Grande Guerra em Moncorvo (1914-1918)**, p. 46.

Figura 32 - À esquerda a estação ferroviária do Larinho e o Cabeço da Mua. À direita a zona industrial e serra do Reboredo, 2023. Fotografia do autor.

Figura 33 - Planta representativa do Larinho com edifícios destacados. Produzida pelo autor.

Figura 34 - População residente na freguesia do Larinho, 1878-2021. Informação disponibilizada pelo Instituto Nacional de Estatística.

Figura 35 - Larinho, Planta de delimitação dos perímetros urbanos, 1994. Plano Diretor Municipal de Torre de Moncorvo. Documento disponibilizado pela DRCN.

Figura 36 - Chafariz de Lame-las. Fotografia disponível em https://www.cm-moncorvo.pt/pages/1118?poi_id=413.

Figura 37 - Rua dos Fornos, 2023. Fotografia do autor.

Figura 38 - Ortofotomapa aproximado à freguesia do Larinho. Imagem obtida do Google Earth e trabalhada pelo autor.

Figura 39 - Fotomontagem da estação ferroviária do Larinho integrante de um conjunto de variadas referentes a estações da Linha do Vale do Sabor. É possível observar elementos como objetos de barro e um membro de uma banda filarmónica, ambos característicos do Larinho. Disponível em <https://www.ipb.pt/~luiscano/Postais/LinhaSabor2000.htm>

Figura 40 - Perfil de elevação da via principal do Larinho. Informação retirada do Google Earth e desenho elaborado pelo autor.

Figura 41 - Capela de Nossa

Senhora de Fátima e chafariz do Largo do Fundo do Lugar, 2022. Fotografia do autor.

Figura 42 - Igreja Matriz do Larinho, 2022. Fotografia do autor.

Figura 43 - Capela de Santo António, 2022. Fotografia do autor.

Figura 44 - Fotografia aérea do Largo da Lameira coroado pela capela de Nosso Senhor dos Aflitos, 2023. Fotografia de “A1 Lugar”.

Figura 45 - Fonte da Ferrada, 2023. Fotografia do Autor.

Figura 46 - Representação da pintural mural a fresco de Santa Luzia, recinto da capela de Santa Luzia, 1980. Imagem presente numa carta dirigida à Presidente do Instituto Português do Património Cultural. Documento disponibilizado pela DRCN.

Figura 47 - Ranchos do Larinho. Fotografia disponibilizada pelo Centro de Memória de Torre de Moncorvo.

Figura 48 - Fotografia aérea do recinto da capela de Santa Luzia, 2021. Fotografia de Carlos Sousa Pereira.

Figura 49 - Procissão de Santa Luzia. Fotografia disponibilizada pelo Centro de Memória de Torre de Moncorvo.

Figura 50 - Chegada de Santa Luzia à capela, 2022. Fotografia de Paulo Patoleia.

Figura 51 - Domingo do fim de semana da romaria de Santa Luzia, 2023. Fotografia de Paulo Patoleia.

Figura 52 - A “velha” representação de Santa Luzia, 2023. Fotografia do autor.

Figura 53 - A “nova” representação de Santa Luzia, 2023. Fotografia do autor.

Figura 54 - Equipamento de abastecimento de água das locomotivas da Linha do Vale do Sabor, 2022. Fotografia do autor.

Figura 55 - Torre de armazenamento de água na estação ferroviária do Carvalhal, 2022. Fotografia do autor

Figura 56 - Planta atual do edifício de passageiros e cais coberto da estação ferroviária do Larinho. Documento original fornecido pela Câmara Municipal de Torre de Moncorvo e trabalhado pelo autor.

Figura 57 - Pintura da estação ferroviária do Larinho exposta no próprio edifício, 2022. Autor desconhecido.

Figura 58 - Estação ferroviária do Larinho a partir da zona industrial, 2022. Fotografia do autor.

Figura 59 - Alçado noroeste do edifício de passageiros e da instalação sanitária da estação ferroviária do Larinho, 2022. Fotografia do autor.

Figura 60 - Alçado sudeste do edifício de passageiros e da instalação sanitária da estação ferroviária do Larinho, 2022. Fotografia do autor.

Figura 61 - Interior do cais coberto da estação ferroviária do Larinho, 2022. Fotografia do autor.

Figura 62 - Depósito de sulipas de madeira pertencentes à antiga Linha do Vale do Sabor, 2022. Fotografia do autor.

Figura 63 - Capa do DVD “Manhã Submersa” na qual não é

possível identificar a estação ferroviária. Disponível em <https://www.imdb.com/title/tt0081113/>.

Figura 64 - Cartaz do filme “Manhã Submersa” com duas fotografias referentes a locais onde acontece a história e no qual está indicado o elenco. Disponível em <https://www.bestnetleiloes.com/pt/leiloes/curiosidades-e-colecionismo-14/manha-submersa>.

Figura 65 - Fotografia presente no cartaz do filme “Manhã Submersa” na qual é possível verificar qual a estação ferroviária. Disponível em <https://www.imdb.com/title/tt0081113/>.

Figura 66 - Imagem aérea do projeto idealizado e construído pelo workshop FO[U]R no antigo Seminário do Fundão, 2023. Fotografia de Alexandre del Mar e Maria Ruivo.

Figura 67 - Primeira fotografia captada, 1826. Disponível em <https://jornalgrandebahia.com.br/2012/05/historia-1816-primeira-fotografia/>.

Figura 68 - Nuvem de pontos densa do Convento de São Francisco do Monte em Viana do Castelo antes de uma limpeza referente a informação indesejada, 2022. Disponibilizada pelo projeto “F-ATLAS”.

Figura 69 - Nuvem de pontos densa do Convento de São Francisco do Monte em Viana do Castelo após limpeza referente a informação indesejada, 2022. Disponibilizada pelo projeto “F-ATLAS” e trabalhada pelo autor.

Figura 70 - Obtenção de uma malha fechada do convento de São Francisco do Monte a partir da nuvem de pontos densa, 2022. Disponibilizada pelo projeto

“F-ATLAS” e trabalhada pelo autor.

Figura 71 - Reconstrução digital de uma malha fechada representativa do Convento La Romita di Cesi, Narni, Itália, 2022. Disponibilizada pelo projeto “F-ATLAS” e trabalhada pelo autor.

Figura 72 - Reconstrução digital de uma malha fechada representativa do Convento de São Francisco do Monte, Viana do Castelo, Portugal, 2022. Disponibilizada pelo projeto “F-ATLAS” e trabalhada pelo autor.

Figura 73 - Reconstrução digital de uma malha fechada representativa do Convento de Santa Maria de Mosteiró, Valença, Portugal, 2022. Disponibilizada pelo projeto “F-ATLAS” e trabalhada pelo autor.

Figura 74 - Reconstrução digital de uma malha fechada representativa do Convento de São Miguel de Escornalvou, Tarragona, Espanha, 2022. Disponibilizada pelo projeto “F-ATLAS” e trabalhada pelo autor.

Figura 75 - Nuvem de pontos densa e respetivo posicionamento aquando da captura das fotografias a partir das quais foi possível uma reconstrução digital da estrutura do fresco de Santa Luzia. Elaborada pelo autor.

Figura 76 - Homenagem à @turmamaisfish, 2019-2020. Autor desconhecido.

Figura 77 - Imagem representativa do guião dos algoritmos utilizados no processo de obtenção de informação territorial, 2023. Elaborada pelo autor.

Figura 78 - Membros do grupo de Torre de Moncorvo a des-

cansar na estrada nacional 220, 2022. Fotografia do autor.

Figura 79 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico da estação ferroviária do Larinho, 2022. Diagrama elaborado pelo autor.

Figura 80 - Nuvem de pontos densa da estação ferroviária do Larinho obtida através de um levantamento fotogramétrico e que apresenta um resultado inferior ao pretendido, 2022. Elaborada pelo autor.

Figura 81 - Nuvem de pontos densa da estação ferroviária do Larinho obtida através de um levantamento fotogramétrico e que apresenta um resultado esperado, 2022. Elaborada pelo autor.

Figura 82 - Planta de identificação dos elementos constituintes do recinto da capela de Santa Luzia, escala 1:1000. Elaborada pelo autor.

Figura 83 - Escalas padrão utilizadas em ferromodelismo. Disponível em https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_rail_transport_modelling_scale_standards#/media/File:Comparison_of_model_railway_scales.svg.

Figura 84 - Conjunto base das 10 capas a serem realizadas para cada estação ferroviária em estudo pela turma 3 de PFA, 2022. Elaboradas pelo autor.

Figura 85 - Interior da capela de Santa Luzia, entrada principal, 2023. Fotografia do autor.

Figura 86 - Interior da capela de Santa Luzia, altar, 2023. Fotografia do autor.

Figura 87 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para

o levantamento fotogramétrico da capela de Santa Luzia, 2023. Diagrama elaborado pelo autor.

Figura 88 - Alçado nordeste da capela de Santa Luzia obtido através de uma malha fechada representativa da mesma, 2023. Elaborado pelo autor.

Figura 89 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico da casa dos milagres, 2023. Diagrama elaborado pelo autor.

Figura 90 - Fotografia aérea na qual está presente a casa dos milagres, o conjunto de tanques e a via principal do Larinho 2023. Fotografia de “A1 Lugar”.

Figura 91 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico da estrutura onde está presente a pintura a fresco da capela de Santa Luzia, 2023. Diagrama elaborado pelo autor.

Figura 92 - Imagem representativa do guião dos algoritmos utilizados no processo de obtenção de informação relacionada com a incidência solar na pintura a fresco, 2023. Elaborado pelo autor.

Figura 93 - Incidência solar direta na pintura a fresco às 17h do dia 20 de março. Elaborado pelo autor.

Figura 94 - Incidência solar direta na pintura a fresco às 17h do dia 21 de junho. Elaborado pelo autor.

Figura 95 - Incidência solar direta na pintura a fresco às 17h do dia 23 de setembro. Elaborado pelo autor.

Figura 96 - Incidência solar direta na pintura a fresco às 17h do dia 22 de dezembro. Elaborado

pelo autor.

Figura 97 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico do coreto, 2023. Diagrama elaborado pelo autor.

Figura 98 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico do conjunto de tanques, 2023. Diagrama elaborado pelo autor.

Figura 99 - Posição geográfica do drone aquando da captura das imagens aéreas referentes ao Larinho. Drone e fotografias disponibilizados por “A1 Lugar” e elaboração do autor.

Figura 100 - Materialização do levantamento fotogramétrico aéreo por meio da impressão 3D do Larinho à escala 1:4800. Impressão por Vitruvius Fab-Lab Iscte e elaboração do modelo por parte do autor.

Figura 101 - Drone preparado para levantar voo no Larinho, 2023. Fotografia do autor.

Figura 102 - Execução do levantamento fotogramétrico aéreo do Larinho, 2023. Fotografia do autor.

Figura 103 - Ocupação do lameiro de Santa Luzia, 2023.

Figura 104 - Ocupação do recinto da capela de Santa Luzia, 2023. Fotografia do autor.

Figura 105 - Ocupação do recinto da capela de Santa Luzia, instalação de um palco móvel, 2023. Fotografia do autor.

Figura 106 - Ocupação do recinto da capela de Santa Luzia, iluminação festiva, 2023. Fotografia do autor.

Figura 107 - Esquema síntese

do processo de captura das fotografias utilizadas na produção de uma HDRI. Elaborado pelo autor.

Figura 108 - Fotografia ISO 125

Figura 109 - Fotografia ISO 400

Figura 110 - Fotografia ISO 1600

Figura 111 - Fotografia ISO 6400

Figura 112 - Fotografia ISO 12800

Figura 113 - Ortofotomapa de uma secção da via principal do Larinho. Imagem obtida do Google Earth e trabalhada pelo autor.

Figura 114 - Lameiro de Santa Luzia, 2023. Fotografia do autor.

Figura 115 - Lameiro de Santa Luzia, 2023. Fotografia do autor.

Figura 116 - Lameiro de Santa Luzia, 2023. Fotografia do autor.

Figura 117 - Imagem representativa de uma das propostas para a ocupação inicial do território. Elaborada pelo autor.

Figura 118 - Planta de cobertura do projeto desenvolvido para o recinto da capela de Santa Luzia. Elaborada pelo autor.

Figura 119 - Representação de um futuro espaço interior da casa dos milagres. Elaborada pelo autor.

Figura 120 - Ocupação atual de uma das divisões da casa dos milagres, 2023. Fotografia do autor.

Figura 121 - Ocupação atual de uma das divisões da casa dos milagres, 2023. Fotografia do autor.

Figura 122 - Vão quadrangular

orientado para o recinto da capela de Santa Luzia, 2023. Fotografia do autor.

Figura 123 - Objetos em exposição no interior da casa dos milagres, 2023. Fotografia do autor.

Figura 124 - Planta da proposta de ocupação do edifício da casa dos milagres. Espaço administrativo, receção, espaço para armazenamento e lavandaria. Elaborada pelo autor.

Figura 125 - Alçado frontal da estrutura onde está a pintura a fresco de Santa Luzia, 2023. Fotografia do autor.

Figura 126 - Fotografia aérea com a estrutura do fresco em foco, captada no levantamento fotogramétrico do Larinho, 2023. Fotografia de “A1 Lugar”.

Figura 127 - Planta, corte longitudinal e corte transversal da estrutura desenhada para a proteção da pintura a fresco de Santa Luzia. Elaborada pelo autor.

Figura 128 - Alçado norte do edifício que funciona enquanto bar, instalação sanitária e espaço de confeção e venda de comida, 2023. Fotografia do autor.

Figura 129 - Interior do segundo piso do edifício existente no qual estão a ser projetadas obras de alteração, 2023. Fotografia do autor.

Figura 130 - Planta de piso do edifício projetado enquanto espaço de refeições e convívio interno, cozinha associada e instalações sanitárias. Elaborada pelo autor.

Figura 131 - Planta original do Centro Comercial do Barrocal do Douro, atual Centro de Acolhimento Juvenil, 1955. Disponível

em **Moderno Escondido**, p, 87.

Figura 132 - Alçado sul do Centro de Acolhimento Juvenil do Barrocal do Douro, 2022. Fotografia própria.

Figura 133 - Corte longitudinal por um dos quartos do edifício da albergaria. Elaborado pelo próprio.

Figura 134 - Representação idealizada para a ocupação do espaço exterior e público do edifício da albergaria. Elaborada pelo próprio.

Figura 135 - Representação idealizada para a ocupação do espaço exterior adjacente a um dos quartos projetados. Elaborada pelo próprio.

Figura 136 - Um dos desenhos de alçado proposto para a face sul do edifício da albergaria. Elaborada pelo próprio.

Figura 137 - Planta de piso do edifício projetado enquanto albergaria na qual é possível identificar um primeiro espaço público coberto. A este está adjacente uma área pública exterior e no seguimento as zonas de descanso. Ambas as organizações de espaço projetadas para os quartos estão expostas na presente planta. Elaborada pelo autor.

Figura 138 - Atlas de fotografias da turma 3 de PFA de 2022/2023 do Iscte. Fotografias da turma 3 de PFA de 2022.2023 do Iscte.

¹ Segundo Carlos d'Abreu, esta designação generalizada relativa a este caminho-de-ferro terá sido pela primeira vez utilizada a 23 de março de 1927 e é a adotada no decorrer no presente trabalho (2015).

² “A Linha do Vale do Sabor que se estende do Pocinho, em Vila Nova de Foz Côa, até Duas Igrejas, em Miranda do Douro, numa extensão de 105,523 quilómetros, foi planeada em 1887 e com algumas alterações, hipóteses de alteração, ao projeto primitivo, iniciou-se esta obra estruturante” Secretaria da Câmara Municipal do Concelho de Mogadouro, 7 de abril de 1903 (Machado, 2020, p. 12).

³ “Estações desta Linha: Pocinho <-> Torre de Moncorvo <-> Larinho (apeadeiro) <-> Carvalho (ap.) <-> Felgar (ap.) <-> Mós (ap.) <-> Fonte do Prado (ap.) <-> Carviçais <-> Macieirinha (ap.) <-> FEP <-> Fornos (ap.) <-> Lagoaça <-> Bruçó <-> Vilar de Rei (ap.) <-> Mogadouro <-> Variz <-> Sanhoane (ap.) <-> Urrós (ap.) <-> Sendim <-> Fonte da Aldeia (ap.) <-> Duas Igrejas (Miranda do Douro).” (Abreu, 2015, p. 81).

Apresentação

A unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura (PFA) surge como término do Mestrado Integrado em Arquitetura no Iscte. No corrente ano letivo, 2022/2023, foi proposto à turma 3 que se debruçasse sobre um tema adormecido - a Linha do Vale do Sabor¹.

A Linha do Vale do Sabor é atualmente uma memória do caminho-de-ferro que por lá passava. Entre os municípios de Vila Nova de Foz Côa e Miranda do Douro surgia o importante caminho ferroviário que acompanhava o correr do rio do qual herdou o nome.² Da estação ferroviária do Pocinho até à de Duas Igrejas, Miranda do Douro, são várias as paragens³ que o comboio efetuava. Quer em estações como apeadeiros, foram edificadas conjuntos de construções de apoio à Linha do Vale do Sabor. Estes edifícios encontram-se devolutos na sua maioria sendo este o resultado do abandono de mais de três décadas.

A proposta de trabalho começou pela divisão dos onze alunos da turma em três grupos. Esta divisão partiu do seccionamento ordenado da Linha do Vale do Sabor em três partes. Um primeiro conjunto corresponde às estações do Larinho, Carvalhal, Carviçais (localizadas no município de Torre de Moncorvo) e Freixo de Espada à Cinta. O segundo grupo de trabalho é constituído pelas estações de Bruçó, Vilar de Rei, Mogadouro e Variz sendo as quatro pertencentes ao município de Mogadouro. O último conjunto é dedicado às estações de Urrós (município de Mogadouro), Sendim e Duas Igrejas (ambas integrantes do município de Miranda do Douro). A atribuição de cada estação a cada aluno acabou por ser de certa forma aleatória tendo em conta que não era um território familiar aos membros da turma.

O programa primário a realizar na vertente de projeto é comum a todos. O intuito principal é projetar uma albergaria localizada no território associado a cada estação ferroviária. Deste modo, alguém que quisesse percorrer o antigo traçado do comboio poderia pernoitar em qualquer um dos projetos idealizados ao lon-

go da Linha do Vale do Sabor. Atualmente apenas o troço Torre de Moncorvo – Carviçais está com as condições de ecopista⁴ sendo que a restante extensão não se encontra utilizável e existem secções em que o troço do antigo caminho-de-ferro é até de difícil identificação⁵.

O estudo de certas ferramentas digitais possibilitou auxiliar o trabalho desenvolvido no projeto de arquitetura. A fotogrametria digital acabou por ser uma das ferramentas mais exploradas no decorrer do presente trabalho na medida em que foram estudadas e realizadas todas as etapas deste processo, tal como detalhado no subcapítulo 1.4. A sua utilização permite um registo preciso da realidade e é benéfica enquanto ferramenta que possibilita a produção de variado material gráfico que auxilie o processo e apresentação de um projeto de arquitetura. Em comparação com métodos de levantamento tradicionais, tanto manuais como digitais, a técnica de fotogrametria aplicada objetiva um registo relativamente menos demorado e eficaz.

A possibilidade em aprender sobre o assunto surgiu da candidatura a uma das onze Bolsas de Iniciação à Investigação (BII) no âmbito do apoio especial “Verão com Ciência” para atividades de investigação científica e tecnológica financiado exclusivamente por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia. A partir desta candidatura foi-me possível integrar o projeto “F-ATLAS”. O seu propósito é realizar um estudo de um conjunto de mosteiros da Ordem Franciscana distribuídos por Itália, Espanha e Portugal, figuras 2 e 3, de forma a criar um “Atlas” de documentação e conhecimento para a conservação, proteção e promoção deste Património Cultural. O projeto objetiva a combinação de técnicas tradicionais e inovadoras de forma a desenvolver metodologias de avaliação de risco, protocolos, ferramentas e criar interfaces simples de gestão e valorização do Património Cultural (F-ATLAS, 2023).

⁴ “Via de comunicação autónoma, que pode incluir troços de ferrovias desativadas, estradas ou outros caminhos preexistentes, reservada a deslocações não motorizadas em meios rurais e/ou urbanos” (Porto Editora, 2023).

⁵ “Os trilhos já hoje se não vislumbram porque cobertos de mato, ou lavrados ou e cultivados e, quantas vezes, já incorporados em terrenos privados.” (Machado, 2020, p. 18).

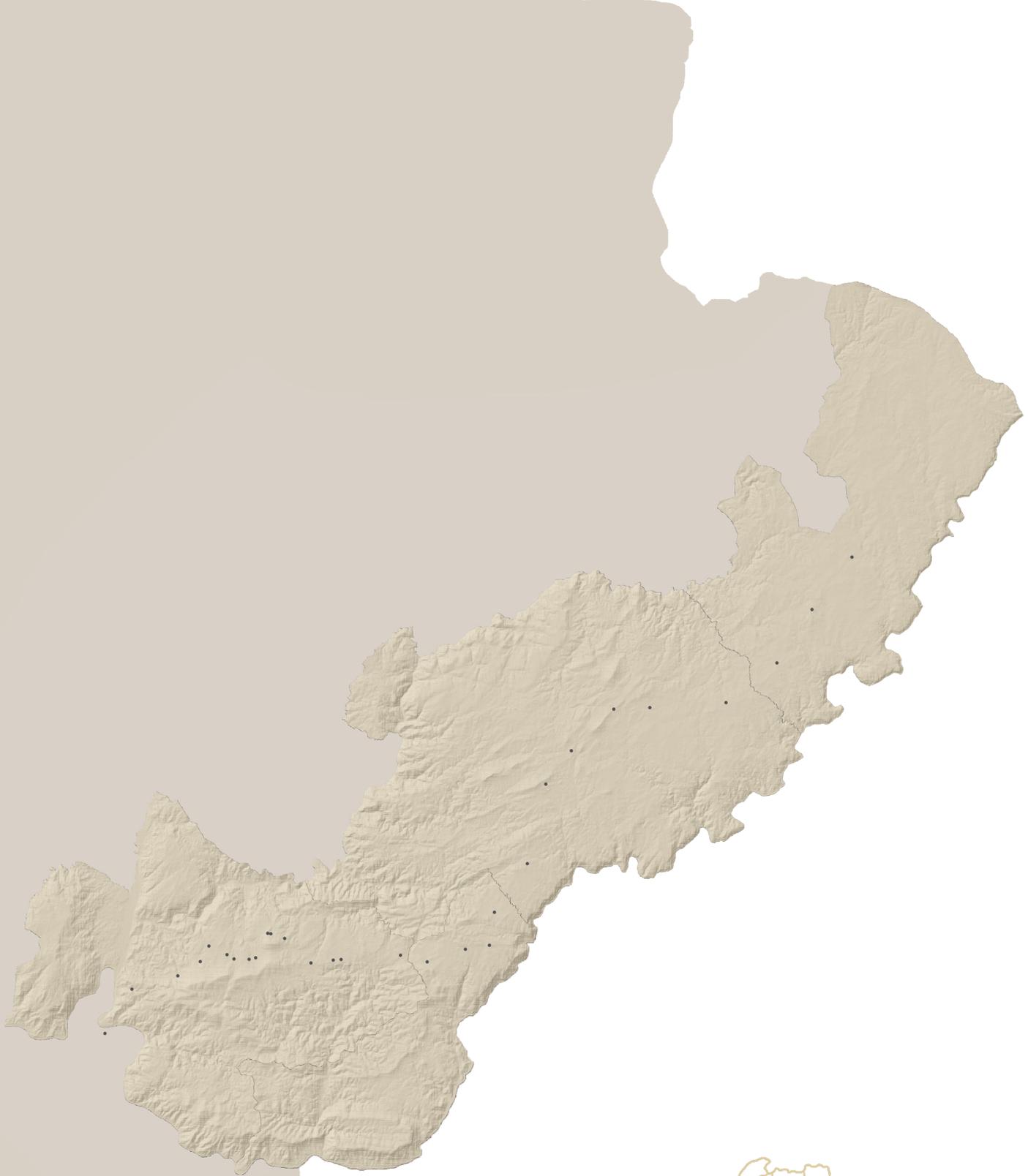


Figura 1 - Mapa indicativo das paragens efetuadas pela Linha do Vale do Sabor

⁶ “(...) research in architecture should be coloured too, taking into consideration that the practice of architects stretches from natural science and sociology to art and that the most important way in which the architect achieves new cognition is through work with form and space – drawings, models and completed works” (Hauberg, 2011, p. 46).

Objetivos

O presente trabalho tem como objetivo principal desenvolver um conjunto de contributos, tanto práticos como teóricos, para a execução de um projeto de arquitetura. No decorrer do trabalho tornou-se claro “que o arquiteto é o oposto do especialista” (Lobo, 2023). Enquanto arquitetos é importante perceber que a capacidade de síntese da relação de várias áreas divergentes entre si é uma mais-valia (Hauberg, 2011).⁶

No fundo, a aprendizagem de técnicas digitais de levantamento pretende registar o Larinho de 2022 e 2023, período em que foi realizada a investigação, na história da região de Trás-os-Montes e Alto Douro. Ao propor a realização de documentação gráfica, o objetivo primordial é a salvaguarda do património, neste caso, popular. Esta tem também como intuito a produção de modelos materializados por meio de impressão 3D que objetiva contribuir visualmente para a apresentação do projeto desenvolvido em PFA. Segundo Luís Mateus, esta objetiva a “preservação da memória do objeto”, a “preservação da memória tecnológica e doutrinária da época” e o “suporte de análises e de planeamento de acções” (2012, p. 27). O presente trabalho focou-se no desenvolvimento de competências para a realização do processo de levantamento fotogramétrico terrestre de forma independente ao serviço do processo de projeto. Assim, procurou-se explorar o uso da fotogrametria para obtenção de informação métrica e gráfica útil para a realização, representação e comunicação do projeto.

Ao realizar o presente trabalho foi um dever, enquanto adepto exterior aos que “têm as raízes na terra, têm a cor da terra, (...) bebem a água das nascentes da sua terra e comem do pão que semearam são os verdadeiros possuidores da alma da terra com as suas belezas” (Teixeira et al., 2017, p. 9), objetivar o registo do presente, a memória do passado e projetar uma proposta para o futuro. Todo o trabalho em volta do Larinho ambiciona um registo cuidado e propício ao estudo da região por gerações futuras quer

este seja realizado em torno da população, território ou, de forma geral, constituintes da sua história e caráter.⁷

Enquanto aluno de arquitetura no Iscte desde o ano letivo 2018/2019 que contou com o culminar de dois planos de estudo e um conjunto de unidades curriculares integradas entre si de alguma forma, a aprendizagem e uso de ferramentas digitais foram reduzidos em comparação com outros temas. Um objetivo próprio ao realizar a candidatura ao projeto “F-ATLAS” foi aprender novos conceitos e ferramentas numa área em que sabia muito pouco até à data. Este trabalho de investigação ajudou a que desenvolvesse capacidades em programas especializados e a descobrir funções diferentes noutros que pensava dominar relativamente bem.

Um dos grandes incentivos a nível pessoal foi precisamente garantir que este último ano de PFA se dedicasse ao desenvolvimento de capacidades interdisciplinares distintas de grande parte dos colegas no Mestrado Integrado em Arquitetura no Iscte e que poderá ser um aspeto diferenciador e decisivo na introdução à vida profissional.⁸

⁷ “(...) o conhecimento do passado é imprescindível para uma boa compreensão do presente e um poderoso auxiliar para conseguir uma prospectiva do futuro” (Sousa, 2009, p. 261).

⁸ “Nós neste momento temos 30 000 arquitetos, o mesmo número que existe em França. Estranho, não é? Há tantos arquitetos portugueses como franceses. (...) acredito também que há depois um outro papel (...) importantíssimo que é o de formar as pessoas em diversas áreas e pô-los a trabalhar em milhares de situações” (Lobo, 2023).

⁹ “É preciso considerar a persistência das condições naturais e a continuidade do esforço humano para compreender as gentes e os lugares.” (Ribeiro, 1945, p. 39).



Metodologia

Objetivamente, o presente trabalho apresenta o culminar de variados processos. Num momento inicial foi realizada, enquanto turma, a recolha de mapas correspondentes à área de intervenção, Trás-os-Montes e Alto Douro, criando assim uma base de dados sobre a qual trabalhar e investigar a região e o seu papel no país. Esta abordagem foi especialmente importante devido ao tema em foco, a Linha do Vale do Sabor com a extensão aproximada de 105 quilómetros, figura 1 (Abreu, 2015). Sendo o rio Sabor um marco territorial, a interpretação do seu impacto no território português foi primária de forma a perceber o seu papel enquanto delimitador de costumes e culturas.⁹

Devido ao afastamento geográfico e ao constante desinteresse nas regiões do interior do país foi imperativa a própria experiência do sítio. O material disponibilizado online é muitas vezes escasso e para além disso nada supera o contacto em primeira pessoa. Numa visita inicial em turma foi possível compreender o impacto que a Linha do Vale do Sabor tem numa região esquecida. Esta foi uma oportunidade de atravessar as várias localidades que o próprio caminho-de-ferro apoiava e ter uma perceção real da escala e características dos edifícios ferroviários atribuídos a cada um. A segunda e a terceira visitas ao Larinho, em grupo e individualmente, permitiram aprimorar a perceção do local, a realização de trabalhos de levantamento e a conversa com várias figuras da aldeia. A realização de entrevista informais, disponibilizadas em anexo do presente trabalho, com pessoas de variadas posições sociais possibilitou a aproximação à gente desta terra que do Larinho apenas coisas boas tem a dizer.

Segundo o **Dicionário infopédia da Língua Portuguesa**, a palavra “metodologia” tem por significado “arte de dirigir o espírito na investigação da verdade” (2023). Neste sentido, no decorrer do ano a abordagem com que o “espírito” foi dirigido pode assumir-se como “Research by Design”. Esta é definida por Jørgen

Figura 2 - Impressão 3D do convento de São Bartolomeu, Foligno, Itália, escala 1:200, 2023

Figura 3 - Impressão 3D do convento de Santa Maria de Mosteiró, Valença, Portugal, escala 1:200, 2023

Hauberg como “qualquer tipo de investigação na qual o projeto é uma parte substancial do processo de investigação” (2011, p. 51). Deste modo, as ferramentas digitais apresentaram um papel crucial no desenvolvimento do trabalho, tanto em turma como individualmente, na medida em que permitiram analisar o território e a arquitetura dos locais de uma perspetiva diferente e, tal como detalhado no capítulo 3, tiveram influência significativa em decisões relacionadas com o próprio projeto de arquitetura a ser desenhado para o Larinho. A partir de um modelo digital de terreno¹⁰ foi criado um modelo topográfico dos vários concelhos que a Linha do Vale do Sabor atravessa, o qual se materializou numa maquete à escala 1: 25 000. O uso deste modelo teve por objetivo primário a sobreposição dos 28 mapas recolhidos de forma a relacionar os vários temas por eles apresentados e ser possível realizar uma ordenação cronológica dos mesmos de forma tridimensional.¹¹

Para a investigação contou-se com o recurso a livros, monografias, artigos e trabalhos académicos como usual. Foram também consultados documentos de arquivo fornecidos pelos arquivos da IP Património, da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo¹² e da Direção Regional de Cultura do Norte¹³. Devido ao contexto atual que as redes sociais tomam nestas sociedades isoladas considerou-se importante também a consulta de variados blogs e grupos online que debatem e defendem de forma intensa a Linha do Vale do Sabor e as suas localidades. Partes integrantes presentes nos livros, como citações de documentos de arquivo aos quais não existiu contacto direto, estão transcritas em anexo ao presente trabalho.

¹⁰ “Some of the direct applications of DTM (digital terrain model | modelo digital de terreno) are: Generation of profiles, Generation of contour lines, Generation of perspective views, Earthwork calculations, Terrain simulation, Terrain object models (in plaster) and Computer-controlled cartography providing digital cartographic data base” (Ghosh, [s.d.]).

¹¹ Neste conjunto de mapas está incluída cartografia histórica, mapas das várias épocas de implantação de ferrovias no panorama nacional assim como cartas militares, geológicas e agrícolas referentes ao território atravessado pela Linha do Vale do Sabor.

¹² Agradecimento especial a Maria João Moita.

¹³ Agradecimentos a Maria João Gomes e Luís Sebastian.

¹⁴ “Uma região geográfica caracteriza-se por certa identidade de aspetos comuns a toda ela. Não apenas as condições gerais de clima e posição, mas ainda as particularidades da natureza e do relevo do solo, o manto vegetal e as marcas da presença humana, nos darão o sentimento de não sairmos da mesma terra.” (Ribeiro, 1945, p. 219).

1. Enquadramento teórico e análise

A localização geográfica de Portugal pode considerar-se um dos grandes fatores de influência nas várias regiões do país. Tal ideia é afirmada por Will Durant ao mencionar que “ ‘A Geografia é a matriz da História, a sua mãe nutriente e o seu lar disciplinador’ ” (Neto, 1975, p. I). A interação, direta ou indireta, com as principais massas de água tem consequências que se espalham por toda a superfície nacional. Este contacto deriva acima de tudo dos limites que rodeiam o território português e que são o motivo pelo qual “Portugal é mediterrâneo por natureza, atlântico por posição” (Ribeiro, 1945, p. 57). Por conseguinte, o Oceano é considerado por Orlando Ribeiro enquanto “(...)o grande regulador da atmosfera” (idem, p. 153) devido ao seu impacto e influência, por exemplo, em Portugal. É nesta medida que as semelhanças ou diferenças entre porções de território acabam por provocar divisões parceladas, originando fronteiras, sendo que “É o doseamento destas influências que permitirá estabelecer as divisões fundamentais da terra portuguesa” (idem, p. 59).

O conceito de “fronteira” pode então ser considerado como um limite materializado em características da orografia e condições atmosféricas do território.¹⁴ Ainda assim, como refere Orlando Ribeiro, “(...) nem sempre regiões tradicionais ou circunscrições administrativas coincidem com divisões geográficas” (idem, p. 219). Este considera que um obstáculo para as relações humanas ou um limite marcado pela natureza pode ser uma coincidência ou “(...) um acidente pouco importante” (idem, p. 219) que acaba por ser uma simples condição inerente à região.

Assume-se então que o verdadeiro limitador de uma fronteira pode ser algo imaterializado como a cultura, sendo que “Não há uma só cultura, mas sim várias culturas, que são dinâmicas e em constante transformação” (Sousa, 2009, p. 75). No projeto realizado para o Larinho, conforme exposto no capítulo 3, um dos elementos do recinto da capela de Santa Luzia foi uma pintura mural a fresco



do século XVI com a representação da própria Santa. Como consequência, existiu um entendimento sobre a pintura mural, “(...) uma das maiores heranças culturais conjuntas de Portugal e Espanha (...)” (Caetano, 2021, p. 5), a partir do qual foi possível perceber que esta “(...) destaca-se como uma das manifestações culturais mais paradigmáticas, partilhando “oficinas”, técnicas, temáticas e simbologias, com tanto de religioso quanto de popular e, como tal, (...) a salvaguarda, reabilitação e valorização (...)” sobrepõem-se “(...) a qualquer atual divisão nacional ou administrativa” (idem, p. 4) uma vez que tais fronteiras não constituíam impedimentos aos pintores no século em causa.

¹⁵ Regiões administrativas e Autónomas – Distrito – Município – Concelho - Freguesia.

¹⁶ Outrora, esta organização era distinta estando o país dividido, não em oito, mas sim seis regiões: Minho, Trás-os-Montes, Beira, Estremadura, Alentejo e Algarve “Como se pode verificar pela observação directa do acervo documental indicado, confirmada, aliás, por outra fonte, a documentação, remetida às Cortes pela Secretaria de Estado dos Negócios do Reino, por aviso da Regência datado de 17 de Março de 1821 refere-se às seis províncias em que o País então se dividia”(Mendes, 1985, p. 12).

¹⁷ “No Século V, a maior parte do actual território português encontrava-se coberto de paróquias, única estrutura organizada, com quem a população se relacionava e por quem era orientada.” (Fernandes, 2013, p. 38).

¹⁸ “This is a journey to a strange place in the extreme north of Portugal. So strange it’s barely known to the Portuguese themselves.”(Great Little Railways: Journey to the Land Beyond the Mountains, 1982).

Por todo o país existem diferentes nomenclaturas para definir as delimitações de território a diferentes escalas.¹⁵ A própria divisão de Portugal continental em oito regiões administrativas sugere a utilização de certos atributos físicos de cada região para a sua designação. Assim acontece com a atual região de Trás-os-Montes e Alto Douro, local de interesse para o desenvolvimento do presente trabalho.¹⁶

A organização de um território pode ser vista como temporária na medida em que muitos foram os limites de povoados no decorrer dos vários séculos de existência, neste caso, do território português. No século V a divisão do território era diferente, sendo então uma organização eclesiástica que perdurou enquanto divisão de povoados.¹⁷ Posto isto, são várias as interpretações e decisões que conduzem a divisões de um território que no limite acabam por não ser permanentes dada a efemeridade da vida humana.

A pesquisa de registos variados foi importante no que toca à aproximação de uma realidade distinta da atual tendo em conta a região de Trás-os-Montes e Alto Douro enquanto foco de estudo no presente trabalho. Na emissão televisiva transmitida pela BBC, British Broadcasting Corporation, em 1982 é realizada uma viagem “to the Land Beyond the Mountains”, em português, Trás-os-Mon-

tes. Nesta peça, disponibilizada a partir da leitura do código QR presente na página anterior, a câmara acompanha a viagem pela linha do Douro, via larga desde Oporto, até à mudança para um dos caminhos-de-ferro de via estreita do norte do país. A referência a esta produção audiovisual pode parecer meramente expositiva do modo de vida da população transmontana, no entanto esta tem um papel fundamental no que toca a entender como o povo rural português era apresentado além-fronteiras.¹⁸ O próprio entender da utilidade do comboio num país pouco desenvolvido como Portugal é destacado no retrato dos transmontanos.

“If you are going up country, the easy way is on the train.”, “There is no rush. The little lines are used daily by local people at 20 miles per hour. No first class, not second really. It’s all fourth class and hard wooden seats.”

(Great Little Railways: Journey to the Land Beyond the Mountains, 1982)

Posto isto, existe uma questão elementar que merece ser alvo de atenção. O próprio título, **Great Little Railways: Journey to the Land Beyond the Mountains**, à primeira vista é estranho. Ler uma tradução literal para a língua inglesa de uma das nossas regiões não é um assunto sobre o qual é dada uma extrema importância. Esta mesma tradução permite uma perspetiva assumidamente clara no que toca a uma designação do quotidiano da língua portuguesa. O mesmo pode ser evidenciado numa abordagem de projeto em arquitetura. Por vezes, a simples rotação aleatória de um corte horizontal ou olhar para o mesmo enquanto um corte vertical ou alçado pode sugerir novas soluções ou melhorias num projeto, tal qual aconteceu diversas vezes no decorrer deste último ano de trabalho. O mesmo acontece quando o tema “escala” entra na

equação. Surgem por diversas vezes novas leituras, pormenores e detalhes.

“Para mim tudo é arquitetura, tudo pertence à mesma disciplina, as perguntas têm escalas diferentes.”

(Lobo, 2023)

¹⁹ Corregedor da comarca de Moncorvo (Sousa, 2009, p. 292).

²⁰ “Por modo ordinário, o Inverno é maior e mais rigoroso nas terras altas, e mais suave nas baixas. E o Verão pelo contrário” (Sousa, 2009, p. 322).

²¹ “Sendo Trás-os-Montes a província com maior extensão fronteira terrestre, (...)” (Mendes, 1985, p. 34).

²² “A unidade de Portugal é, todavia, em larga parte obra humana: geito de afeiçoar a terra a uma vida em comum, a qual germinou obscuramente na fachada atlântica da Ibéria e há sete séculos está contida por uma fronteira permanente, que faz de Portugal a formação mais antiga e mais estável do mapa político da Europa.” (Ribeiro, 1945, p. 206).

²³ “Quanto aos transportes terrestres, a situação apresentava-se bem mais difícil. As estradas eram em número reduzido e o seu estado geralmente precário” (Mendes, 1985, p. 37).

²⁴ “Here, in Trás-os-Montes, the little narrow-gauge railway was quite literally a lifeline, discharging the same function in the 1950s as the railway system discharged in Britain in the 1850s - that is, bringing people together and opening up markets to them. It was so important that it became something of a political football” (Chamberlin, 1984, p. 142).

Tal observação torna-se relevante no sentido em que diferentes escalas podem, e devem, gerar diferentes abordagens como comprovado empiricamente no próximo capítulo, **Trabalho de recolha de informação a diferentes escalas de aproximação.**

Enquanto região, Trás-os-Montes e Alto Douro apresenta uma divisão territorial por muitos conhecida. Estas duas porções são designadas enquanto Terra Quente e Terra Fria embora não exista um limite certo onde uma começa e a outra termina. Segundo José António de Sá¹⁹, “(...) muito provavelmente o primeiro escritor a referenciar as duas regiões de Trás-os-Montes cujas designações vieram até aos nossos dias (...)” (Sousa, 2009, p. 292), estas regiões podem ser definidas entre a fronteira da Galiza até ao rio Douro enquanto a zona norte corresponde à Terra Fria e a zona sul à Terra Quente. Efetivamente esta associação advém das características territoriais das várias localidades da região o que tem consequências no clima²⁰ e produção agrícola. Tome-se como exemplo a abundância de azeite nas Terras Quentes em comparação com a produção considerável de cereais nas Terras Frias (idem).

“O céu das aldeias transmontanas era (...) sereno de dia, quase intocado e poético de noite, pleno de estrelas e de infinitude. Poesia viva”

(Teixeira et al., 2017, p. 55).

1.1 O Caminho-de-Ferro: Sabor a progresso?

Trás-os-Montes e Alto Douro é desde cedo caracterizada como uma região isolada de Portugal apesar da sua relação geográfica com o único país vizinho.²¹ Ainda assim, no decorrer da conquista do território português, a região demonstrava indícios de uma sociedade em desenvolvimento. Conforme enumera Orlando Ribeiro, Trás-os-Montes e Alto Douro receberia a atribuição de 69 cartas de foral em comparação com 18 referentes à região de Entre-Douro-e-Minho (1945). Esta diferença acentuada é clara da trajetória que acabaria por ser alterada conforme analisado no decorrer do presente estudo.

A caracterização do povo transmontano é constante no decorrer da história sendo que a sua importância territorial assume-se ter terminado aquando da formação dos limites de Portugal e na defesa dos mesmos contra a vizinha Espanha.²² Posto isto, o que outrora dera à região de Trás-os-Montes um papel importante no país torna-se pejorativo para o seu desenvolvimento económico e demográfico. Como referido por Fernando de Sousa, entre 1640 e 1763 foram variados os conflitos armados que prejudicaram o crescimento da população transmontana como a Guerra da Restauração (1640-1668), a Guerra da Sucessão (1703-1713) e a Guerra dos Sete Anos (1762-1763) (2009). Também Ilda Fernandes descreve resumidamente os vários conflitos que, entre os séculos XVII e XVIII, afetaram a região de Trás-os-Montes (2013). O isolamento fazia-se sentir no final do séc. XVIII em grande parte devido à condição em que se encontravam as estradas não só na região transmontana como um pouco por todo o interior do país.²³ Previamente ao aparecimento do comboio a região encontrava-se de tal forma estagnada no tempo que tal novidade proporcionaria deixar “(...) finalmente para trás a Idade Média da iluminação com candeias de azeite” (Abreu, 2015, p. 344). A situação pareceu tomar um rumo diferente na passagem do século XIX para o século XX aquando da abertura de diferentes linhas de caminho-de-ferro.²⁴

“(…) ‘nas altas regiões do Estado ninguém se interessa por estes sítios e já porque não percebemos para que sirva uma ponte sem estradas competentes’ (TRANSMONTANO 1903, I, 36, 2).”

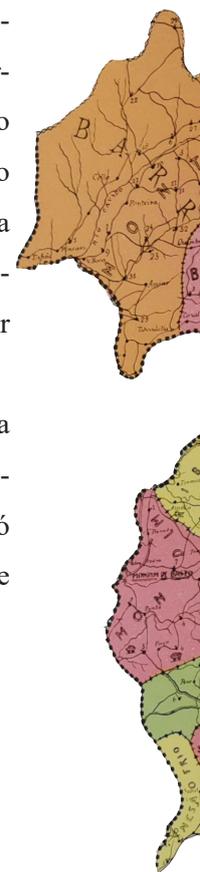
(idem, p. 119)

A realidade contemporânea à época era reflexo do “ ‘(…) atrazo da viação municipal do nosso paiz (…)’ ” (idem, p. 140) e o mesmo é comprovado pela citação acima referida. É possível verificar a reação do povo transmontano através da própria imprensa contemporânea do período da construção das linhas de comboio na região Trás-os-Montes e Alto Douro. Nesta é exposto o descontentamento de um “foscoense” em relação às decisões provenientes de organizações superiores que não têm em consideração que o caminho-de-ferro deveria ser um complemento a uma rede de transportes e não um elemento único que possua um papel absoluto na evolução de uma região inteira. Apesar da crítica referida, a adição de infraestruturas de transporte objetiva a quebra de barreiras topográficas e a efetiva construção da ponte do Pocinho foi a representação de esperança nesta região. O próprio caminho-de-ferro possuía um papel importante enquanto dinamizador económico sendo “(…) que era através do comboio que tudo chegava, havendo um grande movimento de mercadorias (…)” (idem, p. 19). Este era preferível em relação ao comum transporte da época, como veículos de tração animal, dada “(…) a sua maior capacidade, maior velocidade e menor custo (…)” (idem, p. 27).

Foram vários os estudos de possibilidades de trajeto para a construção de “alavancas do progresso”²⁵ pela província de Trás-os-Montes. A Linha do Vale do Sabor não foi exceção e “(…) só ficou concluída em 1938, após muitas hesitações, interrupções e variantes estudadas” (idem, p. 187).

²⁵ “(…) ‘Se os caminhos de ferro são realmente, n’esta grande época da historia, a mais poderosa de todas as alavancas do progresso que estão elevando a emminencias assombrosas a civilização da humanidade, o feliz acontecimento que hoje festejamos é sem duvida o mais desejavel de quantos podiam surgir nos annaes d’este preciosissimo torrão da patria portuguesa’ ” (Abreu, 2015, p. 126).

²⁶ “(…) sociedade do Nordeste, frequentemente esquecida pelos órgãos centrais de decisão, por vezes deficientemente informados acerca de regiões periféricas como esta.” (Mendes, 1985).



Apesar dos planos iniciais de implementação de vias-férreas que facilitariam a ligação ao interior da Península e permitiriam captar o comércio espanhol através dos portos marítimos de Lisboa e do Porto (idem, p. 34), as tão importantes linhas que serviram esta região no passado século encontram-se agora em grande parte abandonadas, tal qual a sua povoação²⁶. Segundo Carlos d’Abreu o benefício principal da implementação do caminho-de-ferro em Portugal é que este satisfizesse a maior quantidade de interesses, o que inclui servir o maior número de povoados e providenciar continuidade para além da fronteira transmontana (idem).

A primeira proposta concreta para a abertura de uma linha ferroviária em Trás-os-Montes é noticiada no dia 9 de março de 1861, “ ‘que se fizesse um lanço de caminho de ferro pela margem direita do Tua, desde Mirandella á villa de Abreiro e d’aqui uma estrada a macadame por Alijó e Favaios para o caes do Pinhão, continuando depois o transporte das mercadorias pelo rio Douro,

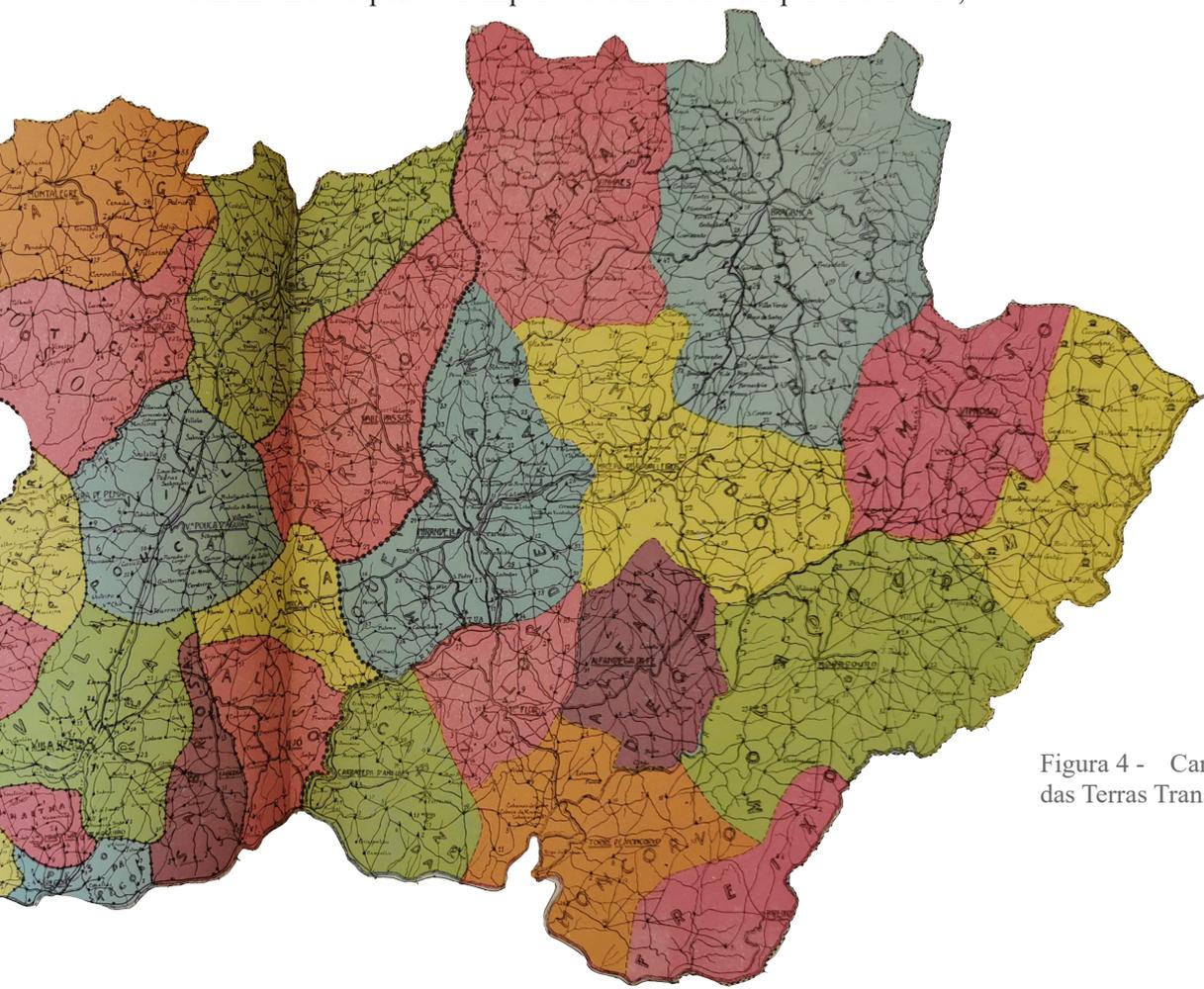


Figura 4 - Carta Corographica das Terras Transmontanas, 1908

visto que a ideia de tornar navegável o rio Tua, outr’ora julgado essencial para fomentar a riqueza transmontana, era inexequível em razão das graves dificuldades e grandes despesas que a sua realização demandava, como os estudos feitos nesse sentido já há muito tempo haviam demonstrado’ (ALVES 1975-1990, IX, 224)” (idem, p. 43).

O comboio representava progresso, esperança e controlo do futuro.²⁷ É exemplo disso a Linha do Vale do Sabor, no entanto, esta aparente alteração de paradigma não tardou em desiludir. Na figura 5 é possível observar parte do arruinado material ferroviário que está armazenado no Pocinho. O comboio nem viveu um século e “ (...) em Trás-os-Montes, o abandono tornou-se um imperativo para quem manda, e os comboios são apenas a imagem mais emblemática dessa vergonhosa desistência; ao contrário do que se pensava, os comboios só por si não transformaram o mundo, mas o abandono é uma chaga cuja gangrena nos quer contaminar o sangue. Qualquer ato de resistência é sempre um caminho para a vida.’ In Norteando de Amadeu Ferreira” (idem, p. 11).

Para a região norte do país foram consideradas três linhas férreas de segunda ordem, também indicada por via estreita²⁸, pensadas de forma a serem um complemento²⁹ da já existente Linha do Douro de primeira ordem, ou seja, via larga³⁰, figura 6. O projeto inicial para estas três linhas de via estreita seguia o princípio enumerado por Carlos d’Abreu no qual os vales e os rios deverão ser utilizados como indicadores para a implantação de vias ferroviárias. Desta forma fazem parte deste conjunto as linhas do Tua³¹, do Corgo e a Linha do Vale do Sabor, todas confluentes no rio Douro seguindo a rede hidrográfica nacional conforme descrito no registo da “(...) sessão da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses realizada a 01.III.1879 (...)” (idem, p. 44) na qual “considerava assim (...) que com estas 3 vias principais, estariam as várias zonas da região transmontano-duriense proporcionalmente servidas”

²⁷ “Começaram a ser vistos como símbolo de (um certo) progresso, desejado por uns e temido por outros.” (Abreu, 2015, p. 29).

²⁸ Via estreita é a utilização de bitola métrica, um metro, na constituição do caminho-de-ferro.

²⁹ “(...) estas vias tinham a vantagem de completar a rede ferroviária nacional, mas sobretudo substituir as estradas de 1ª ordem por oferecerem maior velocidade e transportes mais baratos, sendo o seu custo compensado pelo rendimento ordinário da circulação” (Abreu, 2015, p. 45).

³⁰ Via estreita é a utilização de bitola ibérica, 1,668 m, na constituição do caminho-de-ferro.

³¹ “Em comparação com a linha do Tua, a do Sabor (...) era mais estável e segura, apesar de certas curvas exibirem um perfil mais fechado (...) e a primeira tinha vários túneis e pontes (...)” (Abreu, 2015, p. 201).

³² “(...) o Caminho-de-Ferro, desde que começou a ser inaugurado, passou a ser tema transversal à sociedade, por ser símbolo de Progresso, em Portugal e no resto do Mundo.” (Abreu, 2015, p. 22).

(idem, p. 47). A escolha do uso de caminho-de-ferro de via estreita neste território advém do facto deste ser capaz de adaptar-se “(...) a todas as regiões independentemente da orografia e (...)” de ser destinado a “(...) estabelecer a igualdade de relações e de meios economicos de transporte entre todas as povoações do mesmo pai-z”(idem, p. 45).

A Linha do Vale do Sabor teve um desenvolvimento conturbado desde o início da sua conceção. Desde que era apenas um estudo foram diversas as adversidades atravessadas de modo a concretizar aquele que era um sinal de evolução, ainda que tardio em comparação com a restante Europa.³² A construção da mesma foi realizada em fases distintas, sendo a aldeia do Pocinho, ““(...) moderna e insignificante aglomeração (...)”” (Sousa, 2009, p. 101), o ponto inicial da linha e a cidade de Miranda do Douro o suposto



Figura 5 - Material ferroviário armazenado na estação ferroviária do Pocinho, 2022

final. Este é referido enquanto “suposto” devido à Linha do Vale do Sabor objetivar num dos seus estudos a possibilidade de “(...) ligar a linha do Douro (...) com Zamora, através de Torre de Moncorvo, Mogadouro e proximidades de Miranda do Douro (...)” (Abreu, 2015, p. 49).

Em oposição às linhas do Corgo e do Tua, o traçado final da Linha do Vale do Sabor contraria a ideia fundamentada anteriormente na qual o caminho-de-ferro deverá ser próximo do talvegue³³ do rio associado. Contudo, um dos estudos do traçado da ferrovia propunha “(...) avançar através do vale da Vilariça, até Macedo de Cavaleiros e daí para Bragança (...)” (idem, p. 46). Tal proposta acabou por não ser considerada devido ao traçado ter de atravessar eventualmente a Serra de Bornes “(...) o que obrigaria à construção de um túnel de 8km de extensão (...)” (idem). Sendo assim, a eventual passagem direta de um caminho-de-ferro pelas terras férteis do Vale da Vilariça acabou por ser impossibilitada. Embora incontestada a produtividade do território e a sua importância direta na relação da economia da região com o restante país, esta foi considerada “(...) de pouca extensão para poder pressupor a possibilidade da construção de um caminho de ferro para tal fim (...)” (idem, p. 51). Posto isto, de forma a contribuir para o transporte de produtos, Carlos d’Abreu refere em nota de rodapé a proposta de Mário Miller para a criação de uma paragem entre as estações ferroviárias do Pocinho e Torre de Moncorvo. Mário Miller crítica ainda a colocação inicial da Linha do Douro na margem esquerda do rio na medida em que condicionou todas as futuras vias de si dependentes dificultando o rendimento de um dos territórios mais férteis da região (idem).

³³ “Linha que une os pontos mais baixos do leito de um rio ou linha no fundo de um vale que resulta da interseção dos planos de duas encostas” (Porto Editora, 2023).

O principal motivo para o afastamento definitivo da linha férrea do vale do rio Sabor acabou por ser fundamentado principalmente na existência do jazigo de ferro presente na Serra do Reboredo, atrativo para o desenvolvimento económico da região. Sendo

assim a construção de um caminho-de-ferro entre o Pocinho e Miranda do Douro seria justificada em duas secções. Enquanto uma primeira parte era sustentada pela atratividade do jazigo de ferro na Serra do Reboredo numa extensão de 25 quilómetros, a segunda secção da via férrea era facilitada e “recomendada pela (...) barateza da sua construção (...)” (idem, p. 52) no planalto mirandês ainda que a sua extensão fosse aproximadamente quatro vezes superior, 93 quilómetros. Por consequência, seria possibilitado o usufruto de viação acelerada internacional entre Portugal e Espanha através da ligação entre Miranda do Douro e a província de Zamora (idem).

A forma como o caminho-de-ferro da Linha do Vale do Sabor viria a ser construído fez parte de tomadas de decisão nas quais foram discutidas as vantagens e desvantagens da utilização tanto da via estreita como da via larga. As características atrativas ao uso de



Figura 6 - Linha do Douro, 2021

via reduzida são definidas por Carlos d’Abreu como a possibilidade de implementação do caminho-de-ferro em territórios acidentados e sinuosos devido à diminuição dos raios de curvatura possíveis o que permite uma melhor adaptação à orografia e elimina a necessidade de alterações drásticas no território. Este fator tem como consequência a redução de custos associados à construção da linha férrea. O facto da própria linha exigir menos material e por consequência menos mão de obra afeta também os gastos associados a uma obra desta dimensão. A principal desvantagem no contexto em causa da via reduzida é a capacidade de transporte do minério de ferro. Dado o espaçamento de 1 000 milímetros entre os carris da via estreita em comparação com o de 1 688 milímetros da via larga, esta suporta material circulante de dimensão inferior incapaz de transportar a mesma quantidade de minério de ferro resultando assim num desaproveitamento da exploração económica de um dos recursos da região. Para além do transporte do minério de ferro, também o de mercadorias apresentava um papel importante e o facto da via estreita condicionar o volume de carga a transportar acabou efetivamente por afetar o assegurado abastecimento da região (Reis, 2022).

O uso de via larga em toda a extensão da Linha do Vale do Sabor desde o Pocinho até Miranda do Douro com a possibilidade de conexão com Espanha levantou preocupações relacionadas com a segurança nacional por parte da Comissão Superior de Guerra que “(...) discordou da criação de novas vias largas transfronteiriças (...)” (Abreu, 2015, p. 54). Uma solução sugerida de modo a resolver e equilibrar os “(...) interesses nacionais ao nível da segurança e a necessidade futura de exploração mineira em larga escala (...)” (idem) seria a construção do caminho-de-ferro em via estreita em toda a extensão sendo que entre o Pocinho e as minas do Reboredo existiria também a colocação de via larga de forma a facilitar o transbordo do minério de ferro entre a linha do Douro

³⁴ “(...) o comboio era o principal meio para o envio de mercadorias e garantir os circuitos comerciais de diversos produtos alimentares” (Reis, 2022, p. 25).

e a Linha do Vale do Sabor. Carlos d'Abreu questiona ainda esta decisão prévia da linha não ser efetivamente construída em duas secções de bitolas com dimensões distintas como por exemplo “via larga até Carviçais e de via reduzida daí p’ra riba!” (idem, p. 55). Esta construção em via mista da Linha do Vale do Sabor acabou por não ser realizada uma vez que as características territoriais entre o Pocinho e Torre de Moncorvo foram consideradas extremamente dispendiosas de controlar em comparação com o retorno económico da exploração do minério de ferro em grande escala. Mesmo que a via larga tivesse sido implementada até à Serra do Reboredo esta não seria suficiente dada a necessidade de diferentes linhas de serviço entre o caminho-de-ferro principal e as minas (idem).

Na Linha do Vale do Sabor pode ser considerado enquanto principal o transporte de mercadorias.³⁴ Dados os atributos de cada concelho e a época na qual a vida da Linha se insere, os tipos de mercadoria podem ser divididos entre os que são transportados



Figura 7 - Barragem do Picote, Miranda do Douro, 2022

no sentido ascendente e descende. Enquanto produtos como adubos para os campos de cereal e cimento para a construção dos aproveitamentos hidroelétricos de Picote, figura 7, Miranda e Bemposta no rio Douro dominavam o sentido ascendente da circulação da Linha, o sentido descendente era maioritariamente dedicado ao transporte de minério de ferro proveniente da extração na serra do Reboredo, de cereais cultivados no planalto mirandês ou de produtos agrícolas colhidos na restante região (idem).

A potente ponte do Pocinho, figura 8, representou uma primeira batalha no que toca à construção da Linha do Vale do Sabor apesar da sua notória importância enquanto infraestrutura que permite atravessar e ligar “(...) o que inicialmente dividido a tão grande custo pelas leis da natureza, (...)” (idem, p. 11). Como referido, esta construção foi implantada num local de relativa convergência entre o rio Sabor e o rio Douro, o Pocinho.

Esta designação atribuída à aldeia do concelho de Vila Nova de Foz Côa advém da nomenclatura associada ao léxico do rio Douro na qual uma porção “(...) do rio em que a água parece estagnada e profunda (...)” (Villa Maior, 1876, p. 81) é chamada de “poço”. Estes locais espalhados pelo rio resultam da “(...) mais profunda fractura das rochas, estão encaixados entre massas de rochedos, e antecedem os rápidos (...)” (idem) o que resulta numa caracterização negativa, triste, sombria ou até mesmo subterrânea no que diz respeito ao ambiente da vila do Pocinho.

Desde a primeira hora, dia 26 de fevereiro de 1901 e dois anos antes da inauguração dos trabalhos, o uso desta construção é entendido como misto³⁵, ou seja, a ponte do Pocinho possibilitaria o atravessamento do rio Douro quer por meios rodoviários, num tabuleiro inferior, como pela linha férrea, no superior, que possibilitaria o suposto futuro uso da via larga (Abreu, 2015). A construção começou no dia 15 de fevereiro de 1903, trinta anos antes da abertura do último troço da Linha do Vale do Sabor, após

³⁵ “Pois imagina. Sobre o Douro, toda em ferro. Cá na minha fizeram-na às avessas. No tabuleiro de cima fica a linha do Sabor, o de baixo é para o povo, um ou outro automóvel, os carros de bois, as alimárias.” (Abreu, 2015, p. 335).

³⁶ “Por Portaria de 11.XI.1903 (...) determina-se ‘que o tabuleiro metálico da ponte do Pocinho seja construído nas condições de resistência, correspondentes à via larga, sendo embora a linha construída para via reduzida, e que a estação do Pocinho seja projectada em condições de nela ser feita, com rapidez, commodidade e economia, o transbordo das mercadorias e, especialmente, dos minérios, marmores e alabastros, sem onus suplementar para o tráfego’ (MOPCI 1903d)” (Abreu, 2015, p. 147).

várias dificuldades relacionadas com a adjudicação da obra. Nesta data significativa na história da Linha do Vale do Sabor já estaria tomada a decisão em seguir com a via estreita em toda a extensão do caminho-de-ferro dadas as razões económicas descritas anteriormente. Ainda assim o projeto da estrutura da ponte do Pocinho manteve as dimensões indicadas inicialmente de forma a prevenir um futuro no qual as limitações económicas fossem ultrapassadas pelo desenvolvimento próspero da região e que este fundamentasse a implementação da via larga em alguma secção da Linha do Vale do Sabor com início no Pocinho (idem).³⁶

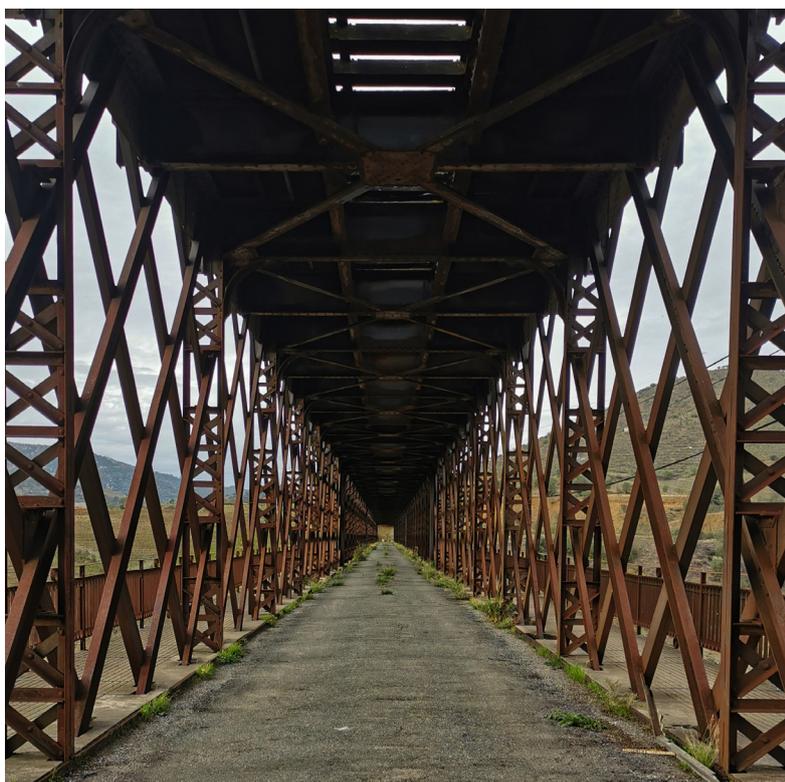


Figura 8 - Tabuleiro inferior da ponte do Pocinho, 2022

Por conseguinte, a 15 de julho de 1903 é tomada a decisão de começar a construção da Linha do Vale do Sabor em via reduzida na sua totalidade e é estabelecida a organização construtiva dos previstos 120 quilómetros de caminho-de-ferro a ser dividido originalmente em quatro parcelas definidas pelas secções de território entre Pocinho e Carviçais, Carviçais e Mogadouro, Mogadouro à vizinhança de Miranda do Douro e por último entre Miranda do Douro e a fronteira (idem). Tal construção é referida por José Pedro Reis como descrita na imprensa nacional da época enquanto “(...) uma obra fundamental para o desenvolvimento de Portugal, servindo também de escoamento para a enorme quantidade de mão de obra que estava no desemprego que era galopante no país” (2022, p. 12). Para o progresso do presente trabalho não é detalhada a cronologia da construção da Linha do Vale do Sabor sendo que serão apenas identificados momentos essenciais.³⁷

No espaço de um ano é iniciada a construção da ponte do Pocinho e o projeto para o primeiro lanço do caminho-de-ferro passa a definitivo de acordo com o diploma legal regulamentador de 20 de abril de 1904. Este seria então composto por 12,240 km resultantes do traçado definido entre o Pocinho e Torre de Moncorvo (Abreu, 2015).

A primeira inauguração pública de uma infraestrutura da Linha do Vale do Sabor aconteceu no dia 4 de julho de 1909 e correspondia à inauguração ao trânsito rodoviário pela ponte do Pocinho. Esta seria assim caracterizada enquanto “(...) a primeira e mais importante obra da linha do Pocinho a Miranda (...)” representando “(...) um passo decisivo para a sua realização” (Abreu, 2015, p. 149).

Nos seguintes trinta anos a Linha do Vale do Sabor assistiria a inaugurações sequenciais e tardias, mas que tão urgentes se faziam sentir numa região estagnada ou em futuro declínio. A 17 de setembro de 1911 deu-se a primeira abertura de um dos troços do

³⁷ Para informação em pormenorizada, consultar ABREU, Carlos D' (ED.) - **A Linha do Vale do Sabor: um caminho-de-ferro raiano do Pocinho a Zamora.** Portugal : Lema d'Origem, 2015. ISBN 978-989-8342-59-1 .

³⁸ Torre de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta e Mogadouro.

caminho-de-ferro que tinha como início a ligação à linha do Douro no Pocinho e como término a estação ferroviária de Carviçais, concelho de Torre de Moncorvo. Para o interesse do presente trabalho é importante referir que, de acordo com a localização geográfica da freguesia, a estação ferroviária do Larinho pertence a esta primeira inauguração fazendo do Larinho uma das primárias aldeias a ser servida pela Linha do Vale do Sabor.

Já a 4 de julho de 1927 é inaugurado o segundo troço da linha férrea entre Carviçais, concelho de Torre de Moncorvo e Lagoaça, concelho de Freixo de Espada à Cinta. Após cerca de três anos é introduzido o troço entre Lagoaça, concelho de Freixo de Espada à Cinta, e a estação ferroviária de Mogadouro, concelho de Mogadouro e desta forma era possibilitada pela primeira vez a ligação ferroviária entre estes três³⁸ concelhos da região a 1 de julho de 1930. O espaçamento relativamente curto entre as últimas duas inaugurações, três anos, em comparação com intervalos de quase dez anos entre as restantes faz com que por vezes estes troços sejam analisados como um, ou seja, o segundo troço da Linha do Vale do Sabor é identificado entre a estação ferroviária de Carviçais e a de Mogadouro (idem).

Contrariamente ao que teria sido programado inicialmente, a última inauguração da Linha do Vale do Sabor aconteceu a 22 de maio de 1938. Esta refere-se apenas à ligação entre a estação ferroviária de Mogadouro e Duas Igrejas, concelho de Miranda do Douro. Sendo assim é possível afirmar que a Linha do Vale do Sabor acabou por nunca chegar aos limites fronteiriços inviabilizando um dos motivos que teria sido fulcral na escolha da bitola a utilizar na construção da Linha. A ligação ferroviária entre os dois extremos da Linha do Vale do Sabor contava então com uma duração média de viagem de três horas e trinta minutos, algo que na época apenas era possibilitado a larga escala por meio do transporte ferroviário (idem).



Em data anterior a 1979 é certa a insuficiência das “(...) velhas e já desconfortáveis carruagens (...) rebocadas por locomotivas a vapor (...)” (idem, p. 81), figura 9. Estas foram então substituídas pelas automotoras azuis, figura 10, que objetivavam o término da sua vida útil na Linha do Vale do Sabor. Os autocarros fornecidos nesta época pela CP, Comboios de Portugal, complementavam as insuficiências da moribunda via-férrea e este ato anunciava o sucedido a 17 de abril ou maio de 1981 “(...) quando a última automotora deixou de estar apta para o serviço.” (idem, p. 82). O código QR presente nesta página disponibiliza uma reportagem televisiva da década de 1970 que permite um apoio gráfico relevante em relação à forma como esta funcionaria à medida que se aproximava o seu termo.

A região da Linha do Vale do Sabor usufruiu dos serviços da CP pela última vez no ano de 1988 sendo este apenas de camionagem (idem). Este serviço aliciou as povoações pelo facto de, pelo mesmo valor e com melhores condições, realizar a sua função no transporte de passageiros. O facto de permitir um trajeto flexível que possibilitasse alcançar os próprios centros populacionais fazia com que esta opção fosse preferível à via-férrea (idem). Segundo o Senhor Cassiano, cujo testemunho está presente na obra **A Linha do Vale do Sabor: um caminho-de-ferro raiano do Pocinho a Zamora**, o ano de 1988 pode ser considerado o suspiro final do progresso nesta região dado ter sido o que suportou o último comboio de mercadorias a ser transportado por estes carris, conduzido por Abílio Carvalho, figura 11. No entanto, segundo o engenheiro Ramiro Salgado foi mais tarde, no dia 5 de janeiro de 1989, que se estabeleceu o encerramento efetivo da Linha do Vale do Sabor com o fim absoluto do transporte de mercadorias (idem). Até então era possível avistar locomotivas a vapor utilizadas no transporte de produtos. Nessa data a Linha do Vale do Sabor “(...) foi definitivamente desativada sem que se tivesse executado na totalidade o

³⁹ “Uma estação de caminho-de-ferro é uma estrutura espacial cujo objectivo primeiro é o transporte de passageiros e mercadorias e, nesse ponto singular, seguirão viagem ou farão transbordo para outra estrutura, até ao seu destino final.” (Abreu, 2015, p. 187).

projeto de a levar pelo menos até à cidade de Miranda do Douro (...)" (idem, p. 82).

A partir da figura 1 é possível observar o traçado sequenciado que a Linha do Vale do Sabor tomou nestas terras por entre Douro e Sabor descrito por Paula Azevedo como "(...) serpenteado entre o Pocinho, na Linha do Douro e Miranda-Duas Igrejas" (idem, p. 187). A adição do caminho-de-ferro implica por vezes a construção de infraestruturas que permitem controlar desafios colocados pela orografia do território como visto anteriormente, contudo é indispensável a edificação de construções de apoio ao funcionamento e uso do próprio comboio do século XX. Por todo o país são variados os conjuntos de edifícios construídos nos locais dedicados à saída e entrada de passageiros entendidos "em termos estritamente ferroviários" como estações.³⁹ Outrora a Linha do Vale do Sabor foi constituída por vinte conjuntos dos quais faziam parte instalações como o "edifício de passageiros, o das instalações

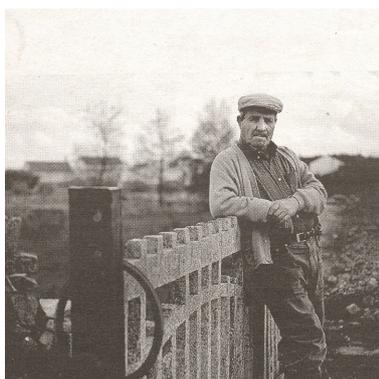


Figura 9 - Locomotiva a vapor a subir de Torre de Moncorvo e e em direção à estação ferroviária do Larinho, 1979

Figura 10 - Automotora na estação ferroviária do Carvalho, 1974

Figura 11 - Abílio Carvalho, maquinista da última automotora a circular na Linha do Vale do Sabor, 2009

Figura 12 - Sinalização ferroviária, 1999

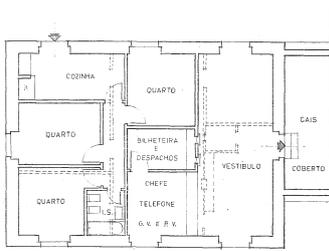
sanitárias, os alpendres, casas de apoio ao pessoal, cocheiras, o jardim, os cais coberto e descoberto, plataformas, o depósito de água, as gruas, a báscula, o gabarito de carga, e, claro, os carris, travessas e balastro, placas giratória, e outros elementos que podemos considerar de “design ferroviário”, como sejam os relógios, bancos, candeeiros, os sinais, as vedações, sem esquecer a azulejaria, tão característica, material de eleição no revestimento parietal” (idem, p. 187). As sólidas indicações nas desativadas passagens de nível, figura 12, constituem também o repositório de património ferroviário ao abandono.⁴⁰ A sua função e estado atuais fazem com que a frase “Pare, Escute e Olhe” seja sucinta de um dos objetivos do presente trabalho - analisar uma região entregue ao abandono.

Apesar de o desenho arquitetónico assemelhar-se por diversos edifícios de carácter ferroviário um pouco por todo o país, é de salientar as semelhanças visíveis entre certos grupos de estações devido ao progresso faseado e características inerentes à construção da Linha do Vale do Sabor expostas no presente trabalho.⁴¹ Ao considerar-se como base as estações ferroviárias estudadas pelos onze elementos da turma 3 de PFA já referidas anteriormente, é possível identificar as que apresentam características semelhantes.

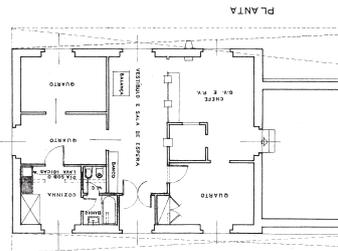
O edifício de passageiros e cais coberto da estação ferroviária do Larinho, figura 13, e os de Carviçais, figura 14, são formalmente idênticos. Desde a proporção dos edifícios até à organização interior dos espaços são poucas as diferenças entre ambos, conforme é possível observar pelas figuras 15 e 16. O que distingue visualmente os dois é o uso de revestimento cerâmico nos lambris exteriores do edifício de passageiros de Carviçais em comparação com a inexistência de tal cuidado no do Larinho. A utilização deste tipo de ornamentos dista também do registo de estações ferroviárias entendidas como mais simples como a do Carvalhal que, apesar da sua importância enquanto atrativo principal da exploração da região, dispõe de um edifício de passageiros dentro da mesma

⁴⁰ “(...) por desleixo ou esquecimento deixaram as placas que avisavam do perigo de atravessar desatento a linha. ‘Pare, escute e olhe’, lê-se nelas em letras desvanecidas. Precaução que agora parece absurda (...)” (Abreu, 2015, p. 337).

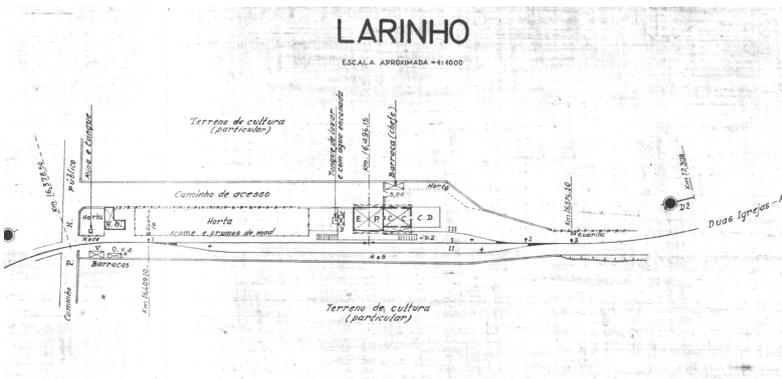
⁴¹ “Para os edifícios foram adotadas soluções estandardizadas em planta e volumetria, com algumas variantes e dimensionamentos controlados, em função da procura e que possibilitavam uma economia de gastos considerável.” (Abreu, 2015, p. 188).



PLANTA



PLANTA



LARINHO

ESCALA APROXIMADA = 1:4000

Figura 13 - Cais coberto da estação ferroviária do Larinho, 1999-2000

Figura 14 - Cais coberto da estação ferroviária de Carviçais, 2022



CARVIÇAIS

ESCALA - 1/1000

Figura 15 - Planta do edifício de passageiros da estação ferroviária do Larinho, 1966

Figura 16 - Planta do edifício de passageiros da estação ferroviária de Carviçais, 1964

Figura 17 - Planta de conjunto da estação ferroviária do Larinho, 1948

Figura 18 - Planta de conjunto da estação ferroviária de Carviçais, 1960

linguagem arquitetónica, mas com dimensões mais humildes. Desse modo, é de notar a adição de elementos na estação ferroviária de Carviçais em comparação com a do Larinho. De acordo com a figura 17, a estação ferroviária do Larinho dispunha de edifício de passageiros, cais coberto, cais descoberto, instalações sanitárias e um edifício dedicado a Vias e Obras⁴², designado por VO. Em anexo extá presente um documento disponibilizado pelo arquivo municipal de Torre de Moncorvo que é um registo de uma construção não identificada no desenho de 1948 que estaria adjacente ao edifício VO, identificada enquanto habitação. A estação ferroviária de Carviçais apresenta a adição de uma torre de água, sistema de arrefecimento das locomotivas, casa individual para trabalhadores e um triângulo de inversão, figura 18. Esta diferenciação assume-se ter ocorrido dada a posição de Carviçais enquanto estação terminal da Linha do Vale do Sabor por 16 anos.

Da mesma forma, é possível agrupar a estação de Freixo de Espada à Cinta, figura 19, com a de Bruçó, figura 20, num conjunto. O desenho do edifício de passageiros é praticamente idêntico. A organização interior de ambos é composta por três naves, no entanto, a colocação do acesso vertical ao segundo piso condiciona a organização interior do espaço e origina diferenças entre os edifícios de passageiros. Também o posicionamento e desenho das letras presente na fachada do edifício diferem entre os dois edifícios. Em comparação com a estação ferroviária de Freixo de Espada à Cinta, a de Bruçó possui a adição de uma casa do carregador e de um armazém da Federação Nacional de Produtores de Trigo, FNPT. A diferença mais significativa na organização do conjunto das estações ferroviárias é o afastamento do cais coberto na de Bruçó em relação ao edifício de passageiros. É então aqui que, pela primeira vez o cais coberto assume uma posição distanciada do edifício de passageiros.

⁴² Tal edifício seria utilizado com uma “oficina” de apoio ao funcionamento da via-férrea e é descrito por Dorbalino Martins como “caseta” que sucedia a curva na entrada da estação ferroviária do Larinho para quem percorresse a Linha no sentido ascendente (Teixeira et al., 2017).

O último grupo identificado no conjunto das onze estações ferroviárias estudadas pela turma 3 de PFA é composto pela de Variz, figura 21, e Urrós, figura 22. Pelo exterior, assinala-se sobretudo que os lambris de azulejo seguem padrões distintos. No interior dos edifícios de passageiros as diferenças são quase impercetíveis. Também os edifícios dedicados a habitações e as instalações sanitárias mantêm um desenho idêntico entre as duas estações ferroviárias sendo que as diferenças significativas entre os conjuntos acabam por ser o tipo de construções e a sua implantação no território.

Desta forma é seguro afirmar que as características arquitetónicas dos edifícios pertencentes às estações ferroviárias podem ser variadas. Tal distinção não impossibilita a existência de uma mesma lógica de organização que é efetivamente utilizada aquando da implementação das próprias estações. Após esta breve análise e comparação é seguro concluir que, assim como a arquiteta ferroviária Paula Azevedo afirma, “Todos os edifícios do Sabor apre-



Figura 19 - Estação ferroviária de Freixo de Espada à Cinta, 2011

Figura 20 - Estação ferroviária de Bruçó, 2023

Figura 21 - Estação ferroviária de Variz, 2011

Figura 22 - Estação ferroviária de Urrós, 2011

sentavam a mesma tipologia elementar de implantação, de nível, lateral e paralelamente à linha evidenciando um carácter longilíneo, sobretudo os que têm acoplados o cais coberto ao edifício de passageiros, desenvolvendo-se segundo o comprimento das plataformas. Estas são também um elemento ordenador dos serviços da estação, transição, por excelência, entre a estação e o comboio” (Abreu, 2015, p. 188).

Assume-se assim a Linha do Vale do Sabor enquanto fundamental no quotidiano das populações por ela servidas apesar da sua função principal enquanto transporte de mercadorias ao invés de linhas como a do Tua em que esta seria o de passageiros (idem, p. 200). Enquanto laborou poderá ter sido muitas vezes insuficiente no serviço de transporte de passageiros, no entanto o povo transmontano conseguiria aprontar uma solução com facilidade. O testemunho de Dorbalino Martins dá a conhecer uma organização exemplar por parte das pessoas que o comboio servia. Em caso de lugares insuficientes e de modo a evitar uma “guerra”, foi decidido que os primeiros a entrar na automotora seriam os passageiros com destino a Duas Igrejas enquanto os últimos seriam os com intenção de sair na estação ferroviária de Torre de Moncorvo (Teixeira et al., 2017, p. 51). Este pode ser assumido como um retrato popular assertivo, ainda que inerentemente simples, conforme é característico do povo transmontano.

O próprio “Comboio que ao Pocinho chegou vagaroso, avançou lento em direcção a Miranda do Douro e morreu antes de chegar ao fim” (Abreu, 2015, p. 105) fez parte da vida coletiva de milhares de pessoas e durante os 80 anos em que esteve ativo acabou por assumir a importante função de regularizador comum do quotidiano.⁴³ Também a ponte do Pocinho perdeu utilidade na medida em que tanto a ferrovia como o trânsito rodoviário adaptaram-se às condições da década de oitenta. Isto sucedeu-se em parte devido à construção da barragem hidroelétrica do Pocinho e desta

⁴³ “Esse poder do comboio aliado à sua obrigação de cumprir horários, sem grande rigidez, vamos lá ser francos, transformava-o numa espécie de relógio coletivo para a aldeia.” (Abreu, 2015, p. 345).

⁴⁴ “No Verão, em geral muito quente, onde segundo consta se podiam assar sardinhas nos carris do comboio que no passado serviu a vila, (...)” (Fernandes, 2013, p. 20).

“Dantes o comboio parava. Era uma festa. Todos os dias. Até havia vagões para o gado. Era a única maneira do transportar. Todos os dias pessoas subiam e desciam o carreiro para a estação. Havia vida.” (Abreu, 2015, p. 318).

⁴⁵ “A Ponte do Pocinho é seguramente aquela que mais vezes um dos autores desta comunicação (C.d’A.) utilizou ao longo da sua vida; fê-lo de comboio, de automotora, de automóvel, de autocarro e a pé (por ambos os tabuleiros), pois desde cedo ela o ajudou a unir as duas margens pelas quais ainda hoje se encontra repartido.” (Abreu, 2015, p. 167).

ter permitido a deslocação entre as margens do rio Douro. O facto de o transporte rodoviário ter ganho primazia em comparação com o ferroviário a partir do final da década de 1940 foi uma das razões para o término da Linha do Vale do Sabor. O engenheiro civil Ramiro Salgado acrescenta também “(...) a diminuição da actividade económica regional, de que é exemplo o fim da exploração das minas de ferro do Carvalhal (...)” e o “(...) fenómeno da desertificação social (...)”, comum ao interior do território português, como razões para a sua extinção (idem, p. 224).

A Linha do Vale do Sabor é um elemento fundamental no imaginário do que foi a vida na região de Trás-os-Montes e Alto Douro. O caminho-de-ferro é muitas vezes associado a fatores característicos da região e esta relação facilita o entender de uma memória coletiva transmitida por testemunhos individuais.⁴⁴ Também infraestruturas como a ponte do Pocinho, indispensável assunto quando se refere a Linha do Vale do Sabor, toma importância no sentido em que, do seu uso, apenas resta a memória desta atualmente intocada obra de engenharia.⁴⁵ A dimensão de uma construção como esta impacta de forma absoluta toda uma região na qual o contributo dos municípios foi essencial num projeto assumido como coletivo devido a cedência gratuita de terrenos baldios ou a disponibilização de quantias monetárias (idem). Esta produz “(...) alterações irreversíveis na paisagem rural marcando de forma indelével o território com a abertura do canal ferroviário e as suas estações” (idem, p. 187) e o esforço, sacrifício e desejo da população transmontana faz com que “(...) o Caminho-de-Ferro, este e todos os outros, é e será, Obra de muitos e de sucessivas gerações” (idem, p. 22).

“Tudo isto acabou. O comboio?

Não. A vida que assim era.”

(Abreu, 2015, p. 304)

1.2 Torre de Moncorvo: a Pérola do Sabor

Considerada como a “princesa do Sabor” ou a “Sintra Transmontana” (Rebelo, 1995, p. 100), a vila de Torre de Moncorvo, sede de concelho onde se insere a freguesia do Larinho, é caracterizada como uma imponente localidade com valor histórico. Os seus principais atributos, como o próspero vale da Vilarça, chamado noutro tempo de Vila Rica devido a ser “a região mais fértil de Trás-os-Montes” (Sousa, 2009, p. 11), e a “Serra do Reboredo rica em minério de ferro” (Fernandes, 2013, p. 37) declarada em 1904 como Mata Nacional (Sousa, 2009) fazem com que tenha sido uma região onde a romanização foi intensa e, para a altura, desenvolvida no que toca a vias de comunicação. Como referido anteriormente, tal aspeto “modernista” estagnou não apenas em Torre de Moncorvo como também nos concelhos em seu redor. O concelho estabelece atualmente fronteira com os de Alfândega da Fé, Mogadouro e Vila Flor a norte, Carrazeda de Ansiães a ocidente e Freixo de Espada à Cinta a nascente sendo o rio Douro o limite a Sul (idem). A sua localização geográfica tem como consequência que oito das suas freguesias estejam incluídas na Região Demarcada do Douro (Fernandes, 2013).

A localização e características da região de Torre de Moncorvo originam grandes amplitudes térmicas e escassez de chuvas o que leva a um registo de “(...) Invernos frios/moderados e não muito húmidos e Verões quentes e secos” (Leonardo, 2007, p. 10). Por todo o concelho a permeabilidade dos solos varia entre “reduzida e muito reduzida, devido ao fraco coberto vegetal, declives acentuados e à natureza dos solos (...)” (idem), o que resulta no pouco aproveitamento da água da chuva para a prática agrícola mas que possibilita a fertilidade já evidenciada do Vale da Vilarça.⁴⁶ Ao não ficar retida, a água escoia para locais de cota mais baixa como o leito do rio Sabor ou a ribeira da Vilarça, figura 23. Ao ocorrer a sobrecarga do caudal do “pequeno Nilo” (Rebelo, 1995, p. 100), este inunda o vale e “(...) permite que as terras fiquem repletas de

⁴⁶ “Este valle deve ter sido, nas antigas éras do globo, um grande lago, que sucessivamente se foi terraplenando á custa dos depósitos, que para o seu leito arrasaram as aguas vindas das montanhas” (Villa Maior, 1876, p. 85).

⁴⁷ “Rebofa” é o termo regional pelo qual é conhecida a cheia da Vilarça (Rebelo, 1995, p. 100).

matéria orgânica, contribuindo de uma forma especial para o enriquecimento das mesmas” (Leonardo, 2007, p. 11).⁴⁷ Enquanto local de “(...) excepção entre os demais que se abrem sobre o Douro (...)” (Villa Maior, 1876, p. 85) e de primazia da prática agrícola, uma característica de extrema importância numa sociedade regida pela produção de recursos de subsistência, Vilariça recebeu carta de foral a 6 de junho de 1225 por ordem de D. Sancho II o que originou o concelho de Santa Cruz da Vilariça (Sousa, 2009, p. 31). Posto isto, passados 60 anos, foi concedida à vila de Torre de Moncorvo carta de foral por D. Dinis no final do século XIII, 12 de abril de 1285, o que levou à substituição da sede do concelho que, ainda assim, manteve os mesmos limites (idem).



Figura 23 - “Foz de Sabôr e Valle de Villariça”, 1876

⁴⁸ “Torre de Moncorvo, desempenhou um papel de destaque na defesa do território nacional durante a Idade Média, em virtude de possuir fortaleza, porto no Pocinho, o de maior importância no Douro desde a cidade do Porto a Miranda, transporte das barcas do Douro, entreposto comercial entre Norte e Sul do dito rio, valentia da sua população que se defendia a si e aos Concelhos vizinhos em época de perigo iminente.” (Fernandes, 2013, p. 18).

⁴⁹ A produção agrícola do final do século XVIII era focada no linho, linho cânhamo, centeio, trigo, cevada, feijão, amêndoa, frutos e hortaliças. O azeite e vinho representariam também uma parte importante da produção do concelho (Sousa, 2009, p. 102).

⁵⁰ “É um concelho essencialmente agrícola, em que o amendoal, o olival e a vinha identificam agricolamente a região, com alguns soutos e cereal; a pastorícia é também uma actividade representativa do concelho; [Este] caracteriza-se também pelas vastas áreas de matagal mediterrânico.” (Sousa, 2009, p. 97).

⁵¹ Correspondente da Real Academia das Ciências de Lisboa (Sousa, 2009, p. 298).

⁵² “(...) ‘as ruas muito íngremes e o seu calcetamento ser de pedra ferra e por tanto escorregadias’ (...) (AHMTM 1911c)” (Abreu, 2015, p. 66).

⁵³ “Assegurava-se que o movimento de cargas e descargas era difícil e muito demorado, não havendo espaço para acolher a mercadoria no cais coberto e era pedido que se intercedesse junto

A passada importância do atual concelho de Torre de Moncorvo residia em grande parte no seu carácter defensivo e localização estratégica sendo este considerado por Ilda Fernandes como “(...) um Concelho Rural, Rudimentar, de defesa fronteiriça, característico da região de Trás-os-Montes, cujo povoamento se procura incentivar, através de medidas favoráveis, formado geralmente por pequenos grupos de povoadores (...)” (Fernandes, 2013, p. 65). Torre de Moncorvo foi a primeira barreira do território do nordeste português durante a Idade Média dada a sua relação com o rio Douro, composição topográfica, imponente castelo e muralhas datados do século XIV, hoje em ruínas. Devido ao seu controlo sobre o porto no Pocinho, era facilitado a Torre de Moncorvo o domínio comercial e defensivo de ambas as margens do rio Douro.⁴⁸

O conseqüente desenvolvimento do concelho pode então ser explicado tendo em conta a “(...) coragem e valentia de seus moradores, que na altura de grande perigo para a região, se defendiam e lutavam contra o inimigo, até às últimas conseqüências (...)” (idem, p. 58). No que toca à economia da região as atividades principais passam pela caça, pesca e agricultura⁴⁹ assim como a produção de cerâmica e a metalurgia (Leonardo, 2007).⁵⁰

O facto de Torre de Moncorvo não ter nenhum rio a correr pela vila enquanto aldeias do concelho usufruíam dessa benesse fez com que a moagem de cereais fosse impossível e tivesse de ser realizada fora da vila. Como sugestão, de forma a combater esta insuficiência da vila, a serra do Reboredo poderia ter sido aproveitada para colocação de moinhos de vento. Felizmente, conforme descrito por José António de Sá⁵¹ na memória do estado da Agricultura da Comarca de Moncorvo, “Não se pode dizer que a Comarca tem falta de águas porque a atravessam bastantes rios e ribeiras; e além disso é abundante de nascentes” (Sousa, 2009, p. 319). Para além disto Torre de Moncorvo também não possuía fornos na vila o que desviava a importância para os existentes nas aldeias vizinhas. Pro-

va disso é exibida por António Júlio Andrade que afirma os fornos serem a origem de quase metade do orçamento anual recebido pela câmara no final do século XVIII (Teixeira et al., 2017). Conclui-se assim que todos os fornos seriam da responsabilidade do concelho na medida em que particulares não poderiam existir (Sousa, 2009).

Já na passagem do século XIX para o século XX, Torre de Moncorvo foi assunto no que toca ao desenho do caminho de ferro que possibilitasse a ligação entre “(...) a cidade do Porto à fronteira Oriental de Trás-os-Montes, preconizando a futura Linha do Douro e a sua ligação à Espanha, sendo que três delas propõem explicitamente Torre de Moncorvo no seu itinerário e as restantes fazem-no de forma implícita (...)” (Abreu, 2015, p. 32). Como explicado por Carlos d’Abreu, a empresa inglesa “Alto Douro Railway” propõe uma opção de implementação de um caminho-de-ferro desde o Porto a Torre de Moncorvo não sendo esta fundamentada em qualquer evidência contemporânea do estado em que o concelho se encontrava. O mesmo afirma que a proposta mais parecia ter sido elaborada “(...) tendo como base um qualquer mapa antigo impresso de Portugal, onde a toponímia é distorcida e a localização das povoações é imprecisa, utilizando o nome de Torre de Moncorvo apenas por ela aparecer na cartografia como uma localidade importante próxima da fronteira, quando na verdade essa importância já se havia diluído no tempo” (idem, p. 37).

Efetivamente o caminho-de-ferro acaba por ter em Torre de Moncorvo paragem assente e a inauguração deu-se a 17 de setembro de 1911 (idem). Posto isto, foram algumas as questões colocadas pela Câmara Municipal de Torre de Moncorvo, desde o local afastado do centro da população e de difícil acesso⁵² onde seria implementada a estação ferroviária, à falta de condições⁵³ por parte deste edifício que satisfizessem as necessidades dos comerciantes da região (idem). A estação ferroviária de Torre de Moncorvo, figura 26, é assim apresentada enquanto demasiado pequena

das entidades competentes para melhorar as condições daquele equipamento estruturante para a comunidade.” (Reis, 2022, p. 33).

⁵⁴ “ ‘Eu não sei que terra alguma possa haver considerável e cabeça de comarca, que tenha menos indústria que a Torre de Moncorvo’. E acrescentava: ‘Desconhecem todo o género de artes, até mesmo quase aquelas da primeira necessidade: não há um ourives, um latoeiro, um fabricante, um seleiro, etc., eis aqui a verdadeira razão da pobreza da terra’ ” (Sousa, 2009, p. 103).

⁵⁵ “ ‘faltos de conhecimentos verdadeiros sobre a agricultura, trabalhando sempre pela simples rota, deixada pelos seus maiores; incapazes de inovar cousa alguma, ainda que lhe pareça útil, não fazendo experiências novas, nem mais que o método servil, uma vez adoptado’ ” (Sousa, 2009, p. 262).

tendo em conta o seu posicionamento na Linha do Vale do Sabor que originaria um extenso fluxo de mercadorias (Reis, 2022). Em 1914, de forma a melhorar as condições precárias de acesso à estação ferroviária de Torre de Moncorvo, na sequência da crise da subsistência na 1ª Guerra Mundial escrutinada por José Pedro Reis, é referido o interesse municipal em aplicar fundos governamentais na manutenção da vila o que incluiria a própria rua de acesso à estação ferroviária assim como “(..) outras pequenas obras que iriam obviamente agitar o operariado e conseguir durante alguns meses aliviar os números de desemprego, como também criar condições para um melhor e mais célebre desenvolvimento” (idem, p. 15).

A construção da Linha do Vale do Sabor objetivava possibilitar a Torre de Moncorvo um meio de desenvolver tanto a vila como os restantes concelhos tendo em conta a riqueza em minérios e produtos agrícolas da região de forma a contrariar o paradigma estagnado da evolução da cidade de Bragança mesmo após a implementação da Linha do Tua (Abreu, 2015). Esta abundância de matéria útil para o desenvolvimento geral da região é testemunhada por Columbano Pinto Ribeiro de Castro no final do século XVIII onde o próprio regista que “ ‘Concentram-se na região de Moncorvo, em Trás-os-Montes, à roda de 90% de todas as reservas [do País], computando-se o seu total em 200 000 000 t de hematites com existência certa, além de outras tantas prováveis’ ” (Sousa, 2009, p. 100).

Posto isto, o cenário de Torre de Moncorvo nesta mesma época não seria o mais favorável na medida em que não existiria qualquer tipo de apreço pela cultura, indústria ou produção, razões enumeradas por Columbano Pinto Ribeiro de Castro para a pobreza da terra.⁵⁴ Na mesma época, José António de Sá sucinta o retrato de Moncorvo “(...) pela existência de uma agricultura atrasada e marcada pela ignorância dos lavradores” (idem, p. 262).⁵⁵ Já no início do século XX, época da construção da Linha do Vale

do Sabor, José Pedro Reis indica que em Torre de Moncorvo era produzido azeite, vinho, amêndoa, lã e centeio enquanto produtos como bacalhau, arroz, açúcar, massas e farinha de trigo eram alvo de importação (idem). Em 1915, segundo documentos do Arquivo Distrital de Bragança referidos pelo próprio, o concelho de Torre de Moncorvo seria o que apresentava um menor número de produtores de trigo no distrito de Bragança, não chegando a alcançar os duzentos, figura 24. Posto isto, pela figura 25 comprova-se o papel do concelho enquanto local onde mais trigo em grão era vendido, em 1915, o que poderia acontecer devido a ser local “(...) de circulação e paragem de comboios que transportavam aquele tipo de mercadorias” (idem, p. 43).

O atual concelho de Torre de Moncorvo conta com dezasseis freguesias sendo o mais a sul do distrito de Bragança cobrindo atualmente uma área de 542,77 km² (Sousa, 2009). Virgílio Tavares defende que o estabelecimento de freguesias e concelhos advém da

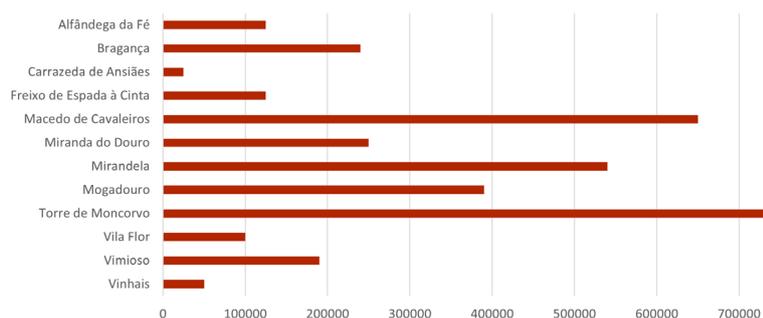
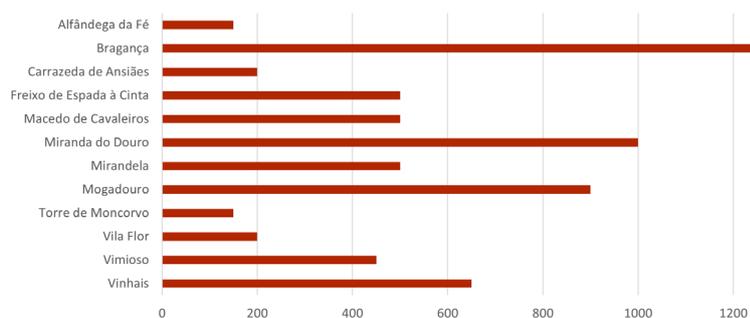


Figura 24 - Número de produtores de trigo no Distrito de Bragança, 1915

Figura 25 - Venda de trigo em grão no distrito de Bragança, 1915

“(…) fixação das pessoas nas localidades, o desenvolver das atividades económicas (agricultura, pecuária, artesanato e comércio), das vias de comunicação, o surgir de interesses comuns e a necessidade de encontrarem soluções para os seus problemas da vida em sociedade” (idem, p. 76). Esta divisão acabou por ser estabelecida em 1834 após ser extinta a comarca de Moncorvo (idem). Em 1890 residem no concelho 14 410 habitantes e é observado um crescimento gradual nas próximas duas décadas. Os dados referidos são fruto dos Recenseamentos Gerais da População de 1890, 1900 e 1911, ano que coincide com a inauguração do primeiro troço da Linha do Vale do Sabor. Apesar do número de habitantes do concelho ter aumentado, 15 669 habitantes em 1900 e 16 530 em 1911, é de notar que isso não corresponde à realidade de todas as freguesias. As freguesias de Castedo, Larinho, Maçores, Perêdo dos Castelhanos, Souto da Velha e Urrós sofreram todas uma diminuição do número de habitantes entre 1900 e 1911 o que seria representativo do que iria acontecer no restante século (idem).

Posto isto é importante salientar qual o desenvolvimento observado nos últimos 40 anos, período pós funcionamento da Linha do Vale do Sabor. Assim como em todos os concelhos vizinhos, a perda de população é verificada nos números recolhidos pelo Instituto Nacional de Estatística. Enquanto em 1981 o concelho de Torre de Moncorvo contava com 13 674 pessoas, em 2001 o número desce para 9 919 o que equivale a uma perda de 37%. Em comparação com os restantes concelhos que a via-férrea atravessava, Vila Nova de Foz Côa, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro e Miranda do Douro, o de Torre de Moncorvo é o segundo com mais população desde 1981 sendo apenas ultrapassado por Mogadouro (Abreu, 2015). O contrário é observado no final do século XVIII, 1796, na medida em que a vila de Torre de Moncorvo, cabeça da comarca de Moncorvo⁵⁶, apresentava um número reduzido de habitantes em relação às restantes comarcas da região.⁵⁷ Seriam 1 462

⁵⁶ “circunscrição territorial com julgado de primeira instância” (Porto Editora, [s.d.]).

⁵⁷ “ ‘A população está mais diminuta que antigamente, assim como também mais pobre. A sua agricultura não tem adiantamento; neste estado está o comércio e faltam as fábricas. Tudo isto a tem feito enfraquecer, de forma que vai em decadência, contribuindo para isso serem os Invernos muito secos e por essa razão diminuir os frutos, principalmente o azeite que é o mais interessante em quantidade e valor’ ” (Sousa, 2009, p. 102).

peças a residir na vila enquanto Bragança teria 5 178 ou Vila Real 3 613 (Sousa, 2009, p. 105). Ainda assim, tal declínio verificado no final do século XIX pode ser justificado principalmente pelas dificuldades e falta de desenvolvimento das regiões do interior do país.

De forma a sustentar a procura de melhores condições foram várias as pessoas a mudar-se para o litoral ou até emigrar para países como o Brasil, Angola, Moçambique e restantes países europeus no decorrer do século XX (idem). Com o intuito de monitorizar as consequências e a escala abrupta a que estava a decorrer este processo, o próprio administrador local de Torre de Moncorvo chegou a “(...) pedir providências para que se evite a saída de operários, concretamente para França, porque estavam a fazer falta aos serviços agrícolas (...)” (Reis, 2022, p. 30). Tal como refere José Marques, pode assumir-se assim o processo de povoamento transmontano como lento ou até estagnado (Sousa, 2009).

Apesar do cenário desafortunado apresentado no decorrer desta breve introdução ao concelho de Torre de Moncorvo resta afirmar que, assim como José Amado Mendes defende, o futuro poderá efetivamente tornar-se um reflexo daquilo que o concelho outrora foi. Todos os fundamentos para um destino progressista podem ser identificados no concelho de Torre de Moncorvo desde as “(...) suas potencialidades naturais, ambientais, paisagísticas e patrimoniais (...)” às “(...) suas gentes e a sua rica e longa história” (idem, p. 106). Com certeza posso afirmar enquanto observador da região que, apesar do paradigma sentido por todo o interior do país, o futuro poderá ser diferente e manifestar esperança a este povo onde falta “(...) algumas infra-estruturas rodoviárias, sanitárias, culturais, etc., mas (...)” onde há “(...) pureza de costumes, hospitalidade, franqueza, generosidade, mesa abundante do que dá a terra, porta aberta para quem chega, seja conhecido ou não (...)” (Gonçalves, 1997, p. 7).

“(...) o maior bem que se pode ter é o nome de Transmontano”
(Torga, Morais e Morais, 2002).

⁵⁸ “(...) ao longo dos tempos, o Larinho sempre funcionou como uma espécie de bairro da vila de Moncorvo. O mesmo acontecia com Felgueiras e Açoreira que eram chamadas as “aldeias de légua a dentro”, enquanto outras se diziam ‘aldeias do termo’ e, mais tarde, apareceu uma terceira categoria: as ‘aldeias de fora do termo’.”(Teixeira et al., 2017, p. 13).

⁵⁹ “Cosidos com o terreno, de forma arredondada, feitas de pedras miúdas de granito, encontram as suas raízes na arquitetura dos povos celtas que habitaram este território há cerca de 3 000 anos”(Teixeira et al., 2017, p. 98).

⁶⁰ “(...) espécies pouco exigentes, que vingam onde outras plantas não conseguem crescer” (Zimbros: um grupo de espécies rústicas a preservar em Portugal, 2022).



1.3 Larinho: “A estrada é toda nossa!”

Para a investigação referente ao Larinho, a leitura dos poucos livros relacionados de forma direta com a aldeia foi imperativa. Dentro destes destacam-se as monografias **Larinho: Torre de Moncorvo, Trás-os-Montes e Igreja Matriz de Larinho - Comemorações do Bicentenário**. Este capítulo apresenta-se então como o culminar de informação recolhida em documentos escritos, entrevistas com residentes ou interessados no Larinho e uma análise própria sobre esta aldeia transmontana. No final do presente trabalho estão dispostos em anexo documentos referentes à freguesia, dos quais é possível destacar transcrições de registos relativos à história da aldeia e material referente à sua tradição como músicas, poemas ou orações. Foi com extremo gosto que tive a oportunidade de conhecer o pequeno pedaço de paz banhado a norte pelo nosso rio Sabor.

Larinho é desde cedo visto como a vizinhança pertencente à vila de Torre de Moncorvo, o qual “ (...) esta situado numa legoa distante desta Villa para a parte do Nascente entre grandes matos de pinheirais bravos (...) ” (Gonçalves, 1997, p. 15)⁵⁸ e a existência de três exemplares de fornos de secar figos garantem uma apropriação arcaica deste território (Teixeira et al., 2017)⁵⁹. A origem do seu nome não é certa, ainda assim são algumas as teorias populares que explicam a designação de “Larinho”. Enquanto freguesia abundante em zimbros⁶⁰ “ (...) pelos montes incultos do termo da aldeia ” (idem, p. 11), há quem justifique o nome através do significado da palavra latina “larix”, como quem diz, zimbro. Também o facto de no Larinho se ter progredido no domínio da arte tradicional da olaria faz com que a origem do nome possa ser fruto da palavra “Oleirinhos”. Ambas as justificações evidenciadas por António Júlio Andrade parecem plausíveis tendo em conta as características do Larinho e a sua história. Ainda assim, o próprio expõe uma “ (...) explicação mais prosaica e romântica ” (idem, p. 11) na qual “Reza a lenda que um homem de Carrazeda foi pelo Juiz desterrado para estes montes que eram cheios de zimbros e pinheiros. Cumprida a

Figura 26 - Estação ferroviária de Torre de Moncorvo, 2022

pena, voltou à terra e as pessoas perguntavam-lhe como se tinha arranjado cá pelos pinhais cheios de lobos, javalis e ursos. Ele responderia:

- Muito bem. Até já construí por lá um larzinho. Só vim buscar companheira para lá viver comigo.

E assim, a partir daquele casal se formou a aldeia que de “Larzinho” passou a chamar-se Larinho” (idem, p. 11).

⁶¹ “por pobres não desmerecem aqui os moradores da freguesia Larinho, termo desta Villa, a seguinte lembrança, que deles se fez no Cartorio da casa: para que os religiosos vindouros conheçam o amor, com que devem tratar os lavradores de Larinho, lhe advirto, que eles com seus carros pelo amor de Deos trouxeram toda a pedra desta obra, ...” (Gonçalves, 1997, p. 14).

⁶² Por centro da aldeia assume-se a posição correspondente às coordenadas geográficas de longitude e latitude 41°12’20.3”N, 7°00’46.9”W, respetivamente, e um raio de 250 metros.

⁶³ Informação disponibilizada por Luís Alves nos anexos do presente trabalho.

⁶⁴ “Da sua construção, os Larinhatos pouco beneficiaram” (Teixeira et al., 2017, p. 99).

⁶⁵ Tal percurso a pé traduz-se em uma hora e quarenta minutos de acordo com o Google Maps, consultado a 17/08/2023.

É das pedreiras do Larinho que “se cortou o granito para construir as casas da aldeia mas também as da vila de Torre de Moncorvo” (idem, p. 83). Também os grandes edificados como a Igreja Matriz de Torre de Moncorvo, o Convento de São Francisco, o Tribunal ou o Convento das Carmelitas são fruto do trabalho de larinhatos de “(...) conhecida tradição (...)” sendo que “(...) eram os lavradores de Larinho que “acarravam” a pedra para as grandes construções” (Gonçalves, 1997, p. 14). Tal esforço e trabalho foi sempre acarinhado, reconhecido e apreciado por figuras incontornáveis moncorvenses e dinamizadoras da cultura como o Padre Joaquim Manuel Rebelo.⁶¹ A freguesia do Larinho é também considerada enquanto “braço-direito” da vila de Torre de Moncorvo devido à fertilidade da sua terra e do papel que desempenhou na produção agrícola em tempos, como será exemplificado no presente capítulo.

À escala da freguesia, os grandes elementos topográficos característicos do limite do território podem ser assumidos no rio Sabor a norte “(...) que corre um nível de 150 metros acima do mar (...)” e a serra do Reboredo a sul “(...) que se eleva a mais de 900

metros (...)” (Teixeira et al., 2017, p. 11) sendo “(...) o pulmão da aldeia e um imenso reservatório de água” (idem, p. 12), figura 29.

Das onze localidades a ser estudadas por cada elemento da turma, Larinho é a que possui a relação mais direta com o rio Sabor. Tendo em conta a posição geográfica do centro da aldeia⁶², a distância medida ortogonalmente é de apenas 1 500 metros. A segunda localidade mais próxima do rio a ser estudada por um dos elementos da turma, Carvalhal, dista cerca de 4 500 metros do atual leito do rio Sabor. Outrora este mantinha uma relação importante com a economia da freguesia. Era o rio que possibilitava, para um povo de interior, dedicar-se à prática da pesca “(...) ou visitar e mergulhar no Sabor à revelia (...)” (idem, p. 56) e seria também onde “(...) havia muito convívio, sendo que o pessoal jovem ia quase todos os fins de semana acampar lá para baixo (...)”⁶³. Atualmente, esta relativa proximidade ao rio Sabor e à atual barragem do Baixo Sabor, figura 27, uma das maiores do país (idem), não é sentida no quotidiano dos larinhatos.⁶⁴

O caminho mais curto até ao rio apresenta-se acidentado, íngreme e sem uma infraestrutura “moderna” presente, figura 28. Estas características, aliadas à crescente idade das pessoas do Larinho, tornam o caminho primitivo inconveniente e pouco desejado. A construção da recente ligação entre a estrada nacional 220 e a barragem do Baixo Sabor permite fazer o percurso em tempo reduzido, no entanto é indispensável um equipamento rodoviário.⁶⁵



Figura 27 - Edifícios responsáveis pelo aproveitamento hidroelétrico da Barragem do Baixo Sabor e o respetivo rio, 2023

Figura 28 - Caminho para a fonte da Ferrada e em segundo plano o rio Sabor, 2023





Barragem do Baixo Sabor

Rio Sabor

Felgar

Larinho

Antiga Linha do Vale do Sabor

Torre de Moncorvo

Carvalhal

Serra do Reboredo



Figura 29 - Ortofotomapa da freguesia do Larinho e território em redor

Ainda assim, a barragem acaba por ser um regulador do clima do vale do rio Sabor e oferece uma frescura valorizada por todos no verão (idem).

A economia do Larinho baseia-se atualmente nos setores secundários e terciários, ao invés do arcaico setor primário.⁶⁶ Pelos números relativos à Superfície Agrícola Utilizada, SAU, em 1999 é seguro afirmar a pouca importância que a atividade agrícola da freguesia do Larinho representa para o concelho de Torre de Moncorvo em comparação com outras freguesias. Na freguesia do Larinho, entre a cultura da vinha, amendoeira e oliveira, a que ocupa mais área é sem dúvida a da oliveira chegando quase aos 30% enquanto as restantes rondam os 20%, figura 30 (Sousa, 2009).⁶⁷ Ainda assim é importante recuar até ao início do século, 1918, e referir o papel da freguesia do Larinho enquanto maior contribuidora para a produção de centeio em todo o concelho. Segundo a informação presente no Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo e disponibilizada por José Pedro Reis, figura 31, o Larinho seria responsável por quase toda a produção deste cereal. Ainda que, como visto anteriormente, o concelho de Torre de Moncorvo não produzisse uma quantidade significativa de trigo em comparação com o restante distrito de Bragança, a freguesia do Larinho era a responsável por metade dos resultados em 1918 (2022, p. 46).

⁶⁶ “Outrora, as aldeias serranas sustentavam uma economia local, mas nos últimos anos entrou em nítido retrocesso.” (Sousa, 2009, p. 252).

⁶⁷ Segundo Luís Abel Carvalho, cuja conversa está transcrita nos anexos do presente trabalho, apesar do próprio não manter contacto permanente com o Larinho afirma que o único olival que resta, pertencente à família e localizado no centro da aldeia, mantém-se enquanto terreno de produção agrícola e está atualmente ao encargo do seu irmão mais novo, residente em Torre de Moncorvo.

Tal função do Larinho enquanto produtor agrícola do concelho é também comprovada previamente no início do século XVIII, em 1721, quando nas “Memórias de Torre de Moncorvo e seu termo”, documento parcialmente transcrito em anexo ao presente trabalho, as “terras” são classificadas como “‘(...) muito boas (...) de dar pam, centeyo e cevada com bons lameiros, onde se colhe milhos, ortalissas e seboas, e ortalissas (...)’ ” (Gonçalves, 1997, p. 15). Tais qualidades podem ser justificadas pela diferença de altitudes que a freguesia do Larinho abrange criando “(...) uma amplitude térmica apreciável e que proporciona uma incrível di-

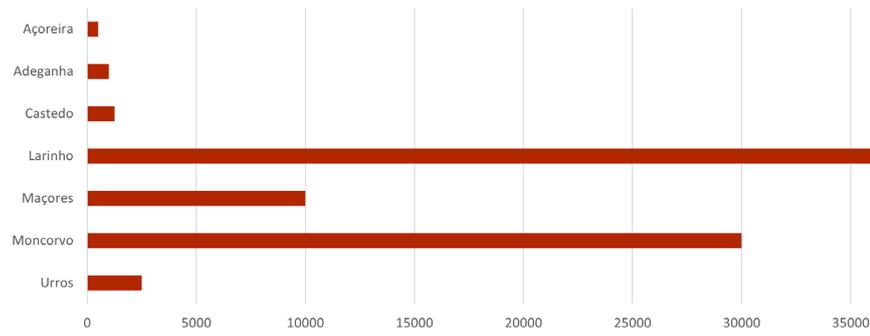
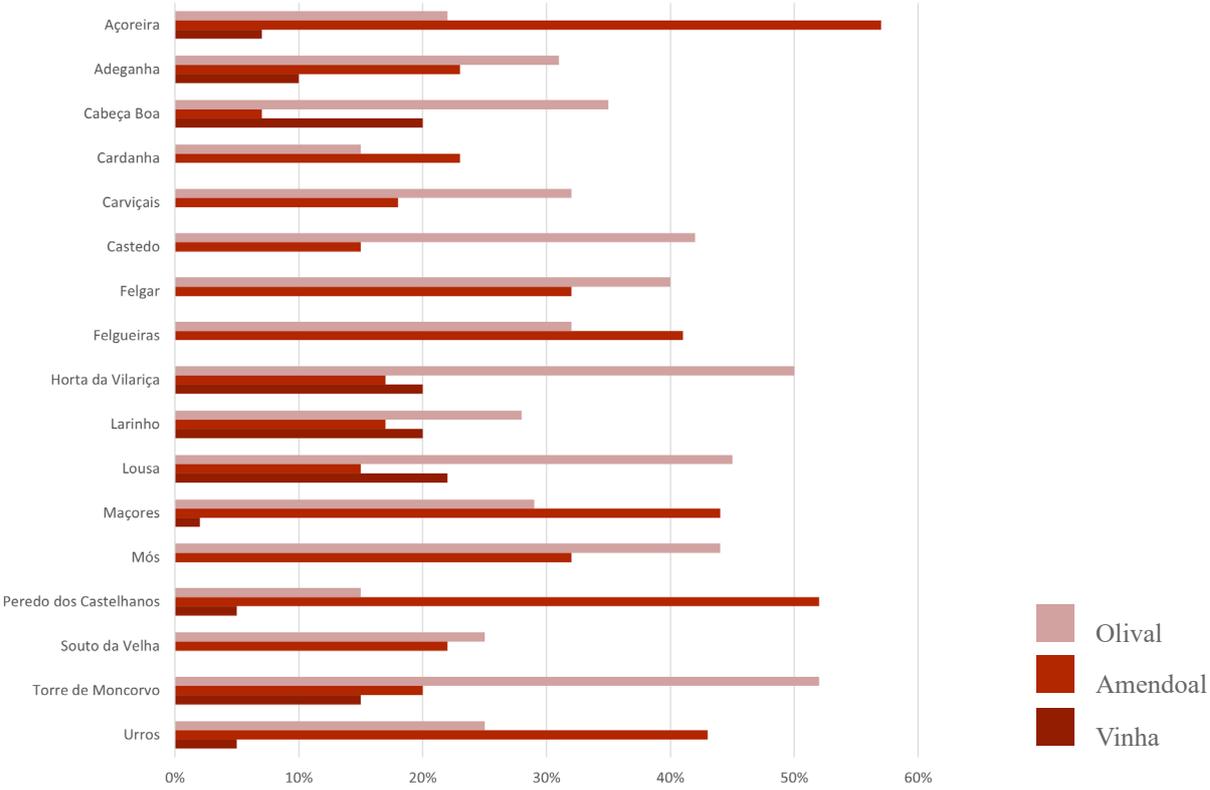


Figura 30 - Superfície Agrícola Utilizada no concelho de Torre de Moncorvo, em percentagem, 1999

Figura 31 - Produção de trigo em freguesias do concelho de Torre de Moncorvo, em Litros, 1918

Figura 32 - À esquerda a estação ferroviária do Larinho e o Cabeço da Mua. À direita a zona industrial e serra do Reboredo, 2023

versidade de flora e fauna” (Teixeira et al., 2017, p. 11). No século XIX a economia do Larinho funcionava maioritariamente através da troca direta de produtos e é caracterizada como sendo de subsistência (idem).

Devido ao seu caráter comercial, a aldeia é caracterizada por D. José Alves, bispo de Bragança, enquanto “ ‘a aldeia que se avantajou às outras’ ”, aquando da sua visita ao Larinho no dia 4 de maio de 1887 (idem, p. 114). Este perfil mercantil da aldeia pode supor-se ter sido também sustentado pelo facto de sempre terem residido no Larinho pessoas da etnia cigana. “Falar do Larinho era falar dos ciganos” (idem, p. 38) e o mesmo é esclarecido pelo Padre Joaquim Manuel Rebelo numa lista extensa e caricata dos nomes das pessoas naturais de cada freguesia de Torre de Moncorvo, Mogadouro, Alfândega da Fé, Freixo de Espada à Cinta e Vila Flor, na qual o Larinho é caracterizado pelo uso dos nomes “Cebileiros, ciganos, cantareiros” (1995, p. 136). Desta forma, a atividade dos ciganos era distinta do comum larinhatos. Ao contrário dos que trabalhavam na terra, todos os ciganos levavam a vida em negócios e trocas comerciais (Teixeira et al., 2017).

A zona industrial do Larinho, figura 32, é um dos contributos para a economia da freguesia e a sua fixação poderá ter sido influenciada pela proximidade à Linha do Vale do Sabor tornando-se na época um atrativo dado “(...) o escoamento de matérias primas de e para esta área industrial (...)” (Abreu, 2015, p. 255). Atualmente a zona industrial do Larinho é considerada como calma e baseia-se em serviços como a venda de produtos agrícola e fábricas de metalurgia.⁶⁸

Larinho conta também com quatro cafés e um minimercado tradicional onde funciona simultaneamente o posto de correios conforme indicado na figura 33. De acordo com a informação de Luís Alves, ocorreu em 2021 o campeonato europeu de pesca na barragem do Baixo Sabor e em 2023 os lagos do Baixo Sabor, “(...)

⁶⁸ Informação fornecida por Luís Alves, atual presidente da Junta de Freguesia do Larinho e até 2020 foi proprietário do restaurante da estação ferroviária do Larinho, e disponibilizada em anexo do presente trabalho.



- Edifícios comuns
- Serviços
- Equipamentos religiosos
- Ecopista do Sabor



Figura 33 - Planta representativa do Larinho com edifícios destacados

um cenário de rara beleza situado no nordeste de Portugal (...)”⁶⁹, são palco do 17º Campeonato do Mundo de Pesca Embarcada ao Achigã. A competição ocorrerá no presente ano nos dias 16 a 22 de outubro e é certamente uma das iniciativas necessárias para a dinamização do Larinho e do próprio concelho de Torre de Moncorvo. Contará com a participação de 250 pessoas em representação de 20 nações. Ainda assim, conforme refere Dorbalino Martins, há 60 anos cafês não existiriam. “Luz elétrica?” também “Não havia” (Teixeira et al., 2017, p. 52) e as duas tabernas no largo do Fundo do Lugar seriam suficientes espaços de encontro (idem).

O registo mais distante relacionado com a demografia no Larinho é referente ao ano de 1530 e está disponível no Arquivo Histórico Português. Neste Numeramento é referido o número 44 no que diz respeito aos residentes no Larinho (Gonçalves, 1997, p. 16). Segundo António Júlio Andrade, entrevistado no decorrer do ano e cuja conversa está integralmente transcrita em anexo, existe um registo anterior de acordo com as Inquirições realizadas em 1258 no qual é referida a “ (...) ‘villa de Lamis’ (...) com 38 moradores que pagavam ‘foro’ pela ocupação da terra e gozavam do estatuto de ‘vizinhos’ do concelho de Moncorvo” (2017, p. 13). A partir desta informação o próprio não alcança nenhuma conclusão, no entanto, perduram duas hipóteses. A primeira seria este povoado situar-se em Lamelas, local integrado na atual freguesia do Larinho e identificado de grosso modo na figura 29, e a segunda seria que o primitivo nome da aldeia não seria relacionado com as explicações anteriormente descritas mas sim com a palavra “Lamis” (2017, p. 13).

No ano de 1721 são registados nas “Memórias de Torre de Moncorvo e seu termo” em relação ao Larinho “sento e trinta vizinhos”, o que representa um aumento de doze pessoas em treze anos (Gonçalves, 1997). Passados trinta e sete anos é feita referência no Dicionário Geográfico ao Larinho no qual, em 1758, eram

⁶⁹ Informação disponibilizada na carta escrita pelo presidente da Federação Portuguesa de Pesca Desportiva e brochura do evento colocadas em anexo ao presente trabalho.

⁷⁰ Como referenciado anteriormente, tal documento está transcrito em anexo no presente trabalho.

⁷¹ Citação retirada “(...) da correspondência expedida pelo administrador do concelho em 10 de Fevereiro de 1864” que está transcrita parcialmente no final do presente trabalho (Teixeira et al., 2017, p. 22).

⁷² 693 habitantes em 1911 (Sousa, 2009, p. 51).

⁷³ 789 habitantes em 1900 (Sousa, 2009, p. 51).

apresentados 141 residentes (idem).⁷⁰ Segundo o registo feito por Columbano Ribeiro de Castro, seriam 406 os habitantes no Larinho em 1796 (Rodrigues e Rebanda, 1992) e no início do século XIX este número representaria 153 agregados familiares (Teixeira et al., 2017). Em 1864 verifica-se a residência de 655 pessoas, entre as quais seriam “(...) 228 habitantes do sexo masculino e 327 do sexo feminino (...)”⁷¹ (idem p. 22). Passados 26 anos verificou-se um aumento demográfico que equivale quase ao dobro do registado em 1796, ou seja, 728 habitantes em 1890. A partir dos dados recolhidos pelo Instituto Nacional de Estatística é possível verificar a evolução demográfica na freguesia a partir de 1876. Na figura 34 estão presentes estes números que refletem o mesmo estado de declínio associado ao desenvolvimento demográfico do próprio concelho a que o Larinho pertence, Torre de Moncorvo. No ano de 1890 o Larinho contava com 728 habitantes. Nos próximos 20 anos, como analisado anteriormente, a freguesia acabou por verificar uma perda, ainda que pouco acentuada, de 35 habitantes⁷² apesar de um aumento de 61 pessoas na última década do século XIX⁷³. Resta então analisar o nível de alfabetismo da freguesia que, no espaço de 31 anos, manteve-se nos 80%, um número que acompanhava as restantes freguesias do concelho (Sousa, 2009). Em 2011 eram 365 pessoas (Abreu, 2015).

O grande impulsionador do ensino, quer no Larinho como em Torre de Moncorvo, terá sido Ramiro Xavier da Fonte Fernan-

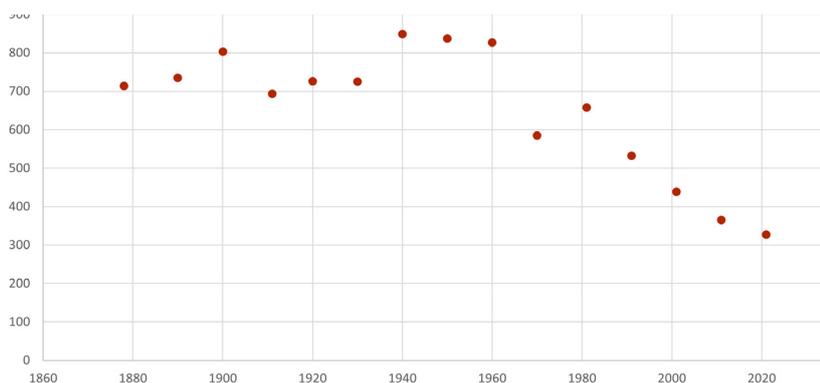


Figura 34 - População residente na freguesia do Larinho, 1878-2021

⁷⁴ Para mais informações bibliográficas sobre Ramiro Salgado consultar Larinho: Torre de Moncorvo, Trás-os-Montes p.61-66.

⁷⁵ Bisavô de Maria da Conceição Cordeiro Salgado, esposa de Ramiro Salgado (Teixeira et al., 2017).

⁷⁶ Vizinha do recinto da Capela de Santa Luzia.

⁷⁷ “(...) já não havia crianças. Havia duas ou três crianças e então foram para Moncorvo. Foi antes do covid, um ano antes para aí, ora foi em 2019, talvez em 2018. (...) o que era uma professora e uma empregada para duas crianças? Não tinha lógica” (D^a Luzia, 2023).

⁷⁸ Informação disponível no Livro de Receitas e Despesas.

⁷⁹ É testemunhado que, pelo menos no decorrer do século XX, “toda a gente do Larinho tinha primos no Felgar e o contrário também era verdade” (Teixeira et al., 2017, p. 53).

⁸⁰ “É óbvio que ela foi sempre uma «cerâmica popular», porque feita e utilizada em grande escala por gente do povo; foi sempre «tradicional» porque se apoiou num conhecimento herdado (transmitido de pais para filhos, ou de mestre para aprendiz); foi sempre «artesanal», se considerarmos o profissional da olaria como um artesão, cuja atividade depende mais da sua habilidade do que ao recurso a máquina.” (Rodrigues e Rebanda, 1992, p. 11).

⁸¹ “(...) nelle se faz loussa de barro vermelho de toda a casta em tanta abundancia que prove

des Salgado, já referenciado no presente trabalho.⁷⁴ O seu papel no desenvolvimento da região passou pela preocupação em “(...) alargar e elevar a educação, em formar homens que aprendessem a modernizar a agricultura – que aqui só conheciam a enxada e o arado egípcios de três mil anos antes de Cristo” (Teixeira et al., 2017, p. 63). Também Joaquim Inácio Cordeiro⁷⁵, o qual será mencionado com maior detalhe em seguida, terá feito parte da junta de freguesia do Larinho entre 1864 e 1866 quando foram realizados “(...) todos os esforços para a criação de uma Cadeira de Instrução Primária (...)” (idem, p. 113).

Segundo informação disponibilizada pela D^a Luzia Diniz⁷⁶, a qual está transcrita nos anexos do presente trabalho, no Larinho existiriam dois estabelecimentos de ensino primário, sendo um para raparigas e outro para rapazes. A antiga escola para raparigas estaria situada no local onde é atualmente o centro de dia, enquanto a dos rapazes funcionava no atual edifício da junta de freguesia, ambos no centro histórico do Larinho. Anos mais tarde as escolas do Larinho passaram a funcionar num mesmo edifício localizado na via principal do Larinho, a 525 metros de distância do centro histórico da aldeia, na atual sede da associação Bem Fazer, figura 33. O estabelecimento acabaria por encerrar por volta de 2018 devido à insuficiência do número de crianças.⁷⁷

Também a arte da olaria era de tal forma significativa que no final da Idade Média e início da Moderna o Larinho era considerado, em paralelo com Felgar, um dos “(...) importantes centros de produção cerâmica (...)” (Leonardo, 2007, p. 32). Esta importância do Larinho enquanto um dos reconhecidos centros oleiros do distrito de Bragança considera-se ter terminado no século XVIII (Rodrigues e Rebanda, 1992). A produção cerâmica no Larinho é documentada pelo menos desde o século XVII quando em 1648, por exemplo, existiam dez oleiros mais aprendizes.⁷⁸ Em comparação com os registos relativos ao Felgar⁷⁹ apresentados no livro

Centros Oleiros do Distrito de Bragança - Olarias de Felgar e Larinho (Moncorvo) é de notar o facto de existir registo de atividade oleira também desde a mesma época, no entanto esta continuar a existir até ao final do século XX, ano de publicação do livro. Segundo Miguel Rodrigues e Nelson Rebanda tal pode significar que “(...) o Larinho seria inicialmente o centro oleiro dominante, verificando-se uma inversão de posições a partir da segunda metade do século XVIII, e depois o desaparecimento dos oleiros no Larinho” (idem, p. 7).

É importante salientar uma característica verificada pelo Livro de Acórdãos da Câmara de Moncorvo de 1670, informação também disponibilizada no livro de Miguel Rodrigues e Nelson Rebanda, que passa pela notoriedade do papel da mulher na produção de cerâmica no Larinho. Dos vinte e um oleiros identificados, dezasseis seriam mulheres, o que a comparar com o documentado vinte dois anos antes é uma mudança acentuada do panorama habitual. Tal alteração poderá ser entendida como consequência do início da Guerra da Restauração em 1640 que levou à ausência de pessoas do sexo masculino (idem). No documento referente a 1648 são identificados enquanto aprendizes tanto filhos, como filhas, o que sustenta a prática, produção e arte cerâmica do Larinho enquanto popular.⁸⁰

O Larinho seria assim em 1708 um importante centro oleiro a partir do qual “ (...) ajudão-se neste lugar a fabricar louça de barro, de que dão provimento à Comarca’ ” tal qual o exposto por Carvalho da Costa (Gonçalves, 1997, p. 15). Passados treze anos continua a ser referida a “loussa” do Larinho nas “Memórias de Torre de Moncorvo e seu termo”.⁸¹ Segundo Miguel Rodrigues e Nelson Rebanda, nem José António de Sá em 1791 nem Columbano Ribeiro de Castro em 1796, informação dos quais já foi analisada no presente trabalho, refere qualquer oleiro proveniente do Larinho o que permite confirmar a premissa de no final do século

XVIII já não existir este tipo de atividade na aldeia (1992).

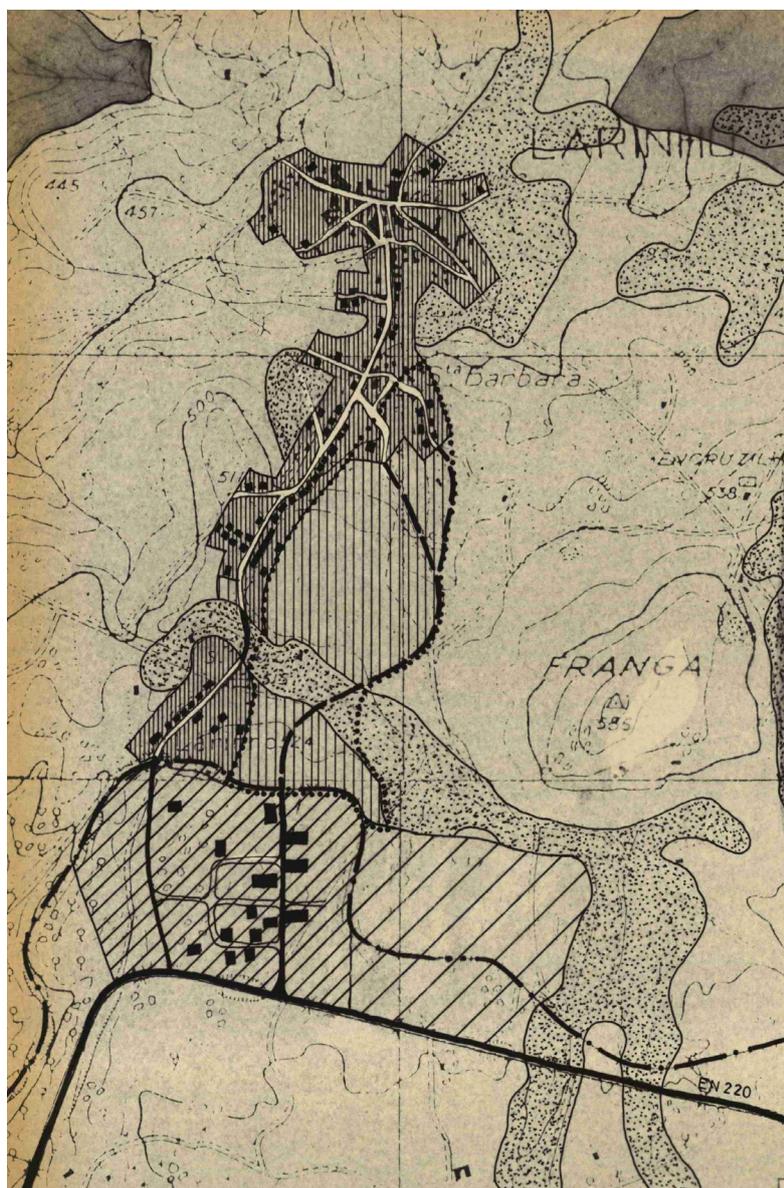
Tal declínio sucedido no Larinho é pressuposto ter acontecido devido às limitações impostas no acesso do povo às matas de gestão regalenga das quais faziam parte a do Reboredo, Pinhal e Franga, figura 35. Sendo estes os fundos principais a partir dos quais os oleiros do Larinho extrairiam a tão importante lenha utilizada no processo de cozedura da cerâmica, o agora difícil acesso certamente terá condicionado a subsistência do centro oleiro, ao contrário de Felgar que teria maior acessibilidade às matérias-primas (idem) (Teixeira et al., 2017). A insatisfação dos “moradores do lugar do Larinho” é testemunhada no registo na reunião de deliberação na câmara de Torre de Moncorvo sucedida a 28 de janeiro de 1713 transcrita parcialmente nos anexos do presente trabalho e conduziu à apreensão dos representantes do Larinho (idem). A posse particular de fornos apenas será efetivamente concedida a 23 de julho de 1800 conforme documento apresentado também em anexo (idem).

Outro elemento essencial para a produção de cerâmica é o forno. Na época também estes seriam propriedade de Torre de Moncorvo, tal como analisado anteriormente, o que faria com que para utilizá-los os oleiros tivessem de “pagar a respetiva poia” (idem, p. 15). Segundo António Júlio Andrade existiriam dois conjuntos de fornos municipais nas proximidades da aldeia do Larinho, um em Lamelas e outro na Lameira dos Fornos (idem).

Quando é referido o nome Lamelas assume-se a zona referida na figura 38. Nesta área “MANDOU FAZER O DOR. JOZE ANTONIO COBREIRO DE AZEVEDO SENDO CORREGEDOR DA COMARCA. A. D. 1744” (idem, p. 95) “(...) um chafariz tão grandioso (...)” (idem, p. 15), figura 36, e já no século XX o apeadeiro de Lamelas que serviria a Linha do Vale do Sabor. O chafariz de Lamelas pode ser considerado enquanto um sinal da importância que esta área apresentava durante a época tendo em conta o registo

muitas terras destes contornos (...).” (Gonçalves, 1997, p. 15).

de 21 de setembro de 1684, transcrito parcialmente nos anexos do presente trabalho, que dá a entender a importância de Lamelas enquanto um “complexo industrial”. Conforme afirma António Júlio Andrade, “(...) ali aparecem escoriais e cadinhos testemunhando uma intensa e secular atividade de fabrico de ferro” (idem, p. 15) apesar de na atualidade não existir qualquer indício de importância nesta área para além da padaria Miguel, edifício na mesma pro-



-  Reserva Agrícola Nacional
-  R.E.N.
-  Áreas de Construção Existente
-  Áreas de Expansão
-  Zona Industrial de Torre de Moncorvo
-  Área de Expansão da Zona Industrial de Torre de Moncorvo

Figura 35 - Larinho, Planta de delimitação dos perímetros urbanos, 1994

priedade do chafariz, e da “recente” construção da estrada nacional 220 (idem). A água que é possível consumir no chafariz de Lamelas terá origem em “uma mina secular, colhida da rocha, no ventre da serra” do Reboredo (idem).

Já a Lameira dos Fornos assume-se também como delimitada na figura 38 devido à própria designação da rua, rua dos Fornos, figura 37, à proximidade ao Largo da Lameira⁸² e à informação disponibilizada por Rui Leonardo, transcrita em anexo do presente trabalho. Dada a insatisfação relativa ao funcionamento e poder absoluto do concelho, em janeiro de 1726 chega a existir registo de nove fornos particulares e ilegais na aldeia (idem).

Posto isto, o Larinho possui uma organização urbana clara na medida em que apresenta-se como ponderada e sucessiva, resultante do retorno de emigrantes das ex-colónias (idem). É possível realizar uma leitura direta da aldeia a partir da sua morfologia urbana. Nas figuras 33 e 38 são facilmente identificados dois locais com uma densidade construtiva maior em relação ao restante território. Estes aglomerados são identificados enquanto o centro histórico da aldeia e o conjunto que engloba o complexo industrial do Larinho, antiga zona industrial de Torre de Moncorvo, e o Bairro de Santa Luzia. Estes dois pontos interagem a partir de uma via com a extensão de 1800 m.⁸³ A localização onde se estabeleceu a aldeia, entre o rio e a serra, ou seja, meia encosta, proporcionou ao Larinho a oportunidade de estabelecer-se enquanto significativo produtor agrícola (idem).

A partir da via mista, rodoviária e pedonal, são variados os edifícios construídos a par com o desenvolvimento da população e a evolução da necessidade de um modo de vida “atual” distante das características precárias ainda visíveis no centro histórico da aldeia.⁸⁴ Este desenvolvimento deu-se em grande parte devido à emigração, um fenómeno comum a várias aldeias do país, inclusive as transmontanas. Como referido anteriormente no capítulo 1.2, a

⁸² Há 60 anos, consoante o retrato do Larinho descrito por Dorbalino Martins, “os Fornos já eram fora... muito longe” daquilo que seria “o Larinho propriamente dito” (Teixeira et al., 2017, p. 26).

⁸³ Esta via é constituída pelas Rua da Cruz, Rua Dr. João Celestino M. Leonardo, Rua Pinhal do Rei Velho e Rua da Estação (ordenação de norte para sul).

⁸⁴ “A rua (...) onde não havia uma casa, começou a encher-se de casas novas. Todas, sem exceção, de emigrantes” (Teixeira et al., 2017, p. 50).



Figura 36 - Chafariz de Lamelas

Figura 37 - Rua dos Fornos, 2023

Figura 38 - Ortofotomapa aproximado à freguesia do Larinho



procura por mão de obra em países afetados diretamente por ambas as Guerras Mundiais cresceu de forma acentuada e os portugueses vislumbraram uma forma de conseguirem melhorar a vida que levavam. O Larinho não foi exceção e no início dos anos cinquenta os homens foram os primeiros a abandonar a aldeia, rumo a países como França e Alemanha, com o intuito de ganhar dinheiro suficiente para melhorar o futuro das famílias. As crianças acabaram por muitas vezes ficar ao cuidado dos avós quando também as mulheres iam à procura de algo melhor, tal qual os seus maridos. Outras situações também aconteceriam tal qual como o sucedido com Luís Abel Carvalho que, juntamente com os dois irmãos, na ausência dos pais⁸⁵ ficaram entregues numa pensão em Torre de Moncorvo. Estas originaram a que o Larinho se transforma-se numa aldeia à qual faltava uma geração completa, fazendo com que os filhos de emigrantes crescessem sem pai ou mãe (idem).

⁸⁵ Em 1962 o pai de Luís Abel Carvalho terá sido o primeiro larinheiro a emigrar para França de forma clandestina. Passados cinco anos, o pai terá voltado para o Larinho, no entanto, após apenas um ano, Luís Abel Carvalho e seus irmãos constataram que o mesmo iria voltar a acontecer. Tanto o pai como a mãe acabaram por emigrar para a Alemanha.

⁸⁶ “(...) a primeira geração de emigrantes europeus, investir as suas economias na sua aldeia, comprando terras e fazendo ou refazendo casas” (Sousa, 2009, p. 271).

⁸⁷ “Agora eram carros e mais carros. Parecia um despique para ver quem trazia o melhor. O largo do Fundo do Lugar parecia um stand de automóveis” (Teixeira et al., 2017, p. 50).

⁸⁸ “O verão é época de festas nas aldeias e o Larinho não escapa(-va) à regra” (Teixeira et al., 2017, p. 53).

⁸⁹ “‘Na minha terra uma aldeia / em noite de lua cheia / é tão bela e tão feliz’ inundava a terra e os caminhos, o caminho do Felgar” (Teixeira et al., 2017, p. 53).

Após as Grandes Guerras Mundiais foram vários os larinheiros que regressaram e investiram na sua terra como um seguro do seu futuro.⁸⁶ Sendo isto o que sempre ambicionaram e que anteriormente não tinham possibilidades de concretizar é notório o diferente viver do Larinho nos meses de verão, principalmente no mês de agosto.⁸⁷ Este ritmo e mudança acabam por ser identitários da gente da terra na medida em que é notória a vontade em regressar repetidamente ao Larinho. Este movimento sazonal⁸⁸ teve um papel de extrema importância no desenvolvimento do presente trabalho dado o entendimento necessário e estudado no que toca à utilização temporária ou constante de um espaço ou território como o Larinho que, com os emigrantes, terá mudado para melhor (idem).

Para além desta via que atravessa a aldeia são poucos os acessos ao Larinho. Estas vias são, em grande parte, em terra batida e anteriormente era a partir das mesmas que era feita a comunicação entre o Larinho e as restantes aldeias.⁸⁹ Muitas destas vias acabam por nem estar identificadas dado o seu carácter puramente funcional,

ou seja, muitas vezes não existe qualquer edificação associada o que retira a necessidade de serem devidamente identificadas.

Tal como foi referido anteriormente, após a construção da Barragem do Baixo Sabor é estruturada uma via de acesso que faz a ligação entre a estrada nacional 220 e a própria barragem. Esta infraestrutura atravessa parte da freguesia do Larinho, no entanto, na presente análise, não é considerada como um ponto de acesso à aldeia dada a obrigatoriedade de um equipamento rodoviário, a sua inutilidade face a uma via principal que por si só já conecta todos os pontos da própria aldeia e ao seu traçado sinuoso, figura 29. Enquanto infraestrutura de dimensão significativa acabou por segmentar os acessos primitivos ao lado nascente do Larinho, não existindo qualquer ligação entre o existente e a adição. A única exceção é a Rua Caminho do Felgar que se apresenta alcatroada, mantendo uma transição suave entre a via primitiva e a recente adição urbana. Assim como em diversas aldeias às quais foi introduzido o caminho-de-ferro na transição entre os séculos XIX e XX, também a estação ferroviária do Larinho, figura 39, foi planeada a uma distância considerável do antigo centro urbano, figura 40.



Figura 39 - Fotomontagem da estação ferroviária do Larinho integrante de um conjunto de variadas referentes a estações da Linha do Vale do Sabor. É possível observar elementos como objetos de barro e um membro de uma banda filarmónica, ambos característicos do Larinho

A edificação dos equipamentos de apoio ferroviário encontra-se diversas vezes afastada dos centros urbanos em parte devido ao planeamento da linha ferroviária enquanto um todo. Como referido por Francisco Braz, presidente da Junta de Freguesia de Carviçais, em relação às estações ferroviárias entre Torre de Moncorvo e Carviçais, foram “(...) construídas as restantes estações e apeadeiros da linha, bem desviados das aldeias, como são os casos de Larinho, Carvalhal, Felgar, Souto e Mós.” (Abreu, 2015, p. 20). Esta escolha foi tomada aquando do planeamento da Linha do Vale do Sabor em parte devido à topografia do território sendo que o caminho-de-ferro apresentava limitações impossíveis de contornar no contexto da época. A força da máquina a vapor era reduzida e um percurso que dependesse inteiramente da localização dos centros urbanos seria sinónimo de gastos incomparáveis e do aumento, considerado desnecessário, do tempo de viagem já longo entre o Pocinho e Duas-Igrejas.

Ainda assim a justificação popularmente divulgada é outra e reflexo do contexto da época. Segundo Afonso Praça, o comboio “(...) foi recebido à pedrada como se fosse obra do diabo, há quem diga que a linha ficou quilómetros afastada de algumas povoações em consequência das hostilidades feitas aos engenheiros que a traçaram, recebidos com manifestações de varapau e foices roçadeiras (...) Mas isto são vozes do povo, transmitidas de pais a filhos, vá lá agora saber-se até que ponto corresponde a verdade.” (idem, p. 343). O percurso entre os povoados e as estações passa então a fazer parte da génese do quotidiano presente nestas severas aldeias transmontanas.⁹⁰

A estação ferroviária do Larinho faz então parte do paradigma verificado em várias estações da Linha do Vale do Sabor as quais, por vezes, estão localizadas “(...) bastante longe das povoações que deviam servir.” (idem, p. 187). O facto de a localização destes equipamentos não seguir as melhores condições de acessi-

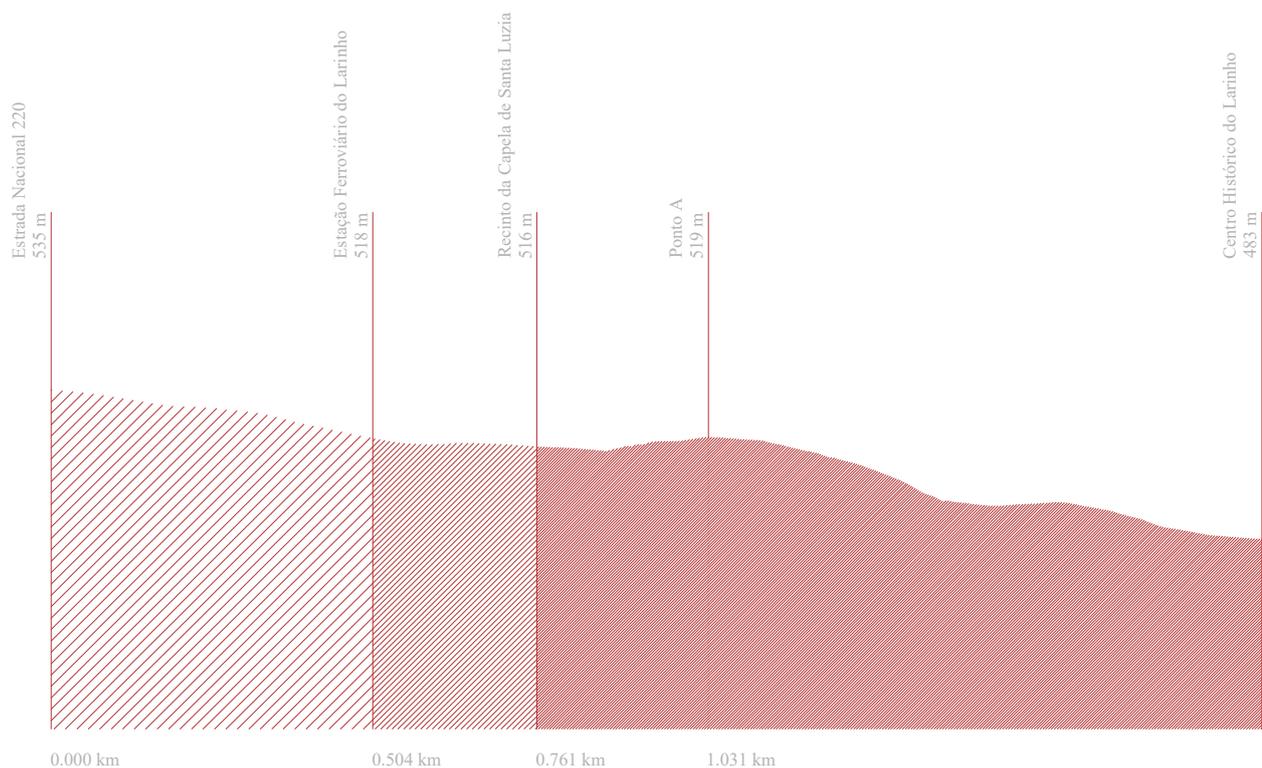
⁹⁰ “De maneira que a única forma de se evadir deste pequeno inferno conjugal era calcorrear aqueles dois quilómetros que separavam o povoado da estação do caminho-de-ferro e deixar-se temporariamente embalar com horizontes de sonhos que o vapor trazia sob a forma de um comprido e ruidoso monstro metálico.” (Abreu, 2015, p. 340).

⁹¹ “Um dos primeiros documentos em onde a aldeia do Larinho é referida tem a data de 1326 (...)” (Teixeira et al., 2017, p. 13).

⁹² “Porventura, em nenhuma das aldeias e mesmo das vilas de Trás-os-Montes se encontrará um largo com tamanha amplitude de interessantes características arquitetónicas” (Teixeira et al., 2017) p.87.

bilidade, acaba por salientar a carência de um caráter atrativo do transporte ferroviário. Tanto a instalação dos edifícios ferroviários da estação do Larinho, como a zona industrial estabelecida nas últimas décadas do século passado (Teixeira et al., 2017) e a estrada nacional 220 impulsionaram o desenvolvimento da aldeia para sul.

O aglomerado de edifícios datado de há pelo menos mais de 697 anos⁹¹ apresenta “a nobreza do granito nas paredes e a telha



vermelha dos telhados” o que faz “da aldeia um belo exemplar de arquitetura rural transmontana (...)” (idem, p. 83). É neste espaço urbano que a história primitiva do Larinho reside. Composto por edifícios rurais de “um ou dois pisos, com estreitas aberturas, que o clima a isso obriga” (idem, p. 84), este centro tem na sua génese um dos largos mais curiosos de que existe memória em aldeias transmontanas.⁹²

Figura 40 - Perfil de elevação da via principal do Larinho

O Largo da Lameira apresenta o encontro de habitações, um “chafariz jorrando água em permanência, água cristalina conduzida da serra do Reboredo”(idem, p. 87) e três capelas em orientações distintas e com adorações, histórias e funções também diferentes. Já em 1708 este caráter múltiplo comprovava-se pelos marcos arquitetónicos da época como é o caso da “ (...) Igreja parochial da mesma apresentação, mais quatro ermidas, e oito fontes’ ” conforme descreve o Padre Carvalho da Costa (Gonçalves, 1997, p. 21). As quatro ermidas referenciadas são assumidas por Armando Manuel Lopes Gonçalves como a atual capela de Santo António e as primitivas capelas de Nossa Senhora do Rosário, Santa Bárbara e de Santa Luzia (idem). Em 1758 as capelas do Larinho voltam a integrar o registo feito da aldeia nas “Memórias Paroquiais”, transcritas em anexo, onde é comprovado o posicionamento dos edifícios.⁹³ Enquanto as últimas duas são atualmente outras construções noutras locais, a primitiva capela de Nossa Senhora do Rosário estaria irrecuperável no século XX e acabou por ser demolida e reedificada no mesmo local, figura 41. Sucedeu-se que na década de 1980, “(...) com a realização de obras de recuperação, foi também rebatizada com a invocação de N^a S^a de Fátima” (Teixeira et al., 2017, p. 88). Tanto esta como a capela de Santo António, figura 43, foram intervencionadas no decorrer dos anos.

Dos poucos desenhos históricos relativos ao Larinho no Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo, um dos que tive a possibilidade de analisar em primeira mão foi precisamente o do restauro em 1985 da capela de Santo António, no qual foi substituído o arco em madeira do alpendre por um em betão (Gonçalves, 1997). Segundo Armando Manuel Lopes Gonçalves, a capela de Santo António assume-se como a primitiva igreja, “certamente de origem medieval” (Teixeira et al., 2017, p. 89), e “(...) dizem os moradores de Larinho, que terá sido a antiga igreja, e os mortos eram enterados no piso do seu alpendre” (Gonçalves, 1997, p. 22). Devido à

⁹³ “ (...) a de Santo António e a de Nossa Senhora do Rosário dentro do mesmo lugar e de Santa Bárbara distante doiz tiros de Espingarda do mesmo povo, e de Santa Luzia distante um coarto de legoa (...)’ ” (Gonçalves, 1997, p. 21).

sua reduzida dimensão, a capela de Santo António deixou de servir as necessidades dos larinhatos.

Já a atual Igreja Matriz do Larinho, figura 42, data do final do século XVIII e é sem dúvida uma “(...) grandiosa construção (...)” (idem, p. 13) que eleva o orgulho do povo tendo sido classificada “(...) como monumento de interesse público em portaria de 11 de Abril de 2013” conforme documento em anexo (Teixeira et al., 2017, p. 85). Para além de proteger a alma, esta funcionaria também como proteção física em noites agrestes no nordeste português conforme conta Dorbalino Martins numa das suas linhas sobre o Larinho (idem). Existiria uma primitiva igreja matriz consoante explicita Armando Manuel Lopes Gonçalves de forma detalhada no seu livro dedicado às comemorações do bicentenário da atual Igreja Matriz do Larinho (1997), no entanto, tal como refere António Júlio Andrade não existe registo da sua localização (Teixeira et al., 2017).



Figura 41 - Capela de Nossa Senhora de Fátima e chafariz do Largo do Fundo do Lugar, 2022

Figura 42 - Igreja Matriz do Larinho, 2022

Figura 43 - Capela de Santo António, 2022

Em 1753 conta-se com a construção da capela de Santa Bárbara localizada fora do centro histórico do Larinho (Gonçalves, 1997). O processo descrito por Armando Manuel Lopes Gonçalves que levou à edificação da capela de Santa Bárbara é considerado como demorado tendo em conta o seu início a 13 de novembro de 1746 e conclusão após dez anos em 1756 (idem).

A mais recente adição religiosa ao largo da Lameira pode ser considerada a capela de Nosso Senhor dos Aflitos, figura 44, “(...) mandada construir em 1896 por milagre feito ao filho de Joaquim Ignácio Cordeiro” (idem, p. 23) que já em 1857 seria “o maior contribuinte do Larinho” (Teixeira et al., 2017, p. 104) e que tornar-se-ia “(...) um dos quarenta maiores contribuintes do concelho de Moncorvo” (idem, p. 112). Joaquim Inácio Cordeiro é descrito por Maria Conceição Cordeiro Salgado como “(...) um grande empreendedor do século XIX, (...) um homem dinâmico, ousado e com ampla visão, que venceu barreiras de toda a espécie, vivendo situações difíceis e pungentes” (idem, p. 131)”. A atividade de Joaquim Inácio Cordeiro passaria pelo comércio de “(...) peles, os couros, mas também outros produtos como ferragens, mercearia e muitos outros”⁹⁴ (idem, p. 104) dentro da região de Trás-os-Montes e Alto Douro⁹⁵ como também pela venda de “(...) alguns géneros agrícolas da região, especialmente amêndoa, azeite e mesmo cereais (...)” pela cidade do Porto (idem, p. 107). A capela terá sido projetada pelo arquiteto Manuel Sá residente na aldeia vizinha, Felgar, e segundo “documento que relata a construção e inauguração da Capela do Senhor dos Aflitos”⁹⁶, a primeira pedra terá sido alicerçada no “(...) dia 14 de junho às 7 horas e 20 minutos da tarde de 1894” (idem, p. 121) e a sua imposição na cota mais alta do largo faz com esta o coroe devidamente, conforme demonstrado pela figura 44 (idem, p. 90). A existência de documentos como cartas escritas a relatar os acontecimentos demonstram a procura da família Cordeiro em divulgar a sua história e, desta forma, o

⁹⁴ “(...) muitos outros como: açúcar, azeite, bagaço, vinho, bacalhau, algodão, algodão de cores, algodão matrafão, carda estanhada, linho assedado, linhol, botões, arroz, pratos, tijelas e papel pautado (...)” (Teixeira et al., 2017, p. 108).

⁹⁵ Algumas das localidades que “(...) se abasteciam na Casa Cordeiro: Alfândega, Bruçó, Cabreira, Cardanha, Carviçais, Castelo Branco, Cerejais, Estevais, Felgar, Felgueiras, Ferradosa, Fornos, Freixo, Gouveia, Hardão (Vilar Chão), Lagoaça, Ligares, Maçores, Mazouco, Meirinhos, Moncorvo, Mós, Nabo, Parada, Picões, Poiares, Póvoa, Quinta das Quebradas, Quintas, Sandim, Sendim, Soto de Carviçais, Soto do Felgar, Souto, Valverde, Vide e Vilar Chão” (Teixeira et al., 2017, p. 110).

⁹⁶ Documentos escrito e história detalhada no livro **Larinho: Torre de Moncorvo, Trás-os-Montes**.

⁹⁷ Isto é comprovado por experiência própria na medida em que, apesar da análise de documentação escrita e de imagens aéreas foi-me impossibilitado perceber onde se localiza a fonte da Ferrada. Posto isto, a conversa com Rui Leonardo, anexa ao presente trabalho, permitiu que no dia seguinte conseguisse ir até ao encontro da fonte e experienciar parte da magia. Tal apenas pôde acontecer devido ao indispensável contacto direto com um território aquando do seu estudo.

milagre ficaria perpetuado no Larinho e exposto para todos através da capela de Nossa Senhora dos Aflitos, pelo menos até à data do presente trabalho.

“A Ferrada era no imaginário coletivo o local onde tudo acontecia” (idem, p. 48). A Ferrada, a “fonte dos mistérios” (idem, p. 56), é enunciada por Dorbalino Martins numa das suas satisfatórias crónicas e seria uma das várias fontes a que o Larinho tem acesso pelo menos desde 1801, data que está inscrita na estrutura abobadada em granito (idem), figura 45. Tal qual o chafariz de Lamelas, a água que brota da fonte da Ferrada “(...) é colhida em uma mina e sai por um tubo metálico para um tanque, com um caudal de cerca de 2 700 litros por dia” (idem, p. 96). A sua localização pode descrever-se como pouco perceptível⁹⁷ na medida em que a fonte “esconde-se” do atual Larinho, estando a norte da aldeia, num dos caminhos irregulares e acentuados de acesso ao rio Sabor intitulado por Costa da Ferrada onde “Outrora (...) , um caminho ruim de



Figura 44 - Fotografia aérea do Largo da Lameira coroado pela capela de Nosso Senhor dos Aflitos, 2023

percorrer (...) era talhado na rocha e cheio de pedras, com altos e baixos (...)” (idem), figura 28.

Era este um sítio onde surgiam os vários convívios entre jovens rapazes e raparigas, prontos para o bailarico e namoricos⁹⁸, e a lenda popular referente ao aparecimento de “uma moura encantada que poderia ser a nossa redenção ou a nossa perdição (...)” em noites de São João (idem, p. 55)... Uma vez que este carácter popular era atribuído, ao caminho da Ferrada ou rua dos namorados terá sido acrescentado um nicho com uma representação do padroeiro dos namorados, São Valentim (idem). Da Ferrada a água seria “mítica” o que incitava a que não existisse água como esta (idem), capaz de abrir o apetite a qualquer um a que a tivesse guardada numa pequena cântara em casa.⁹⁹

Dado o afastamento da primitiva capela “quinhentista” (idem) de Santa Luzia, da qual persiste apenas a pintura mural a fresco, esta seria “ (...) da administração da câmara da Torre (...)” conforme descrito nas “Memórias Paroquiais” em 1758 (Gonçalves, 1997, p. 22).

De acordo com informação disponibilizada por Armando Manuel Lopes Gonçalves existem registos datados de 1780 referentes à antiga capela de Santa Luzia no Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo que comprovam o estado aceitável e a preocupação em cuidar o património religioso.¹⁰⁰ Infelizmente tal apreço ou condições em manter a capela deixou de existir ou pelo menos foi sendo cada vez menor tendo em conta que no século XX a antiga capela estaria em ruínas.

Aquando da demolição na década de 1970 foi descoberta uma pintura mural a fresco escondida pelo altar assim como tantas vezes sucede na região de Trás-os-Montes e Alto Douro, figura 46. De forma sucinta, a pintura a fresco é uma técnica em que se usam “(...) pigmentos inorgânicos, numa suspensão aquosa, e

⁹⁸ É popularmente referido que “(...) todo o forasteiro que daquela água beber há de casar na aldeia” (Teixeira et al., 2017, p. 96).

⁹⁹ A água da fonte da Ferrada está descrita no inventário nacional de águas minerais como “ ‘uma água bicarbonada cálcica, francamente mineralizada, incluída no 3º grupo de Palmer (alcalino-sódico-cálcica) sem mineralização acessória significativa’. As suas qualidades de ajuda na digestão sempre foram reconhecidas pelos moradores (...)” (Teixeira et al., 2017, p. 96).

¹⁰⁰ “ (...) e aly sendo vista e veiriada a dita capella acharam nam precisar de obras alguma por haver pouco tempo se tinha reformado (...)” (Gonçalves, 1997, p. 24).

¹⁰¹ Conservador-restaurador de pintura mural.

são aplicados como se de uma tinta se tratasse, sendo as cores predominantes os ocres, vermelhos e castanhos obtidos a partir de óxidos metálicos (...). Não havendo um ligante que os possa fixar ao suporte onde são aplicados - camada de reboco fresco - é um dos constituintes desse reboco, a cal, que os fixará através da carbonatação do hidróxido de cálcio (cal). Antes de se começar a pintar é executado, normalmente, o desenho preparatório, na maior parte das vezes a pincel e quase sempre com pigmento vermelho, que vai orientar o pintor na aplicação da cor” (Caetano, 2021, p. 30). Para um entendimento detalhado do que é a pintura mural a fresco, em específico na raia transmontana, devem ser consultadas as publicações pertencentes à coleção Património a Norte, números 04 e 09, publicada pela DRCN. De modo a proteger a pintura a fresco foi construída uma estrutura sobre a mesma apesar de, conforme descrito por Armando Manuel Lopes Gonçalves, durante anos ter sido esquecida e vandalizada (Gonçalves, 1997). O seu estado de conservação aquando da publicação da DRCN é descrito da seguinte forma, “A pintura apresenta danos resultantes da sua exposição aos elementos, como desgaste da pintura, estando a parte inferior muito fragilizada pela presença de humidade e de remendos com massa de cimento” (Caetano, 2021, p. 108) e o relatório realizado por José Artur Pestana¹⁰¹, o qual está presente em anexo assim como a transcrição de uma conversa informal, indica que “O estado de conservação desta pintura, apesar de não poder ser considerado muito

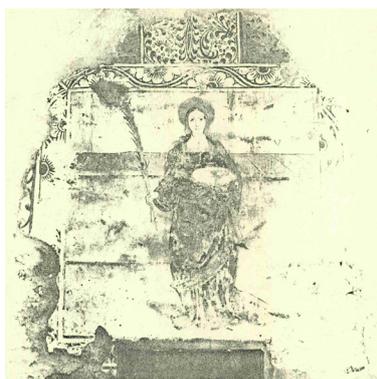
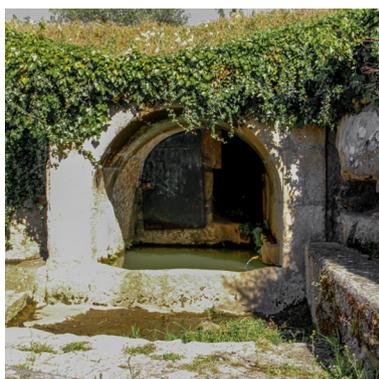


Figura 45 - Fonte da Ferrada, 2023

Figura 46 - Representação da pintural mural a fresco de Santa Luzia, recinto da capela de Santa Luzia, 1980



mau, apresenta algumas preocupações, sendo as mais importantes o destacamento do arriccio do seu suporte murário e dos rebocos entre si e ainda a presença de argamassas comentícias no preenchimento de lacunas. São ainda visíveis pequenas lacunas do reboco, pontual perda de coesão dos rebocos, normal depósito de sujidades não aderentes e abrasão da camada cromática”.

O certo é que “(...) a consciência da presença da arte do fresco em Portugal é (...) muito recente” (idem, p. 11), início do século XX, e o exemplar presente no Larinho é de extremo valor cultural, daí iniciativas surgirem como é o caso da divulgação por parte da DRCN, disponível no código QR presente nesta página.

A representação de Santa Luzia apresenta-se isolada sendo que, em relação a este tipo de pintura mural a fresco, “(...) a maioria retrata os santos de corpo inteiro sem aludir à sua vida ou martírio, sendo em maior número os santos taumaturgos, a quem habitualmente se recorria em horas de aflição para obter uma benesse (...)” (idem, p. 42). Das 35 pinturas analisada pela publicação, cinco contam com a representação de Santa Luzia, entre elas a pintura mural a fresco no Larinho, Legoinha, Sendim da Serra, Duas Igrejas – Igreja de Nossa Senhora do Monte e Duas Igrejas – Igreja de Santa Eufêmia (idem).

Para a construção da nova capela, inaugurada em 1963 (Gonçalves, 1997, p. 24), figura 48, surgiu uma iniciativa por parte do padre Ribeiro, do Larinho, na qual em cada rua da aldeia formar-se-ia um grupo, ou seja, um rancho apenas com crianças e jovens que criava tanto os fatos que vestiam como as músicas que iriam cantar, figura 47. Terão sido cinco os ranchos formados, sendo eles o da rua do Concelho, da rua do Outão, do Fundo do Lugar, do bairro da Cruz e do largo da Lameira (Teixeira et al., 2017). Sobre este assunto existe o relato de Maria Castra nas páginas 67 à 81 do livro **Larinho: Torre de Moncorvo, Trás-os-Montes** que, no presente trabalho, é referenciado de forma a contextualizar como terá

sido o processo popular para a construção da atual capela de Santa Luzia. Todas as canções referidas no livro encontram-se transcritas na íntegra em anexo.

“Em minha vida, diz Maria Castra, a coisa mais bonita que se fez no Larinho foi o desfile dos ranchos e carros para a construção da capela de Santa Luzia”

(Teixeira et al., 2017, p. 67).

Apesar do dinheiro angariado nestas festividades durante o mês de outubro de 1963 não ter sido suficiente para finalizar a construção da capela, no final do mesmo ano foi realizado um pedidório e hoje, em 2023, com o contributo popular, “A capela lá está” (idem, p. 68). O cuidado que outrora foi oferecido ao desleixo seria então compensado neste ato de valorização do património arquitectónico e religiosa do Larinho. Certamente que a capela de Santa Luzia acaba por representar “a última obra de alguma envergadura construída pela última geração de canteiros do Larinho (...)” (idem, p. 92).



Figura 47 - Ranchos do Larinho





Figura 48 - Fotografia aérea do recinto da capela de Santa Luzia, 2021

Também no Livro de Veriações correspondente a dois anos após o referido no início da informação exposta referente à capela de Santa Luzia, existe a descrição de uma “casa do Irmitam” (Gonçalves, 1997, p. 24). Dado o afastamento da capela de qualquer centro urbano, o ermitão seria responsável por cultivar os férteis¹⁰² terrenos pertencentes à capela de modo a sustentar-se (Teixeira et al., 2017). Poderá ser esta construção correspondente à casa dos milagres analisada em detalhe no capítulo número 3 do presente trabalho?

Se esta questão não obteve uma resposta, o certo é que “(...) os dias da festa de Santa Luzia eram o momento alto do ano no Larinho” (idem, p. 41). Posto isto, a romaria de Santa Luzia coincide todos os anos com o último fim de semana do mês de agosto.¹⁰³ Este é um momento em que no Larinho, o ânimo e a alma de quem lá está alcança níveis febris. Se atualmente a festa é um momento de diversão, outrora o seu papel seria do mais intenso possível na medida em que aqueles dias apresentavam-se como uma ilusão onde eram predispostas as promessas a Santa Luzia e “(...) valiam por todo o ano” (idem, p. 41).

De acordo com a descrição de Dorbalino Martins, o programa das festas começaria no sábado com uma “missa cantada” na Igreja Matriz do Larinho e em seguida tomaria lugar “uma pequena procissão à volta do povo com dois ou três andores” (idem, p. 42). Após o almoço tão esperado soaria o sino que dava início à procissão que começaria na Igreja Matriz do Larinho em direção ascendente ao recinto da capela de Santa Luzia de modo que “(...) a procissão começava a serpentear pelas ruas do povo” (idem, p. 43), figura 49. Quando chegada ao destino, “(...) os andores eram colocados no chão e o de Santa Luzia metido na capela” e estaria o cenário preparado para o sermão do pregador (idem), figura 50. Após a missa era certo ver mulheres a andar “(...) de joelhos à roda da capela com as sacas de pão à cabeça e os joelhos já esfolados e

¹⁰² Como seria seguramente exemplo o lameiro de Santa Luzia com limites sem dúvida distintos dos que apresenta atualmente (Teixeira et al., 2017).

¹⁰³ “A nossa festa sempre foi no quarto domingo de agosto” (Teixeira et al., 2017, p. 53).

¹⁰⁴ “A festa estava à porta e era tempo de preparar a casa para receber as pessoas que por essa ocasião vinham até à aldeia, sobretudo familiares que aproveitavam a festa para uma visita” (Teixeira et al., 2017, p. 46).

a deitarem sangue (...)” de forma a cumprirem as respetivas promessas feitas (idem, p. 44). Por último, os andores regressariam à Igreja Matriz e os residentes, permanentes ou temporários¹⁰⁴ no Larinho, iam a sua casa ou à de familiares jantar para depois desfrutarem da longa noite de arraial a acontecer no recinto das festas de Santa Luzia. O ainda presente coreto teria a função de acomodar a banda que seria responsável pelo entretenimento da restante noite até ser interrompido à meia-noite pelo satisfatório fogo de artifício. Para alguns a festa não teria fim, prolongar-se-ia até à madrugada do dia seguinte e eram exibidas e desfrutadas variadas danças “... sem música!” (idem, p. 45).

O dia de domingo já contaria com um plano diferenciado, figura 51. A festa concentrava-se no centro histórico da aldeia e já não existia banda. Ainda assim música continuaria a ouvir-se! À falta de banda colocavam-se discos a tocar “(...) ao som dos quais se dançava ou, simplesmente, se sentavam as pessoas para ouvirem



Figura 49 - Procissão de Santa Luzia

Figura 50 - Chegada de Santa Luzia à capela, 2022

Figura 51 - Domingo do fim de semana da romaria de Santa Luzia, 2023

a música e cortarem a casaca de quem por ali andava (...)” (idem, p. 46). Embora o dia fosse considerado santo, o povo não poderia descansar e usufruir na sua totalidade devido à apanha da amêndoa começar na segunda-feira após a festa de Santa Luzia. No final de contas “A festa era do povo para o povo” e dias de descanso equivalia “(...) a ter menos comida para dar aos filhos” (idem, p. 46).

De forma a complementar o relato inestimável de Dorbalino Martins, os testemunhos da D^a Luzia Diniz e de Susana Fernandes¹⁰⁵, disponibilizados em anexo ao presente trabalho, possibilitam uma perceção atual da forma como se sucede a romaria de Santa Luzia. De modo geral, a organização da festa mantém-se idêntica entre os vários testemunhos. Ainda assim, uma informação disponibilizada pelas conversas mencionadas marcou o presente trabalho e respetivo projeto de arquitetura. Na realidade existem duas figuras de Santa Luzia designadas por “a velha” e “a nova”, figura 52 e 53. Segundo a D^a Luzia, “houve uns anos, quando era miúda, em que tiravam a mais recente para a procissão, só que havia sempre trovoada. Então o povo disse “não! Esta não gosta de sair à rua. Tem de ser esta (a mais antiga)”. E assim se sucedeu. O povo crê que Santa “nova” traz tempo agreste quando é utilizada na procissão e, por este motivo, a que é utilizada é sempre “a velha”, tal qual confirmado por Susana Fernandes aquando da festa de Santa Luzia de 2023.

Analisados os principais atributos arquitetónicos do Larinho resta então regressar ao ponto de partida do desenvolvimento do presente trabalho, a Linha do Vale do Sabor. A estação ferroviária do Larinho insere-se, como visto anteriormente, no primeiro troço de abertura da Linha do Vale do Sabor a 17 de setembro de 1911 estando localizada a 16 496 metros do início da Linha na estação ferroviária do Pocinho, ponto de convergência entre a linha ferroviária em foco e a linha do Douro (Abreu, 2015). A chegada do

¹⁰⁵ Presidente da Comissão de Festas de Santa Luzia.

“progresso” ao Larinho foi recebida com críticas relativas à definição do traçado da linha e à escolha do local onde seria construída a futura estação ferroviária assim como foi explicado anteriormente (Teixeira et al., 2017).

No decorrer do livro **A Linha do Vale do Sabor: um caminho-de-ferro raiano do Pocinho a Zamora** a paragem do comboio no Larinho é tanto identificada pelos autores como um apeadeiro como uma estação ferroviária (Abreu, 2015). Assim chega a ser afirmado que “Das suas 21 paragens, apenas 5 não eram apeadeiros, e praticamente todas elas funcionavam sem pessoal;” (idem, p. 235). Destas 5 referenciadas certamente que a do Larinho não fará parte do grupo tendo em conta a sua proximidade à estação ferroviária de Torre de Moncorvo e à de Carviçais, outrora ambas extremos do primeiro troço da Linha do Vale do Sabor se a do Pocinho não for considerada tendo em conta que pertence também à linha do Douro. Apesar disto, dadas as suas características



Figura 52 - A “velha” representação de Santa Luzia, 2023

Figura 53 - A “nova” representação de Santa Luzia, 2023

enquanto ponto de entrada-saída de passageiros, carga-descarga de mercadorias, a existência de um chefe de estação¹⁰⁶ e a implantação de edifícios suficientes para apoiar o funcionamento do comboio, considerou-se no presente trabalho que o indicado seria manter a designação de estação ferroviária do Larinho.

Em relação ao impacto do caminho-de-ferro na freguesia do Larinho é possível identificar alguns aspetos. A linha férrea aquando da utilização de locomotivas a vapor dependia em grande parte do abastecimento periódico de água em estações ferroviárias. Considerou-se que este abastecimento não aconteceria na própria estação ferroviária do Larinho uma vez que não foi analisado qualquer registo gráfico da existência de uma torneira de abastecimento das locomotivas quer em desenhos datados do ano 1948, quer em fotografias de época. Ainda assim, segundo o testemunho de Dorbalino Martins, “Por vezes os comboios metiam água na nossa estação o que implicava estarem mais alguns minutos ali parados” (Teixeira et al., 2017, p. 51). Permanece então a dúvida da existência de tal elemento, no entanto coloca-se a opção de ser utilizado algum instrumento de abastecimento de água das locomotivas que fosse de dimensão reduzida e importância esporádica ao contrário dos existentes em estações ferroviárias como a de Torre de Moncorvo, figura 54, Carvalhal, figura 55, ou até Carviçais.

Tendo em conta a propriedade da freguesia do Larinho sobre variadas nascentes de água, de qualidade e provenientes da serra do Reboredo, os larinhatos colocaram-se em oposição ao uso deste recurso valioso por parte da vila de Torre de Moncorvo (Abreu, 2015). O que acabou por suceder foi a canalização da água de Lamelas, freguesia do Larinho, para a estação ferroviária de Torre de Moncorvo e para o chafariz de Santo António na proximidade da estação (Teixeira et al., 2017). Para o funcionamento da Linha do Vale do Sabor seria também essencial a criação de paragens ao longo da linha férrea para além das estações. São exemplo as duas

¹⁰⁶ Dorbalino Martins refere o Sr. Armando enquanto “eterno e saudoso chefe da estação” (Teixeira et al., 2017, p. 51).

casetas, Zimbro e Lamelas, construídas dentro dos limites da freguesia do Larinho, figura 38 (Abreu, 2015). De acordo com o explicado por António Júlio Andrade, o descontentamento por parte dos larinhatos resultou num acordo mútuo entre a CP, a câmara municipal de Torre de Moncorvo e a junta de freguesia do Larinho no qual a CP responsabilizar-se-ia por canalizar parte da água para o atual chafariz no largo do Fundo do Lugar, sendo este “(...) uma grande riqueza e um belo cartaz” do Larinho (Teixeira et al., 2017, p. 23) que “(...) conta com (...) água corrente que sempre jorra, pelo menos, um cântaro por minuto, conforme foi escriturado em 1916” (idem, p. 72), figura 41.

Como descrito anteriormente, a organização urbana do Larinho é atualmente o reflexo de sucessivas adições à malha da aldeia. O desenho atual das divisões prediais visíveis nesta aldeia é assumido enquanto consequência da “grande reforma agrária do Larinho” no início do século XIX na qual as propriedades do rei



Figura 54 - Equipamento de abastecimento de água das locomotivas da Linha do Vale do Sabor, 2022

Figura 55 - Torre de armazenamento de água na estação ferroviária do Carvalhal, 2022

e de administração municipal foram divididas pelo Corregedor de Torre de Moncorvo pelos larinhatos conforme exemplificado na secção do Livro dos Autos e Acórdãos da Câmara Municipal de 1801 transcrita em anexo ao presente trabalho (idem, p. 18).

Devido ao afastamento da estação ferroviária do Larinho ao centro histórico é visível um desenvolvimento para sul sustentado também pela atual estrada nacional 220. No início do século XX as vias de comunicação terrestre no Larinho seriam de tal forma precárias que José Manuel Martins Pereira afirma em relação à aldeia que esta “(...) não tem uma única estrada de macadame, nem ao menos para a sede do concelho (...) Só tem caminhos que mal podem ser transitados por carros de bois. Por conseguinte, esta freguesia, até ao presente, nada deve aos poderes públicos” (idem, p. 23). Ainda assim, este caminho humilde em terra batida de dois quilómetros, e que parecia “(...) muitíssimo mais, mas que rapidamente (...)” terminava, era adjetivado por Álvaro Leonardo Teixeira como “mágico” e que, “(...) ultrapassada a estação de comboio, nos conduzia até essa outra estrada asfaltada, a Nacional, que seguia para Moncorvo e para o Mundo” (idem, p. 57).

De forma a melhorar a rede viária do Larinho, a 10 de agosto de 1943 é concedido o valor de 38 253\$00 à Junta de Freguesia do Larinho por parte do Estado de forma a ser atribuído “(...) para a construção de um caminho vicinal da aldeia à estação de CF, na extensão de 1.448m.” (Abreu, 2015, p. 81). Posto isto, pode marcar-se o ano de 1943 como ponto importante na história do Larinho e do presente trabalho uma vez que esta aplicação de investimento na via principal do Larinho possibilitou uma ligação digna entre o centro histórico da aldeia e a capela de Santa Luzia por onde passa todos os anos a procissão da mesma Santa (Teixeira et al., 2017).

Após o término do transporte de passageiros por carruagens pela Linha do Vale do Sabor restou da parte da CP um serviço de transporte totalmente rodoviário durante cerca de sete anos tal

qual referido no anteriormente. Neste período as paragens efetuadas seriam “(...) Pocinho; Torre de Moncorvo; Carviçais; Freixo de Espada a Cinta; Lagoaça; Castelo Branco; Mogadouro; Variz; Sendim; Duas Igrejas; Miranda do Douro.” (Abreu, 2015, p. 82). O facto de o Larinho não ser uma das localidades seleccionadas é reflexo do desleixe e desinteresse que muitas vezes ocorre em populações de dimensão pequena.

Numa primeira recolha de informação relacionada com a estação ferroviária do Larinho foi imediato questionar qual a sua função em 2022. Sabendo que estação já não seria devido ao término da Linha do Vale do Sabor pousava a questão do seu uso atual. Ao contrário de muitas outras estações ferroviárias da Linha do Vale do Sabor que se encontram num estado de ruína e degredo lastimável, a estação ferroviária do Larinho foi alvo de obras de recuperação aquando do projeto da criação da ecopista Torre de Moncorvo ao Carvalhal em 2006 que, atualmente, está estabelecida até Carviçais (Sousa, 2009). Desde então o edifício de passageiros e o cais coberto funcionam enquanto restaurante que serve tanto a população do Larinho como quem percorra a atual ecopista, sendo considera por António Júlio Andrade como “(...) uma das mais belas e funcionais estâncias da ecopista do Sabor” (Teixeira et al., 2017, p. 93).

O próprio lança em 2017, ano de publicação do livro, um apelo para “um plano de requalificação de todo o espaço envolvente, incluindo a parte fronteira da zona industrial”(idem). Após a conversa com Luís Alves, que é disponibilizada em anexo ao presente trabalho, torna-se clara a intenção em requalificar o espaço fronteiriço entre a estação ferroviária do Larinho e a zona industrial com um plano de aproveitamento a partir de um projeto de implementação de um espaço verde qualificado que tanta falta faz ao Larinho. Acrescenta-se ainda que a instalação sanitária mantém o seu traço original apesar de, à data das viagens ao Larinho, não



estar funcional. Como é possível observar pela figura 56, o edifício de passageiros é então constituído por uma cozinha de dimensão reduzida, uma área de refeição e outra de serviço. O edifício do cais coberto possui uma instalação sanitária, arrumos e uma segunda área que pode ser usada como segundo espaço de refeição onde, à data do presente trabalho, crescem as malaguetas, exibidas também no exterior do complexo, que tornam “a estação ferroviária do Larinho a mais picante de Trás-os-Montes”¹⁰⁷, figura 61. Em tempos estas seriam substituídas por variadas flores em canteiros que auxiliavam a que esta fosse caracterizada como a lindíssima estação que “(...) à curva aparecia (...)” (Teixeira et al., 2017, p. 51). Aliada ao interior da estação existe também uma zona exterior de refeição apreciada por muitos nos dias quentes de Verão. Os magníficos choupos agem enquanto barreira visual entre o conjunto da estação e o complexo industrial, figura 58. Pelo código QR disponibilizado na presente página é possível ver os membros do grupo correspondente à primeira secção da Linha do Vale do Sabor a partirem amêndoas na própria estação ferroviária do Larinho com o auxílio de clientes que estavam no café.

Após o encerramento da Linha do Vale do Sabor grande parte do património ferroviário foi concedido ao abandono. Na zona industrial do Larinho é possível observar o depósito de sulipas de madeira pertencentes à antiga via-férrea que, pelo ano de 1999, viu os carris serem vendidos a um sucateiro, figura 62 (Abreu, 2015).

¹⁰⁷ Afirmação do Senhor José, proprietário atual do restaurante da estação ferroviária do Larinho.

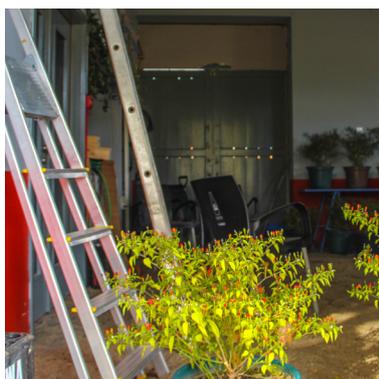
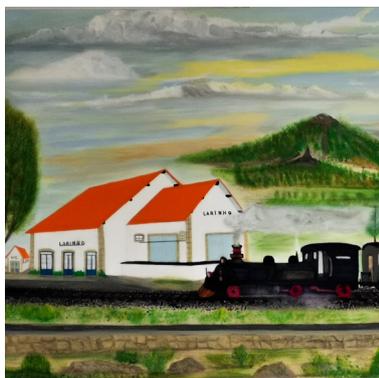
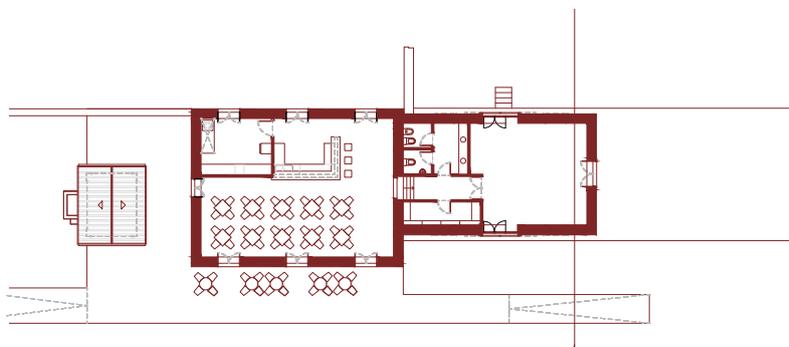


Figura 56 - Planta atual do edifício de passageiros e cais coberto da estação ferroviária do Larinho

Figura 57 - Pintura da estação ferroviária do Larinho exposta no próprio edifício, 2022

Figura 58 - Estação ferroviária do Larinho a partir da zona industrial, 2022

Figura 59 - Alçado noroeste do edifício de passageiros e da instalação sanitária da estação ferroviária do Larinho, 2022

Figura 60 - Alçado sudeste do edifício de passageiros e da instalação sanitária da estação ferroviária do Larinho, 2022

Figura 61 - Interior do cais coberto da estação ferroviária do Larinho, 2022

Figura 62 - Depósito de sulipas de madeira pertencentes à antiga Linha do Vale do Sabor, 2022



A estação ferroviária do Larinho foi o “local escolhido por Lauro António para gravar uma cena do filme ‘Manhã Submersa’ (...)” que estreou no ano de 1980 no cinema português. O filme acabou por ser bem recebido no estrangeiro sendo que foi o primeiro filme português nomeado para o prémio Óscar de “Melhor Filme Estrangeiro”.¹⁰⁸

De forma resumida, o filme conta a história de ficção escrita e publicada por Vergílio Ferreira, na obra com o mesmo nome em 1954, na qual é possível acompanhar a vida de António dos Santos Lopes, “(...) um rapaz jovem de doze anos que se conhece a si próprio e o mundo à sua volta: a pressão do seminário, a pobreza da sua terra, as desigualdades sociais, os desejos do seu corpo, companheirismo, amizade e amor”.¹⁰⁹ A parte introdutória do filme, na qual a estação ferroviária do Larinho é o cenário, pode ser conferida através do código QR presente nesta página. A cena em questão conta com a aproximação da locomotiva a vapor do protagonista que está à espera do comboio, isolado. Devido ao percurso curvo característico de uma das entradas na estação ferroviária do Larinho é seguro afirmar que o comboio efetua o percurso ascendente da Linha do Vale do Sabor, do Pocinho para Duas Igrejas. Após uma pausa na qual figura o nome do filme e do realizador, Lauro António, é possível ver António Lopes já no interior do comboio. Daí segue-se a partida da estação para o enredo da história. Apesar do interesse do filme enquanto expressão artística e cinematográfica correspondente à época, o facto de estar a ser referido no presente trabalho é apenas parte de uma coincidência.

¹⁰⁸ “ (...) Lauro António’s ‘Morning Mist’ was marked by several critics as the best pic to emerge from Portugal since the April 1974 Revolution (...)” (Holloway, 1980).

¹⁰⁹ Tradução própria de inglês para português a partir do documento colocado em anexo ao presente trabalho.

¹¹⁰ Corpo Atelier, Dulcineia Santos Studio, Space Transcribers, Guida Marques, Ilhéu Atelier, Pedrez e Ponto Atelier.

Da mesma forma que a Linha do Vale do Sabor e, por consequência, a estação ferroviária do Larinho são um pretexto para o estudo aprofundado do sítio, o facto de a própria estação ferroviária estar presente enquanto cenário de uma cena do filme “Manhã Submersa” constitui também um início, um feliz acaso. Enquanto o presente trabalho objetiva o estudo de diversas áreas associadas à

arquitetura e é exemplo da prática em paralelo de diferentes temas, a minha posição na vida passa por um caminho semelhante.

De acordo com o explicado no início do presente trabalho, acredito que a experiência em diferentes áreas constitui uma mais-valia para a prática de um futuro arquiteto. Sendo assim, sem saber o que esperar, candidatei-me ao Seminário Internacional de Verão, a decorrer entre os dias 10 e 22 de julho de 2023, integrado no projeto Fertile Futures que constitui a Representação Oficial Portuguesa na 18.ª Exposição Internacional de Arquitetura – La Biennale di Venezia 2023. Com a curadoria de Andreia Garcia, Ana Neiva e Diogo Aguiar, o projeto contou com a “(...) encomenda a jovens arquitetas e arquitetos, em colaboração com especialistas de outras áreas de conhecimento, a apresentação de modelos propositivos para um amanhã mais sustentável, em cooperação não hierarquizada entre disciplinas, gerações e espécie” (Fertile Futures, 2023). Os sete ateliers¹¹⁰ selecionados assumiram responsabilidade sobre

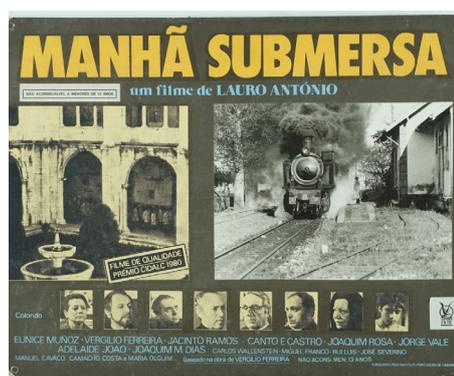
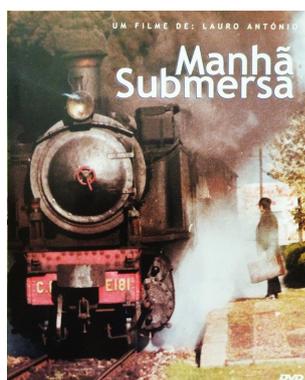


Figura 63 - Capa do DVD “Manhã Submersa” na qual não é possível identificar a estação ferroviária

Figura 64 - Cartaz do filme “Manhã Submersa” com duas fotografias referentes a locais onde acontece a história e no qual está indicado o elenco

Figura 65 - Fotografia presente no cartaz do filme “Manhã Submersa” na qual é possível verificar qual a estação ferroviária



os sete casos de estudo¹¹¹ e, no Seminário Internacional de Verão, orientaram as equipas compostas por setenta alunos de universidades nacionais e internacionais¹¹². Os incentivos em participar no seminário foram derivados do presente trabalho realizado em PFA no ano letivo 2022/2023 que contam com a oportunidade, sem saber ainda de que forma aconteceria, em estudar o tema da água, também inerente à freguesia do Larinho, e a possibilidade em integrar um projeto a decorrer e a ter impacto no interior do país tal qual a região de Trás-os-Montes e Alto Douro, o Fundão “(...) que é um território profundamente afetado pela escassez de água e pela agricultura superintensiva, palco de incêndios e desertificação e, simultaneamente, representativo de fortes investimentos na inclusão social e vertente tecnológica em expansão pelo interior (...)” (Fertile Futures, 2023).

¹¹¹ Bacia do Tâmega, Douro Internacional, Médio Tejo, Albufeira do Alqueva, Rio Mira, Lagoa das Sete Cidades e Ribeiras Madeirenses.

¹¹² Nomeadamente de Portugal, Espanha, Itália, Holanda, Reino Unido, Japão, China, Chile, Brasil, Angola, Cabo Verde, entre outros.

¹¹³ Três dos cadernos foram organizados com desenhos originais referentes ao processo de idealização do projeto, enquanto um quarto caderno é assumido enquanto registo síntese e está disponibilizado no código QR presente nesta página.

¹¹⁴ A história contada por Virgílio Ferreira acontece ainda no anterior edifício datado de 1915. O atual Seminário do Fundão foi apenas inaugurado em 1934 numa quinta doada pela família Alves Monteiro (Brito, 2016).

¹¹⁵ “Tomei a camioneta para a Guarda, meti-me aí no comboio, saí enfim na Torre Branca, onde já a noite nos esperava.” (Ferreira, 1971, p. 152).

Assim sendo estava lançado o desafio para duas semanas intensas no que toca à exploração da cidade do Fundão e à prática de arquitetura. Tive a oportunidade de integrar a equipa coordenada pelo Ponto Atelier, constituído pelos arquitetos fundadores Ana Pedro Ferreira e Pedro Maria Ribeiro. De forma sintética, a nossa intervenção “(...) procurou uma preexistência no Seminário do Fundão para compreender e transformar o modo de gerir o recurso água. Através de um gesto colaborativo, num movimento e ação na preexistência, o workshop Fo[u]r construiu um espelho de água, que se ergue no meio do pátio e que liga as quatro entradas, reescrevendo o valor simbólico e espiritual da água e estabelecendo um novo centro de reencontro entre diferentes culturas e gerações” (Fertile Futures, 2023). Para além do espelho de água implementado no pátio do Seminário do Fundão, figura 66, foi realizada uma exposição de inauguração e apresentação do projeto na arcada, em relação direta com própria peça, na qual foi exposto o trabalho relacionado com o seu desenvolvimento através de um conjunto de



quatro cadernos¹¹³ e um vídeo, sendo que este está disponível a partir da leitura do código QR presente nesta página.

A ligação entre os dois assuntos pode parecer distante, no entanto, tal como referido anteriormente, é um acaso feliz. O seminário onde António dos Santos Lopes cresceu, na obra de Vergílio Ferreira, é precisamente na cidade do Fundão. Apesar de ser noutro edifício e numa localização distinta do atual¹¹⁴, o facto de ter tido a possibilidade de viver e trabalhar no Seminário, atual Centro para as Migrações do Fundão, permitiu compreender de forma diferente a história idealizada por Vergílio Ferreira, repleta de descrição no que toca aos espaços e à forma como o protagonista se sente e desloca entre eles, quer seja de comboio ou por meio de uma carrinha.¹¹⁵

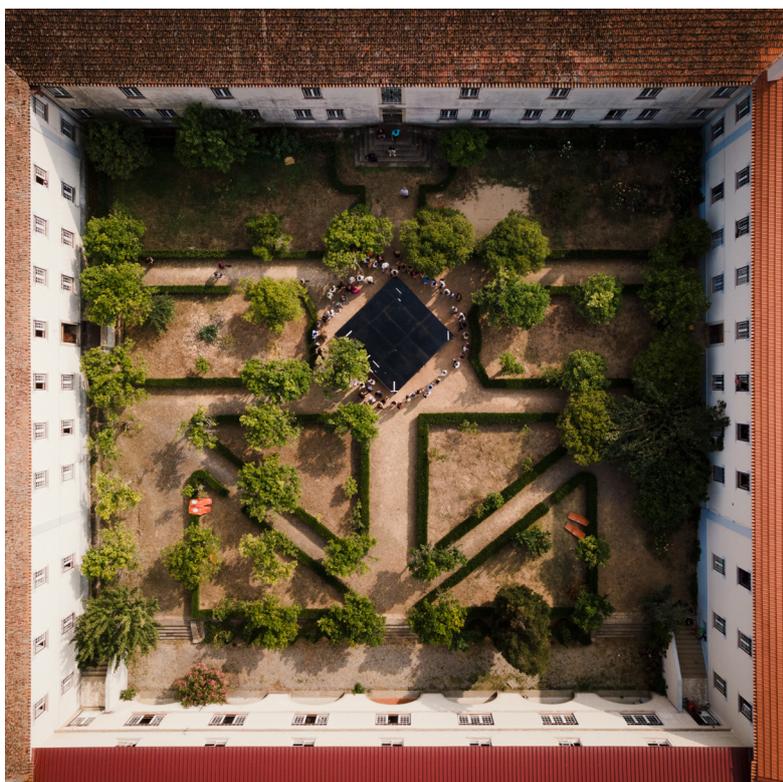


Figura 66 - Imagem aérea do projeto idealizado e construído pelo workshop FO[U]R no antigo Seminário do Fundão, 2023

“E, bruscamente, entre dois grandes penhascos, o comboio rompeu enfim como um rancor subterrâneo, alucinado de ferros e fumurada. E tive medo. Pela primeira vez estremeci de medo até aos limites da vida, não tanto, porém, da fúria do comboio, como dessa coisa insondável e enorme, tão grande para mim, que era partir.”

(Ferreira, 1971, p. 12)

Da mesma forma que o Seminário apresentado no filme não é o mesmo descrito no livro, também o edifício que experienciei é distinto do apresentado no filme de 1980 e a aldeia de António dos Santos Lopes não é o Larinho, nem chega a pertencer à região de Trás-os-Montes e Alto Douro. Ainda assim, “Manhã Submersa”, tanto o filme como o livro, foram contributos irreprensíveis no que toca à contextualização histórica da sociedade do interior de Portugal e da função do tão deslumbrante caminho de ferro.

Assim sendo, a comunidade larinhatã vai muito além-fronteiras. Apesar da população permanente ser cada vez mais reduzida, a alma da terra não vê limites. Da mesma forma que em cada canto do mundo existe um português, o mesmo podemos assumir dos larinhatos, defensores da sua terra.¹¹⁶

¹¹⁶ “Num mundo moderno em que a comunicação circula por invisíveis auto-estradas, imagino um emissor plantado no Larinho de onde enviamos este livro feito mensagem de amizade e gratidão para todos os que aqui nasceram mas foram dar a vida em chãos estranhos, dentro ou fora do país” (Teixeira et al., 2017, p. 9).

“Veio a emigração e a guerra, e as histórias passaram a ser outras. O luar de agosto, esse é sempre o mesmo”

(Teixeira et al., 2017, p. 54).

1.4 Registo do Património: uma breve introdução à fotogrametria

De forma a introduzir o tema das ferramentas digitais, um dos focos no decorrer do ano, o presente capítulo pretende clarificar quais as oportunidades que tais ferramentas oferecem para além de disponibilizar um breve contexto histórico. É importante referir que não serão explicados conceitos primários uma vez que os próprios não tiveram interesse para o presente trabalho tendo em conta a perspetiva enquanto utilizador das ferramentas ao invés de alguém que as inventa, desenvolve ou inova. O interesse do presente trabalho nunca passou pelo entendimento e estudo aprofundado do funcionamento da fotogrametria, mas sim em como pode constituir um meio que permita chegar a um fim diferente.

Segundo o **Dicionário infopédia da Língua Portuguesa**, a origem da palavra é grega e composta por três palavras com significados distintos: phōs ou photós que significam “luz”, mais a palavra gramma que indica “inscrição” e métron, ou seja, medida. Desta forma, o nome feminino fotogrametria pode ser entendido como a “utilização de métodos fotográficos para a determinação de medidas precisas” ou como o “processo de determinação das dimensões de objetos afastados e de execução de levantamentos topográficos por meio de fotografias” (Porto Editora, 2023). Tal como explica Luís Mateus de forma clara, “A fotogrametria é a ciência, e também a arte, que estuda os processos pelos quais se pode derivar informação, em geral métrica, sobre um objecto através de medições efectuadas em fotografias do objecto. A tarefa fundamental da fotogrametria é estabelecer de forma rigorosa a relação geométrica entre a fotografia e o objecto no momento em que esta foi obtida” (2012, p. 28).

Posto isto, ainda que a fotogrametria esteja intrinsecamente relacionada com a fotografia e possa ser entendida aparentemente como algo recente que envolve equipamentos altamente tecnológicos, tanto hardware como software, os conceitos de perspetiva e distorção fundamentais para a ciência ou técnica fotogramétrica

foram explorados por Leonardo da Vinci em 1480 (Burtch, 2008).

A primeira imagem fotográfica captada, figura 67, data de 1826 e o responsável por este feito terá sido o inventor francês Joseph Nicéphore Niépce (idem). Apesar da primeira fotografia datar da década de 1820, a fotogrametria terá começado três décadas depois, desenvolvendo-se em quatro fases distintas caracterizadas pelas técnicas com que foi sendo praticada. Estes quatro ciclos acabam por estar ordenados em períodos de cinquenta anos e são definidos por uma primeira fase entre 1850 e 1900, “plane table photogrammetry”, na qual a fotografia é integrada no processo de levantamento planimétrico (idem). O segundo ciclo é referente à fotogrametria que utiliza ferramentas analógicas sendo utilizada e desenvolvida entre 1900 e 1960 enquanto a terceira fase, fotogrametria analítica, surge na equação a partir de 1960 até início dos anos 2000 (idem). Esta corresponde ao processo matemático rigoroso de associação de coordenadas de pontos correspondentes a objetos que é baseada nos parâmetros da câmara fotográfica, medidas obtidas das próprias fotografias e de pontos de controlo que garantem a precisão do processo.

A implementação dos processos analíticos em suporte digital e o desenvolvimento de algoritmos de orientação automática de pontos de vista múltiplos, por exemplo o Structure from Motion (SfM), levou à fase atual, a fotogrametria digital, que se democratizou em resultado da crescente disponibilidade e do desenvolvimento acelerado das ferramentas digitais que a possibilitam.

O processo da fotogrametria digital pode ser dividido em duas partes distintas. A primeira parte é entendida como a recolha de informação e a segunda como o processamento da mesma. Para tal são duas as componentes utilizadas, Hardware e Software. Por Hardware entende-se o conjunto de equipamentos utilizados no processo fotogramétrico, como é o caso de computadores, câmaras fotográficas e respetivos acessórios, enquanto Software é conside-

rado como todo e qualquer programa que possibilite o processamento das fotografias (Mateus, 2012).

A captação de imagens no processo de levantamento fotogramétrico digital envolve um conjunto de regras que possibilitam a reconstrução automática da informação tridimensional. De modo a permitir ao próprio Software uma reconstrução precisa de algum elemento é importante efetuar o registo fotográfico em redor do objeto e garantir a sobreposição mínima entre fotografias de pelo menos 50%. Conforme explorado no presente trabalho, a regra geral é que mais fotografias, que possibilitem a captação de mais informação referente a diferentes pontos de um objeto, originam uma reconstrução digital mais precisa da realidade. Tal como demonstrado no capítulo seguinte, o número de “voltas” em torno do objeto ou a distância ao mesmo varia sempre consoante os objetivos definidos para um levantamento fotogramétrico. Posto isto, por vezes é necessário definir qual o seu o intuito de forma a ser uma ferramenta o mais proveitosa possível e evitar o desperdício desnecessário de algo com muito valor, tempo.

Ao ser realizado um levantamento fotogramétrico também é importante a inclusão gráfica do ambiente no qual o objeto se encontra de forma a facilitar o cruzamento de informação, ou seja, e reforçando, mais informação resulta usualmente em maior precisão e detalhe. A nível prático é também importante evitar fazer aproximações com o próprio equipamento fotográfico, zoom, no decorrer



Figura 67 - Primeira fotografia captada, 1826

de um levantamento fotogramétrico uma vez que isso resulta numa captura de informação incoerente dada a distorção, ainda que possivelmente ligeira, das fotografias. Por último, como comprovado no próximo capítulo, as condições inerentes ao ambiente em redor do objeto limitam os resultados possíveis num levantamento fotogramétrico. Quando se trata de um elemento exterior, as condições da luminosidade e exposição solar são muitas vezes incontrolláveis, afetam o processo de captação de fotografias e, por conseguinte, os resultados obtidos na reconstrução digital do objeto. Sempre que possível é aconselhado um ambiente passível de ser controlado de acordo com as exigências do levantamento fotogramétrico (Waldhäusl e Ogleby, 1994).

A componente do Software é caracterizada pelo uso de métodos e algoritmos automáticos de calibração, orientação dos fotogramas no espaço entre si, reconstrução de uma nuvem esparsa de pontos comuns, e reconstrução da nuvem densa com informação colorimétrica das imagens fotográficas (Mateus, 2012). Após a obtenção da nuvem de pontos densa o processo pode ser estendido até à reconstrução da superfície, de novo com recurso a diversos algoritmos, para obter uma malha, figuras 68, 69 e 70.

A normalização do uso de ferramentas aparentemente avançadas pode ser vista como impossível e desnecessária, no entanto na atualidade relativa à data da publicação do artigo **Photogrammetry for everyone**, tal como defende Antonio Almagro, é justificada através da necessidade urgente em registar o património cultural. Este é um reflexo direto da forma como os problemas e oportunidades são análogos entre 1999 e 2023. Após recentes desenvolvimentos tecnológicos, o custo de equipamentos com capacidade de realizar e processar levantamentos fotogramétricos é cada vez mais normalizado. Segundo Antonio Almagro, os principais problemas prendem-se com a promoção da relevância deste tipo de ferramentas na captura de património e a forma como o uso destas

ferramentas digitais deve ser ensinado. O custo monetário que o uso destas ferramentas acarreta poderá ser ainda mais reduzido e os resultados de qualidade superior caso se torne um tema mais abordado, por exemplo, no meio académico. Devido ao nível de precisão nos resultados do uso de ferramentas fotogramétricas, estas são idealmente preferíveis a técnicas comuns de levantamento, tanto manuais como digitais, de forma a produzir efeitos imediatos e úteis quando, por exemplo, o património a ser documentado é confrontado com transformações iminentes (Gorbea, 1999)

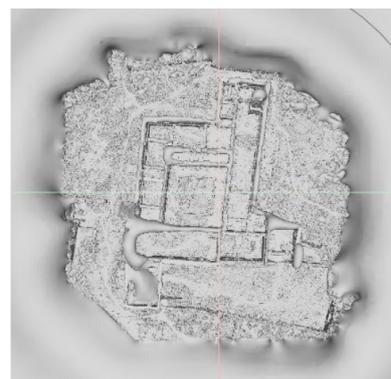
A fotogrametria tem aplicações numa multiplicidade de áreas disciplinares desde a engenharia, produção industrial, investigação forense e biomédica (Mateus, 2012) como também em arqueologia, medicina dentária, topografia, gestão de território, controlo de produção agrícola e até na produção de videojogos ou realidade virtual. De entre estas áreas considera-se útil exemplificar um contributo prático e direto do uso de ferramentas fotogramétricas em arqueologia. Segundo Pedro Alarcão, quando ocorre uma descoberta arqueológica é “(...) fundamental que se garanta a preservação do monumento (...)” antes de qualquer outro procedimento. Para tal, é explicado que “(...) a melhor forma de preservar uma ruína é promover o seu enterramento (...)” (2018, p. 38) no entanto, ao fazê-lo, qualquer possibilidade de exploração turística do(s) objeto(s) é limitada tendo em conta o interesse predominante por parte do público em presenciar a descoberta ao invés de sim-



Figura 68 - Nuvem de pontos densa do Convento de São Francisco do Monte em Viana do Castelo antes de uma limpeza referente a informação indesejada, 2022

Figura 69 - Nuvem de pontos densa do Convento de São Francisco do Monte em Viana do Castelo após limpeza referente a informação indesejada, 2022

Figura 70 - Obtenção de uma malha fechada do convento de São Francisco do Monte a partir da nuvem de pontos densa, 2022



plesmente saber que esta existe no local indicado. Assim sendo, após a investigação regrada sobre o achado arqueológico, a fotogrametria pode ser útil para obter um registo preciso e tridimensional suscetível à reprodução da realidade que ficará fora do alcance público após a devida investigação.

Em suma, o processo fotogramétrico destaca-se pela capacidade inerente de recolha de informação geométrica e colorimétrica tridimensional do objeto de estudo. No contexto do projeto de arquitetura, estas capacidades permitem perspetivar o seu uso para a produção de elementos de representação gráfica 2D, produção de levantamentos tridimensionais do edifício existente, produção de modelos tridimensionais do contexto e estudos de conservação do edificado. Os modelos assim produzidos permitem a sua reprodução através de técnicas de fabrico digital, nomeadamente a impressão 3D.

Na primeira introdução ao tema, projeto “F-ATLAS”, o meu contributo consistiu na aplicação de um processo de trabalho para a transformação de nuvens de pontos obtidas por fotogrametria aérea e varrimento laser em modelos 3D a quatro mosteiros distribuídos por Itália, Espanha e Portugal, figuras 71, 72, 73 e 74. No período em que o trabalho foi desenvolvido, um mês, foi possível aprender a utilizar ambos os programas essenciais para efetuar o trabalho proposto. O Software estudado passou pelo CloudCompare¹¹⁷ e MeshLab¹¹⁸. O CloudCompare foi utilizado de forma a efetuar ações de limpeza e filtro das nuvens de pontos disponibilizadas de forma a manter e salientar a informação relevante, neste caso os mosteiros em estudo. A informação retirada passou em grande parte por vegetação abundante que cobre os edifícios ou por elementos como guardas metálicas e elementos singulares associados ao edifício que, para a escala a que a nuvem seria materializada, não possuem detalhe suficiente. Já as funcionalidades do MeshLab

¹¹⁷ CloudCompare (version 2.12.4) [GPL software]. (2023). Disponível em <http://www.cloudcompare.org/>.

¹¹⁸ MeshLab (version 2022.02). Disponível em <https://www.meshlab.net/>.

serviram o propósito de efetuar a reconstrução digital dos mosteiros a partir das nuvens de pontos cuidadas previamente de forma a obter uma malha fechada para impressão 3D, figuras 71, 72, 73 e 74. O processo apenas foi possível devido à utilização dos diferentes algoritmos de tratamento de malhas disponíveis no MeshLab tal como os indicados para a limpeza de peças isoladas, encerramento de buracos de forma a criar malhas fechadas ou para a simplificação da geometria, tornando-a mais suave e representativa da realidade. Estes algoritmos são disponibilizados no MeshLab na medida em que “Do ponto de vista prático, o MeshLab é montado por uma estrutura de esqueleto central com quase nenhuma capacidade e é um conjunto de ‘plugins’ independentes que implementam todas as funcionalidades” (Cignoni et al., 2008, p. 131). Por último é importante referir que ambas as ferramentas são open-source, ou seja, de uso público e gratuito por qualquer pessoa.

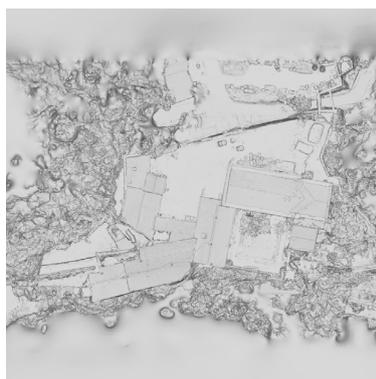
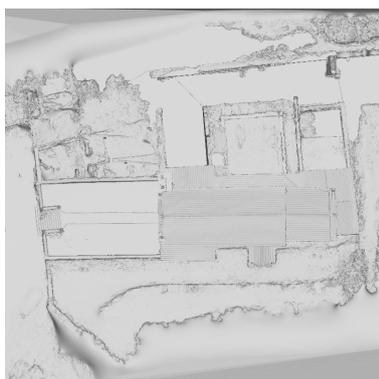
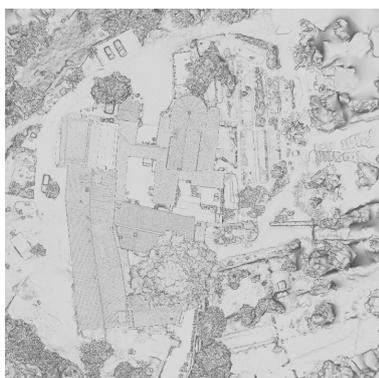


Figura 71 - Reconstrução digital de uma malha fechada representativa do Convento La Romita di Cesi, Narni, Itália, 2022

Figura 72 - Reconstrução digital de uma malha fechada representativa do Convento de São Francisco do Monte, Viana do Castelo, Portugal, 2022

Figura 73 - Reconstrução digital de uma malha fechada representativa do Convento de Santa Maria de Mosteiró, Valença, Portugal, 2022

Figura 74 - Reconstrução digital de uma malha fechada representativa do Convento de São Miguel de Escornalbou, Tarragona, Espanha, 2022



Posto isto, as ferramentas estudadas anteriormente não seriam as indicadas para o processamento das imagens na criação de nuvens de pontos o que levou à necessidade em estudar uma opção fiável. Para tal, o programa 3d Flow Zephyr¹¹⁹, figura 75, foi a principal ferramenta utilizada. A partir deste programa é possível realizar todas as etapas de forma independente. Para além do desejado, reconstrução digital de uma nuvem de pontos a partir da “(...) existência de duas ou mais imagens de uma cena tridimensional obtidas de pontos de vista distintos e com sobreposição, isto é, os elementos a considerar na cena devem estar representados pelo menos em duas imagens” (Mateus, 2012, p. 133), o programa permite também o seu tratamento e a produção de malhas e consequente aplicação de filtros de limpeza, por exemplo. Ao contrário das anteriores, esta não é uma ferramenta open-source na medida em que foi necessário solicitar sucessivas licenças de teste.¹²⁰

No decorrer do presente trabalho foram várias as experiências praticadas entre os três Softwares em diferentes levantamentos arquitetónicos com características distintas. Por conseguinte, de forma pessoal, considerou-se o uso dos três em simultâneo benéfico no sentido em que cada um possui uma função em que o seu desempenho é mais aprofundado, desenvolvido e apresenta formas de trabalho e resultados superiores em relação aos outros dois.

Tal como Filipe Magalhães¹²¹ terá dito numa aula, cada ferramenta tem um propósito. Se esse não fosse o caso, o que é que nos impedia de comer a sopa com um garfo?

Para além do estudo e aprendizagem relacionado com a fotogrametria, foram exploradas outras ferramentas digitais de análise. A partir do uso da plataforma OpenStreetMap, constituída por um conjunto de dados abertos “(...) desenvolvido por uma comunidade de mapeadores voluntários que contribuem e mantêm atualizados os dados sobre estradas, trilhos, cafés, estações ferroviárias e muito mais por todo o mundo” (OpenStreetMap, 2023),

¹¹⁹ Disponível em <https://www.3dflow.net/3df-zephyr-photogrammetry-software/>.

¹²⁰ Este fator acabou por não apresentar qualquer contratempo dada a disponibilidade e interesse da equipa associada ao programa que pretende criar um Software de qualidade e multifacetado.

¹²¹ Professor da Unidade Curricular Arquitetura IV no ano letivo 2019/2020 no Iscte e arquiteto fundador do FALA atelier.

¹²² Disponível em <https://www.grasshopper3d.com/>.

¹²³ Disponível em <https://www.rhino3d.com/>.

em conjunto com dados disponibilizados pela NASA e com aplicação direta no plugin Grasshopper¹²², um editor de algoritmo gráfico integrado no Rhinoceros¹²³ e apresentado na figura 77, foi possível a extração de informação gráfica relativa a edifícios, vias de comunicação e modelos de terreno tridimensionais assim como consequentes curvas de nível. Esta ferramenta tornou-se de extrema importância para grande parte dos elementos da turma 3 na medida em que, apesar da informação topográfica não ser extremamente precisa, a sua produção ajudou na representação do local onde cada um desenhou o seu projeto. Dada a intenção em aprofundar a informação referente ao Larinho, os elementos providenciados por este processo foram considerados e insuficientes, no capítulo 2, é abordado o uso da fotogrametria aérea enquanto recolha de informação territorial precisa.

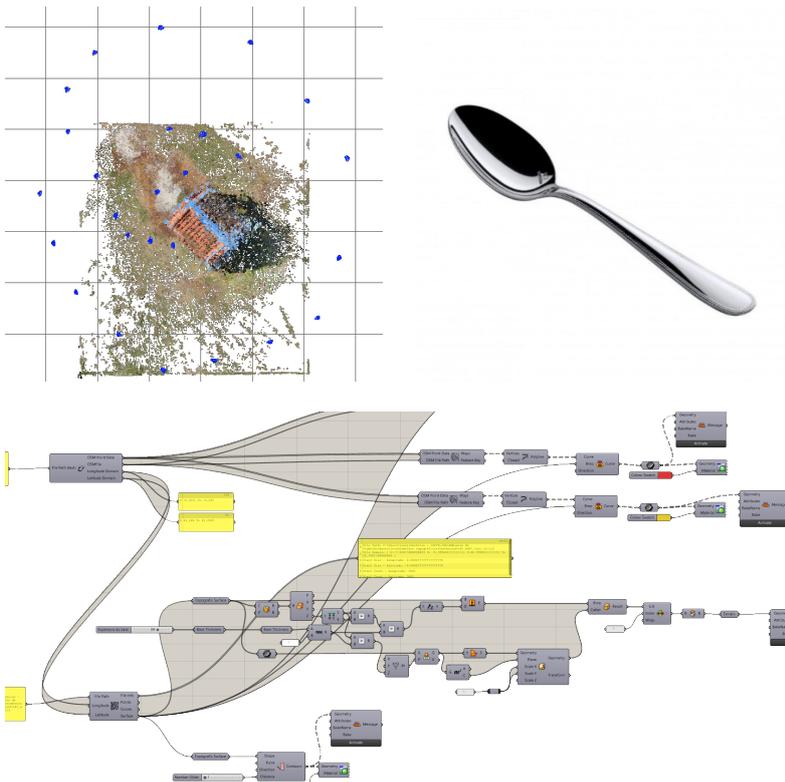


Figura 75 - Nuvem de pontos densa e respetivo posicionamento aquando da captura das fotografias a partir das quais foi possível uma reconstrução digital da estrutura do fresco de Santa Luzia

Figura 76 - Homenagem à @turmamaisfish, 2019-2020

Figura 77 - Imagem representativa do guião dos algoritmos utilizados no processo de obtenção de informação territorial, 2023

Também as ferramentas Ladybug¹²⁴ foram alvo de aprendizagem no presente trabalho. Estas são um conjunto de aplicações computacionais open source que apoiam a aprendizagem e o desenvolvimento de projetos focados na análise de fatores globais e são desenhadas como parte integrante do Grasshopper. Enquanto utilizador do Rhinoceros durante os cinco anos do curso de arquitetura foi uma mais valia poder ter tido a oportunidade de descobrir um pouco mais sobre as capacidades e possibilidades de trabalho e resultados consequentes do uso do programa. Dentro das ferramentas Ladybug, das quais fazem parte os conjuntos Ladybug, Honeybee, Dragonfly e Butterfly, o foco foi dedicado à análise de incidência solar direta num dos elementos do projeto de arquitetura e será fundamento no capítulo 2.

Posto isto, é importante referir o papel assumidamente posicionado enquanto utilizador ao invés de um profissional que produz soluções de fotogrametria e lida com todos os problemas e desenvolvimentos necessários para o progresso da tecnologia. O CIPA¹²⁵ é um dos grandes intervenientes na comunicação entre especialistas e utilizadores que simplesmente aplicam o que outros profissionais desenvolveram (Gorbea, 1999). É também um dos mais antigos Comitês Científicos Internacionais do ICOMOS¹²⁶ e foi fundado em 1968 em conjunto com a International Society of Photogrammetry and Remote Sensing – ISPRS. Atualmente o nome CIPA foi atualizado para CIPA Heritage Documentation devido à nomenclatura original não englobar todo o espectro de atividades e projetos defendidos e praticados pelo CIPA. Para a elaboração do presente trabalho foram variados os artigos científicos publicados pelo CIPA Heritage Documentation que foram consultados de forma a criar uma base de informação relevante para a fundamentação de abordagens praticadas. O CIPA Heritage Documentation visa oferecer apoio e encorajar práticas de registo, documentação e gestão de informação de todos os aspetos relacionados com o património

¹²⁴ Disponível em <https://www.ladybug.tools/>.

¹²⁵ Originalmente seria a representação do Comité International de la Photogrammétrie Architecturale.

¹²⁶ International Council of Monuments and Sites.

¹²⁷ Informação disponível em <https://www.cipaheritagedocumentation.org/>.

¹²⁸ A definição de “património” segundo o Dicionário infopédia da Língua Portuguesa é “bem, ou conjunto de bens, de natureza material ou imaterial, de reconhecido interesse (cultural, histórico, ambiental, etc.) para determinada região, país, etc.” (Porto Editora, 2023).

¹²⁹ “(...) o património é o nosso bilhete de identidade, são as nossas raízes bem cravadas nesta terra rude mas honrada, que nos liga por um cordão (que é a nossa cultura) aos nossos avós, que tantos e tantos cuidados passaram, para que o possamos disfrutar. Não nos esqueçamos o património não é só a igreja (e os seus bens), são também as fontes, as casas, as tradições e a natureza” (Gonçalves, 1997, p. 11)

Como também é o caso de “(...) muros de pedra solta, muros que contam história, peças de património, molduras da paisagem, (...)” (Gué, 2011) p.34.

nio cultural.¹²⁷

Sendo o património um assunto de interesse comum¹²⁸, o presente trabalho demonstra a clara importância e vantagens do uso de ferramentas digitais, em específico, no património arquitetónico. A partir do momento em que toda e qualquer estrutura demonstra valor para um conjunto de pessoas ou para uma época passada é importante refletir sobre a forma como se intervém independentemente das funções do objeto serem ou não “(...) proporcionais às necessidades das comunidades a servir”, por vezes “rurais e pequenas” (Sousa, 2009, p. 122). Qualquer representação da cultura, por mais modesta que seja, “(...) é um testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico” tal qual enunciado no art. 1º da Carta de Veneza, 1964 (idem, p. 120). Esta ideia contraria em parte o padrão recorrente em certas aldeias portuguesas nas quais o valor é apenas atribuído às edificações religiosas, por exemplo, e elementos com valor do dia-a-dia são menosprezados.¹²⁹ Cultura pode ser identificada como sendo “(...) um conjunto complexo, que integra o conhecimento, a crença, a arte, a lei, o costume e qualquer outro hábito e aptidão que o homem adquiriu como membro de uma sociedade” (idem, p. 63) e é seguro que será “(...) o que resta quando esquecemos tudo quanto aprendemos” (idem).

O trabalho relacionado com património é constante na medida em que pode ser necessário um ajuste que seja proporcional à época em causa. Esta tarefa é descrita por Pedro Alarcão e o próprio explica quais as formas a agir perante objetos de outras épocas. Os conceitos referidos passam por conservação, reconstrução e reabilitação (2018) e são também mencionados de maneira concisa por Luís Mateus na sua tese de doutoramento (2012). Apesar de terem sido conceitos estudados e importantes aquando de tomada de decisões relacionadas com o projeto de arquitetura, para o presente trabalho escrito os temas são apenas referenciados de forma

¹³⁰ “(...) o património tem a ver com, primeiro vemos a responsabilidade de reconhecer o património que nos chega e depois tomar decisões relativamente àquilo que deve perdurar e àquilo que deve desaparecer. Isso é feito a cada momento da história. Desde que o homem começou a construir sobre o mundo teve sempre de tomar estas decisões. Citando um engenheiro com quem trabalhei já há muito tempo, um engenheiro inglês que dizia, ‘As pessoas dizem: Ah não, tudo o que é antigo é mais bonito do que aquilo que é novo, que está acabado de fazer.’ e ele dizia ‘Não é verdade. As coisas feias que a história nos deixou nós já tratamos de as fazer desaparecer’. Portanto, agora neste momento, convivemos com o que fazemos de bom e de mau (...) Tudo aquilo que já está construído, eventualmente é património. Temos de decidir o que lhe fazer. (...) O património tem de ser ocupado. A inteligência da sua ocupação é que é o nosso desafio. Essa inteligência pode levar a caminhos muito diferentes que às vezes podem passar por intervenções muito pequenas. Outras vezes por intervenções verdadeiramente transformadoras. Outras vezes por recusar ocupar esses patrimónios com programas que não lhes servem. Estas decisões sucessivas é que eu penso que têm de ser tidas em conta quando somos chamados a recuperar, ou a... já não sei o nome, se é recuperar, se é requalificar, se é transformar o que nos é deixado. Talvez seja única e exclusivamente um ato de inteligência” (Lobo, 2023).

¹³¹ 159 elementos do sexo masculino e 168 do feminino. Informação referente aos Censos 2021

sucinta. As decisões fundamentadas no capítulo 3 têm como objetivo respeitar o património do Larinho de forma consciente e não de uma maneira descontrolada que resulte numa preservação integral que acabe por “(...) matar o que se pretendia salvaguardar” (Sousa, 2009, p. 5).¹³⁰

O património pode ser também visto enquanto um trunfo para o futuro, ou seja, um registo do passado, do que funcionou bem, do que funcionou menos bem. O que acontece “(...) se não formos registando, em letra de forma, o que vamos encontrando nestas terras, onde vive um povo bom, mas tão mal apreciado e tratado, por vezes?” (Gonçalves, 1997, p. 7). Acontece que “ ‘... um povo perde tristemente o seu valor (...)’ ” (Neto, 1975), o que resulta no desaparecimento de incalculável património. Apenas com esta consciência é possível uma evolução proveitosa de um povo com perspetivas para o futuro (Sousa, 2009).

2. Trabalho de recolha de informação a diferentes escalas de aproximação

Enquanto o capítulo anterior objetiva agrupar um conjunto de informações referentes a variados temas envolvidos no que é o estudo de um local onde é implementado um projeto de arquitetura, o seguinte capítulo apresenta uma abordagem prática e direta do que é o uso de certas ferramentas digitais, neste caso em arquitetura, enquanto arquiteto.

Sendo o local de projeto no Nordeste Transmontano, analisado anteriormente como isolado e esquecido, e numa freguesia com apenas 327 habitantes em 2021,¹³¹ é clara a preocupação no que toca à recolha de informação. O processo de projetar numa cidade como Lisboa ou numa aldeia como o Larinho em muito é afetado pelas informações disponíveis. A escolha em estudar as ferramentas digitais passa então por um interesse maior em facilitar e desenvolver o ato de projetar.

Após a conclusão da participação no projeto “F-ATLAS” perdeu a necessidade de estudar e experimentar quais os resultados práticos desta matéria na prática de um futuro arquiteto. O tema a ser estudado pela turma, a Linha do Vale do Sabor e o conjunto de edifícios de património ferroviário associados a cada localidade, sustentou a escolha em avançar com o aperfeiçoamento do conhecimento de ferramentas digitais associando-o ao estudo do local, Larinho. Para além de consolidar o tratamento de nuvens de pontos e a prática de produção de modelos tridimensionais foi proposta a aprendizagem do processo de levantamento fotogramétrico em todas as suas etapas, tal como descrito no subcapítulo 1.4.

O presente trabalho demonstra certas possibilidades no que toca à obtenção de informação de forma independente e com baixos recursos tendo em conta as limitações materiais sentidas no decorrer da investigação. A ferramenta utilizada para efetuar a captura de informação foi uma simples câmara fotográfica¹³² em todos os levantamentos fotogramétricos de edifícios descritos em seguida. Apesar das limitações técnicas, este exercício académico foi sem

e disponível em <https://tabulador.ine.pt/indicador/?id=0011609>.

¹³² Canon 1330d.

dúvida um desafio e reflexo da forma como este tipo de ferramentas pode ser utilizado num gabinete de arquitetura não especializado no tema.

“A fotogrametria deve ser não só sinónimo de precisão, como também de velocidade e eficiência no que toca a documentação, um sistema ideal para a produção de imagens 3D em programas CAD, para a criação de bases de dados e oferta de soluções eficientes em casos de emergência” (Gorbea, 1999, p. 5)

A viagem até Trás-os-Montes foi, desde o lançamento do enunciado, imperativa. Apesar de terem sido realizadas três deslocações até ao Larinho em diferentes alturas do ano, estas parecem insuficientes. Num sítio com uma história rica, com características expressivas e pessoas bem-intencionadas existe sempre vontade de visitar, conhecer e saber mais e melhor. As três visitas foram realizadas com intervalos de pelo menos quatro meses de forma a serem o mais proveitosas possível.

Tendo em conta a abordagem de investigação que foi desenvolvida a par com a de projeto, o progresso não foi linear. Tal como sugere Jørgen Hauberg, a abordagem mais comum em investigação “começa por uma questão relacionada com a pesquisa, passa por um raciocínio metodológico e acaba por chegar a uma nova, verdadeira ou possível resposta ou solução” (2011, p. 52) enquanto a metodologia adotada no presente trabalho – *research by design*¹³³ – “pressupõe uma prática de alguma forma na direção oposta, onde a pesquisa pode surgir do projeto – desde a proposta, modelo ou experiência até à generalização e racionalização a partir da extração consciente de regras sobre o objeto do processo de pesquisa (...)” (idem). Foi então de extrema importância a simbiose natural entre a habitual parte teórica e inerente prática de um Projeto Final de Arquitetura no Iscte de forma a utilizar ferramentas expressivas e

¹³³ Esta abordagem pode ser traduzida para português como pesquisa por design na qual a palavra design assume o significado de intenção, propósito ou projeto ao invés do convencional desenho.

metódicas no processo de investigação que têm o objetivo de criar relação entre analisar e designar, projetar ou propor. Enquanto futuro arquiteto é de valorizar o contacto com um variado conjunto de ferramentas e métodos de trabalho que possibilitem a aquisição de conhecimento.

O ponto de partida para o estudo do local, como explicado anteriormente, foi a Linha do Vale do Sabor, em concreto, a estação ferroviária do Larinho no qual permanecem o edifício de passageiros, cais coberto e instalação sanitária independente. As razões relacionadas com a escolha da realização dos levantamentos fotogramétricos em seguida descritos passam pela possibilidade em oferecer um registo preciso de património arquitetónico popular, ferroviário e religioso, desenvolvimento da prática de técnicas digitais e o uso experimental de ferramentas de levantamento fotogramétrico e análise territorial a diferentes escalas e com propósitos distintos.



Figura 78 - Membros do grupo de Torre de Moncorvo a descansar na estrada nacional 220, 2022



2.1 Outubro

Na primeira visita ao local, a turma dividiu-se nos devidos grupos de trabalho ordenados consoante a própria Linha do Vale do Sabor. Aquando desta primeira visita ao território, outubro de 2022, fizemos questão de atravessá-lo pela memória do que era o caminho-de-ferro nestas terras entre Douro e Sabor. Graças à Câmara Municipal de Torre de Moncorvo¹³⁴ foi-nos possível percorrer a ecopista do Sabor e explorar enquanto grupo os conjuntos de construções da ferrovia nacional localizados entre Torre de Moncorvo e Carviçais, figura 78.¹³⁵ Foi nesta primeira visita que foi possível analisar empiricamente o conjunto de edifícios da estação do Larinho e colocar em prática a recolha de informação fotogramétrica.

Ao ser registado mais do que um “objeto”, edifício de passageiros-cais coberto e instalações sanitárias, é necessário um planeamento distinto do habitual, descrito no subcapítulo 1.4. Deste modo, como é possível observar pela figura 79, a terceira vez em que se contornou o conjunto acabou por ser interrompida com o intuito de fornecer a informação relativa ao espaço entre os dois edifícios.

Enquanto ferramenta em processo de aprendizagem, o levantamento fotogramétrico de três edifícios apresentou dificuldades já ponderadas previamente e que, efetivamente, tornaram-se realidade. Idealmente, foi proposto realizar o levantamento tanto do exterior dos edifícios como do interior do conjunto edifício de passageiros-cais coberto. O levantamento fotogramétrico do interior dos edifícios em seguida analisados acabou por ser considerado pouco proveitoso e contemplar dificuldades distintas e assumidamente superiores ao levantamento exterior.

Em relação a certos edifícios, nos quais foi possível visitar o interior, é exposto no presente trabalho um conjunto de fotografias representativas da sua condição aquando das respetivas visitas. Apesar de não ser um resultado tão preciso da condição em que se apresenta o interior dos edifícios, as fotografias capturadas são um

¹³⁴ Um agradecimento especial ao Sr. Telmo Matos do gabinete de desporto da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo.

¹³⁵ Entre estes dois limites da ecopista foi-nos possível visitar as estações ou apeadeiros de Torre de Moncorvo, Quinta da Água, Larinho, Zimbros, Lamelas, Quinta Nova, Carvalhal, Felgar, Souto da Velha, Mós, Fonte do Prado e Carviçais.



contributo valioso do estado atual destes elementos e permitem um registo do presente para o futuro. Dadas as circunstâncias limitativas relacionadas com o afastamento geográfico ao local de projeto foi imperativa a captação máxima de informação de forma a prevenir futuras lacunas que impossibilitassem o avanço do trabalho.

Numa primeira reconstrução da nuvem de pontos do exterior dos edifícios o resultado não foi o desejado, figura 79. Tal pode ter acontecido devido a dois fatores que passam pelo o revestimento exterior da estação, uma superfície com pouca textura, e as condições atmosféricas no dia em que o levantamento foi realizado. No caso de o edifício estar em ruína e com sinais de desgaste, como muitos outros distribuídos pela Linha do Vale do Sabor, teria sido muito mais preciso o levantamento fotogramétrico. Superfícies brilhantes e com apenas cor, e reduzida textura, apresentam complicações no processo de reconstrução de uma nuvem de pontos. O facto da própria exposição solar ser inconstante devido a condições atmosféricas impossíveis de controlar faz com que o resultado não fosse o melhor.

Como referido anteriormente, o primeiro levantamento a ser realizado foi o do conjunto de edifícios da estação ferroviária do Larinho. De forma a combater estas condições adversas, todas as 1 071 fotografias foram tratadas individualmente com o objetivo de ensaiar qual o resultado. A partir da comparação entre as figuras 78 e 79 notória a melhoria de uma reconstrução tridimensional. A nuvem de pontos representada na figura 80 é disponibilizada a partir do código QR presente nesta página.

Mesmo assim, o resultado acaba por não ser o desejado devido a uma terceira limitação relacionada com a escala do edifício. O processo de reconstrução apenas acontece caso exista informação nas fotografias fornecidas ao algoritmo. Tendo em conta que as imagens foram captadas apenas com recurso a uma máquina fotográfica, a recolha de informação gráfica relativa à cobertura do

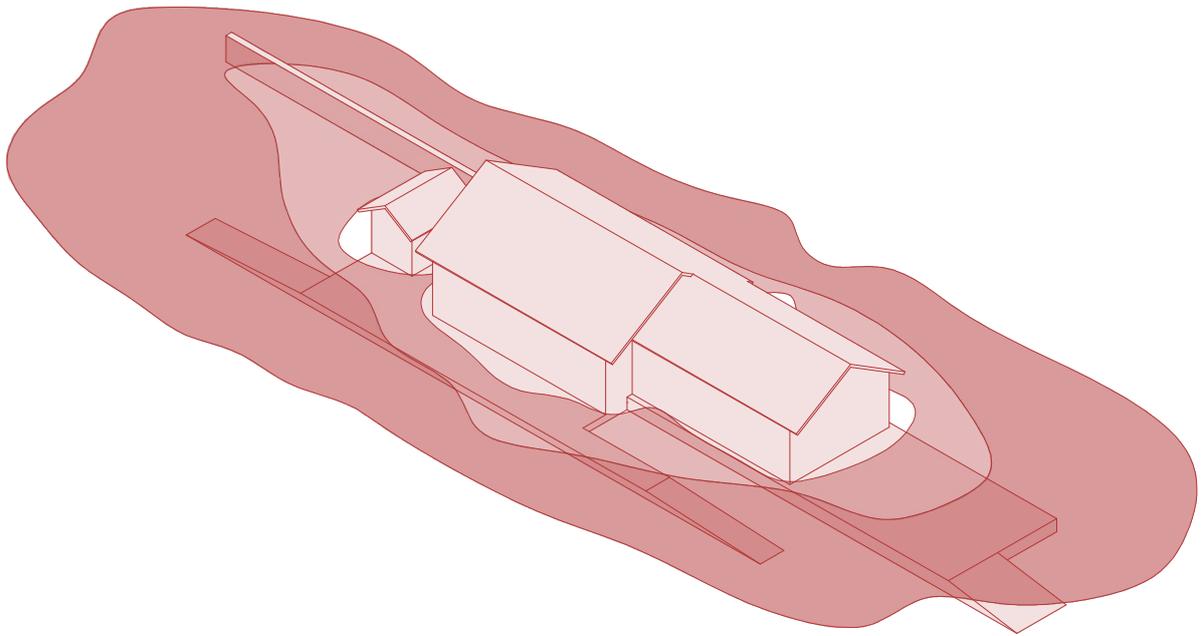


Figura 79 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico da estação ferroviária do Larinho, 2022



Figura 80 - Nuvem de pontos densa da estação ferroviária do Larinho obtida através de um levantamento fotogramétrico e que apresenta um resultado inferior ao pretendido, 2022

Figura 81 - Nuvem de pontos densa da estação ferroviária do Larinhp obtida através de um levantamento fotogramétrico e que apresenta um resultado esperado, 2022

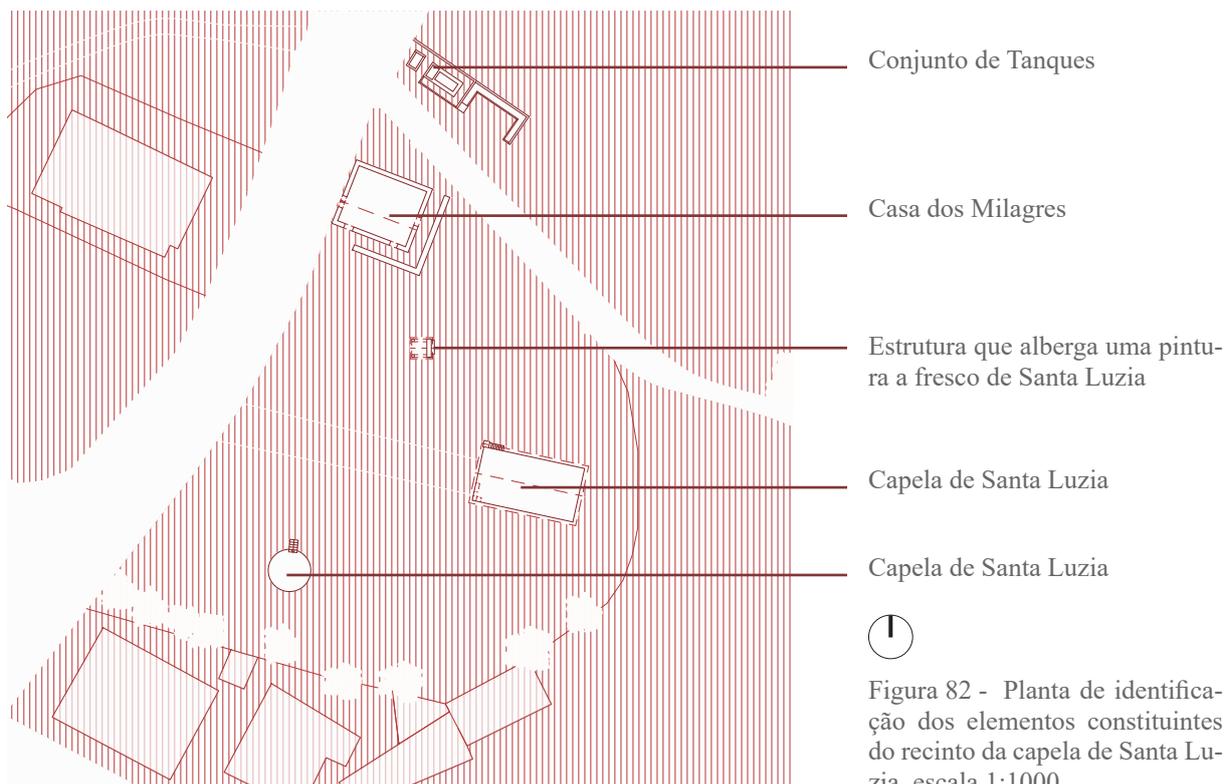
edifício foi reduzida. Quando aparece representada em alguma fotografia acaba por ser sempre a partir do mesmo ângulo e a uma distância considerável, o que representa uma diminuição de informação gráfica. Esta lacuna poderia ser combatida com o recurso a um tripé ou, idealmente, com a captura de imagens não só terrestres como também aéreas, utilizando a mesma lógica de aproximação em ambos os métodos.

O levantamento fotogramétrico da estação ferroviária do Larinho não constituiu um fim, mas sim um meio que possibilite a prática num contexto real das dificuldades que podem revelar-se ao realizar pela primeira vez um trabalho de registo arquitetónico a esta escala. O cuidado atribuído ao tratamento do levantamento fotogramétrico foi o possível tendo em conta o conhecimento adquirido do processo até à realização desta primeira visita. Para além disso, como é analisado no próximo capítulo, a estação ferroviária do Larinho não é intencionada como parte integrante do projeto a ser idealizado desde o começo do trabalho.

2.2 Abril

A segunda visita à região de Trás-os-Montes e Alto Douro realizou-se em abril de 2023. Esta teve o propósito principal de estabelecer contacto direto com as pessoas do Larinho. Esta oportunidade foi aproveitada para realizar o levantamento fotogramétrico do conjunto apresentado na figura 82, constituído pela capela de Santa Luzia, a estrutura do fresco com a representação da Santa, o coreto, a casa dos milagres e o conjunto de tanques.

A recolha das imagens no campo estendeu-se por dois dias. No primeiro dia realizou-se a recolha de informação relativa à capela de Santa Luzia e conjunto dos tanques. No segundo dia o foco foi o levantamento fotogramétrico da casa dos milagres, da estrutura do fresco com a representação de Santa Luzia e do coreto.



Aquando desta segunda visita já era certo que a aproximação ao projeto seria no mínimo à escala 1:87. Esta escolha aparentemente caricata advém da existência de um conjunto de folhas produzido pela REFER em conjunto com a Wizard's Papercraft nas quais são dispostos segmentos integrantes da estação ferroviária do Larinho à escala 1:87.

A escala 1:87 ou H0 faz parte de uma lista de padrões de escalas utilizada no ferromodelismo. Acabou por ser tomada como certa na produção final de maquetes do projeto da albergaria e do recinto de Santa Luzia uma vez que se considerou uma escala de aproximação suficiente para a apresentação do projeto. Para além deste aspeto, a utilização da escala H0 permite uma relação indireta com o tema de partida para o desenvolvimento do presente trabalho, a Linha do Vale do Sabor. Dado este fator, para a produção das restantes maquetes foram consideradas as escalas apresentadas na figura 81 ao invés das habituais escalas de representação de projetos de arquitetura.

No documento facultado pela REFER que pode ser consultado nos anexos do presente trabalho são disponibilizadas cinco folhas. A capa é composta pelo título da coleção “Estação de comboios para construir”, entidades responsáveis pela produção do modelo, REFER em conjunto com a Wizard's Papercraft, duas perspetivas da estação ferroviária do Larinho, indicação da escala do modelo e peças correspondentes, indicação das dimensões finais aproximadas do modelo, grau de dificuldade correspondente à sua montagem e número de peças. A segunda folha apresenta um resumo da história da estação ferroviária do Larinho, um segmento dedicado à instrução ilustrada da forma como montar todas as peças disponibilizadas nas restantes três folhas e um certificado que garante a colaboração da REFER e autenticidade do levantamento da estação ferroviária do Larinho. Por conseguinte, cada membro da turma produziu um conjunto de folhas correspondentes aos mol-

des apresentados pelo da estação ferroviária do Larinho, figura 82. Embora os traços originais tenham sido o máximo respeitados, estes novos conjuntos são representativos do trabalho da turma 3 de PFA do Iscte do ano letivo 2023/2023 e estão marcados em todas as suas folhas como tal.

Foi possível visitar o arquivo municipal de Torre de Moncorvo no qual os membros da turma associados ao concelho dispu-

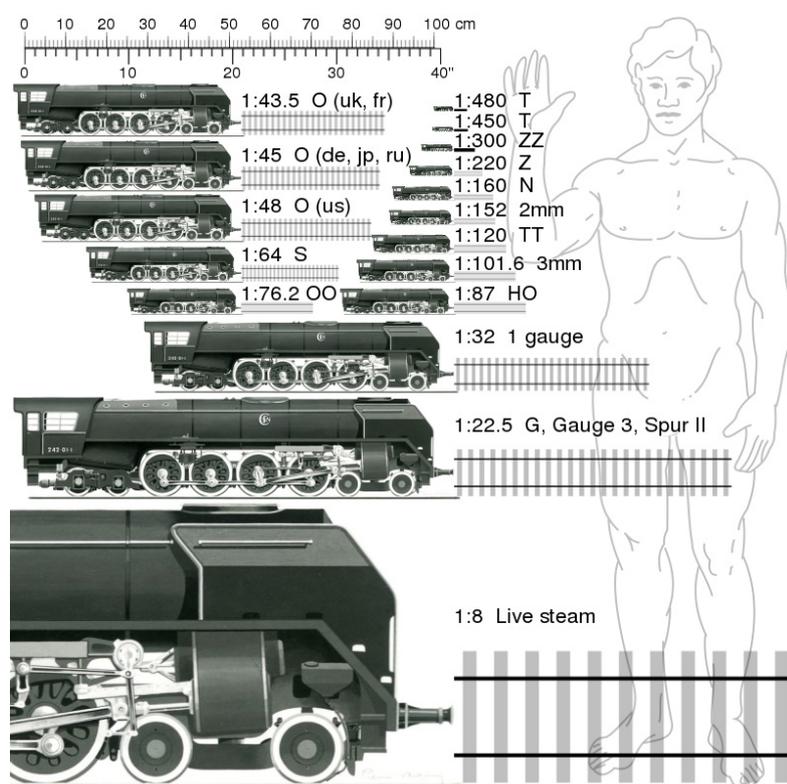


Figura 83 - Escalas padrão utilizadas em ferromodelismo

Figura 84 - Conjunto base das 10 capas a serem realizadas para cada estação ferroviária em estudo pela turma 3 de PFA, 2022

seram da ajuda incansável da fantástica Maria João Moita. Apesar de no caso do Larinho a informação presente no arquivo não ter sido propriamente relevante para o presente trabalho, esta consulta permitiu estabelecer de forma improvável o contacto direto com Rui Leal Leonardo, descendente de uma das famílias de renome do Larinho. Rui Leonardo¹³⁶ é autor de variados artigos e documentos, os quais foram consultados e em parte úteis para o desenvolvimento do presente trabalho. Nesta visita foi possibilitado também o contacto com o presidente da junta de freguesia do Larinho, Luís Alves, com a Dona Luzia, vizinha do recinto da capela de Santa Luzia que permitiu a entrada nos edifícios de interesse para o projeto e com a Ti Marcelina, Dina Brites e Ângela, moradoras em diferentes locais da aldeia do Larinho. Todas as entrevistas realizadas estão disponíveis em anexo e são referenciadas no decorrer do presente trabalho. Esta visita foi fulcral para o progresso do projeto uma vez que representou um ponto de reflexão e ponderação do caminho prático a desenvolver.

Ainda que o método para a obtenção de informação tenha sido o mesmo, devido à dimensão reduzida da maior parte dos constituintes a manter no projeto de arquitetura, o resultado obtido foi sem dúvida superior em comparação com o dos edifícios da estação ferroviária do Larinho. Para além disto, o facto desta segunda visita ter acontecido em abril possibilitou condições atmosféricas favoráveis considerando a exposição solar constante devido à inexistência de nuvens. Todos os elementos apresentaram dificuldades distintas entre si e um nível de trabalho adaptado. Os levantamentos fotogramétricos, descritos em seguida, são referentes ao recinto da capela de Santa Luzia e envolvente. A sua realização tem como intuito, para além do registo do património do Larinho, a possibilidade de produzir modelos materializados por meio de impressão 3D que objetiva contribuir visualmente para a apresentação do projeto desenvolvido em PFA.

¹³⁶ Funcionário do Arquivo Municipal de Torre Moncorvo e fez a licenciatura e mestrado em Arqueologia pela FLUP (Teixeira et al., 2017, p. 139).





O plano de captura de informação relativo à capela de Santa Luzia foi idealizado previamente como exposto na figura 87. O facto de a capela de Santa Luzia distanciar-se 19 metros de qualquer obstáculo resulta numa primeira ronda de captação de imagens que possibilitam abranger todo o edifício.

Aquando da segunda visita ao Larinho estavam a decorrer alterações de manutenção na capela de Santa Luzia, como é possível observar pela figura 85. O acesso principal à capela apresentava-se como provisório dada a sua substituição.

Das 918 fotografias captadas, foram consideradas enquanto úteis para a reconstrução 898.

Após a construção digital da capela de Santa Luzia numa nuvem de pontos densa foi possível constatar que os elementos constituintes da capela que estão localizados a uma conta superior à do beirado sofreram no que toca ao nível de detalhe possível de ser atribuído. Considerou-se eliminar o sino localizado na torre da capela dada a falta de informação após a construção da nuvem de pontos. As duas cruzes, uma localizada na torre e outra na parte frontal da cumeeira, mantiveram-se apesar do resultado pouco preciso devido a serem minimamente representativas do existente.

Todo o arranjo exterior da capela de Santa Luzia como o pavimento exterior, vasos ou bancos exteriores, foi retirado no processo de tratamento da nuvem de pontos uma vez que para a implementação do projeto não são elementos a permanecer. Ainda que estes não sejam úteis para a produção de uma representação a ser utilizada no projeto, o seu registo foi feito de modo a permanecer enquanto referência do estado em que a capela de Santa Luzia se encontra no ano 2023.

A informação relativa ao vão provisório da capela de Santa Luzia é eliminada da nuvem de pontos optando-se por colocar um plano no vão de forma a possibilitar a criação de uma malha fechada passível de fabricar uma representação da capela de Santa



Luzia por meio da impressão 3D. Optou-se por realizar o mesmo procedimento na entrada secundária da capela. Apesar deste vão já estar substituído pelo permanente, de forma a obter uma leitura homogênea do conjunto, considerou-se importante que o seu tratamento fosse semelhante ao do vão principal da capela.

Tanto a nuvem densa de pontos como a malha produzida da capela de Santa Luzia são disponibilizadas pelos códigos QR disponibilizados na presente e seguinte páginas, respetivamente. Na página anterior é disponibilizado um curto vídeo da impressão 3D da capela de Santa Luzia à escala 1:200.

Tal como aconteceu com a estação ferroviária do Larinho, o problema referido em relação à consolidação de informação na cobertura repetiu-se apesar de as circunstâncias onde o edifício se localiza terem ajudado na aquisição de um melhor resultado. Ambos os edifícios apresentam uma altura semelhante, 7,5 metros na cumeeira, no entanto, o contexto em que se encontram é distinto.

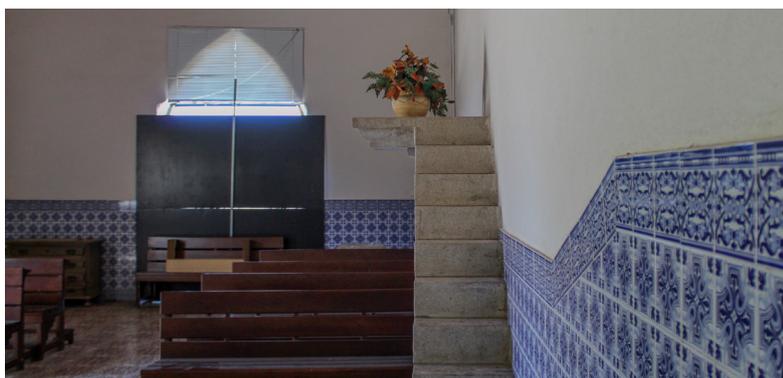


Figura 85 - Interior da capela de Santa Luzia, entrada principal, 2023

Figura 86 - Interior da capela de Santa Luzia, altar, 2023



A diferença de 8 metros entre os objetos em causa e obstáculos em redor afeta a recolha de informação. O facto de ser possível capturar fotografias mais abrangentes da capela de Santa Luzia resulta numa reconstrução digital do edifício com mais detalhe e informação.

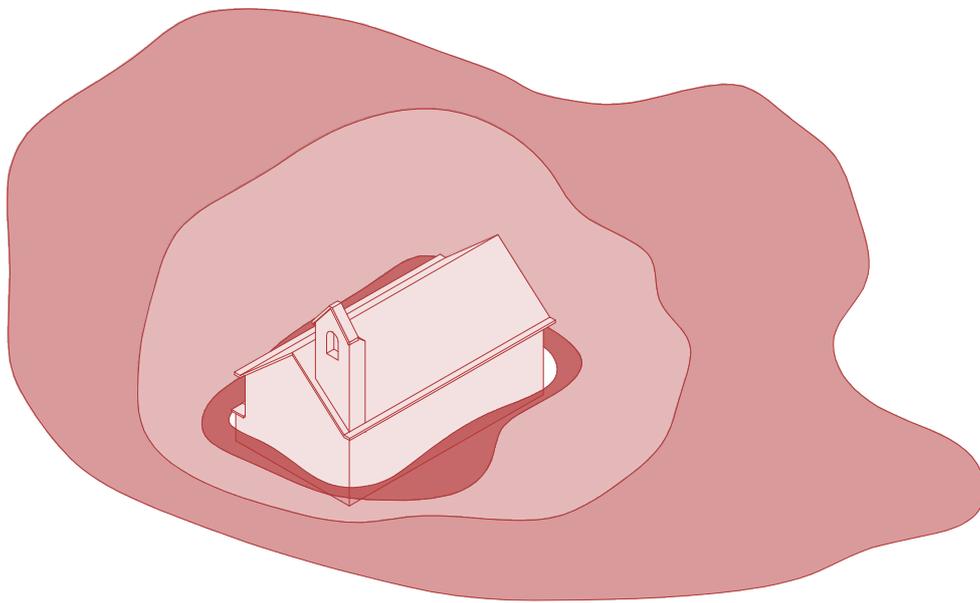
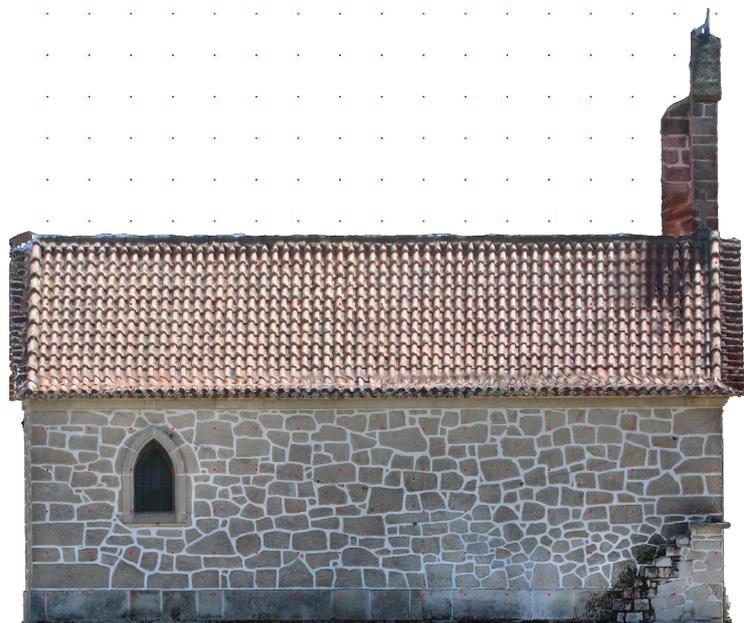


Figura 87 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico da capela de Santa Luzia, 2023

Figura 88 - Alçado nordeste da capela de Santa Luzia obtido através de uma malha fechada representativa da mesma, 2023







O levantamento fotogramétrico da casa dos milagres objetivou o registo do balcão orientado para o interior do recinto da capela de Santa Luzia para além da captura de informação do próprio edifício, figura 90. Dado serem dois “objetos” independentes, a programação do levantamento acabou por ser distinta à da capela de Santa Luzia e semelhante à da estação ferroviária do Larinho. Como visto anteriormente, para além das rondas necessárias em redor do conjunto foi necessário uma diferente interação que possibilitasse a recolha precisa de informação relativa ao espaço resultante entre a bancada e os limites do próprio edifício, figura 89. Foram capturadas 984 fotografias das quais 979 foram tratadas individualmente.

O resultado do levantamento fotogramétrico realizado da casa dos milagres é consequência de um conjunto de fatores já enumerado anteriormente. O edifício apresenta o mesmo aspeto exterior que a estação ferroviária do Larinho embora revele sinais do tempo como irregularidades ou fissuras que possibilitam um registo mais preciso de patologias inerentes. Este fator, aliado com o período do dia em que foi realizado o levantamento fotogramétrico, influencia o resultado uma vez que, numa parede em sombra, todos os detalhes são menos perceptíveis dado o contraste reduzido entre superfícies. Durante esta tarefa, foram duas as superfícies em sombra, a parede orientada a nordeste e a sua complementar a noroeste que está em contacto direto com a rua da Estação, parte integrante da via principal do Larinho. Dada a localização fronteira da casa dos milagres entre a rua da Estação e o recinto da capela de Santa Luzia, o levantamento foi dificultado devido à passagem recorrente de automóveis naquela que é a única via de acesso considerada como útil ao Larinho. O facto de a área em redor do edifício não estar completamente desobstruída como acontece noutros elementos do recinto de Santa Luzia resulta também numa dificuldade sentida no levantamento fotogramétrico. A construção de uma nuvem de



pontos com informação relativa à cobertura manteve-se enquanto um problema como nos restantes edifícios devido a fatores já enumerados. A nuvem de pontos densa é disponibilizada no código QR presente na página anterior assim como o modelo tridimensional pode ser conferido pelo código QR na presente página.

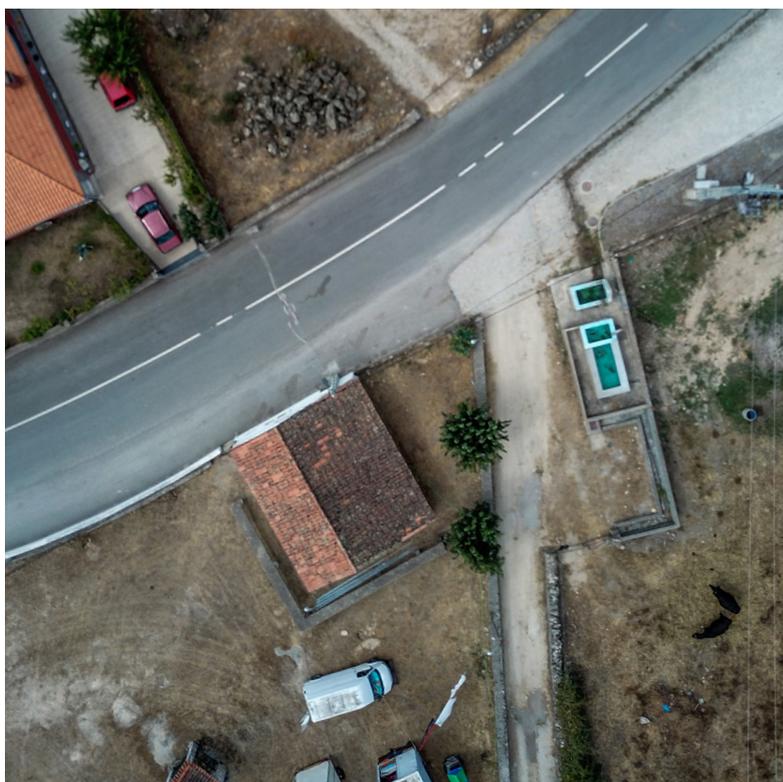
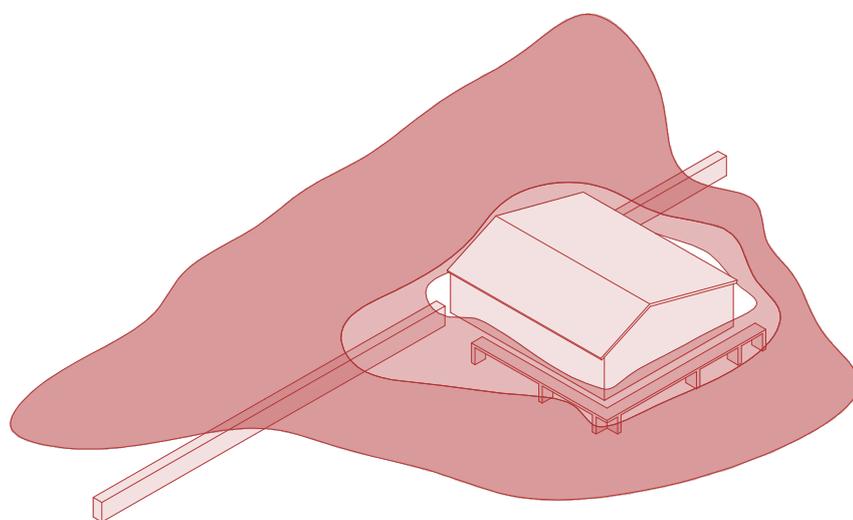
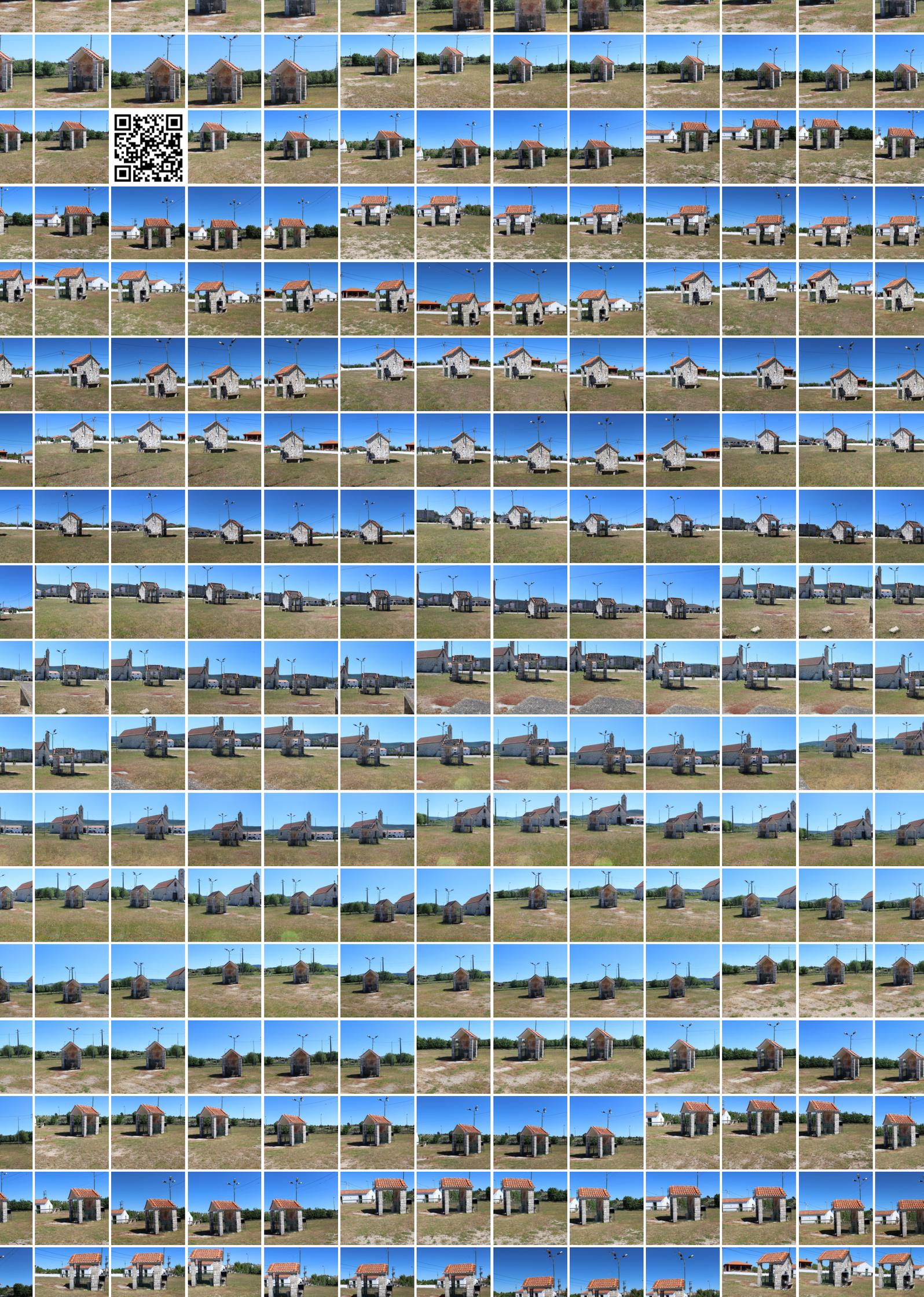


Figura 89 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico da casa dos milagres, 2023

Figura 90 - Fotografia aérea na qual está presente a casa dos milagres, o conjunto de tanques e a via principal do Larinho 2023





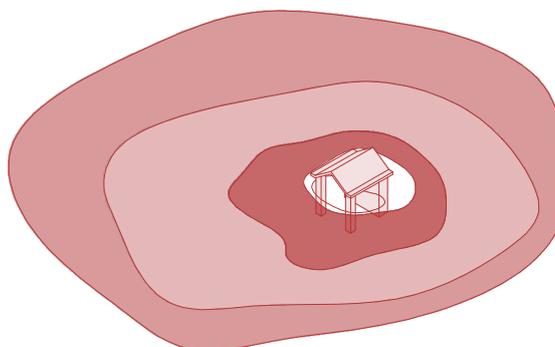
A estrutura onde está presente a pintura mural a fresco da imagem de Santa Luzia foi também alvo de atenção no presente trabalho de registo do património. Este pode considerar-se o mais significativo levantamento dada a história e valorização do fresco por parte dos larinhatos, tal como demonstrado no capítulo anterior. Neste foi realizado o registo da estrutura do fresco e todos os componentes passíveis de ser observados no código QR disponibilizado na presente página. A descrição detalhada destes elementos é exposta no próximo capítulo referente ao próprio projeto de arquitetura. Devido a não ser o foco do levantamento fotogramétrico para o presente trabalho, o registo da vedação metálica não foi alvo de grande cuidado e o plano proposto para o levantamento fotogramétrico da estrutura é o demonstrado na figura 91.

Das 810 fotografias capturadas, após uma seleção, foram utilizadas para a reconstrução um conjunto de 784. Como é possível observar no código QR disponível na presente página, a secção da nuvem de pontos referente à construção digital da guarda metálica é pouco detalhada. O facto da própria vedação muitas vezes se sobrepor com outras partes faz com que, para o seu registo, fosse necessária a aplicação de um método diferente. Em vez de ter sido realizado o levantamento do objeto como um todo, parede base da pintura mural a fresco, pilares, cobertura, banco e guardas, seria proveitoso adicionar o levantamento individual das três secções das guardas enquanto objetos independentes. Posto isto, tal como acontece noutros casos já apresentados, em função do volume de trabalho proposto num curto espaço de tempo foi necessário raciocinar a atenção distribuída por todas as tarefas necessárias a serem realizadas nestas esporádicas visitas ao local. Dadas as características materiais dos constituintes deste levantamento é seguro afirmar a melhoria na captação de informação.

Sendo a pedra, por exemplo, um material com detalhe e textura possibilitou um preciso registo do património existente.



Como é possível observar pelo código QR disponibilizado na presente página, a reconstrução digital da parede que suporta o fresco possibilita o registo cuidadoso de todos os detalhes da pintura como o traçado do desenho e variações de cor ainda que a pintura mural a fresco não apresente qualquer tipo de relevo e na impressão 3d monocromática aparente ser apenas uma estrutura vertical rebocada numa face e nas restantes constituída por alvenaria de pedra.



Segundo José Artur Pestana, o qual já foi e voltará a ser novamente referenciado no próximo capítulo de forma detalhada, “(...) ali, a única coisa que talvez fosse importante é alargar o telheiro de forma a proteger a pintura de qualquer incidência solar direta (...)”. Dada a condição exterior em que a pintura mural a fresco no recinto da capela de Santa Luzia se encontra é fulcral a sua proteção de forma a reduzir o impacto de fatores climáticos. Para tal, a partir da utilização das ferramentas Ladybug foi possibilitado o estudo da incidência solar direta na pintura mural a fresco. O intuito desta análise prática foi, a partir do levantamento fotogramétrico da estrutura que cobre o fresco, garantir que a superfície do mesmo nunca recebe diretamente radiação solar em qualquer que seja a hora do dia, independentemente do mês.

Pela figura 92 é possível observar qual a linha de comandos utilizada na realização da análise. A partir do uso do Grasshopper é possibilitada a criação de resultados automaticamente visíveis na

interface do Rhinoceros. A flexibilidade do Ladybug permitiu situar a análise da incidência solar no preciso local onde o fresco está localizado, ou seja, nas coordenadas 41.195808 e -7.016850. As figuras 93, 94, 95 e 96 demonstram a forma como a luz solar incide na pintura a fresco nos equinócios e solstícios às 17 horas. Tendo em conta a estrutura existente, a pintura a fresco acaba por estar parcialmente exposta a luz solar direta. Os pilares em alvenaria de pedra, a cobertura da estrutura e a própria parede onde o fresco se encontra são as condicionantes que garantem a sua proteção.

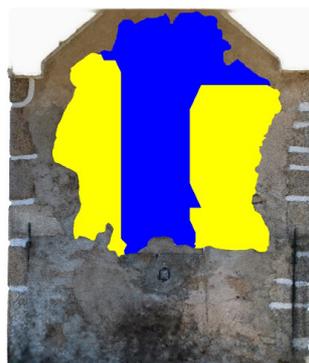
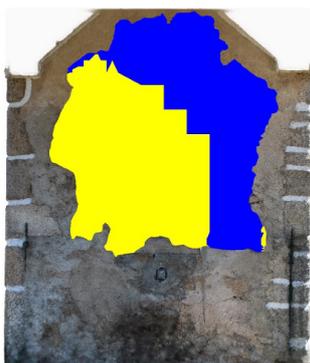
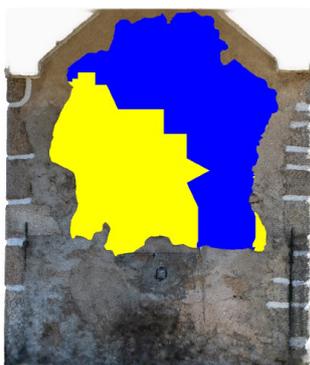
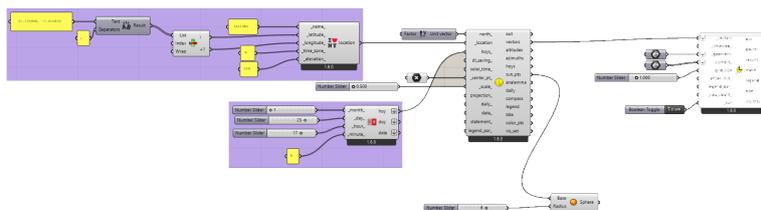


Figura 91 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico da estrutura onde está presente a pintura a fresco da capela de Santa Luzia, 2023

Figura 92 - Imagem representativa do guião dos algoritmos utilizados no processo de obtenção de informação relacionada com a incidência solar na pintura a fresco, 2023

Figura 93 - Incidência solar direta na pintura a fresco às 17h do dia 20 de março

Figura 94 - Incidência solar direta na pintura a fresco às 17h do dia 21 de junho

Figura 95 - Incidência solar direta na pintura a fresco às 17h do dia 23 de setembro

Figura 96 - Incidência solar direta na pintura a fresco às 17h do dia 22 de dezembro

- Superfície da pintura a fresco em sombra
- Superfície da pintura a fresco com incidência solar direta



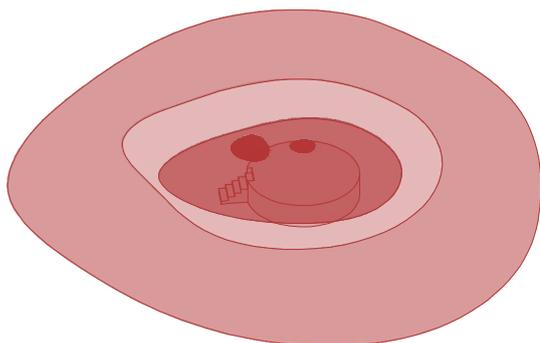


O processo adotado para a captação de informação fotográfica relativa ao coreto é o demonstrado na figura 97. Dada a altura do objeto, não foi visto como necessário ou sugerido em futuros levantamentos fotogramétricos o uso de um instrumento de captação de imagens aéreas. Tal como acontece na estrutura do fresco com a representação de Santa Luzia, a mesma guarda metálica é utilizada na periferia do coreto e a mesma abordagem relativa à gestão do trabalho a realizar foi ponderada devido à falta de interesse no elemento para o presente projeto.

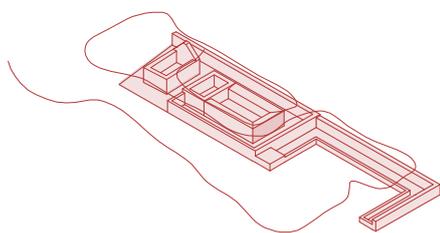
Do coreto foram capturadas 315 fotografias das quais 297 foram consideradas úteis para o levantamento fotogramétrico.

O levantamento fotogramétrico do coreto foi o que apresentou menos dificuldades e um resultado superior com menos trabalho no tratamento tanto das fotografias como da nuvem de pontos ou da malha. O resultado da nuvem de pontos pode ser consultado no código QR disponibilizado no topo da presente página. Devido à sua dimensão, aproximadamente um cilindro com 1,3 metros de altura e uma base com 5,5 de raio, o registo não apresentou dificuldades em comparação com a capela de Santa Luzia ou a estação ferroviária do Larinho. O uso de pedra na construção do coreto, assim como em alguns elementos constituintes do recinto da capela de Santa Luzia, colaborou na precisão do registo fotogramétrico conforme é possível verificar pelo código QR disponibilizado no final da presente página.

Figura 97 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico do coreto, 2023







Devido à posição do conjunto e a impossibilidade de fotografá-lo entre nordeste e sudeste, o esquema de planeamento do levantamento fotogramétrico produzido é o exposto na figura 98. As 571 fotografias capturadas do conjunto de tanques adjacente ao lameiro de Santa Luzia foram úteis na construção da nuvem de pontos. Dada a composição do conjunto de tanques situado entre o lameiro e o recinto da capela de Santa Luzia, o levantamento fotogramétrico revelou dificuldades já analisadas na casa dos milagres e na estação ferroviária do Larinho. Ainda assim, devido às fotografias utilizadas na reconstrução do conjunto de tanques resultaram numa nuvem de pontos com precisão e detalhe.

Devido à impossibilidade em recolher informação relativa às faces dos muros que limitam o conjunto existe informação omissa da construção da nuvem de pontos. O facto de existir água parada num dos tanques e circulação corrente no outro dificultou a reconstrução do modelo digital do conjunto dos tanques. Como referido anteriormente, superfícies com alta refletividade são prejudiciais para um levantamento fotogramétrico. O facto de existir um elemento em constante movimento acaba também por diminuir o nível de precisão e certeza da reconstrução. Estes dois fatores foram singulares no levantamento fotogramétrico do conjunto de tanques e mostraram-se úteis no sentido em que possibilitaram a experiência de diferentes métodos relativos ao tratamento e limpeza da nuvem de pontos resultante da construção digital. A partir dos códigos QR presentes nesta página é possível analisar a reconstrução digital dos tanques tanto numa nuvem de pontos densa, código QR superior, como numa malha fechada, código QR inferior.

Figura 98 - Trajetória efetuada na captura de fotografias para o levantamento fotogramétrico do conjunto de tanques, 2023







2.3 Agosto

Na última visita realizada à região de Trás-os-Montes e Alto Douro, o foco foi o levantamento do território referente à aldeia do Larinho. Apesar deste ter sido um dos objetivos iniciais aquando da decisão de estudar as ferramentas de levantamento fotogramétrico, tal apenas aconteceu numa fase tardia do desenvolvimento do presente trabalho.

O trabalho de levantamento foi realizado através da captação de imagens aéreas por um drone¹³⁷ aliado ao programa de planeamento de voo Dronedeploy. Para a realização deste exercício foi necessário o trabalho conjunto entre o próprio e a empresa “A1 Lugar”. No levantamento fotogramétrico territorial foi imperativo o planeamento e estudo extensivo de quais as melhores ferramentas e condições para efetuar o mesmo, sendo que ambas as partes não tinham qualquer tipo de experiência na realização de um trabalho deste carácter. Para a realização de um exercício extenso de captura de imagens aéreas é necessária a existência de condições atmosféricas favoráveis. Este fator aliado a conflitos de organização consequentes de uma deslocação cansativa e demorada resultaram na realização do exercício numa fase final do desenvolvimento do projeto.

Para a delimitação da área do Larinho a ser documentada foi imprescindível equacionar quais os pontos a ser valorizados consoante a narrativa levada a cabo pela componente de projeto. Como descrito anteriormente, a organização da aldeia do Larinho é considerada para o presente trabalho como constituída atualmente por três grupos urbanos, figura 33.

O levantamento fotogramétrico aéreo da aldeia do Larinho passa então pelo registo de 1 671 fotografias ortogonais que conseguissem captar informação relativa ao centro histórico da aldeia, a via principal do Larinho e o bairro de Santa Luzia. Num cenário idílico em que não existissem limitações associadas à gestão de tempo ou monetárias seria um contributo de extremo valor o levanta-

¹³⁷ Dji mavic pro.



tamento fotogramétrico aéreo que alcançasse toda a extensão da aldeia entre a estrada nacional 220 e o rio Sabor, figura 29.

O uso do programa Dronedeploy permitiu gerir de forma automática o voo e captura de imagens. A partir da sua interface é possível personalizar diversos parâmetros relacionados com o funcionamento do drone. Para a execução do presente exercício foi importante garantir uma sobreposição de 70% entre todas as fotografias aéreas capturadas e a altura de voo constante de 70 metros em relação à superfície terrestre. Como é possível imaginar, dada a área de interesse territorial, tal trabalho poderia ser considerado impossível sem o uso de algum tipo de ferramenta de autonomização de voo.

Após a recolha das imagens procedeu-se à reconstrução de uma nuvem de pontos na qual são visíveis todas as construções, vegetação e características do território incluídas no levantamento fotogramétrico aéreo. Esta pode ser consultada através do código

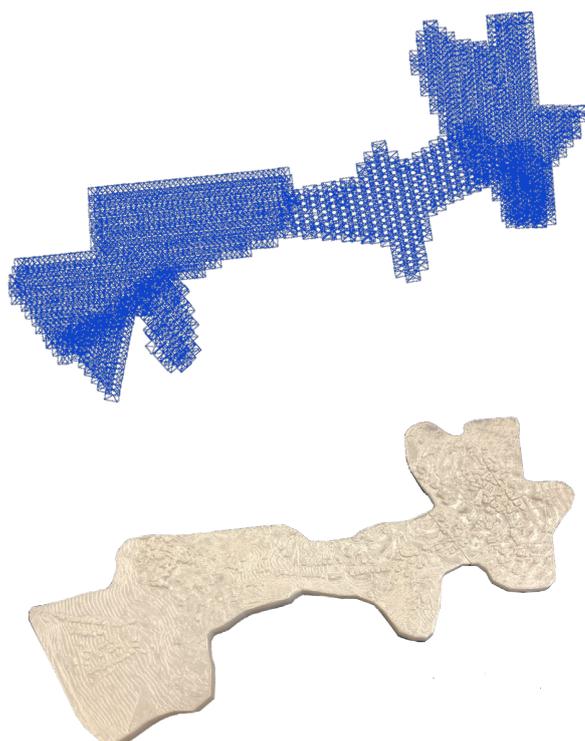


Figura 99 - Posição geográfica do drone aquando da captura das iamgens aéreas referentes ao Larinho

Figura 100 - Materialização do levantamento fotogramétrico aéreo por meio da impressão 3D do Larinho à escala 1:4800



QR disponibilizado na página anterior. Para uma limpeza automática dos pontos a cotas distintas da superfície terrestre com informação relativa a vegetação ou edificado foi utilizado o plug-in Cloth Simulation Filter, CSF (Zhang et al., 2016). Foi também aplicada a limpeza manual da nuvem de pontos com o intuito de criar um limite homogêneo e ponderado em relação à utilidade do que é demonstrado nesta representação do território do Larinho.

A produção desta representação digital do Larinho desempenhou a função de confirmar o posicionamento geográfico dos elementos pré-existentes relativos ao recinto da capela de Santa Luzia e foi materializada na impressão 3D de um modelo à escala 1:4800, figura 100. Desta forma, é possível percorrer por Lisboa, por exemplo, sempre com o Larinho no bolso. A partir da simplificação da geometria do edificado do Larinho e da eliminação da vegetação da nuvem de pontos torna-se clara a ideia relativa a uma organização linear da aldeia em torno de dois pontos, o centro histórico e o bairro de Santa Luzia. Após a realização da nuvem de pontos comprovou-se que esta sofria um erro global de rotação que pode ser resultado da direção a partir da qual o levantamento fotogramétrico aéreo foi realizado. Devido à extensão da área a ser levantada, o erro foi acumulando e resultou numa diferença significativa em relação à topografia de referência que foi obtida no início do presente ano letivo conforme descrito no subcapítulo 1.4. De forma a resolver o problema foi necessário identificar as coordenadas geográficas de pelo menos dez pontos dispersos pelo território em causa e coincidentes entre a reconstrução digital do terreno e o modelo de referência. Posto isto, foi possível determinar de forma aproximada qual a rotação a aplicar à nuvem de pontos obtida a partir do levantamento fotogramétrico aéreo.

Esta última visita feita ao Larinho foi nos dias 25 e 26 de agosto de 2023, coincidentes com o fim de semana das festas de Santa Luzia. Pelas figuras 103, 104, 105 e 106 é possível aferir a

existência de elementos estranhos ao recinto da capela de Santa Luzia. Isto aconteceu devido à montagem da festa estar a decorrer durante o levantamento e a própria acontecer em poucas horas. O facto de existir agora um registo do estado exato do Larinho no dia 25 de agosto de 2023 faz com que este seja um contributo inestimável da história desta terra.



Figura 101 - Drone preparado para levantar voo no Larinho, 2023

Figura 102 - Execução do levantamento fotogramétrico aéreo do Larinho, 2023

Figura 103 - Ocupação do lameiro de Santa Luzia, 2023

Figura 104 - Ocupação do recinto da capela de Santa Luzia, 2023

Figura 105 - Ocupação do recinto da capela de Santa Luzia, instalação de um palco móvel, 2023

Figura 106 - Ocupação do recinto da capela de Santa Luzia, iluminação festiva, 2023



Considerou-se como contributo, experiência e estudo a realização de uma high dynamic range image panorâmica, HDRI, no Larinho. Para tal foi escolhida uma localização que fosse útil para a apresentação e explicação do projeto detalhado no próximo capítulo. Também o facto de estarem a decorrer as preparações para a festa de Santa Luzia limitou os sítios indicados à captura das fotografias que ilustrassem a realidade quotidiana nesta aldeia transmontana. Posto isto considerou-se o ponto com as coordenadas geográficas 41.194917 e -7.015936 como indicado dada a relação visual direta que estabelece entre a atual ecopista da Linha do Vale do Sabor, a localização proposta para o projeto da albergaria no Larinho, a retaguarda do recinto da capela de Santa Luzia e todo o território envolvente.

Para a realização das imagens HDR contou-se com o uso de uma máquina fotográfica¹³⁸ e de um tripé que garantisse a sua posição constante. O objetivo é a captação de fotografias, sempre em torno de um único ponto, que incluam todo o ambiente em redor. Como ilustra a figura 107, em cada direção a 90° em relação a um eixo perpendicular à superfície terrestre, para a qual é fotografado um enquadramento, são realizados outros dois um a 45° e outro a -45° de forma a captar informação referente a todo o espaço. Isto totalizou a recolha de 47 enquadramentos em torno do ponto selecionado.

Tal como nos levantamentos fotogramétricos, contou-se com uma sobreposição suficiente, cerca de 50%, entre todos os enquadramentos. Posto isto, cada um é composto por cinco fotografias com valores de exposição diferentes. Para o presente exercício foi testada a aplicação de cinco níveis de exposição distintos.¹³⁹ Deste modo, idealmente, a junção das cinco fotografias numa única permite um controlo preciso sobre a exposição da própria e confere um nível de realismo ajustado às possibilidades de produção de elementos gráficos como imagens renderizadas. O trabalho de con-

¹³⁸ Panasonic DMC-FZ1000.

¹³⁹ ISO 125, ISO 400, ISO 1600, ISO 6400 e ISO 12800.

fluência das 235 fotografias foi levado a cabo pelo programa PTGui e o resultado está apresentado no código QR disponível na presente página.

O produto resultante deste exercício pode considerar-se de qualidade inferior ao desejado. A principal dificuldade adjacente a este trabalho passa pelas condições exteriores experienciadas aquando da sua realização. Infelizmente, devido à existência de nuvens e à velocidade do vento naquele dia, a posição das mesmas era variável e isso originou dificuldade na construção de uma imagem a 360° devido à exposição solar inconstante em todas as fotografias. Este exercício, em paralelo com todas as ferramentas e compromissos assumidos no decorrer do ano, permitiu desenvolver soluções práticas de aplicação direta no ato de projetar apesar do resultado demonstrar falhas.

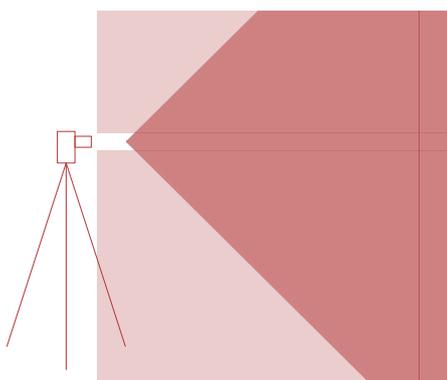


Figura 107 - Esquema síntese do processo de captura das fotografias utilizadas na produção de uma HDRI

Figura 108 - Fotografia ISO 125

Figura 109 - Fotografia ISO 400

Figura 110 - Fotografia ISO 1600

Figura 111 - Fotografia ISO 6400

Figura 112 - Fotografia ISO 12800

¹⁴⁰ “Praticamente todas as antigas estações se encontram em adiantado estado de degradação e ruína” (Abreu, 2015, p. 224).

3. Meu Querido Mês de Agosto

O presente capítulo pretende efetuar a transição direta entre a aprendizagem sobre o local, as técnicas de levantamento de património/território e o ato de projetar. Como ponto inicial programático era imprescindível a idealização de uma albergaria em todos os locais estudados por cada elemento da turma de forma a restituir atratividade e fundamento à existência de uma ecopista que ligue os vários concelhos já referidos anteriormente. Deste modo, a quem percorresse a antiga Linha do Vale do Sabor não faltariam hipóteses por onde pernoitar. Numa realidade utópica todos os onze projetos seriam construídos e funcionariam enquanto rede intermunicipal.

Esta ideia é suportada por Daniel Conde que defende a reabertura da Linha do Vale do Sabor e conseqüente atualização para o presente século. Para tal acontecer sugere que as estações ferroviárias poderiam ser aproveitadas “(...) para alojamento turístico, de modo a maximizar os proveitos (...)” (Abreu, 2015, p. 270) de forma a oferecer “(...) um clima original aliado ao meio de transporte para desfrutar de toda a região.” (idem, p. 272). Também Carlos Sambade justifica que a modernização destes edifícios compensaria na medida em que poderiam “(...) ir pelo menos aos duzentos anos – não seria nada de mais, se o discurso do progresso fosse fluente e por todos bem audível” (idem, p. 303).

Numa primeira abordagem, os edifícios associados ao caminho-de-ferro demonstraram-se aliciantes no que toca ao projeto da albergaria. Os edifícios datados do início do século XX, em grande parte devolutos e abandonados, sugerem uma ocupação urgente de forma a preservar o património ferroviário nacional.¹⁴⁰ Apesar de em várias localidades ter sido uma decisão final, o Larinho apresentava problemáticas e características que alteraram esta ideia primária.

Tendo em conta a caracterização realizada no subcapítulo 1.3 sobre a organização urbana da aldeia e o estado em que se encontra a estação ferroviária do Larinho, assumiu-se como pouco

proveitoso intervir com o projeto da albergaria diretamente na estação ferroviária. Este projeto é então entendido enquanto um complemento e valorização dos larinhatos e não como uma peça arquitetónica de carácter individual. De forma a combater a localização relativamente afastada da estação ferroviária do Larinho ao centro da aldeia, área de maior interesse e características da freguesia, foi imperativo implementar o projeto na extensão da via principal ou no centro histórico. Tendo em conta o volume de construção no centro histórico, a sua evolução demorada e por vezes estática e seguindo os passos dados pelos larinhatos no desenvolvimento da aldeia, pareceu útil intervir na extensão da via principal de forma a complementar a irregularidade construtiva que apresenta atualmente ao invés de sobrecarregar um complexo urbano estagnado.

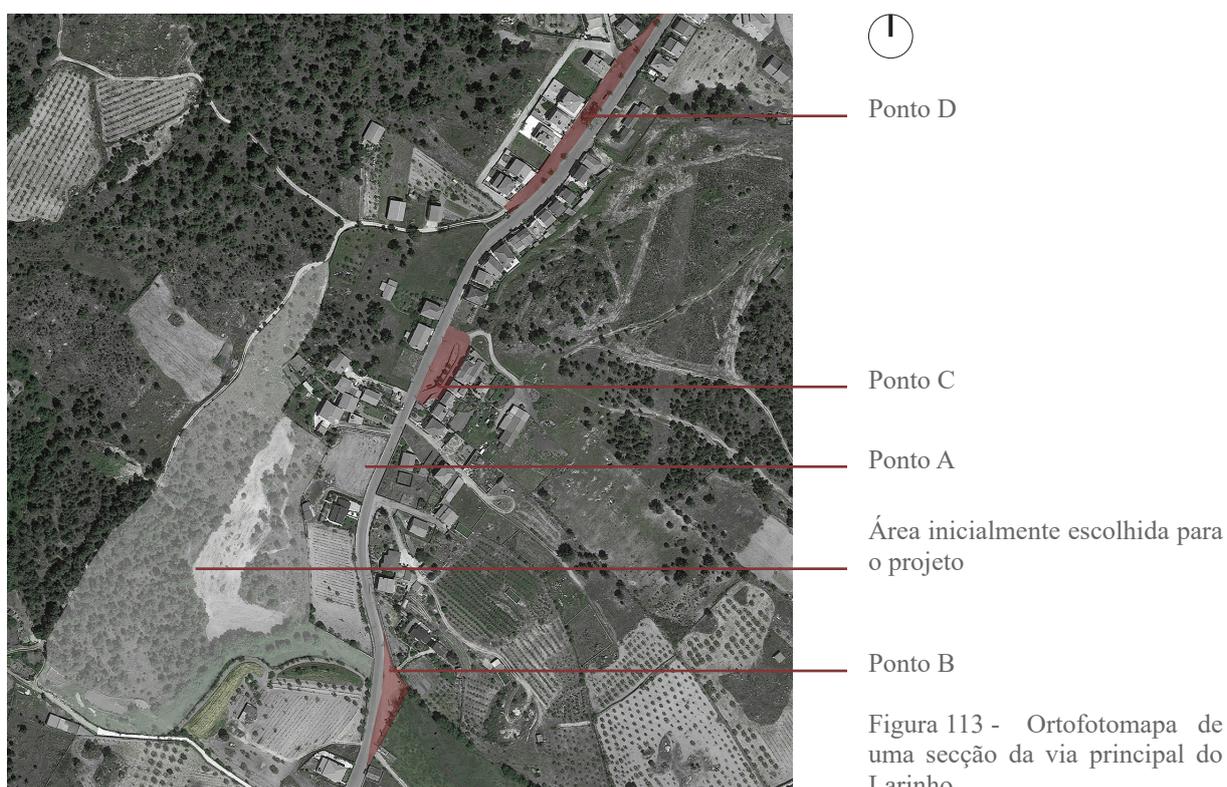
Após o primeiro contacto in situ com a via principal do Larinho foram claros três aspetos. Esta via apresenta variação de cotas acentuada, é irregular no que toca ao volume construtivo existente na sua extensão e o facto de estar completamente alcatroada ofusca o seu carácter misto, aparentando ser apenas uma via rodoviária. Portanto foi de extrema importância considerar todos estes aspetos de forma a filtrar os problemas e oportunidades no Larinho. A perceção do declive da via foi enfatizada devido à forma como a atravessámos, de bicicleta, o que levou a uma primeira conclusão. Apesar do projeto distanciar-se da estação ferroviária do Larinho, ponto de partida para o desenvolvimento do presente trabalho, tornar-se-ia interessante a existência de algum tipo de relação. Considerou-se a relação visual como benéfica.

Como referido anteriormente, ao observar o perfil de elevação da via principal do Larinho, figura 40, entre a estação ferroviária e o centro histórico da aldeia são identificados dois locais a cotas superiores. Um desses locais é precisamente a estação ferroviária e o outro é identificado enquanto ponto A. Ambos os pontos estão situados a uma cota de 519 metros. O ponto A está situado na

¹⁴¹ Um lameiro é caracterizado como um “terreno húmido ou alagado, onde cresce pasto” (Porto Editora, 2023).

Rua Pinhal do Rei Velho e alberga tanto uma enorme porção de terreno arborizado de cotas variáveis como um edifício de habitação, um anexo e área agrícola circundante.

Aliado a este aspeto e reforçando um dos pontos anteriormente descritos, é de notar o posicionamento de uma das únicas zonas de repouso no decorrer da via. Este ponto, identificado como ponto B, é uma exceção na malha urbana do Larinho. Aqui existe uma considerada intenção poética. Neste local existem várias árvores de uma enorme dimensão capazes de oferecer à via principal do Larinho, estéril e pouco aproveitada, um momento de reflexão sobre o valor da terra, figuras 114, 115 e 116. Esta secção ao invés de servir habitações privadas, como acontece nos ponto C e D, oferece aos larinhatos e a quem visita a aldeia uma oportunidade de parar e apreciar algo tão simples como um lameiro¹⁴¹. A sua expressividade verde advém do curso de água que o atravessa dada a orografia do território. Sendo este um ponto de cota baixa capta também a re-



colha de água dos declives adjacentes. A porção de terreno é então aproveitada para a alimentação de gado, figura 114, mesmo que seja em reduzido número. Este torna-se então um cenário idílico que, em contraste com a restante via principal e puramente funcional, é atrativo suficiente para a descoberta da aldeia. Como é possível observar pela figura 113, o curso de água é aparentemente interrompido pela via principal do Larinho originando uma divisão em duas secções, uma a nascente e outra a poente. Na realidade o curso de água mantém-se sob a via alcatroada o que permite uma continuidade na densidade de vegetação em ambas as parcelas.

O projeto começa então por estar localizado na área delimitada na figura 113. Como programa estava garantido o desenho da albergaria independentemente da sua forma ou organização, no entanto pareceu insuficiente esta adição ao Larinho devido ao seu carácter habitualmente privado. Apesar de não ser obrigatória a existência de um programa complementar, após a recolha de informação sobre o as condições inerentes ao funcionamento da aldeia e o contacto realizado nas entrevistas, tornou-se clara a necessidade de um espaço comum e público que oferecesse condições indicadas ao seu usufruto por parte de toda a população residente ou próxima ao Larinho.

Foram variadas as opções exploradas para a implementação do projeto neste local. Na figura 117 é possível observar um dos desenhos referente a uma das propostas de intervenção. Desde o espaço de convívio à instalação de piscinas municipais foram muitos os caminhos que o projeto procurou seguir.



Figura 114 - Lameiro de Santa Luzia, 2023

Figura 115 - Lameiro de Santa Luzia, 2023

Figura 116 - Lameiro de Santa Luzia, 2023

Figura 117 - Imagem representativa de uma das propostas para a ocupação inicial do território

Apesar do ritmo de desenvolvimento do projeto foi necessário fazer uma reflexão sobre aquilo que era efetivamente relevante explorar no contexto do presente trabalho. Erguem-se então duas dúvidas de grande importância.

Quais são as ferramentas digitais de levantamento adequadas ao local escolhido?

O programa definido é adequado às necessidades e vai ao encontro a uma vida prazerosa por parte dos larinhatos?

Tendo em conta o foco na aprendizagem e exploração de ferramentas digitais de levantamento, as únicas das quais era possível retirar proveito nesta primeira abordagem seriam as que têm impacto à escala do território, referidas no subcapítulo 1.4. Assim sendo foi claro perceber que era conveniente atuar num local oportuno em que a preexistência arquitetónica estimulasse um compromisso com o passado.

Também a escolha de programas complementares não parecia consolidar devidamente as necessidades dos Larinhatos. Tome-se a piscina municipal como exemplo. Apesar de ser de usufruto público e útil tendo em conta o clima da região e a dificuldade no acesso ao rio Sabor, poderia ser considerada como abrupta e desnecessária tendo em conta o carácter rural da aldeia.

Como analisado anteriormente, Larinho possui um conjunto de edifícios de índole religiosa. Estes marcam a dedicação, prazer e afeto dos Larinhatos aos costumes e tradição. De forma a manter os pontos enumerados relativos à direção que o projeto objetiva cumprir, o recinto da capela de Santa Luzia considerou-se uma excelente opção dadas as suas características e possibilidades. A sua localização basilar no acesso à aldeia permite que este seja um ponto visto por todos como é referido no Livro de Veriações de 1782 (Gonçalves, 1997).

Enquanto conjunto, o recinto da capela de Santa Luzia apresenta variadas construções. Como é possível observar pela figura 82, considera-se enquanto preexistência a própria capela de Santa Luzia, a estrutura que compõem o fresco com a imagem de Santa Luzia, o coreto, a casa dos milagres e o edifício que alberga o bar, instalações sanitárias e zona coberta para a realização de churrasco. O recinto semicircular dispõe de três entradas de diferente proporção, todas em relação direta com a Rua da Estação – parte integrante da via principal do Larinho.

Para além de todos os elementos que constituem o recinto, este possui também uma relação de proximidade com um dos focos descritos anteriormente, o lameiro. Apesar de não funcionar como suposto ponto de contacto visual permanente entre a estação ferroviária do Larinho e o centro histórico da aldeia, o recinto da capela de Santa Luzia acaba por ter a possibilidade de ver e ser visto a partir de um segmento da extensão da ecopista, código QR disponível na página referente à produção de uma HDRI panorâmica, o que sugere a aproximação de quem a percorra ao centro histórico do Larinho. O facto de uma via secundária, neste caso em terra batida, fazer a divisão entre o recinto e o lameiro oferece possibilidades de conexão entre a futura albergaria e, caso necessária, a estrada de ligação entre a barragem do Baixo Sabor e a estrada nacional 220.



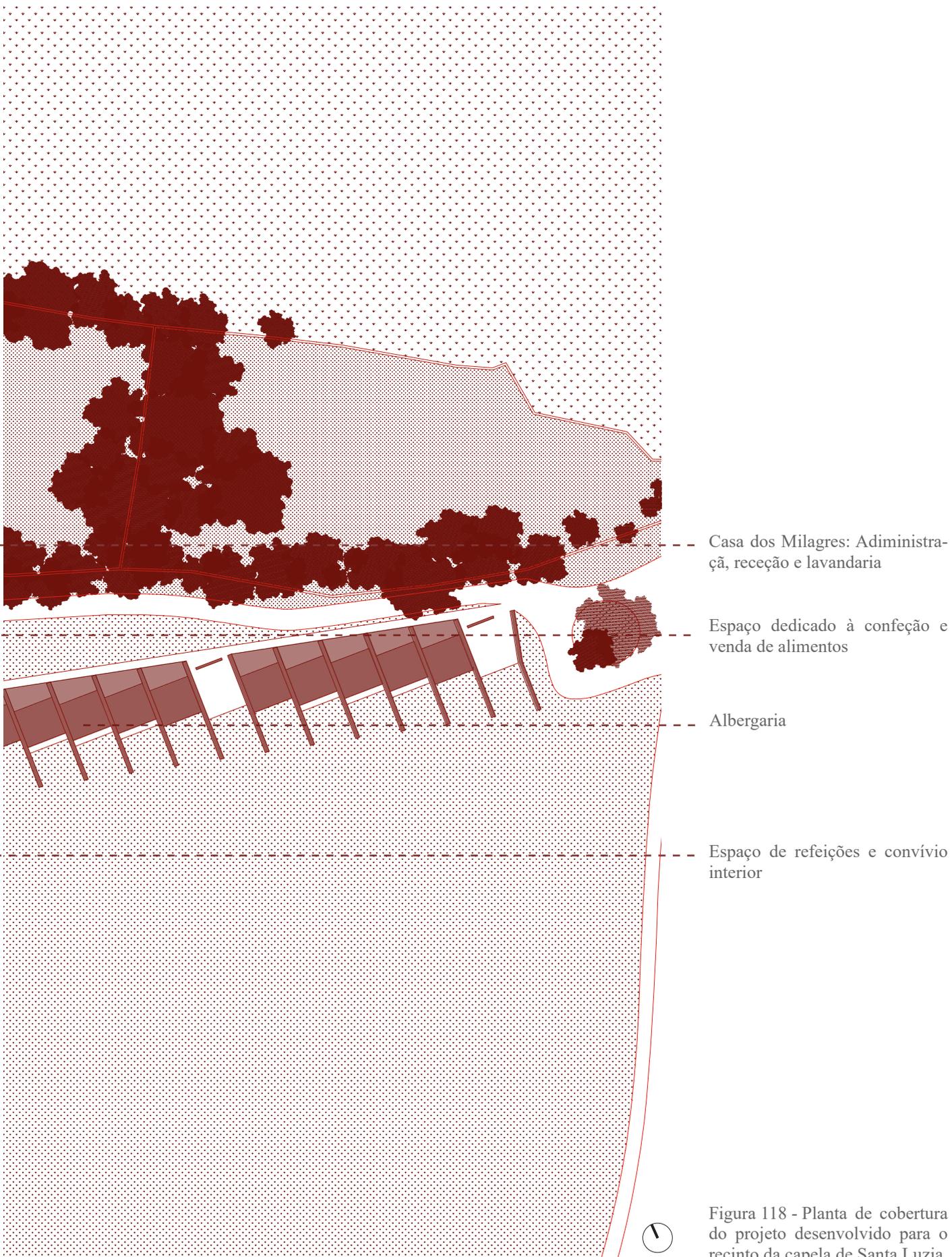


Figura 118 - Planta de cobertura do projeto desenvolvido para o recinto da capela de Santa Luzia

Posto isto, estão clarificadas quais as intenções ao projetar neste preciso local de entre tantas opções também válidas consoante a narrativa.

Pode considerar-se o poder de decisão em relação ao que manter e ao que alterar um dos grandes focos deste projeto. Num importante momento de reflexão foi necessário equacionar qual o valor arquitetónico e histórico de cada elemento pertencente ao recinto da capela de Santa Luzia. Esta abordagem é clarificada e fundamentada na obra de Pedro Alarcão. O próprio assume que “Devemos igualmente tomar em consideração que o património edificado pode tornar-se, por vezes, entrave ao desenvolvimento, o que nos deve levar a avaliar o seu valor e a pertinência da sua conservação em função de critérios claros e rigorosos, em vez de classificar todo o património sem critério, fenómeno a que temos vindo a assistir (...)” (2018, p. 18).

Dado não existir qualquer tipo de exigência, para além do desenho de uma albergaria¹⁴², considerou-se importante para o funcionamento da vida dos Larinhatos requalificar esta zona dedicada às festas de Santa Luzia. Para isso conta-se com a requalificação de um espaço exterior dedicado à venda e confeção de produtos¹⁴³ típicos da região, criação de uma zona interior que possibilite o seu uso não apenas durante as festas de Santa Luzia como também ao longo do ano e nas atividades que antecedem a festa como jantares de angariação de fundos por parte da comissão de festas do Larinho, desenho de um espaço exterior dedicado ao entretenimento durante a romaria de Santa Luzia e o arranjo exterior que possibilitará a existência de missa campal. Sendo estes os focos programáticos aliados à albergaria resta analisar os desenhos presentes na figura 118.

No que toca à zona do lameiro a intervenção passa apenas pela reestruturação da base dos tanques de água de forma a desenhar a interseção entre a via principal e a via secundária que divide o

¹⁴² O projeto da albergaria objetiva ter capacidade para pelo menos a turma três de Projeto Final de Arquitetura do Iscte, ou seja, onze alunos e os restantes quatro professores, o professor José Luís Saldanha, o professor Filipe Brandão, a professora Paula André e a professora Rosália Guerreiro.

¹⁴³ “(...) vários locais onde se vendiam amêndoas cobertas, súplicas e mais uma ou outra doçaria e... cântaros com licor que faziam a delícia da garotada quando tinham a sorte de alguém os deixar beber um copito (...)” (Teixeira et al., 2017, p. 44).

¹⁴⁴ “Nos vales não se constrói.” (Lobo, 2023).

recinto do lameiro. Após várias hipóteses, optou-se por liberar o lameiro de qualquer tipo de intervenção dado o seu caráter de subsistência e visual para quem o observa. Segundo Dorbalino Martins, seria para os lados de Santa Luzia que se localizavam os lameiros onde no verão os vitelos “(...) eram conduzidos de manhã a pastar (...) e ao final da tarde iam-se buscar” (Teixeira et al., 2017, p. 30). O mesmo é comprovado pelo testemunho de Luís Abel Carvalho, disponibilizado em anexo ao presente trabalho, que afirma ter sido um dos arrendatários do lameiro de Santa Luzia. Aliado a isto, um dos motivos que leva a esta decisão é o facto de, ao ser um ponto de cota mais baixa, ser pouco ponderado contruir dada a sua função enquanto ponto de recolha e passagem de água.¹⁴⁴

De forma direta, há elementos constituintes do recinto da capela de Santa Luzia que mantêm a sua génese no presente projeto. O único componente que é intocado de forma alguma é a capela. Como analisado no subcapítulo 1.3, apesar da sua história não datar de há vários séculos como certas partes integrantes da aldeia, a capela de construção referente à segunda metade do século XX não deixa de ser uma representação importante da história larinhata.

No coreto ponderou-se preservar a sua base e acesso vertical. Acaba então por ser descartada a iluminação centrada no coreto e a proteção metálica na sua periferia.

Como já referido, o conjunto de tanques exteriores ao perímetro do recinto da capela de Santa Luzia é também parte integrante da proposta. Nesta posição optou-se por manter a sua forma na íntegra e apenas requalificar a estrutura onde os mesmos estão assentes.

O fresco de Santa Luzia e a casa dos milagres foram os constituintes com maior número de alterações aplicadas. Apesar da casa dos milagres possuir um futuro programa completamente distinto do atual, foram assumidos os seus limites exteriores como fi-

xos. Praticamente todas as suas aberturas, estrutura e características exteriores são então conservadas no presente projeto por meio do levantamento fotogramétrico efetuado aquando de uma das visitas ao território. Já no fresco a abordagem foi diferente. Enquanto momento de adoração, considerou-se a estrutura existente insuficiente, isolada e acanhada. Tal como comprovado no capítulo anterior, o telheiro sobre o fresco não oferece sombra suficiente para cobrir a sua superfície na totalidade. Posto isto, optou-se pelo desenho de uma nova cobertura de estrutura metálica que fosse útil em ambas as áreas adjacentes às duas faces da parede de suporte do fresco.

Os elementos que foram descartados por completo do recinto da capela de Santa Luzia foram o espaço de apoio à festa onde funciona o bar, instalações sanitárias e futura zona interior para os tais jantares durante o ano assim como o local do churrasco. Tal opção em eliminar estas estruturas advém de dois fatores. Em primeiro lugar, os edifícios encerram o atual recinto de uma forma que faz com que a sua perceção a partir da ecopista do Sabor seja limitada e reduzida. Ao mesmo tempo, o seu posicionamento e características arquitetónicas não foram consideradas úteis ou de importância para o desenvolvimento e resultado do presente projeto final de arquitetura.

O projeto objetiva utilizar a imagem de Santa Luzia presente no fresco enquanto sugestão de como desenvolver o seu desenho. Como é possível observar pela figura 125, o desenho do fresco exprime a “(...) representação de uma única figura, Santa Luzia, que segura na sua mão direita a palma do martírio e na outra mão uma bandeja com os olhos, seu atributo habitual. Atrás da figura está representado um muro que divide o espaço interior, onde se encontra, do espaço exterior atrás de si, não havendo quaisquer outros elementos a acompanhar esta representação” (Caetano, 2021, p. 108). Desta forma o projeto pretende utilizar planos mistos, alvenaria de pedra exposta e alvenaria de tijolo rebocada, com diferen-

tes dimensões de forma a organizar o recinto e o seu programa. A colocação dos planos ajuda a atribuir um caráter público ao recinto na medida em que deixa de estar murado em todo o seu perímetro possibilitando o seu uso quando necessário. O facto do próprio recinto ter uma reduzida diferença de cotas e futuramente estar ligado ao “planalto”, local da idealizada albergaria, apela à interrupção da horizontalidade do território pelos próprios planos. É então proposta uma clara distinção entre a via principal do Larinho e o momento do recinto da capela de Santa Luzia que é agora idealizado enquanto espaço de lazer e permanência.

Tendo em conta a natureza do programa escolhido para ser projetado no recinto da capela de Santa Luzia e áreas envolventes é possível constatar uma clara oposição no uso dos espaços. Sendo o recinto um lugar de índole religiosa, e de utilização temporária a acontecer no último fim de semana de agosto, este apresenta um caráter efêmero enquanto a albergaria e a casa dos milagres, figura 119 e futura administração, receção e lavandaria dedicada ao funcionamento da albergaria, visam uma utilização preferivelmente permanente no decorrer do ano. Isto não invalida a utilidade dos espaços temporários em outras ocasiões, no entanto é atribuída uma finalidade objetiva e pensada para um momento específico.



Figura 119 - Representação de um futuro espaço interior da casa dos milagres

Como referido acima, a casa dos milagres, edifício de planta retangular situado a norte do recinto da capela de Santa Luzia, figura 82, servirá um diferente propósito no projeto. Devido ao seu posicionamento, é pensada enquanto início de uma nova narrativa.

A sua localização fronteiriça com a via principal do Larinho origina os novos limites do projeto na medida em que orienta o posicionamento dos planos adicionados. Aquando do levantamento fotogramétrico do edifício foi possibilitado o acesso ao interior da casa¹⁴⁵, o que permitiu verificar qual o seu estado interior. O edifício é composto por pelo menos três zonas. A sua organização pode ser dividida em duas partes independentes sendo que a zona sul possui três acessos diretos a partir do recinto da capela de Santa Luzia e a zona norte apenas um a partir da rua da Estação, parte integrante da via principal do Larinho. A primeira é então composta por dois espaços conectados por um vão, figuras 120 e 123. Uma das divisões serve de armazenamento a várias figuras de cera oferecidas a Santa Luzia assim como objetos religiosos, figura 123. As figuras constituem oferendas a Santa Luzia e, segundo o testemunho de Susana Fernandes disponibilizado em anexo ao presente trabalho, são recorrentes tanto no mês de agosto como nos restantes e são representações de constituintes do corpo humano “(...) conforme a graça que recebem. (...) Se não me engano há ali uma que é uma perna, uma mão, além uma criança inteira...”¹⁴⁶. Estas estão colocadas de forma expositiva em prateleiras em redor do espaço. A divisão possui também um vão exterior que permite a entrada de luz a poente, orientado para a rua da Estação.

Já a divisão adjacente não possui qualquer entrada de luz a não ser a pequena abertura visível a partir da figura 122 e do levantamento fotogramétrico exterior disponibilizado anteriormente no subcapítulo 2.2. Esta área está completamente esquecida e sobrecarregada de mobiliário provisório como cadeiras e mesas, figura 121. Possui duas entradas, ambas para o recinto da capela de

¹⁴⁵ Agradecimento especial à D^a Luzia Diniz e ao Senhor Presidente Luís Alves.

¹⁴⁶ Informação fornecida pela D^a Luzia Diniz.

¹⁴⁷ Informação fornecida pela D^a Luzia Diniz.

Santa Luzia. Uma das entradas está localizada na face nascente do edifício enquanto a segunda está orientada a sul, assim como a entrada da divisão onde está equipamento religioso e o pequeno vão quadrangular. Apesar de não ter sido possível o acesso à zona norte do edifício, deduz-se que a sua utilização, tal como a exposta nas figuras 120 e 121, seja puramente de armazenamento de material.¹⁴⁷

Através do levantamento fotogramétrico, cujo modelo tridimensional pode ser consultado através do código QR presente na página referente à casa dos milagres no subcapítulo 2.2, é de notar a divisão clara do reboco na parede este do edifício. Também devido à inclinação da cobertura deduz-se que o espaço onde não foi possível entrar tenha sido um acréscimo ao já existente edifício voltado para o interior do recinto da capela de Santa Luzia. Esta seria muito provavelmente simétrica em relação ao eixo do edifício original e com o acréscimo terá sido prolongada de forma a cobrir a suposta construção nova. Tendo em conta o posicionamento da

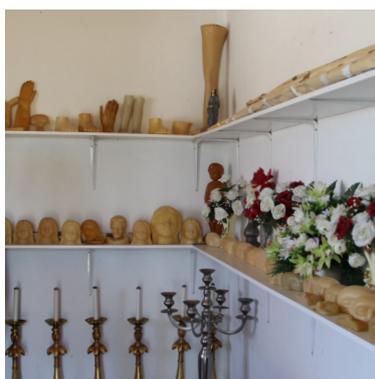
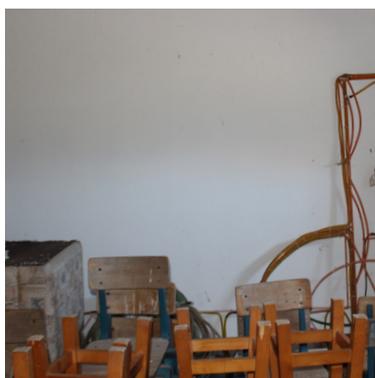


Figura 120 - Ocupação atual de uma das divisões da casa dos milagres, 2023

Figura 121 - Ocupação atual de uma das divisões da casa dos milagres, 2023

Figura 122 - Vão quadrangular orientado para o recinto da capela de Santa Luzia, 2023

Figura 123 - Objetos em exposição no interior da casa dos milagres, 2023

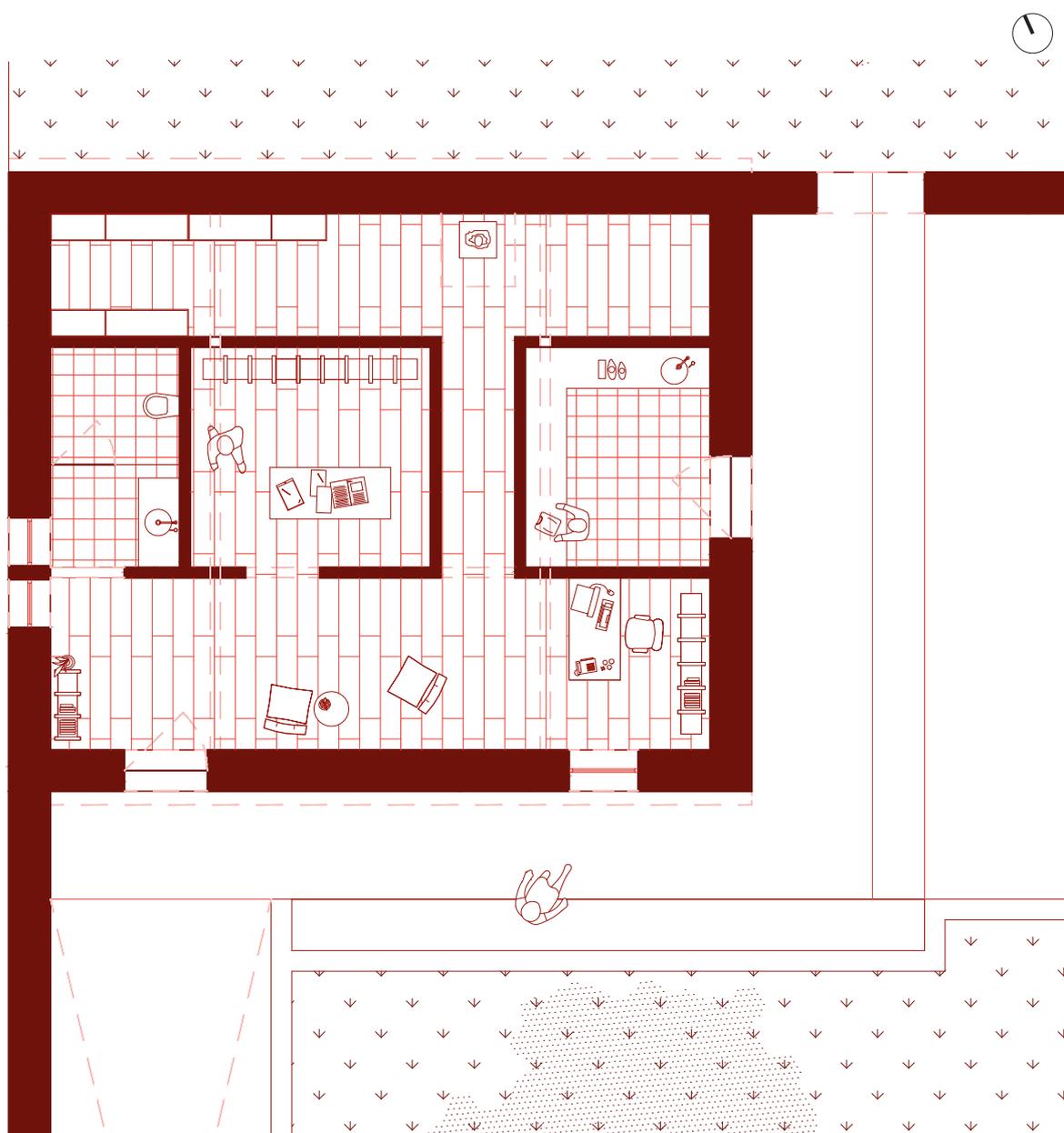
bancada rudimentar em betão e alvenaria de tijolo e o testemunho da Dona Luzia é seguro afirmar que a parte primária da casa dos milagres serviria em tempos como zona de apoio à venda de produtos durante a festa de Santa Luzia, tal qual funciona atualmente o edifício posicionado a sul no recinto, figura 128. Desta forma assume-se a divisão norte do edifício enquanto acréscimo necessário para o armazenamento de material.

O projeto da casa dos milagres passa então pela eliminação das suas divisões interiores e colocação de uma nova cobertura. Para tal acontecer são projetadas duas asnas em madeira assentes nas paredes exteriores existentes e que, transversalmente, atravessam a profundidade do edifício de forma a unificá-lo, figura 119. É também colocada, no sentido longitudinal uma viga estrutural metálica de forma a distribuir o peso uniformemente por toda a pré-existência. Já a estrutura das paredes interiores é de alvenaria de tijolo rebocada ou revestida por ladrilhos.

A organização interior passa pela inclusão de programas como a receção e administração da albergaria, instalação sanitária acessível, lavandaria e espaço de armazenamento das figuras de cera e religiosas. A entrada existente na rua da Estação é eliminada de forma a cortar qualquer relação direta com a via principal, atribuindo ao edifício uma clara intenção para o conjunto. O único acrescento, no que toca a aberturas é projetado na cobertura revestida em telha cerâmica. A luz zenital, centrada no espaço de passagem e desenhada na parte traseira do edifício, objetiva dar lugar de destaque a uma das duas figuras de Santa Luzia. As restantes figuras em cera permanecerão distribuídas neste mesmo espaço de forma a estarem protegidas da incidência direta de luz solar. A abertura na face nascente do edifício é aproveitada como entrada independente da lavandaria acentuando a autonomia de funções. De forma a consolidar a ideia de preservação da memória da função da casa dos milagres, a atual bancada na periferia da casa descrita anterior-

mente é seccionada em dois segmentos. A porção orientada a nascente é retirada por completo, no entanto a sua forma é projetada no pavimento utilizando uma marcação em mosaico contrastante com a pedra da calçada, pavimento de escolha para a regularização do exterior do recinto. A outra secção da bancada é rebaixada de forma a possibilitar um espaço de repouso e contemplação do fresco de Santa Luzia.

Figura 124 - Planta da proposta de ocupação do edifício da casa dos milagres. Espaço administrativo, recepção, espaço para armazenamento e lavanderia



Na estrutura¹⁴⁸ onde está presente o fresco com a imagem de Santa Luzia optou-se por efetuar certas alterações arquitetónicas. A cobertura que resguarda o fresco é composta por telha cerâmica lusa e telha canudo nos beirados. O seu suporte é a parede de 60 centímetros de espessura onde está presente o fresco e dois pilares em alvenaria de pedra. De forma a encerrar a área coberta adjacente à parede estruturante está colocado um gradeamento, com um portão de dimensão proporcional, semelhante ao utilizado na periferia do coreto. A estrutura onde se encontra o fresco tem acesso à rede elétrica e dispõem de um ponto de luz na área coberta que objetiva iluminar o próprio fresco, um candeeiro exterior com três pontos de luz adjacente à face tardoz da parede e um ponto de eletricidade inconvenientemente colocado por baixo da representação de Santa Luzia.

Quem por lá passa é também capaz de encontrar um arranjo humilde assente num vaso em pedra com a forma de uma pirâmide quadrangular invertida ou um oratório com uma estrutura em metal completamente desgastado. Também na face oposta ao fresco está presente um robusto assento em granito assimétrico à parede estruturante.

A partir da figura 126 é possível perceber onde poderia estar localizada a primitiva capela de Santa Luzia. São vários os afloramentos rochosos visíveis em redor da estrutura onde se encontra o fresco e a própria fundação da parede revela a superfície aparente.

Após uma conversa com José Artur Pestana, a qual é disponibilizada na íntegra nos anexos do presente trabalho, foram duas as diretrizes sugeridas e assumidas como imperativas. Em primeira instância, é de importância máxima para a conservação da pintura a fresco, que está permanentemente em contacto com o exterior, a sua proteção contra a exposição solar direta e o contacto com água. Para além disso, numa nota pessoal, José refere também a condição

¹⁴⁸ “tem atualmente o aspeto de um oratório com telhado de duas águas suportado pela parede onde se encontram as pinturas e por duas colunas” (Caetano, 2021, p. 108).



Figura 125 - Alçado frontal da estrutura onde está a pintura a fresco de Santa Luzia, 2023

Figura 126 - Fotografia aérea com a estrutura do fresco em foco, captada no levantamento fotogramétrico do Larinho, 2023

arquitetónica da estrutura enquanto parte integrante do conjunto do recinto da capela de Santa Luzia. Apesar da estrutura existente cumprir em parte a primeira diretriz indicada por José, o seu desenho acanhado considerou-se dissonante do restante projeto.

Posto isto, a estrutura do fresco é reduzida ao essencial, a parede onde o mesmo está pintado. A partir desta ideia é completo o topo da parede do fresco com betão, outrora interrompida pela cobertura, tornando-a assim um elemento isolado. De forma a fornecer a proteção que o fresco necessita é desenhada uma estrutura metálica independente suportada por um pilar cilíndrico em tensão com o assento de pedra. É também adicionado à estrutura um contrapeso em betão que possibilita o equilíbrio e estabilidade do conjunto. Com o intuito de marcar a existência dos antigos pilares em pedra são colocados no chão dois focos que iluminam diretamente, com luz artificial, a pintura a fresco. A estrutura metálica possui um revestimento inferior em pladur hidrófugo pintado a branco que possibilita um acabamento suave que dá destaque à viga principal e perfis periféricos de metal pintado de vermelho. De forma a fornecer uma inclinação na cobertura que encaminhe a água para o tubo de queda e apoio da estrutura que cobre o fresco, são aplicadas chapas de metal com a inclinação mínima para o devido escoamento de água, figura 127.

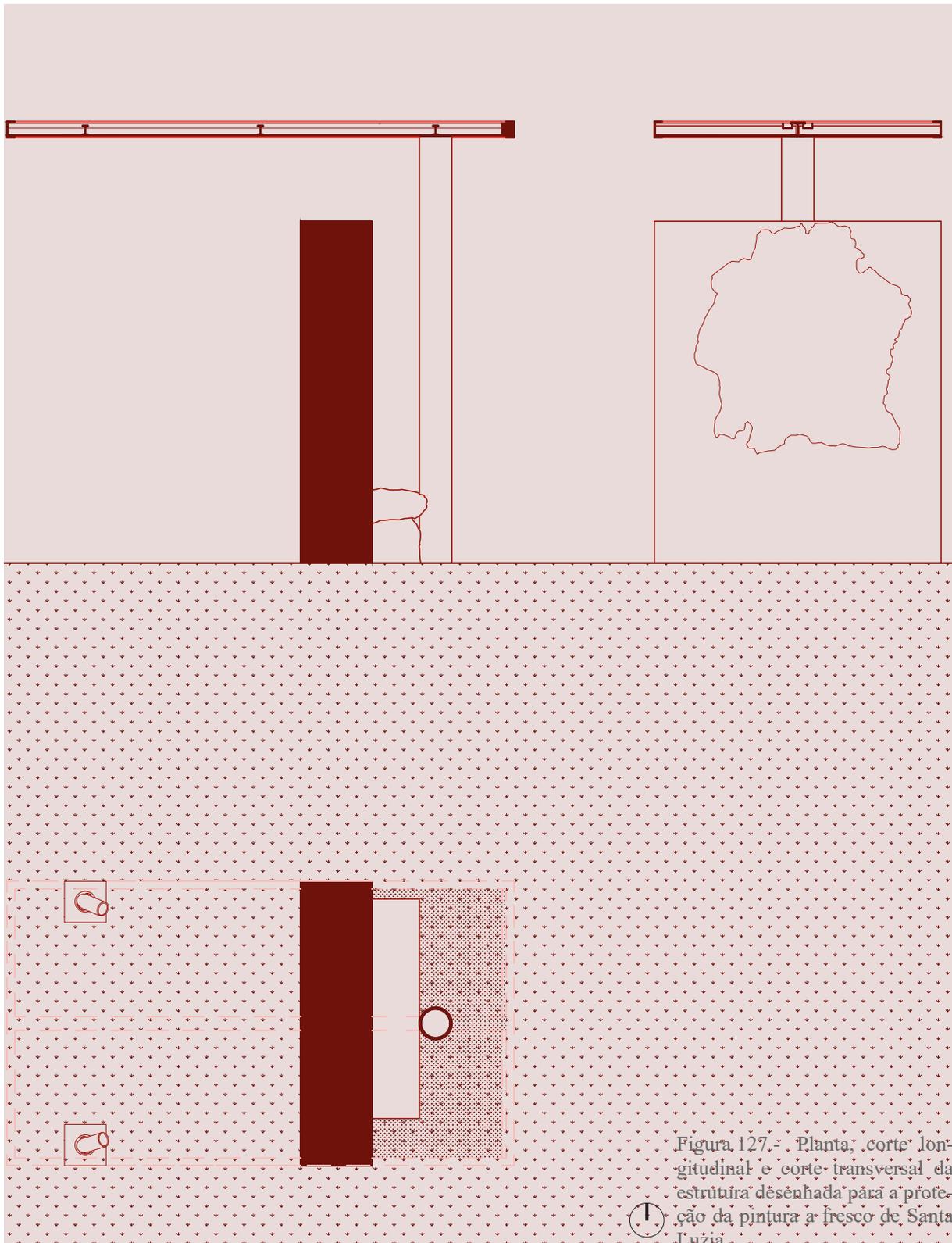


Figura 127.- Planta, corte longitudinal e corte transversal da estrutura desenhada para a proteção da pintura a fresco de Santa Luzia

O restante recinto é organizado seguindo a ideia demonstrada anteriormente. É realocada a zona de venda de produtos típicos para a zona a norte da capela de Santa Luzia de forma a fornecer uma área exterior e coberta que interaja com o restante projeto.

Nas traseiras da capela surge um comprido plano em alvenaria de pedra que acaba por encerrar visualmente o recinto e cria uma fronteira entre o espaço de uso permanente e momentâneo. A partir desta parede desenvolvem-se programas como o espaço interior de refeição, cozinha, instalações sanitárias, palco e zona de apoio técnico.

A colocação do palco objetiva seguir os preceitos vitruvianos descritos por Pedro Alarcão nos quais a plateia é orientada a noroeste de forma a “(...) evitar a sua exposição excessiva” (2018, p. 61). O desenho deste espaço expositivo seguiu o preceito de que, para a existência de um palco, basta um espaço vazio (Brook, 1996). A implantação deste espaço de intuito cénico, desviada da via principal do Larinho, permite dispersar a dependência da via e aproveitar a relativa diferença de alturas existente entre o recinto e a via secundária que o separa do lameiro de Santa Luzia. Com esta organização é possibilitada a comunicação entre todos, ou seja, pessoas designadas a trabalhar durante a festa e a própria “plateia” que disfruta de um bom momento.

O espaço interior dedicado a refeições e convívio é projetado de forma a oferecer um local coberto e útil não só nos dias da romaria de Santa Luzia como também nos vários jantares que antecedem a festa. Segundo Luís Alves, cuja conversa é disponibilizada nos anexos do presente trabalho, os jantares a serem realizados no recinto da capela de Santa Luzia acabam por acontecer desde abril e a oferta de um espaço digno para este fim é sem dúvida uma necessidade dos larinhatos. O próprio afirma que está processo um pedido de alteração que visa o aumento em altura do

segundo piso do edifício que alberga atualmente o bar e instalações sanitárias do recinto, figura 129.

Posto isto, o projeto apresentado para este programa oferece um espaço amplo que é organizado através da colocação de quatro pilares que suportam a cobertura a duas cotas distintas. Neste são projetados dois vãos longitudinais, um orientado a norte, ou seja, para o espaço designado por palco, enquanto um segundo vão posiciona-se em duas faces do edifício e permite um campo visual desimpedido entre o interior do espaço de refeições e a ecopista do Sabor a sul.

A acoplação tanto da cozinha como das instalações sanitárias ao plano em granito que suporta o espaço de refeições interior permite que estes três programas sejam entendidos como uma única construção em diálogo permanente com a capela de Santa Luzia. O vão longitudinal projetado para o espaço da cozinha é orientado para a parte frontal do recinto de forma a estabelecer um enquadramento visual do local onde se encontra o coreto. Já o desenho das instalações sanitárias possibilita um uso permanente do espaço na medida em que não está limitado a um edifício fechado, mas sim a um todo, o recinto da capela de Santa Luzia.

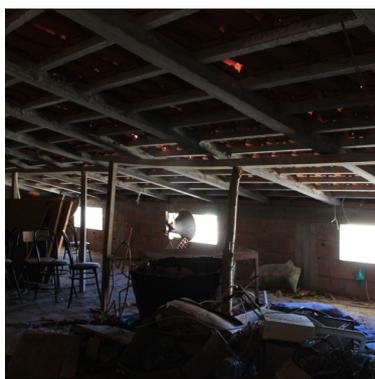
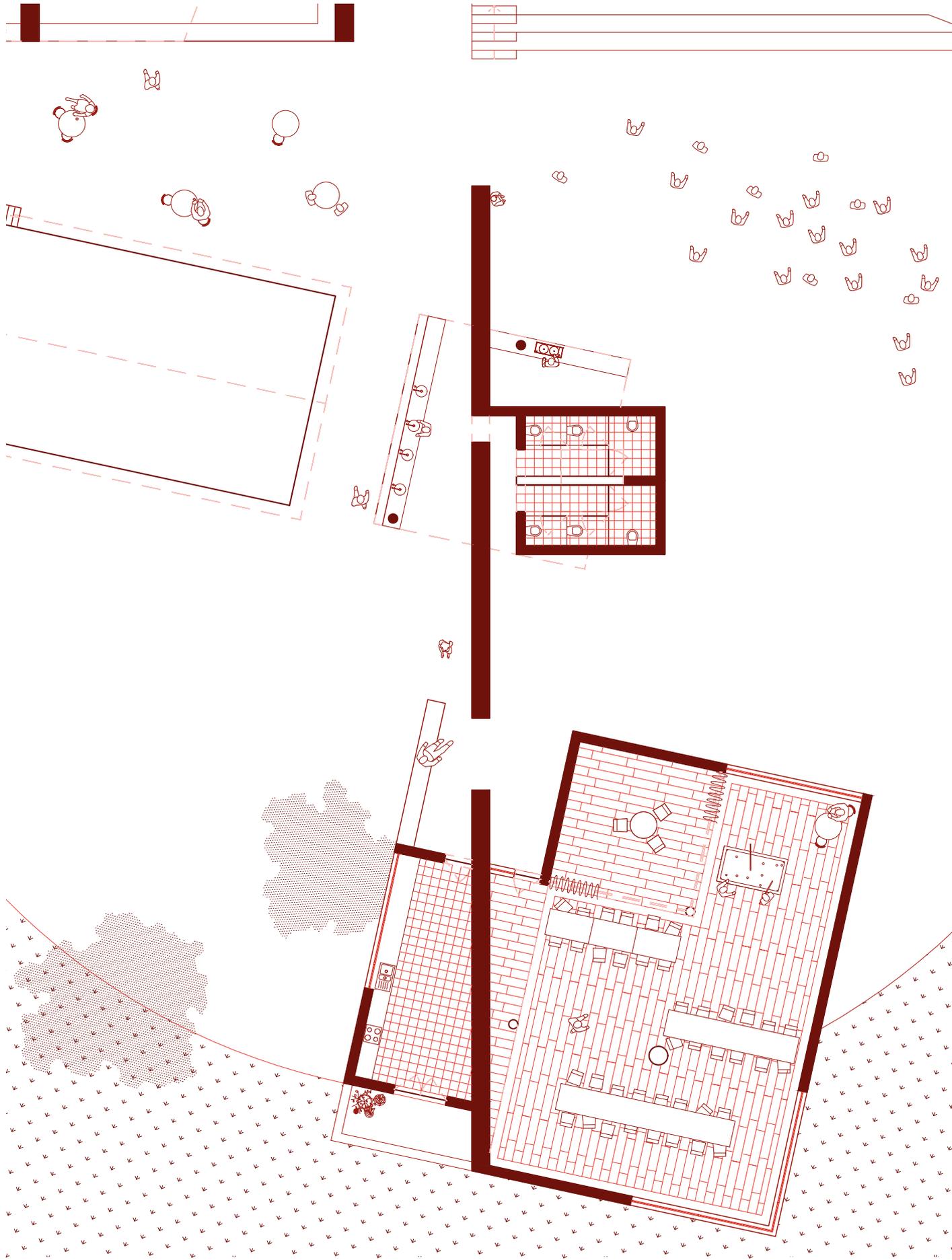


Figura 128 - Alçado norte do edifício que funciona enquanto bar, instalação sanitária e espaço de confeção e venda de comida, 2023

Figura 129 - Interior do segundo piso do edifício existente no qual estão a ser projetadas obras de alteração, 2023



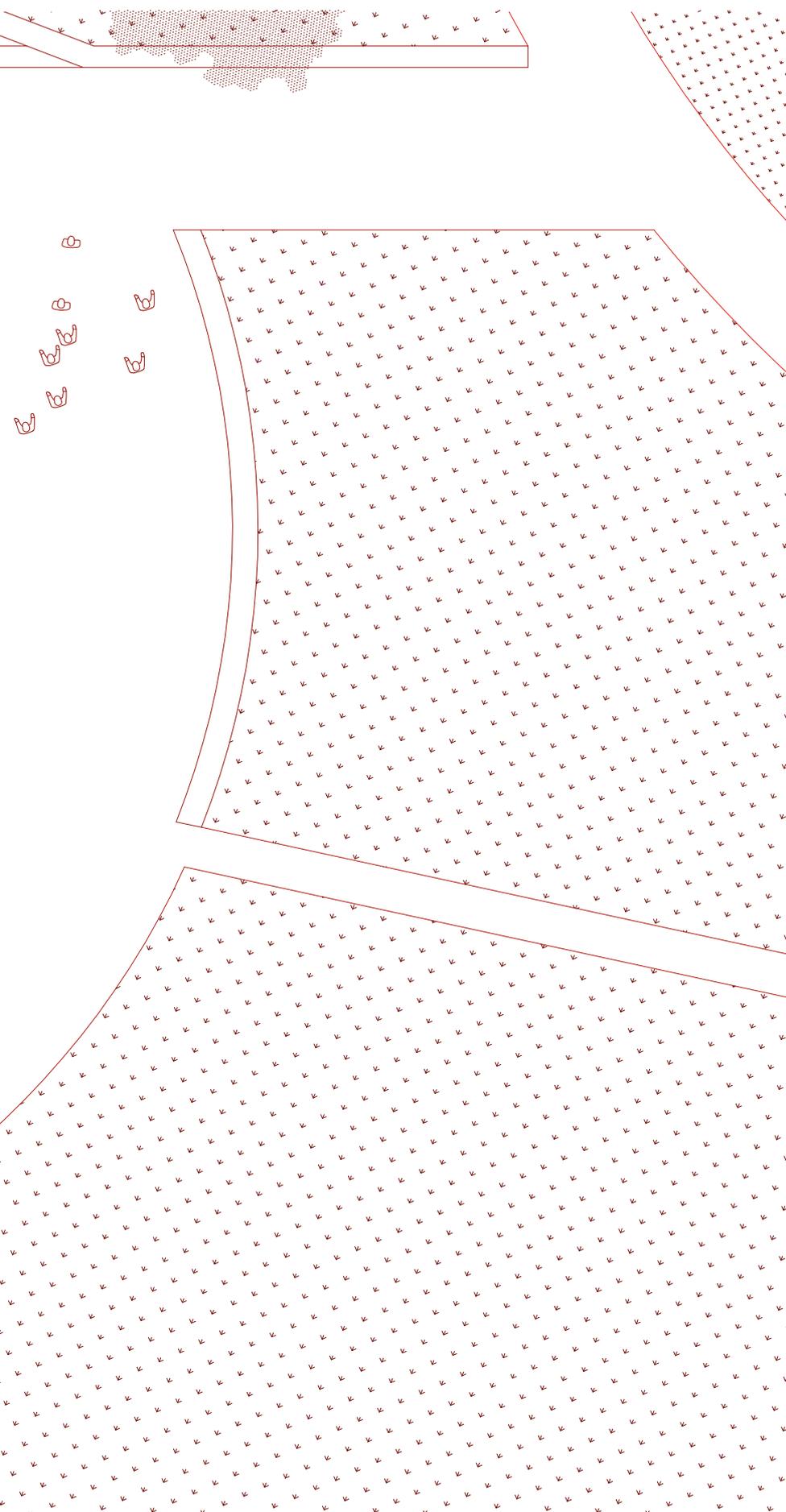


Figura 130 - Planta de piso do edifício projetado enquanto espaço de refeições e convívio interno, cozinha associada e instalações sanitárias

O desenho do edifício da albergaria objetiva uma implantação longitudinal acompanhada pelo traçado definido pelos limites do lameiro da ribeira de Santa Luzia. Desta forma é possibilitada uma adição urbana coesa que resulta em função de uma característica do território pré-existente. Dada a grande densidade de vegetação, irregular em comparação ao restante território pelas razões detalhadas anteriormente, o edifício da albergaria aproveita-a como elemento cénico visível por quem percorra a ecopista, figura 136.

Apesar de fazer parte do conjunto do recinto da capela de Santa Luzia e manter uma linguagem formal e de projeto semelhantes, o edifício da albergaria é entendido enquanto uma peça independente composta por um ponto de chegada, um espaço intermédio e um momento final. O seu desenho longitudinal permite esta leitura tanto no sentido poente-nascente como no contrário dada a ligação direta desenhada entre a ecopista da Linha do Vale do Sabor e o edifício da albergaria, figura 118.

Dado o enunciado estabelecido para o uso do espaço tomou-se como exemplo direto o local onde ficámos alojados aquando de todas as visitas ao território. As estadias das quais fiz parte aconteceram todas no Centro de Acolhimento Juvenil do Barrocal do Douro, Picote, concelho de Miranda do Douro.¹⁴⁹ A partir destas experiências referentes ao programa para o qual este projeto seria idealizado, foram retiradas três características a transpor para o projeto de uma albergaria no Larinho. O primeiro foco foi implementar uma organização que refletisse o ritmo formal, figuras 131 e 132, conseqüente do número de cada tipo de espaços - zona comum interior, exterior, quarto duplo e quarto simples. A aplicação dos materiais no exterior serviu também de exemplo para a forma como, numa região como esta, é possível construir com materiais usualmente grosseiros e rígidos como a pedra e, no entanto, conferir um aspeto delicado e cuidado à apresentação de um edifício. Por último, o desenho, a proporção e as conseqüências dos vãos

¹⁴⁹ Um agradecimento especial à Dr.^a Fátima Sil, à Melanie e ao Senhor Vítor assim como à câmara municipal de Miranda do Douro.

marcaram também a experiência do Centro de Acolhimento Juvenil do Barrocal do Douro.

Apesar de o projeto não ter sido pensado diretamente para a estação ferroviária do Larinho considerou-se proveitoso adquirir certas características como garantidas na organização do edifício. Em primeiro lugar manteve-se o desenho longitudinal referido anteriormente de forma a referenciar a organização aplicada na maioria das estações ferroviárias da Linha do Vale do Sabor. Posto isto também foi assumida para o presente projeto a opção de criar instalações sanitárias independentes do programa principal de uma albergaria, ou seja, o espaço de descanso, tal qual o sucedido em estações ferroviárias da Linha do Vale do Sabor como a do Larinho. Ao tomar-se este caminho, o carácter privado inerente a um edifício com este programa acaba por ser afetado e são possibilitadas interações constantes entre os utilizadores do espaço.

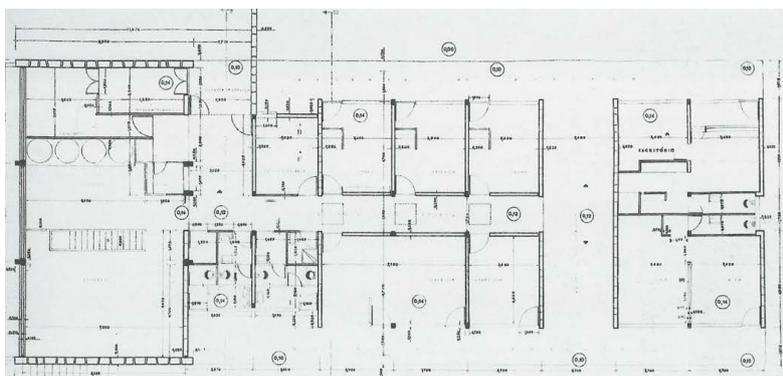


Figura 131 - Planta original do Centro Comercial do Barrocal do Douro, atual Centro de Acolhimento Juvenil, 1955

Figura 132 - Alçado sul do Centro de Acolhimento Juvenil do Barrocal do Douro, 2022

O desenho ritmado e a sua orientação norte-sul possibilitam a todo e qualquer espaço da albergaria uma vista focada a sul com a ecopista e a serra do Reboredo como cenários idílicos do concelho de Torre de Moncorvo.

À semelhança do espaço de refeição do recinto da capela de Santa Luzia, a albergaria possui cobertura plana e o método construtivo pilar-viga em betão armado. Como é possível observar pelas figuras 133, 134 e 135, as paredes divisórias das secções têm 4,50 metros de altura, 14,75 metros de comprimento e 60 centímetros de espessura. Isto permite que exista uma variação entre a alvenaria de pedra e a de tijolo térmico cerâmico com 24 centímetros de espessura. Quando toda a superfície da secção da parede não entra em contacto com espaços interiores, é assumida a aplicação integral da alvenaria de pedra. Quando um dos lados da parede está em contacto com algum espaço interior é adotada uma solução mista na qual o tijolo térmico é aplicado na secção da parede em contacto com esse espaço. Por último, a aplicação integral da alvenaria de tijolo térmico em toda a espessura da parede dá-se quando ambos os lados interagem com espaços interiores. Desta forma é garantido o conforto térmico e acústico do edifício ainda que seja dada primazia ao uso de uma matéria intrínseca ao recinto da capela de Santa Luzia e ao Larinho, a pedra granítica.¹⁵⁰

De forma a marcar o ritmo das secções, oferecer estabilidade à estrutura e a garantir o escoamento ponderado da água da chuva é colocado um tubo metálico pintado a encarnado, figura 135. Este mesmo tubo é da mesma categoria do que é projetado para a estrutura que protege a parede onde está assente o fresco com a representação de Santa Luzia.

O tijolo de vidro é também um material importante a referir tendo em conta a sua função e carácter estético. Ao ser utilizado na diferença de cotas existentes entre as coberturas do edifício da albergaria possibilita não só a proteção a elementos exteriores que

¹⁵⁰ “(...) são conhecidas como as melhores pedreiras do concelho, cum uma grande variedade de granitos (...)” (Gonçalves, 1997, p. 15).

implicam o funcionamento das instalações sanitárias como também fornece um filtro para a exposição solar direta, figura 133.

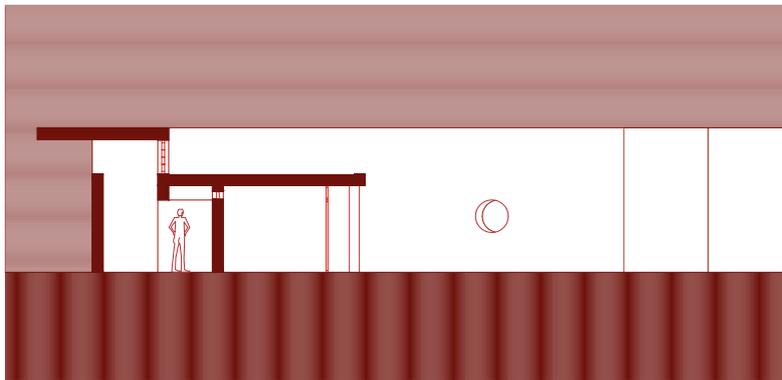
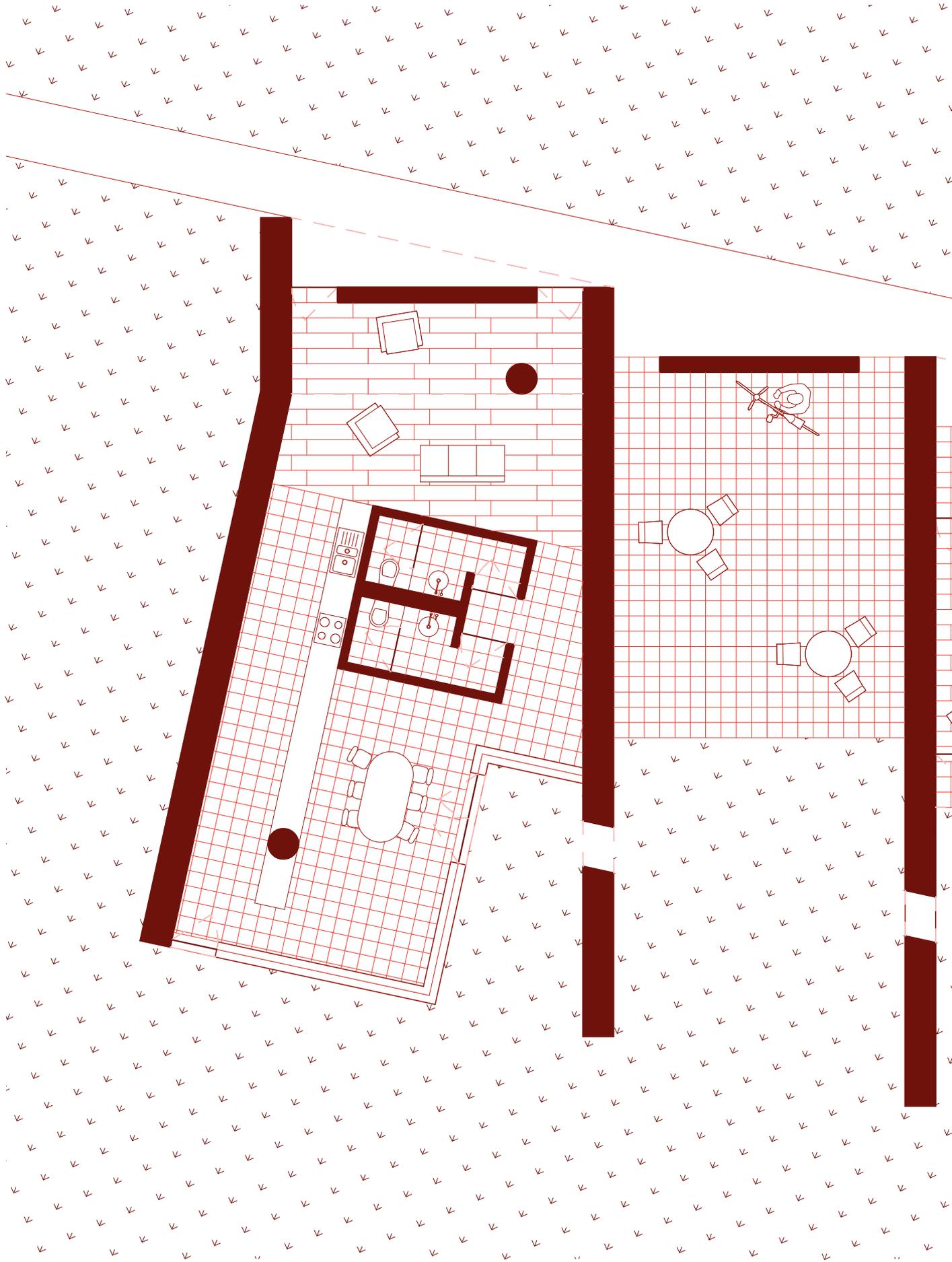


Figura 133 - Corte longitudinal por um dos quartos do edifício da albergaria

Figura 134 - Representação idealizada para a ocupação do espaço exterior e público do edifício da albergaria

Figura 135 - Representação idealizada para a ocupação do espaço exterior adjacente a um dos quartos projetados

Figura 136 - Um dos desenhos de alçado proposto para a face sul do edifício da albergaria



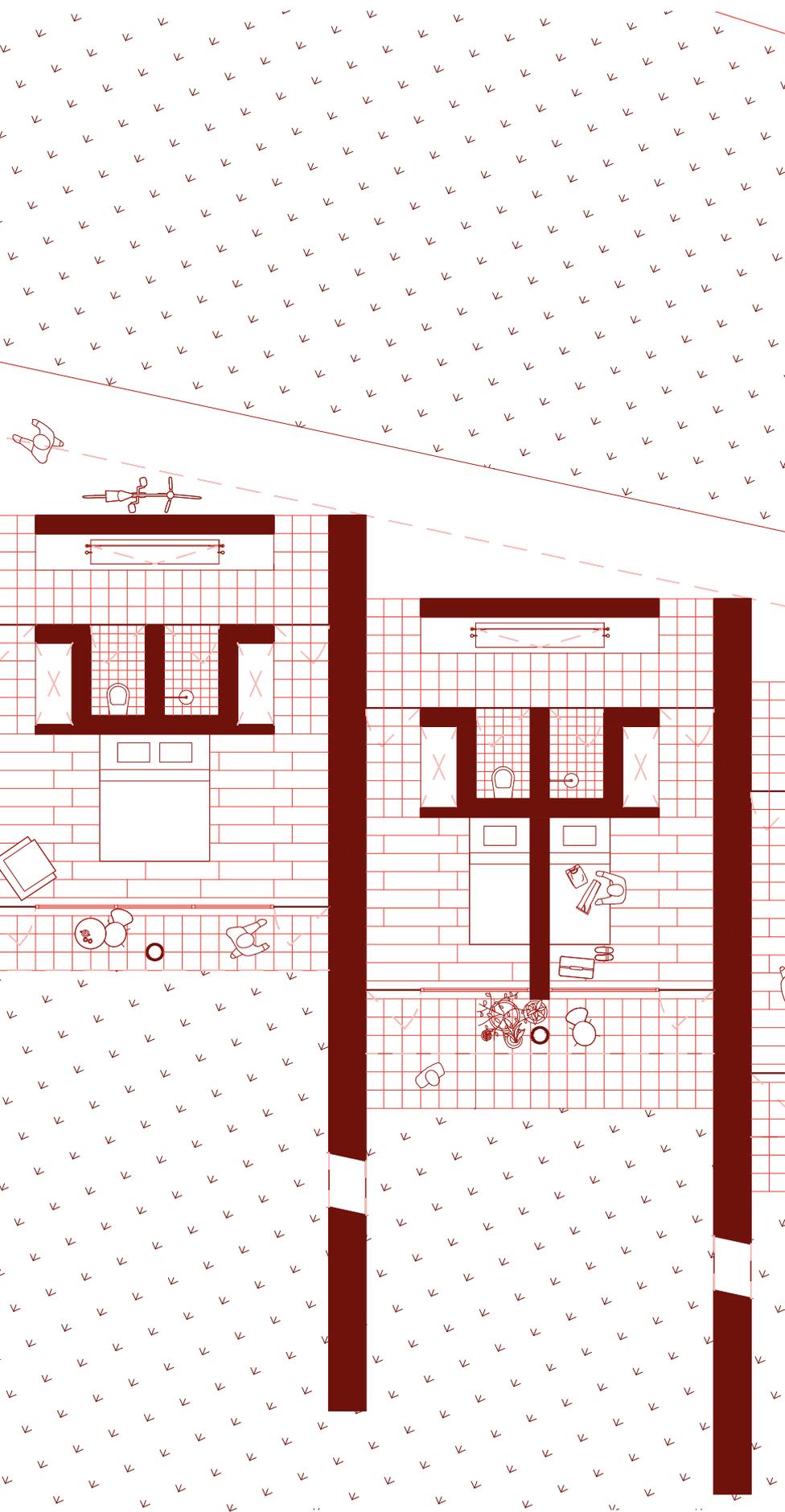


Figura 137 - Planta de piso do edifício projetado enquanto albergaria na qual é possível identificar um primeiro espaço público coberto. A este está adjacente uma área pública exterior e no seguimento as zonas de descanso. Ambas as organizações de espaço projetadas para os quartos estão expostas na presente planta

¹⁵¹ “(...) num tempo e num mundo rural, que não podíamos supor que tão rapidamente se ia esvair e quase desaparecer” (Teixeira et al., 2017, p. 56).

3. Considerações Finais

No seguimento de um longo ano foi possível realizar constantes viagens entre memórias e propostas inerentes ao ato de projetar. A partir do estudo e do registo dos vários temas associados à região, considera-se como certa a contribuição que este trabalho representa para o passado, presente e futuro do Larinho.

Da mesma forma que documentos históricos como as Memórias Paroquiais, consultadas durante a elaboração do presente trabalho, permitem um entendimento da forma como a sociedade funcionaria noutra época, os contributos aqui expostos como as conversas registadas em anexo, a compilação de informação ou os levantamentos fotogramétricos efetuados são um resultado inestimável da preservação e valorização do património e da cultura. Ainda assim, estes elementos não são estáticos e tomar essa consciência faz parte de uma das conclusões consequentes do presente trabalho.¹⁵¹

A possibilidade em conhecer e estudar um dos territórios isolados de Portugal continental conferiu um apreço especial sobre a nossa cultura e sobre o nosso país, “(...) um país riquíssimo, que esconde, no seu seio, riquezas, e preciosidades imensas’ ” (Sousa, 2009, p. 270). Em tom de conclusão pode assumir-se que a Linha do Vale do Sabor existiu de forma a “(...) ocupar o merecido lugar na história do país e na vida das pessoas das regiões que serviu, na interminável viagem que é a contínua epopeia do caminho-de-ferro.” (Abreu, 2015, p. 230).

É sem dúvida alguma que esta pode ser considerada uma grande experiência que permitiu clarificar que o papel do arquiteto e a sua ação têm a função de equilibrar a convergência de diversificadas matérias na medida em que, no decorrer deste processo, foram abordados temas relacionados com topografia, demografia, conservação, tecnologia, arqueologia, historiografia, sociologia.... Também a breve participação no Seminário de Verão Internacional foi um exemplo perfeito daquilo que representa o ano que passou,

o estudo de diferentes temas, uma feliz coincidência. Considero seguro afirmar que, tal como referido no início do presente trabalho, o objetivo em conciliar a apreensão sobre diferentes disciplinas foi alcançado. Devido à orientação e o incentivo por parte dos professores José Luís Saldanha e Filipe Brandão em aprender e experimentar técnicas inéditas ao conjunto de ferramentas do qual dispunha anteriormente foi possibilitada uma nova forma de refletir e agir sobre determinados assuntos.

A partir da leitura e análise do presente trabalho é seguro afirmar que o desafio próprio proposto, tal como indicado no título - Um diálogo com a memória. Um compromisso com o futuro, foi alcançado. Apesar do carácter experimental, tecnológico e com resultados precisos associado à aprendizagem e uso de ferramentas digitais e da intensa recolha de informação sobre o Larinho e respetivos temas associados, o trabalho em arquitetura foi entendido enquanto forma de expressar aquela que é uma atividade capaz de criar resultados entusiasmantes e, como não poderia deixar de ser, um processo associado a uma certa angústia.

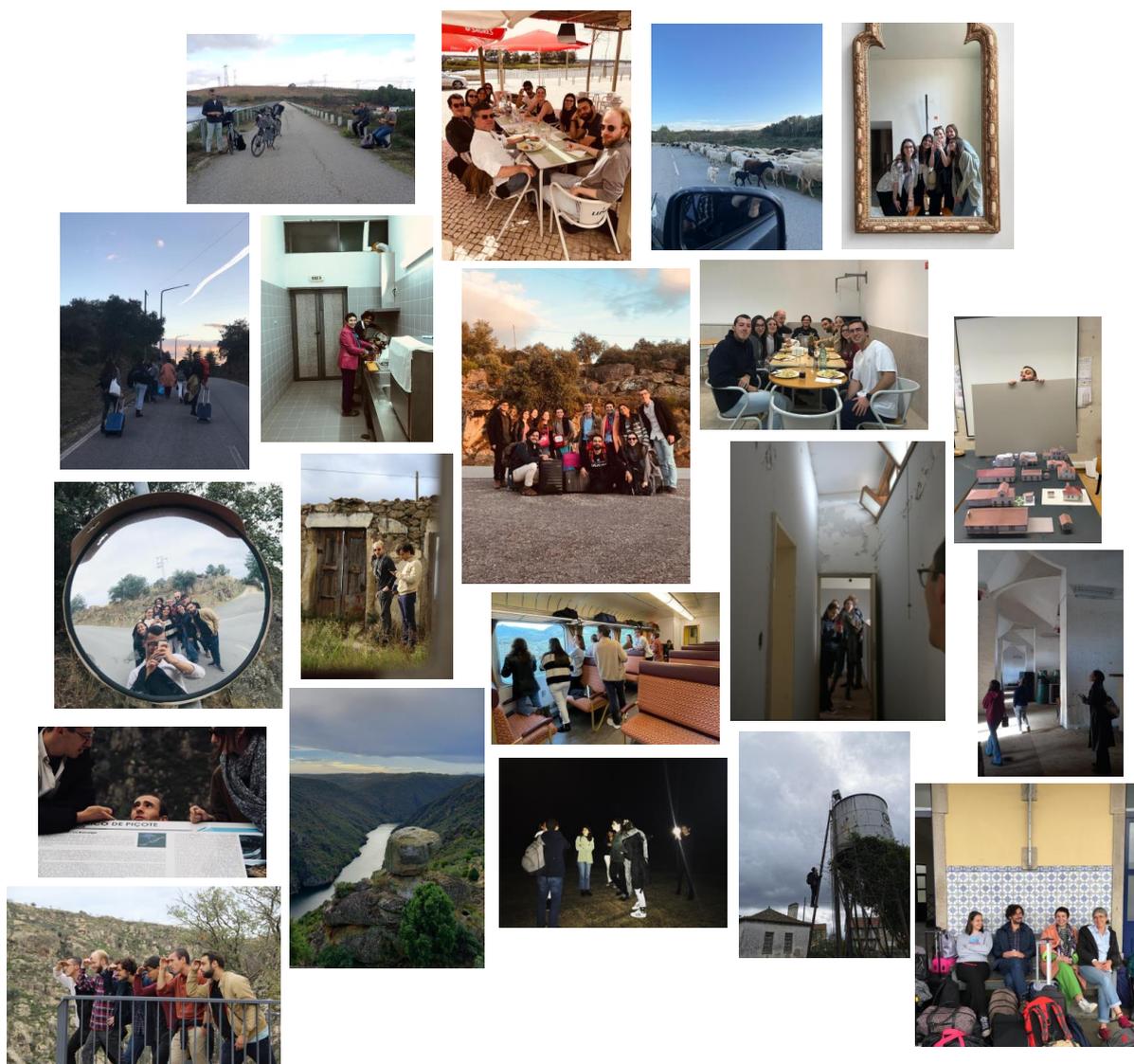
“A Arquitetura só existe para que a vida possa continuar a acontecer”
(Lobo, 2023)

Com isto, a capa do livro do que foi este ano pode ser entendida pelo conjunto de seis painéis submetidos em conjunto com o presente trabalho, volume b. Um desenho de alçado a linha da porta principal do projeto, como quem diz, a via principal do Larinho com todos os elementos imaginados para o cenário do recinto da capela de Santa Luzia. Este tem por objetivo ser resumido por um único adjetivo, divertido.

“A terra não é nossa. Foi-nos emprestada pelos nossos filhos. Não temos direito de a estragar, antes temos a obrigação de a deixar um pouco melhor do que a encontrámos”

(Teixeira et al., 2017, p. 153)

Figura 138 - Atlas de fotografias da turma 3 de PFA de 2022/2023 do Iscte



Bibliografia | Webgrafia

A população portuguesa nos inícios do século XIX - . Porto : Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1979 Dissertação de Doutoramento.

ABREU, Carlos D' - Torre de Moncorvo na cartografia antiga [séculos XVI-XVIII]. **Douro: Estudos & Documentos**. 16 (2003) 27–37.

ABREU, Carlos D' - **A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos**. Salamanca : Universidad de Salamanca - Facultad de Geografía e Historia, 2011 Tese de Doutoramento.

ABREU, Carlos D' (ED.) - **A Linha do Vale do Sabor: um caminho-de-ferro raiano do Pocinho a Zamora**. Portugal : Lema d'Origem, 2015. ISBN 978-989-8342-59-1.

ALARCÃO, Pedro - **Construir na ruína. Entre a reconstituição e a reabilitação**. Porto : Edições Afrontamento, 2018. ISBN 978-972-36-1694-1.

ALVES, Rui Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro - As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro**. Coimbra : Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, [s.d.]

AMARO, Teresa Alice Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor**. Lisboa : Faculdade de Arquitetura - Universidade de Lisboa, set. 2021 Tese de Mestrado.

ANASTASIOU, A. *et al.* - Documentation of frescoes and mosaics: a complete approach. Em

ANDRADE, António Júlio - **História política de Torre de Moncorvo 1890 - 1926**Colecção caminhos da história. . 1. ed ed. Lisboa : Âncora, 2010. ISBN 978-972-780-294-4.

ANDREWS, D. D. *et al.* (EDS.) - **Measured and drawn: techniques and practice for the metric survey of historic buildings**. 2nd ed ed. Swindon : English Heritage, 2009. ISBN 978-1-84802-047-4.

ANTUNES, Alfredo Da Mata *et al.* - **Arquitetura Popular em Portugal**. 3. ed. Lisboa : Associação dos Arquitectos Portugueses, 1988

ARCHER, B.; BAYNES, K.; ROBERTS, P. H. - **The nature of research into Design and Technology education**. Loughborough : Loughborough University, 1992

BOARDMAN, Clive; BRYAN, Paul (EDS.) - **3D Laser Scanning for Heritage - Advice and Guidance on the Use of Laser Scanning in Archaeology and Architecture**Historic England, , jan. 2018.

Brites, Alexandra - **A Ruína como Memória e Lugar - Metamorfose da Matéria e Lus, no Sanatório Albergaria Grandella**. Lisboa : Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2019 Projeto Final de Mestrado.

BRITO, Paula - **Seminário do Fundão: um século a marcar vidas** [Em linha], atual. 31 jun. 2016. Disponível em WWW:<URL:<https://web.archive.org/web/20211025221431/http://www.rcb-radiocovadabeira.pt/pag/32742>>.

BROOK, Peter - **The empty space**A Touchstone book. . 1. ed ed. New York, NY : Touchstone, 1996. ISBN 978-0-684-82957-9.

BURTCH, Robert C. - **History of Photogrammetry** [Em linha]. Big Rapids : Ferris State University, 2008 Disponível em WWW:<URL:<https://www.docsity.com/en/the-center-for-photogrammetric-training-history-of-photogrammetry-sure-340/6668508/>>.

CAETANO, Joaquim Inácio - **Pintura mural: a raia transmontana no século XVII**Património a norte. . Porto : Direção Regional de Cultura do Norte, 2021. ISBN 978-989-54-8713-4.

CALVINO, Italo - **A s Cidades Invisíveis**Colecção Essencial. . Alfragide : Leya, 2017. ISBN 978-972-20-6037-0.

CAMPOS, Nelson - A odisseia do ferro de Moncorvo até às Ferrominas. **Revista Colégio Campos Monteiro**. 2010).

CARVALHO, J. Rentes De - **Trás-os-Montes, o Nordeste** Retratos. . Lisboa : Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2017. ISBN 978-989-8863-09-6.

CHAMBERLIN, E. R. (ED.) - **Great little railways**. London : British Broadcasting Corp, 1984. ISBN 978-0-563-20211-0.

CIGNONI, Paolo *et al.* - **MeshLab: an Open-Source Mesh Processing Tool**. Em [Em linha]. Itália : [s.n.] Disponível em WWW:<URL:https://doi.org/10.2312/LocalChapterEvents/ItalChap/ItalianChapConf2008/129-136>.

CMTM - **Relatório do Estado do Ordenamento do Território de Torre de Moncorvo**

CMTM - **Chafariz de Lamelas, Larinho** [Em linha] [Consult. 17 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:https://www.cm-moncorvo.pt/pages/1118?poi_id=413>.

COIXÃO, António N. Sá - **Côavisão - Cultura e ciência**. [S.l.] : Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa, 2004. ISBN 972-8763-10-7.

COIXÃO, António N. Sá; RIBEIRO, José Manuel Costa - **Côavisão - Economia, Ciência e Cultura**. [S.l.] : Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa, 2015. ISBN 978-972-8763-23-7.

CORREIA, Virgílio - **Etnografia artística - Notas de etnografia portuguesa e italiana**. Porto : Renascença Portuguesa, [s.d.]

COVAS, João - **Photogrammetry as a surveying technique applied to heritage constructions recording - Advantages and limitations**. Lisboa : Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, dez. 2018 Dissertação de Mestrado.

DOMINGUES, Álvaro - **A Rua da Estrada - O problema é fazê-los parar!** Equações de arquitectura. . 1. ed. Porto : Dafne Editora, 2009. ISBN 978-989-8217-06-6.

EDP - **Aproveitamento Hidroelétrico do Baixo Sabor**, 11 mai. 2011.

ESCUDEIRO, Isabel Maria Xavier - **Potencial enológico de seis castas brancas regionais de Trás-os-Montes, cultivadas na sub-região de Valpaços**. Lisboa : Instituto Superior de Agronomia - Universidade Técnica de Lisboa | Faculdade de Ciências - Universidade do Porto, 2012 Dissertação de Mestrado.

ESTRELA-CÔA (ED.) - **Terras do Côa - da Malcata ao Reboredo. Os Valores do Côa**. [S.l.] : Estrela-Côa, 1998. ISBN 972-97832-0-9.

F-ATLAS - **Sobre** [Em linha], atual. 2023. [Consult. 12 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:https://www.f-atlas.eu/>.

F-ATLAS - **F-ATLAS** [Em linha] Disponível em WWW:<URL:https://www.f-atlas.eu/>.

FERNANDES, Ilda - **Torre de Moncorvo - Município Tradicional**. 2. ed. Torre de Moncorvo : Lema d'Origem, 2013. ISBN 978-989-8342-18-8.

FERREIRA, Vergílio - **Manhã Submersa**. Mirandela : Publicações Europa-América, 1971

FERTILE FUTURES - **Fertile Futures** [Em linha], atual. 2023. [Consult. 20 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:https://fertilefutures.pt/>.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa - **Urbanismo: Um tema rural** [Em linha]. Porto : Escola de Belas Artes - Universidade do Porto, 31 mai. 1953 Disponível em WWW:<URL:https://hdl.handle.net/10405/48394>. CODA (Concurso para a Obtenção do Diploma de Arquitecto).

GHOSH, Sanjib K. - Analytical methods and instruments. **History of Photogrammetry**. [s.d.].

GIRÃO, A. De Amorim - **Geografia de Portugal**. 3. ed. Porto : Portucalense Editora, 1960

GONÇALVES, Armando Manuel Lopes - **Igreja Matriz de Larinho - Comemorações do Bicentenário**. Larinho : Oficinas Gráficas do Exército, 1997

GONÇALVES, Gil Rito - **Elementos de fotogrametria analítica** [Em linha]. Coimbra : Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2006 Disponível em WWW:<URL:https://www.mat.uc.pt/~gil/downloads/fotogrametria0506>.

GONZÁLEZ OBESO, Ana; LOPES, Ana Sofia; TEJEDOR BARRIOS, Carlos - **Pintura mural: intervenções de conservação e restauro** Património a Norte. . Porto : Direção Regional de Cultura do Norte - Ministério da Cultura, 2020. ISBN 978-989-54-4508-0.

GORBEA, Antonio Almagro - **Estudio fotogramétrico del Teatro de Sagunto**. [S.l.] : Facultad de Geografía e Historia - Universidad de Valencia, 1979

GORBEA, Antonio Almagro - **Photogrammetry for everybody**. (1999).

GORBEA, Antonio Almagro - **Levantamiento arquitectónico** [Em linha]. Granada : Universidad de Granada, 2004 Disponível em WWW:<URL:https://digital.csic.es/handle/10261/19802>.

GOSH, S. - **History of photogrammetry**. Canada : Laval University, 1981

Great Little Railways: Journey to the Land Beyond the Mountains - Great Little Railways, 1982. Disponível em WWW:<URL:https://archive.org/details/greatlittlerailwaysjourneytothelandbeyondthemountains>.

GUÉ, António Sá - **Contos dos Montes Ermos**. 2. ed. [S.l.] : Lema d'Origem, 2011. ISBN 978-989-8342-04-1.

HAUBERG, Jørgen - Research by Design – a research strategy. Revista Lusófona de Arquitectura e Educação. 5 (2011).

HOLLOWAY, ROn - Morning Mist. **Variety**. 1980).

ICOMOS (ED.) - **Guide to recording historic buildings**. 1. publ ed. London : Butterworth Architecture, 1990. ISBN 978-0-7506-1210-4.

LEAL, Augusto Pinho - **Portugal Antigo e Moderno**. Lisboa : Mattos Moreira & Companhia, 1874

LEAL, Augusto Pinho - **Portugal Antigo e Moderno**. Lisboa : Mattos Moreira & Companhia, 1875

LEAL, João - **Etnografias portuguesas (1870-1970): cultura popular e identidade nacional** Portugal de perto. . Lisboa : Publicações Dom Quixote, 2000. ISBN 978-972-20-1799-2.

LEONARDO, Rui Emanuel Leal - **O Baixo Vale da Vilarica entre o Antigo Regime e o Liberalismo. Território, Propriedade e Culturas**. Porto : Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2013

LEONARDO, Rui Leal - **Proto-História da Região de Torre de Moncorvo - Elementos para o Estudo do Povoamento**. Porto : Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2007

LEONARDO, Rui Leal - Contributos para o estudo das habitações de Larinho (Torre de Moncorvo). **Revista Colégio Campos Monteiro**. 2011) 37–53.

LEONARDO, Rui Leal - Homenagem à Dr.^a Casimira da Conceição Machado Leonardo. **Revista Colégio Campos Monteiro**. 2018) 167–170.

LETELLIER, Robin *et al.* - **Recording, documentation, and information management for the conservation of heritage places: guiding principles**. Lower Coombe : Donhead, 2011. ISBN 978-0-89236-925-6.

LIMA, A. Viana De; TÁVORA, F.; FILGUEIRAS, O. - X congresso CIAM. **arquitectura**. 64 (1956).

LOBO, Inês - Infinito Vão - 90 Anos de Arquitetura Brasileira São Paulo, 2018.

LOBO, Inês - Tanto mar - Ocupar, transformar e morar. Uma contribuição da arquitetura portuguesa para novas formas de viver na metrópole São Paulo, 2023.

MACEDO, Manuel Marinho; FREITAS, Maria Da Graça - **Olaria do Felgar - Torre de Moncorvo** Coleções do Museu. . Barcelos : Editora do Minho, 1988

MACHADO, António Guilherme Sá De Moraes - **Miunçalha para a história - Linha do Vale do Sabor, Correios, Estradas**. António Guilherme Sá de Moraes Machado ed. ISBN 978-989-95311-4-7.

Manhã Submersa - , 1980.

MARCO, Alexandra *et al.* - **GIS Technology for Documentation of Wall Paintings in Northern Portugal with a Dark Stain Phenomenon**. Porto : Escola das Artes - Universidade Católica do Porto, 5 set. 2022

MATEUS, L. *et al.* - Graphical Data Flow Based in TLS and Photogrammetry for Consolidation Studies of Historical Sites. The Case Study of Juromenha Fortress in Portugal. Em . Ávila : [s.n.]

MATEUS, Luís *et al.* - A report on multiple approaches to the S. Frutuoso of Montélios Chapel survey. Em [Em linha]. Minho : Universidade do Minho. Departamento de Informática, 2008 Disponível em WWW:<URL:https://hdl.handle.net/1822/11274>. ISBN 978-972-99166-7-0

MATEUS, Luís - Aplicações da fotogrametria digital e do varrimento laser 3D à Conservação, Restauro e Reabilitação Lisboa, 21 jan. 2011.

MATEUS, Luís Miguel Cotrim - **Contributos para o projecto de conservação, restauro e reabilitação. Uma metodologia documental baseada na fotogrametria digital e no varrimento laser 3d terrestres**. Lisboa : Faculdade de Arquitetura - Universidade Técnica de Lisboa, 2012 Tese de Doutoramento.

MENDES, José Amado - **Trás-os-Montes nos Finais do Século XVIII (Alguns Aspectos Económico- Sociais)**. 2. ed. Bragança : Instituto Politécnico de Bragança, 1985

MENDES, José Maria Amado - **Trás-os-Montes nos fins do século XVIII: segundo um manuscrito de 1796** Textos universitários de ciências sociais e humanas. . 2. ed ed. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian [u.a.], 1995. ISBN 978-972-31-0654-1.

MUGNAI, Francesco *et al.* - Performing low-altitude photogrammetric surveys, a comparative analysis of user-grade unmanned aircraft systems. *Applied Geomatics*. 2022). doi: <https://doi.org/10.1007/s12518-022-00421-7>.

MUSEU DA MEMÓRIA RURAL (ED.) - **Revista Memória rural**. 1. ed. Carrazeda de Ansiães : Museu da Memória Rural, 2018

MUSEU DA MEMÓRIA RURAL (ED.) - **Revista Memória rural**. 1. ed. Carrazeda de Ansiães : Museu da Memória Rural, 2019

MUSEU DA MEMÓRIA RURAL (ED.) - **Revista Memória rural**. 1. ed. Carrazeda de Ansiães : Museu da Memória Rural, 2020

MUSEU DA MEMÓRIA RURAL (ED.) - **Revista Memória rural**. 1. ed. Carrazeda de Ansiães : Museu da Memória Rural, 2021

NAVARRO-DE-PABLOS, Javier; CANO, María Teresa Pérez - Dibujando el Rito Urbano. Gestos y Movimientos en el Espacio Público de Sevilla. Em

NETO, Joaquim Maria - **O Leste do Território Bracarense**. Torres Vedras : [s.n.]

OPENSTREETMAP - **OpenStreetMap** [Em linha], atual. 2023. [Consult. 20 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.openstreetmap.org/about>>.

PAÇÔ VIEIRA, Conde De - **Caminhos de Ferro Portuguezes - Subsídios para a sua história**. Lisboa : Livraria Clássica Editora, 1905

PORTO EDITORA - **Ecopista** [Em linha], atual. 2023. [Consult. 12 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/ecopista>>.

PORTO EDITORA - **Metodologia** [Em linha], atual. 2023. [Consult. 20 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/metodologia>>.

PORTO EDITORA - **Talvegue** [Em linha], atual. 2023. [Consult. 12 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/talvegue>>.

PORTO EDITORA - **Fotogrametria** [Em linha], atual. 2023. [Consult. 19 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/fotogrametria>>.

PORTO EDITORA - **Património** [Em linha], atual. 2023. [Consult. 20 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/patrim%C3%B3nio>>.

PORTO EDITORA - **Lameiro** [Em linha], atual. 2023. [Consult. 18 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/lameiro>>.

PORTO EDITORA - **Comarca** [Em linha] [Consult. 20 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/Comarca>>.

REBELO, Joaquim Manuel - **A terra transmontana e alto duriense: Notas etnográficas**. [S.l.] : Câmara Municipal de Torre de Moncorvo / Associação Cultural de Torre de Moncorvo, 1995

REIS, José Pedro - **A crise da subsistência na 1ª Grande Guerra em Moncorvo (1914-1918)**. [S.l.] : Câmara Municipal de Torre de Moncorvo, 2022

RIBEIRO, Orlando - **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico - Estudo Geográfico** Universitas. . Coimbra : Coimbra Editora, 1945

RODRIGUES, Miguel; DORDIO, Paulo - **Arqueologia Experimental - Recriações do passado em ritmos do nosso tempo** Fórum Valorização e Promoção do Património Regional. . 1. ed. Porto : Associação Cultural Desportiva e Recreativa de Freixo de Numão, 2008. ISBN 978-972-99799-4-1.

RODRIGUES, Miguel; DORDIO, Paulo - **Cerâmicas no Quotidiano - Estudos sobre Cerâmicas Arqueológicas e Etnográficas** Fórum Valorização e Promoção do Património Regional. . 1. ed. Porto : Associação Cultural Desportiva e Recreativa de Freixo de Numão, 2008. ISBN 978-972-99799-4-1.

RODRIGUES, Miguel; DORDIO, Paulo - **Investigar e Valorizar o Património - Estudos Judaicos. Sítios Arqueológicos e Visitantes** Fórum Valorização e Promoção do Património Regional. . 1. ed. Porto : Associação Cultural Desportiva e Recreativa de Freixo de Numão, 2008. ISBN 978-972-99799-4-1.

RODRIGUES, Miguel; REBANDA, Nelson - Centros Oleiros do Distrito de Bragança - Olarias de Felgar e Larinho (Moncorvo). Em . Tondela : Museu do Ferro e da Região de Moncorvo, 1992

ROSSI, Aldo - **A scientific autobiography** Oppositions books. . Cambridge, Mass : MIT Press, 1981. ISBN 978-0-262-18104-4.

ROSSI, Aldo - **Aldo Rossi: obras y proyectos**. Barcelona : Gustavo Gili, 1986. ISBN 978-84-252-1271-0.

ROSSI, Aldo - **A Arquitetura Da Cidade**. São Paulo : Martins Fontes, 2001. ISBN 978-85-336-1401-7.

SANTOS, André Tomás; LUÍS, Luís - **Do Paleolítico à Contemporaneidade - Estudos sobre a História da Ocupação humana em Trás os Montes, Alto Douro e Beira Interior** Fórum Valorização e Promoção do Património Regional. . 1. ed. Porto : Associação Cultural Desportiva e Recreativa de Freixo de Numão, 2008. ISBN 978-972-99799-4-1.

SCHENK, Toni - **Introduction to Photogrammetry**. Columbus : The Ohio State University, 2005

SMARS, Pierre; D'AYALA, Dina Francesca - **Minimum requirements for metric use of non-metric photographic documentation**. Bath : University of Bath, jul. 2003

SOUSA, Fernando De - A memória dos abusos praticados na comarca de Moncorvo de José António de Sá (1790), 1974.

SOUSA, Fernando De - Uma descrição de Trás-os-Montes por José António de Sá. **População e sociedade**. 3 (1997) 359–399.

SOUSA, Fernando De (ED.) - **Moncorvo - da Tradição à Modernidade**. Porto : Afrontamento, 2009. ISBN 978-972-36-1029-1.

TABORDA, Vergílio - **Alto Trás-os-Montes - Estudo Geográfico**. versão fac-similada da edição de 1932 ed. Coimbra : Imprensa da Universidade de Coimbra, 06/20211

TEIXEIRA, Álvaro Leonardo *et al.* - **Larinho: Torre de Moncorvo, Trás-os-Montes**. 1. ed. Lisboa : Âncora Editora, 2017. ISBN 978-972-780-617-1.

TORGA, Miguel; MORAIS, Quadros De Grac\̧As De; MORAIS, Graça - **Um reino maravilhoso**. Lisboa : Publicações Dom Quixote, 2002. ISBN 978-972-20-2125-8.

VILLA MAIOR, Visconde De - **O Douro ilustrado: Album do rio Douro e paiz vinhateiro**

WALDHÄUSL, Peter; OGLEBY, Cliff - 3X3 Rules for simple photogrammetric documentation of architecture. *International Archives of Photogrammetry and Remote Sensing*. 30 (1994) 426–429.

ZHANG, Wuming *et al.* - An Easy-to-Use Airborne LiDAR Data Filtering Method Based on Cloth Simulation. *Remote Sensing*. 8:2016).

Zimbros: um grupo de espécies rústicas a preservar em Portugal - [Em linha], atual. 1 mar. 2022. [Consult. 17 out. 2023]. Disponível em WWW:<URL:<https://florestas.pt/conhecer/zimbros-um-grupo-de-especies-rusticas-a-preservar-em-portugal/>>.



Anexos

Rui Leonardo

01

Dona Luzia Diniz

02

Luís Alves

03

Ti Maria Marcelina

Dina Brites

ângela

04

Eugénio Gouveia

05

Susana Fernandes

06

José Artur Pestana

07

Luís Abel Carvalho

08

António Júlio Andrade

09

Deliberação Camarária

21 de outubro de 1684

“Nesta assentaram que se repare e conserte o forno que este concelho tem no sítio de Lamelas de cozer telha e por ela ser muito necessária para o reparo da cadeia, casas do concelho, câmara e açougue, para as quais se tem comprado muitas vezes telhas, no que se faz grande despesa desta câmara, o que se livra lucrando a poia que costumam pagar no dito forno, e porque os homens do Larinho sabem compor o dito forno, mandaram o porteiro ao dito lugar e nele, na presença do juiz da vara, traga a pregão o dito concerto.”

(Teixeira et al., 2017, p. 15)

Deliberação da Câmara

28 de janeiro de 1713

“Por terem notícia que os moradores do lugar do Larinho se queriam apropriar, como de facto se apropriaram dos pinhais e montes que esta câmara tem no limite daquele termo e lhe dá o tombo deste concelho, cortando-lhe madeiras, queimando e lavrando as terras, e eles de seu poder absoluto, sem autoridade nem licença dos oficiais desta câmara, e sendo a ela chamados o juiz e homens do regimento (...) para, em seu nome e do mais povo, reconhecerem por direito senhorio esta câmara dos montes e pinhais que tem no limite do dito lugar de Larinho e se estende até ao limite do Felgar, principalmente o pinhal grande (...) Que a liberdade de poderem usar das madeiras para o reparo das suas casas com licença desta Câmara (...) absolutos e insolentes, não consentido e se levantaram e punham em termos de querer espancar os oficiais da justiça que iam fazer diligências àquele lugar, não dando obediência em muitas causas às justiças e ordens desta câmara, e sendo-lhe tudo proposto e lido o tombo, eles não quiseram o dito reconhecimento nem assinar termo, por cuja causa os mandaram prender na cadeia desta vila.”

(Teixeira et al., 2017, p. 16)

Retrato da Aldeia para a Academia da História de Lisboa, António Veloso de Carvalho

1721

“Este lugar do Larinho está situado (...) entre grandes matos de pinheirais bravos e entre eles muito boas terras de dar pão centeio e cevada, com bons lameiros onde se colhe milhos, hortaliças e cebolas; nele se faz louça de barro vermelho de toda a casta, com tanta abundância que provê muitas terras destes contornos. Tem 130 vizinhos: lavradores, jornaleiros e oleiros. Tem suficiente igreja (...) e tem mais uma capela de Santo António.”

(Teixeira et al., 2017, p. 19)

Livro da Receita e Despesa da Câmara

1748

“Em os 29 dias do mês de julho do ano de 1748, nesta vila da Torre de Moncorvo e pousadas de mim, escrivão da câmara, apareceu António Lopes Esteves, do Larinho e disse que ele se obrigava per si e seus herdeiros e sucessores enquanto o mundo durar, a pagar ao concelho desta vila 6 vinténs de pensão anual pela licença que o senado da câmara lhe concedeu para poder ter um forno de cozer pão em sua casa, cujo pagamento vencerá no fim de julho de cada ano, e se sujeitou a que se lhe pudesse derribar o forno se nele constasse cozia qualquer outra pessoa...”

(Teixeira et al., 2017, p. 17)

Memórias Paroquiais / Dicionário Geográfico

SOUSA, Francisco Luis de, Dicionário Geográfico, Vol. 19, memória 61, 1758, Torre do Tombo, pp. 460-461.

LARINHO

Manoel Pinheiro Tavares vigario adnuptum nesta freguezia de Nossa Senhora da Purificação do Larinho, certifico o seguinte =

1. Esta freguesia he da provincia de Tras-os-Montes do arcebispado de Braga da comarca termo da villa da Torre de Moncorvo
2. Não he de donatario algum somente de El Rey Nosso Senhor.
3. Compomssa de cento e quarenta e oito vezinhos; pessoas mayores de trezentas e vinte e sete e menores 66.
4. Esta situada na beira de hum monte dellas e se descobrem a freguesia dos Estebais deste mesmo termo distante duas legoas por se meter no meyo o Rio Sabor ser preciso dar volta a hua ponte que tem o mesmo rio qual alias será hua so legoa: e tambem a freguesia da Louza distante duas legoas.
5. Não tem termo algum seu, e nem lugares ou aldeias.
6. A parochia esta no mesmo lugar não tem lugar algum somente hua Quinta chamada do Marmeleiro, outra Quinta Branca, outra a do Barreiro, outra a Quinta da Noria, outra a do Corral, que cada hua tem seu morador e deistantes huas das outras meo termo de legoa e deistantes cada hua desta parochia meya legoa.
7. O seu Orago he Nossa Senhora da Purificaçam tem a igreja coatro altares hum o Altar-Mor em que esta o Santissimo e a dita padroeira outro do Santo Christo, outro das Almas, outro de S. Bartholomeu, tem duas naves tem unicamente hua irmandade do Santissimo Coração de Jesus e nelta (?) haverá doze annos.
8. O parochio he vigario por apresentação do reytor da vile da Torre de Moncorvo terá de renda

trinta mil reis

9. Não tem beneficiados – nada
10. Não tem convento algum – nada
11. Não tem hospital – nada
12. Não tem caza alguma de Mezericordia – nada
13. Tem coatro ermidas, a de Santo Antonio a de Nossa Senhora do Rozario dentro no mesmo lugar e de S. Barbera distante doiz tiros de espingarda do mesmo povo, e de S. Luzia distante hum coarto de legoa esta he da admenistração da camara da Torre, e aquellas pertencem ao ordinario
14. Não acodem a ellas romagem alguma, somente a de S. Luzia vem algúas pessoas principalmente no seu dia, mas só he legoa adentro.
15. Os fructos, que a terra recolhe he centeyo em abundancia; trigo, e, cevada pouco, azeite, e amendoa pouca, mas de tudo recolhe: sirgo tambem recolhe algum.
16. Tem juiz de vara e esta sogeito a camara da villa da Torre porque he eleito.
17. Não he couto nem cabeça de concelho – nada.
18. Não ha memoria de que alguém florece em alguma virtude – nada.
19. Não tem feira.
20. Não tem correio servesse do da vila da Torre que dista hua legoa.
21. Dista da cidade de Braga capital deste arcebispado trinta legoas e da de Lisboa capital do reyno sesenta e coatro.
22. Não tem privilegios, nem antiguidades dignas de memoria.
23. Não tem a terra, ou sua redondeza fonte ou lagoa celebre.
(Não respondeu às perguntas 24 e 25 deste questionário)
26. Não padeceo ruina alguá no terramoto de 1755 e os mais interrogatorios em que não falo na da delles tenho que dizer.O Rio Sabor que passa daqui meya legoa por terra mui fragoza de qui a hua se mete no Rio Douro he navegável tem alguas bogas e pesqueiras particulares, e alguas arvores de amendoeiras e figueiras tem nos seus limites porque passa – nada.

Tudo o acima dito he na verdade e como tal o certifico in sacros de que foram testemunhas o Reverendo Domingos Luis Alvro e o Reverendo Francisco Joze Duarte meus parochianos que todos aqui assignamos. Larinho e Março 30 de 1758.

O Vigario Manoel Pinheiro Tavares

Padre Francisco Jose Duarte

Padre Domingos Luis Alvro

(Gonçalves, 1997, p. 52-54)

Livro da Receita e Despesa da Câmara

1787

“Ao louceiro José da Costa, do lugar do Larinho, de 15 alcatruzes que fez para os canos da água – 1500 réis.”

(Teixeira et al., 2017, p. 20)

Ata da Reunião da Câmara

23 de julho de 1800

“(…)Então levanta-se da pleve se e por nome António José Carvalho, do lugar do Felgar e com temerária ousadia, depois de feita a arrematação de 1798 persuade aqueles rústicos populares sempre amantes da novidade, de modo que, em comum levantamento, negarem ao concelho e terça real aqueles tão antigos e importantes direitos, passando a influir a mesma desordem nos lugares de Larinho, Felgueiras e outras deste termo, de modo que vendo ceder tudo a seu partido, fez postergar a antiguidade dos mesmos direitos e erigir vários fornos particulares...”

(Teixeira et al., 2017, p. 18)

Registo do Livro dos Autos e Acórdãos da Câmara Municipal

1801

“Ano (...) aos 8 dias do mês de Dezembro (...) nas casas da câmara (...) sendo presentes os moradores do lugar do Larinho, deste termo, o foi também um menino de tenra idade (...) e sendo metidos em uma urna todos os bilhetes com os nomes dos moradores (...) o mesmo menino, em primeiro lugar, tirou um bilhete no qual se continha o seguinte:

A João Brás e seu irmão lhe pertenceu primeiramente a sorte primeira da lameira de Santa Luzia que principia pela parte poente, confrontando com os herdeiros de José Caetano de Melo e vai continuando a seu comprimento no nascente ao poente, com 58 varas de largo e com 12 de norte a sul. Assim como a primeira sorte da lameira do Barreiro que principia da parte do nascente e tem de comprimento 33 varas e de largo 12. Assim como a primeira sorte da lameira do Prado que principia pela parte do nascente, confrontando com uma propriedade de Manuel Fernandes, a qual tem de comprimento do nascente ao poente 26 varas e de largo do norte ao sul, 31 varas. Assim como a primeira sorte do Pinhal a qual principia pela parte do norte, confrontando com o caminho que vai de Moncorvo para o Felgar e tem de comprimento do nascente ao poente 77 varas e de largo, do norte ao sul, 61 varas. Assim como a primeira sorte da Lameira de Santo António que principia da parte do norte com o tapado de Santo António e com o pinhal do concelho e tem de comprido, do nascente ao poente, 4 varas e do norte ao sul 9 varas.”

(Teixeira et al., 2017, p. 18-19)

Correspondência Expedida pelo Administrador do Concelho

10 de fevereiro de 1864

“Tem 171 fogos, tendo 228 habitantes do sexo masculino e 327 do sexo feminino, que ao todo são 655 de todas as idades. Calcula-se haver 60 pessoas superiores à idade de 50 anos; 320 de 20 a 50; 275 até 20 anos, isto de ambos os sexos. Regula a mortalidade por 14 pessoas anuais; 15 a 18 nascimentos e 10 casamentos.”

(Teixeira et al., 2017, p. 22)

Oração a Santa Bárbara

1996

Santa Bárbara se vestiu e se calçou

Ao caminho se botou:

-Onde vais Bárbara?

Arramar aquela trovoada

Onde não haja eira nem beira,

Nem raminho de oliveira,

Nem perninha de pão,

Nem bago de alma cristão.

(Gonçalves, 1997, p. 25)

Daniel de Sá

Transmontanos? Sim, senhor

Larinhatos? Pois então!

E exibo, de lavrador,

Com orgulho o meu brasão.

Do Reboredo ao Sabor

Há riqueza em profusão.

E há-de ver, quem lá for,

Azeite, vinho e feijão

Que produz o braço forte

Daquela gente do Norte,

Com merenda a pão e vinho,

Que tem por emblema o corvo.

É concelho de Moncorvo

Freguesia do Larinho.

(Teixeira et al., 2017, p. 10)

Regresso ao Lar

Guerra Junqueiro

Ai, há quantos anos que eu parti chorando
deste meu saudoso, carinhoso lar!...
Foi há vinte?... Há trinta?... Nem eu sei já quan-
do!...
Minha velha ama, que me estás fitando,
canta-me cantigas para me eu lembrar!...

Dei a volta ao mundo, dei a volta à vida...
Só achei enganos, decepções, pesar...
Oh, a ingénua alma tão desiludida!...
Minha velha ama, com a voz dorida.
canta-me cantigas de me adormentar!...

Trago de amargura o coração desfeito...
Vê que fundas mágoas no embaciado olhar!
Nunca eu saíra do meu ninho estreito!...
Minha velha ama, que me deste o peito,
canta-me cantigas para me embalar!...

Pôs-me Deus outrora no frouxel do ninho
pedrarias de astros, gemas de luar...
Tudo me roubaram, vê, pelo caminho!...
Minha velha ama, sou um pobrezinho...
Canta-me cantigas de fazer chorar!...

Como antigamente, no regaço amado
(Venho morto, morto!...), deixa-me deitar!
Ai o teu menino como está mudado!
Minha velha ama, como está mudado!
Canta-lhe cantigas de dormir, sonhar!...

Canta-me cantigas manso, muito manso...
tristes, muito tristes, como à noite o mar...
Canta-me cantigas para ver se alcanço
que a minha alma durma, tenha paz, descanso,
quando a morte, em breve, ma vier buscar!

(Teixeira et al., 2017, p. 25)

Larinho

J. M. Remondes

Larinho tem linda igreja
Toda a noite iluminada
Veem-se bem as horas
Mesmo pela madrugada.

O teu chafariz no centro
Tem água sempre a correr
É das riquezas da aldeia
Muitos lhe têm a agradecer.

O teu largo da Lameira
Tem um rico património
Lindas casas com chalés
E a capela de Santo António.

Também a S^a de Fátima
Para o largo está a olhar
Tem uma linda capela
Onde o povo vai rezar.

O teu largo da Lameira
Com calçada de granitos
No cimo tem linda capela
Ao Senhor dos Aflitos.

Tens uma fonte velhinha
Ainda bem preservada

Onde se bebe água fresquinha
Linda fonte da ferrada.

Onde estão as tuas eiras
Onde malhavam o pão?
Vendias a tua palha
Para se encher o colchão.

És assim uma linda aldeia
Para teu povo não há igual
A mais próxima de Moncorvo
E tem zona industrial.

Lembro-me do tio Júlio
E tio Eugénio taberneiro
Lembro o ferrador Martelo
E o tio Meireles ferreiro.

Quando chega o mês d'Agosto
Fazes a tua romaria
Vêm os teus emigrantes
Visitar santa Luzia.

Gosto muito do teu povo
Gosto muito do teu vinho
Quero muito à minha esposa
Que também é do Larinho.

(Teixeira et al., 2017, p. 59)

Ramiro Xavier Salgado

Livro Larinho P.65

Longe de ti, mas perto de ti meu pensamento
A tua alma de poeta e sonhadora
Vislumbra outros horizontes, um novo firmamento
E fico à espera sentindo amarga demora

Na junção de dois seres em que junto o sentimento

No calor de dois corpos que a sede já devorava
Oh, quem dera reviver um passado já dormente
Remoçar com o espírito a alma criadora

De tanta ilusão própria da mocidade

Dulcifica o passado e amarga o presente
Tristes elos e cruel realidade
Para ti ficará só a saudade
Mas tudo diz que é verdade

(Teixeira et al., 2017, p. 65)

Canções do Cortejo para a Construção da Capela de Santa Luzia

Teresa Lopes

Rancho da Rua do Concelho

São cheias de serras
Estas terras onde nascemos
Porque assim vivemos
Com o que cá temos melhor que ninguém.

Coro – Concelho, és um jardim
E não há no mundo um lugar assim.
Concelho, o sol te beija
Fez este cortejo para a nossa Igreja.

O nosso concelho amado
Quando o sol nasce o vem beijar
Torna-se ele o mais formoso
O mais airoso cá do lugar.

Esta nossa aldeia
Que tanto anseia ser jovem bonita
Toda prazenteira, toda prazenteira
Que o povo acredita.

(Teixeira et al., 2017, p. 69)

Rancho da Rua do Outão

A gente da nossa rua
Esteve com animação
Carregando o nosso carro
Para bem da povoação.

Coro – Sem ter espinho
Sem ter rival
A nossa aldeia
É a mais bela de Portugal.

O carro da nossa rua
Vai indo devagarinho
Levando as nossas prendas
Com todo o amor e carinho.

A gente da nossa aldeia
Trabalhamos sem inveja
Temos trabalhado todos
Para bem da nossa igreja.

A nossa aldeia em festa
Dá gosto passear nela
Todos temos as ofertas
Prá nossa linda capela.

(Teixeira et al., 2017, p. 70)

Rancho do Fundo do Lugar

Rapazes do nosso rancho
Virem-se para as raparigas.
Passemos pró outro lado
Cantando suas cantigas.

Coro – Batam as palmas
Assim também
E vamos ver como fica bem

Demos um passo em frente
Só pra ver o que isto é
Virem-se todos pró meio
Batendo todos o pé

Voltemos nós a passar
Dá-me cá a tua mão
Aqui no nosso ranchinho
Ninguém pode dizer não.

Dá-me cá a tua mão
Dancemos todos de roda
Pois olha que fica bem
Pois isto agora é moda.

A assistência está a ver
Como se dança agora
Não temos só a da terra
Temos também a de fora.

(Teixeira et al., 2017, p. 70-71)

Rancho Bairro da Cruz

Aqui o Bairro da Cruz
Tão lindo e encantador.
Se tivesses muita água
Tinhas muito mais valor.

Coro – Vamos lá todos
Vamos indo com cautela
Levando quanto nos deram
Pr'acabar nossa capela.

Aqui o Bairro da Cruz
Tão lindo e encantador.
Só a cabine da luz
Dá-te muito mais valor.

Este é o nosso grupinho
Que canta e ri a desejo
Nascido neste cantinho
Para alegrar o cortejo.

Rapazes e raparigas
Dancemos com alegria
Aqui dentro do recinto
Festejemos este dia.

(Teixeira et al., 2017, p. 72)

Rancho Largo da Lameira

Nossa rua é a Lameira
Como toda a gente diz
Ao cimo há uma capela
Ao fundo um chafariz.

Coro – Viva a Lameira
Ó la-ri-lo-lé
Viva a Lameira
Oh que linda que és! – Bis

Rapazes e raparigas
Vamos animar a malta
Porque aqui na nossa rua
No carro já nada falta.

(Teixeira et al., 2017, p. 73)

Todos os Ranchos

Esta gente é animada
Por um amor verdadeiro
Parabéns queremos dar
Ao Sr. Padre Ribeiro.

Viva lá o Sr. Padre
Do fundo do coração
Por ter trabalhado tanto
Para bem da povoação.

Ao Sr. Padre Ribeiro
Viva tudo em geral
Viva lá o nosso rancho
Viva, viva Portugal.

Ao Sr. Padre Ribeiro
Já não pedimos mais nada

Só queremos que nos deixe
A igreja eletrificada.

Ao Sr. Padre Ribeiro
Já não pedimos mais nada
Só queremos que nos deixe
A capelinha acabada.

(Teixeira et al., 2017, p. 74)

São João

Aí ao meu rico S. João,
Ai o meu nobre cavaleiro (ou, meu belo mari-
nheiro)
Ai levai-me na vossa barca
Ai lá p'ró Rio de Janeiro

Ai no altar de S. João
Nascem rosas amarelas,
São João subiu ao céu
A pedir pelas donzelas.

São João para ver as moças,
Ai fez um chafariz na praça.
Ai as moças não vão à fonte,
Ai São João todo se mata.

Ó meu São João, casai-me,
Ai casai-me que bem podeis,
O casar é aos catorze,
Ai eu já tenho dezasseis.

(Rebelo, 1995, p. 67)

O anel que tu me deste
Era de vidro quebrou
Assim dure a tua vida,
Como o anel durou.

(Rebelo, 1995, p. 81)

Minha mãe p'ra me casar,
Prometeu-me um anel d'ouro,
Depois de casadinha,
Mandou-m'á avó c'um caçoilo.

Minha mãe p'ra me casar,
Prometeu-me quanto tinha,
Depois de casadinha,
Deu-me uma agulha sem linha.

Minha mãe p'ra me casar,
Prometeu-me uma caldeira,
Depois de casadinha,
Mandou-me comprá-la á feira.

(Rebelo, 1995, p. 105-106)

**Triste Dia | Dia dos Finados | Procissão das Almas | Fiéis Defuntos
(Cântico para 2 de Nov., antes do início da missa de defuntos)**

Triste dia em que o mundo
Deverá ser abrasado,
Por David profetizado,
Naquele abismo profundo.

Nem sois terra nem sois pó,
Nem sois cinza, nem sois nada,
Sois uma triste caveira
Que o mundo traz enganada

Lá vai o juiz p'ró trono,
Lá vai dar sua sentença,

Ditosa daquela alma
Que tem feito penitência.

Abre-te, ó livro selado,
Onde tudo está escrito,
Lá não há-de escapar nada,
Nem o mais leve delito.

Pecador, que vais passando,
Reflecte bem como estou,
Eu já fui como tu és,
Tu serás como eu sou.

(Rebello, 1995, p. 121)

Triste dia em que o mundo
Deverá ser abrasado;
Por David profetizado
Naquele abismo profundo.

Não sois terra nem sois pó,
Nem sois cinza nem sois nada.
Sois ums triste caveira
Que o mundo traz enganada.

Lá vai o Juiz p'ró trono,
Lá vai dar sua sentença:
“-Ditosa daquela alma
Que tem feito penitência”.

Abre-te, ó livro selado,
Onde tudo está escrito;
Onde o mais leve delito
Ao mundo será julgado.

Olha para mim, irmão,
Vê como estou desta sorte;

Era o retrato da vida,
Agora sou-o da morte.

Pecador que vais passando
Reflecte bem como estou;
Eu já fui como tu és,
Tu serás como eu sou.

(Rebello, 1995, p. 204)

Adeus quinta das Quebradas,
Estevais de Mogadouroo,
Santo Amaro de Além Douro
Vila Nova (de Foz Côa) fica ó pé.
Destas quatro povoações livra nós e domine.

A fome nasceu em Fornos,
Foi baptizada em Estevais,
Passou por Lagoaça,
Foi morrer a Carviçais.

Pepineiros os de Assoreira,
Carvoeiros os de Estevais,
Quem quiser uma mulher p.
Vá a Fornos e Carviçais.

(Rebello, 1995, p. 132)

Santa Comba dos Panelos,
Muxagata dos melões,
Vila Nova de Foz Côa
Camarata dos Ladrões.

Pescadores os da Foz,
Comboios os do Pocinho,
Malteses os do Felgar,
Ciganos os do Larinho.

Para modistas é (Torre de) Moncorvo.
Para maleitas o Pocinho.
Para mocidade Felgar,
Para ciganos o Larinho.

A (Vila Nova de) Foz Côa
Só lhe falta a sé,
A coroa e a gente boa,
Para ser como Lisboa.

(Rebello, 1995, p. 133)

Estava D.Helena
No seu pátio assentada,
Com um pante de marfim
Seus cabelos panteava.
Olhou para o mar
Viu que nele um barco andava.
Marinheiro que nele vinha
Muito bem o governava.
-Dizei-me, vós marinheiro,
Desta tão linda armada,
Se enxergaste o meu home
Que para além do mar andava.
-Andavam muitos marinheiros
Naquela terra sagrada.
Mas dize-me vós, senhora,
As cousas que ele levava.
-Levava cavalo preto,
Selim de prata dourada,
Na ponta da sua lança
Uma recordação da amada.
-Com sinais que dizeides
Tal marinheiro não vi.
Mas quanto dáveis, senhora,
A quem o trazieria aqui?
-Daria tanto dinheiro
E tudo o que teria.

E em troca do que fizesteis
Uma filha vos daria.
-Não quero o vosso dinheiro,
Nem as cousas de marfim.
Vosso marido aqui está.
Olhai bem para mim.
Andai cá, mulher e filhos,
Que eu aqui já cheguei.
Abra-se tudo de novo,
Que tanto tempo fechei.

(Rebello, 1995, p. 142)

Que Tens Tu, Ó Santa Igreja (Cântico para o início da missa de Páscoa)

Que tens tu, ó Santa Igreja
Que vos vejo tão airosa?
Inda há dias choráveis
Lágrimas tão dolorosas!

Eu já vi a Madalena
Toda cheia de alegria,
Com todo o prazer cantado
Aleluia! Aleluia!

Aleluia, Aleluia!
Aleluia com prazer!
Ressuscitou o Senhor
Para nunca mais morrer!

Aleluia
(Cântico da Procissão da Ressurreição)
A terra transmontana e alto duriense P.179

De baixo do Pálio Roxo
Grande tesouro se encerra;
Quando dizem “Santo, Santo”

Desce Deus do céu à terra.

Aleluia! Aleluia!

Dai alvissaras, Senhora,
Dai alvissaras, dai, dai;
Que o Vosso bendito Filho
Debaixo do Pálio vai!

Aleluia! Aleluia!

(Rebello, 1995, p. 178)

**Senhor, Deus de Misericórdia
(Para a época de secas)**

Senhor, Deus de Misericórdia, dai-nos água por esmola;
Senhor, Deus de Misericórdia, dai-nos água por esmola;

(Rebello, 1995, p. 180)

17º Campeonato do Mundo Pesca ao Achigã Embarcado



Lagos do Sabor

Torre de Moncorvo

16 a 22 de Outubro 2023



TORRE DE
MONCORVO

Capela de Santa Luzia de Larinho, Torre de Moncorvo

A solitária pintura mural, representando Santa Luzia, que se pode admirar junto à entrada do terreiro da capela com a mesma invocação, em Larinho, sob um simples telheiro de duas águas, é o que resta da primitiva capela, construção de inícios do sec. XVI.

O avançado estado de ruína do edifício, administrado pela Câmara Municipal de Torre de Moncorvo, levou ao seu desmantelamento por iniciativa popular em meados dos anos sessenta ou inícios de setenta do passado século.

Durante esta acção foi descoberta na parede fundeira, oculta pelo retábulo-mor, a representação canónica actualmente visível sob o telheiro.

De realçar a feliz decisão de preservar este pedaço de parede, algo contracorrente ao normal da época.



Estamos perante uma Santa Luzia de pé, no centro da composição, olhando frontalmente o espectador. Na mão esquerda segura o prato com os olhos e na direita a palma do martírio.

O fundo é desprovido de qualquer apontamento apresentando apenas um muro a meio da composição. Esta é emoldurada por barra floral repetitiva sendo o remate superior preenchido pela representação de panos de armar.

Tecnicamente é um fresco executado sobre, aparentemente, duas camadas de reboco – um *arriccio* e um *intonaco*, A paleta é a normal no fresco português restringindo-se às terras, naturais e queimadas, preto e branco.

O estado de conservação desta pintura, apesar de não poder ser considerado muito mau, apresenta algumas preocupações, sendo as mais importantes o destacamento do *arriccio* do seu suporte murário e dos rebocos entre si e ainda a presença de argamassas comentícias no preenchimento de lacunas.

São ainda visíveis pequenas lacunas do reboco, pontual perda de coesão dos rebocos, normal depósito de sujidades não aderentes e abrasão da camada cromática.

Apesar da sua nova condição de pintura mural exterior não apresenta sinais de ataque biológico.

Este conjunto irá ser alvo de intervenção de conservação e restauro num programa a cargo da Associação de Municípios do Baixo Sabor – Torre de Moncorvo, Alfândega da Fé, Macedo de Cavaleiros e Mogadouro que pretende a criação de uma Rota da Pintura Mural do Baixo Sabor.



José Artur Pestana

Conservador-restaurador de Pintura Mural

*** EDIFICIOS EM LINHAS DESACTIVADAS ***

--- MEMORIA DESCRITIVA ---

LINHA-RAMAL Sabor Km 16.396 - lado E - Area (m2) 48

Utilizacao: Habitacao

Localizacao Larinho - dentro da Estacao

*** CARACTERISTICAS DO EDIFICIO ***

N. de divisoes por piso-cave.-r/c. 4 -1.-2.-3.

Paredes ext. em: Alvenaria rebocada e caiada Est. conserv: Bom

Paredes int. em: " " " " Est. conserv: "

Portas ext. e janelas em: Madeira Est. cons: Mau

Portas interiores em: " Est. cons: "

Cobertura em: Telha Marselha Est. conservacao: "

Pavimentos em: Betonilha e soalho Est. conservacao: "

Tectos em: Madeira Est. conservacao: "

*** ESCADAS ***

Interiores em: Est. conservacao:

Exteriores em: Est. conservacao:

*** INSTALACOES SANITARIAS ***

Compostas de: Pia

Estado de conservacao: Muito mau Esgotos: Não tem

Agua: Tem - Rede publica: ___ - Rede C.P. x

Electricidade: Tem - Rede publica: x - Rede C.P. ___

*** ENQUADRAMENTO URBANISTICO OU PAISAGISTICO ***

Zona urbanística tipo Rural em Larinho



LINHA DO SABOR

Km. 16,396

Habitação

*** EDIFICIOS EM LINHAS DESACTIVADAS ***

--- MEMORIA DESCRITIVA ---

LINHA-RAMAL Sabor Km 16.502-lado E-Area (m2) 201
Utilizacao: Edificio de Passageiros, Habitação e Cois Coberto
Localizacao: Larinho

*** CARACTERISTICAS DO EDIFICIO ***

N. de divisoes por piso-cave. ___-r/c. 3 -1. ___-2. ___-3. ___
Paredes ext. em: Alvenaria rebocada e caiada Est.conserv: Bom
Paredes int. em: ___"___"___"___"___ Est.conserv: ___"___
Portas ext.e janelas em: Madeira Est.cons: Mau
Portas interiores em: ___"___ Est.cons: ___"___
Cobertura em: Telha Marselha Est.conservacao: Rezevel
Pavimentos em: Betonilho e soalho Est.conservacao: Mau
Tectos em: Madeira Est.conservacao: ___"___

*** ESCADAS ***

Interiores em: ___ Est.conservacao: ___
Exteriores em: ___ Est.conservacao: ___

*** INSTALACOES SANITARIAS ***

Compostas de: Pia
Estado de conservacao: Muito mau Esgotos: Não tem
Agua: tem-Rede publica: ___-Rede C.P. x
Electricidade: tem-Rede publica: x-Rede C.P. ___

*** ENQUADRAMENTO URBANISTICO OU PAISAGISTICO ***

Zona urbana tipo Rural em Larinho



LINHA DO SABOR

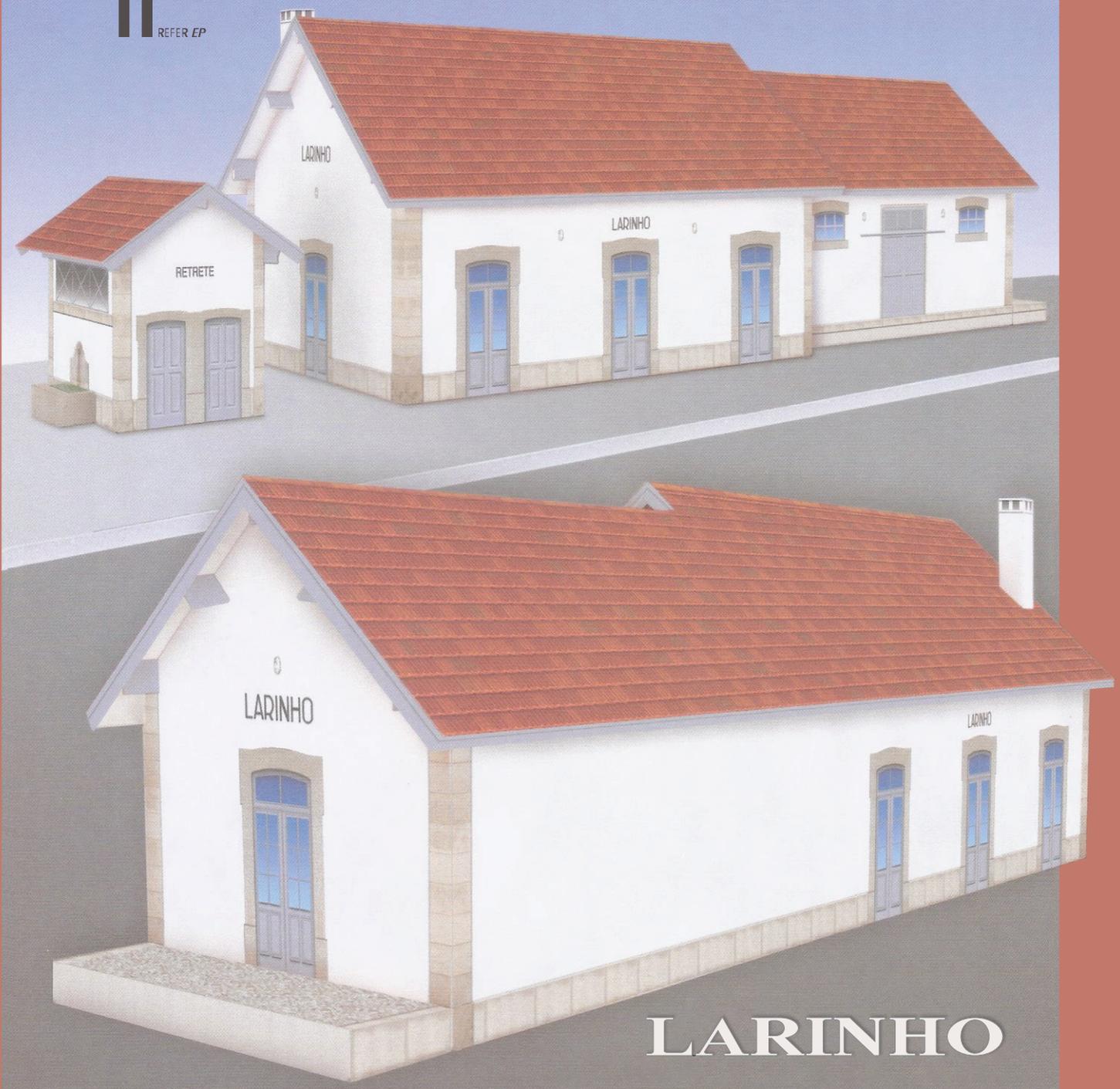
Km. 16,502

E.P., habitação e cais coberto

WIZARD'S PAPERCRAFT

ESTAÇÃO DE COMBOIOS

Para Construir



1:87



L 37 P 11 A 10
Dimensões aprox. em cm

0 1 2 3 4
Grau de dificuldade

30
Peças

Linha do SABOR

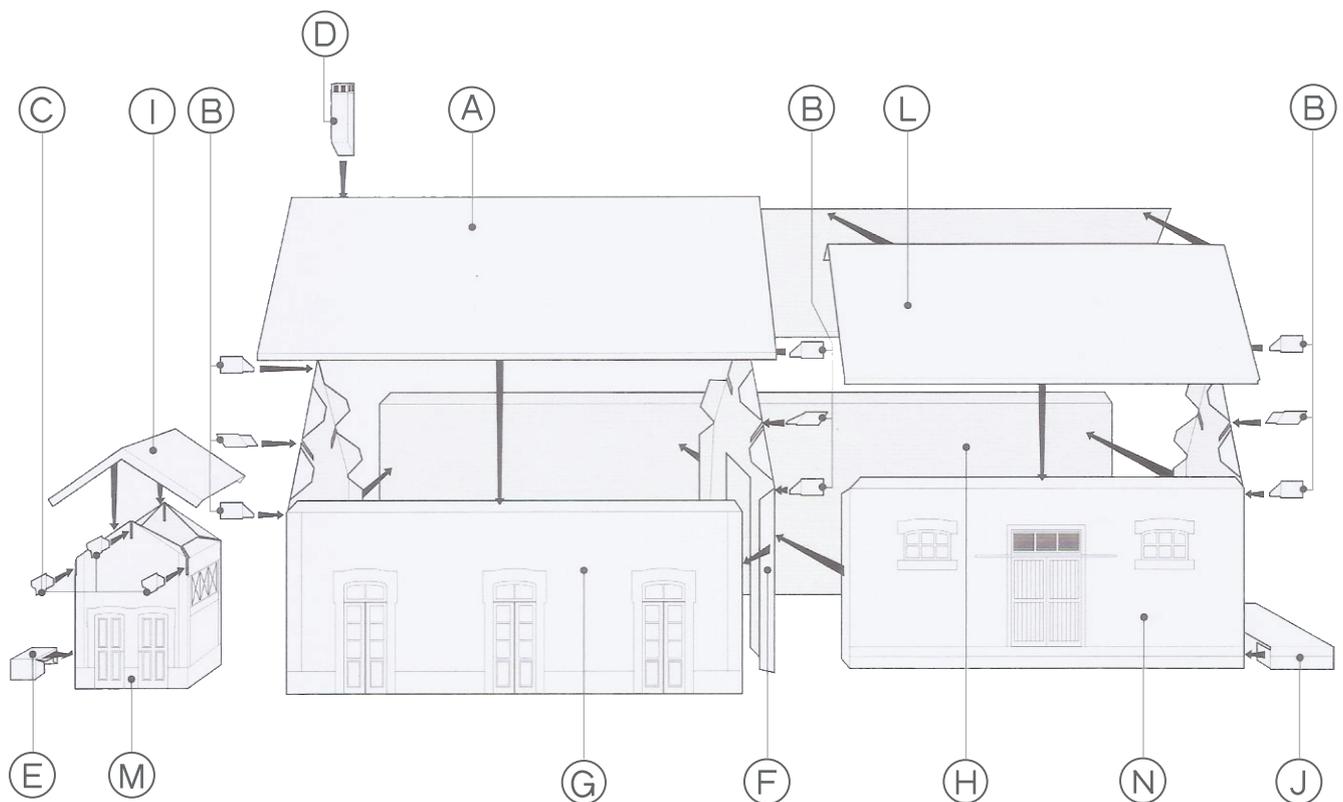
Estação de Larinho

Situada ao Km 16,477 da Linha do Sabor, foi inaugurada em 17 de Setembro de 1911, em conjunto com o primeiro troço de 31 Km desta Linha. A extensão total de 105 Km do Sabor, até Duas Igrejas - Miranda, ficaria concluída em 22 de Maio de 1938, 27 anos mais tarde. Volvidos outros 50 anos, em 1988, no dia 31 de Julho, passou a última circulação por estes carris.

O Edifício Principal da Estação de Larinho, e seus anexos, foram recentemente recuperados e transformados num café. Esta intervenção, com simplicidade e bom gosto, foi levada a cabo numa Parceria entre a REFER e a autarquia, inserida no Plano Nacional de Ecopistas.

Estas vias de comunicação autónomas, verdadeiros corredores de mobilidade sustentável, não acessíveis a veículos motorizados, foram recondicionadas a partir das linhas de caminho-de-ferro desactivadas. A Ecopista do Sabor, está actualmente recuperada entre Torre de Moncorvo (Km 12,324) e Carvalhal (Km 22,668), num total de 12 Km.

Como construir...



Cortar Dobrar Colar

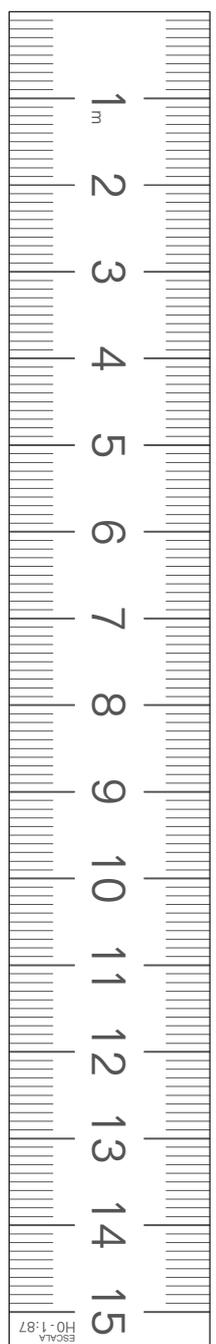
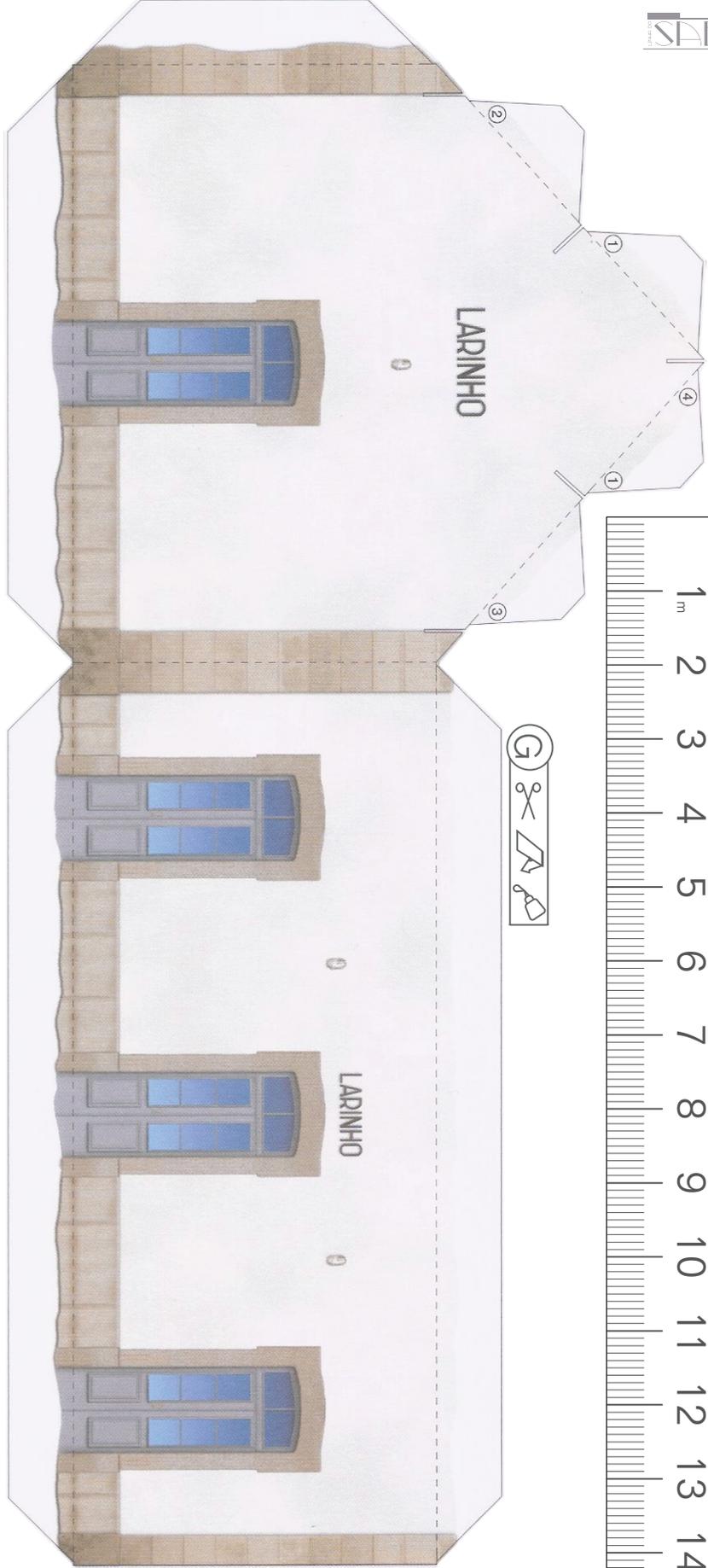
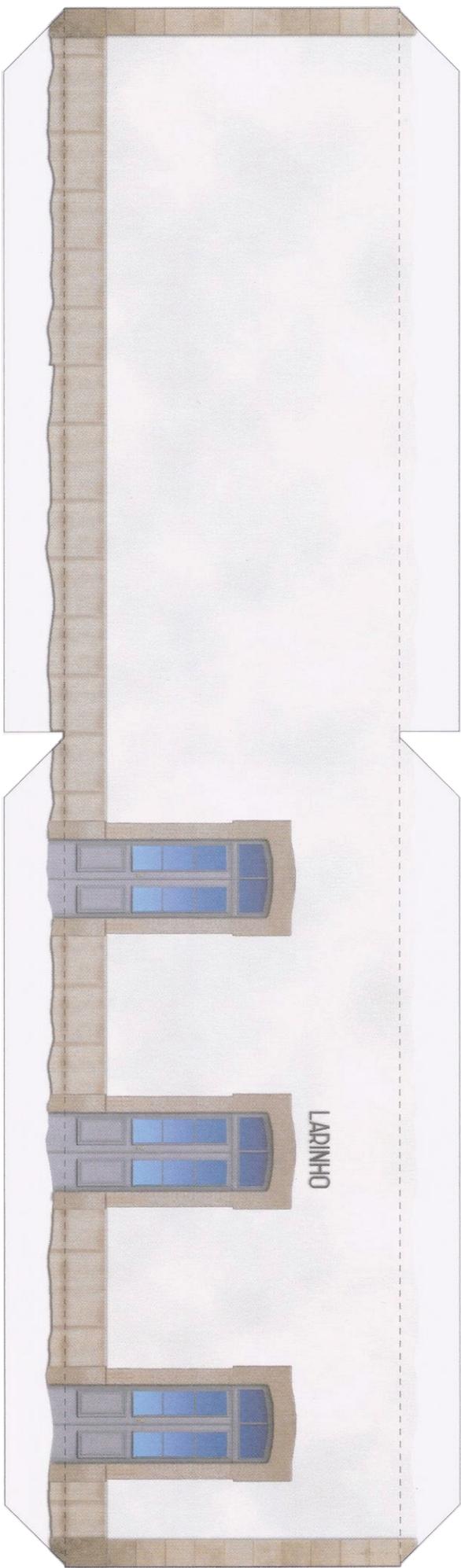
———— Linha de corte

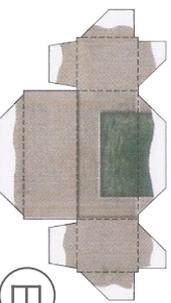
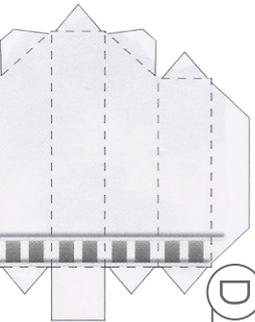
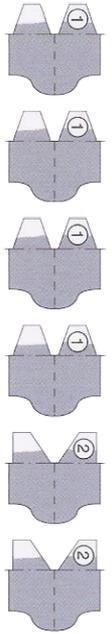
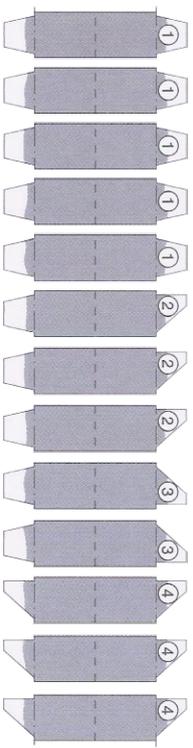
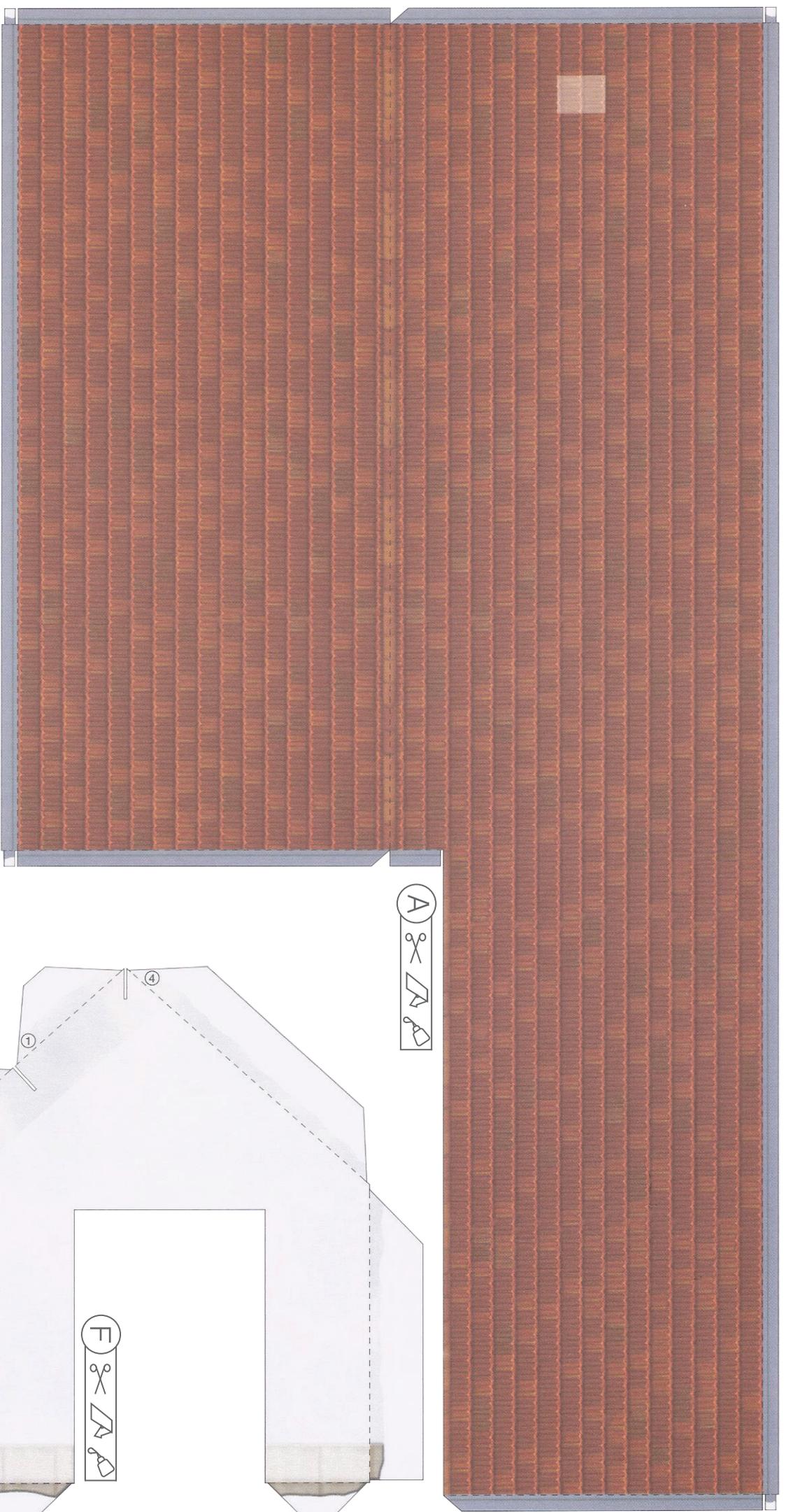
- - - - - Linha de dobra

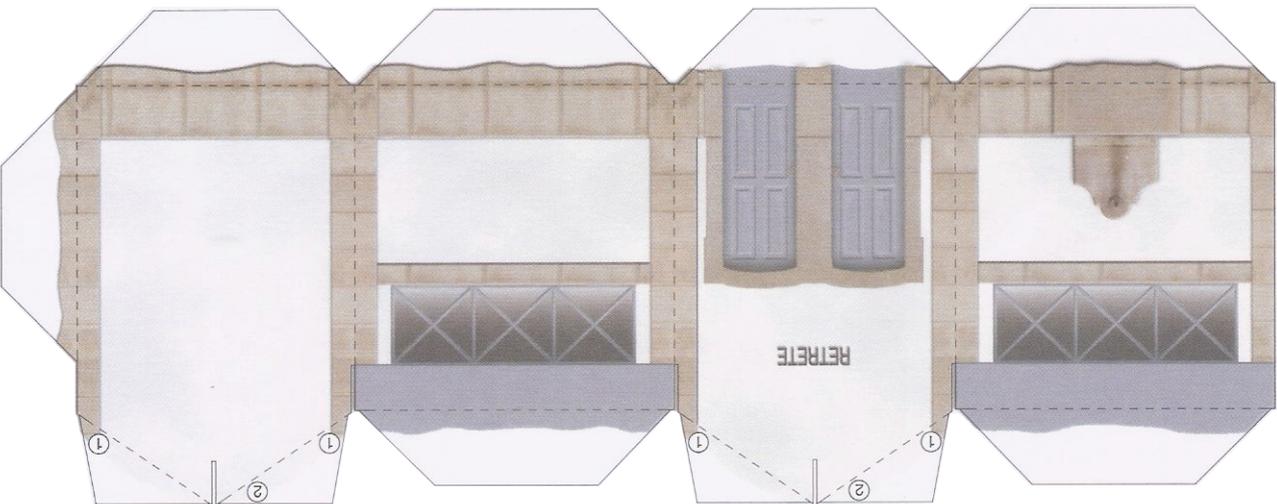
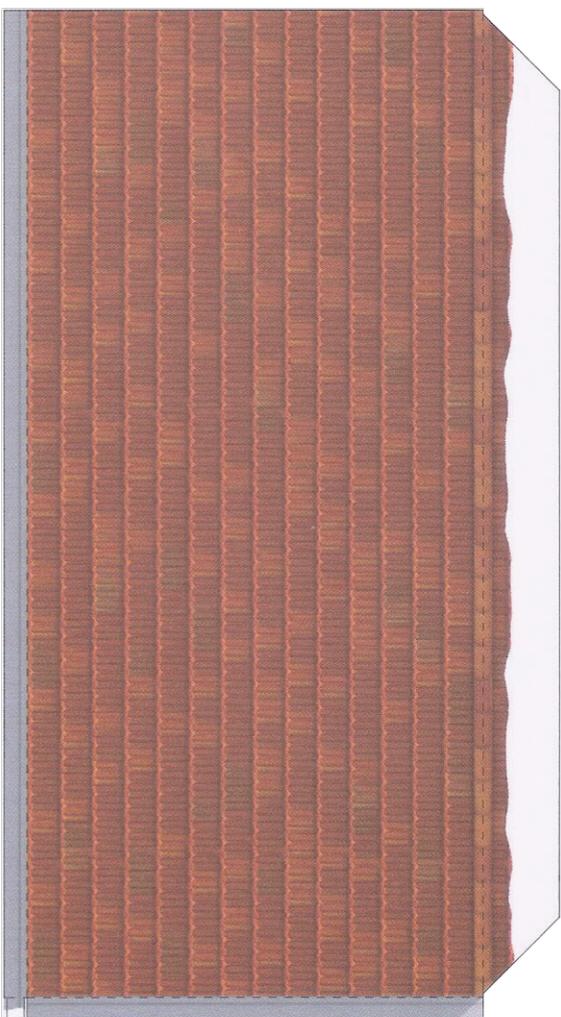
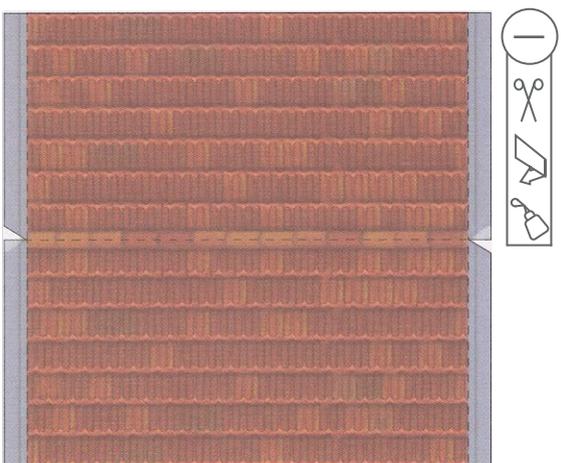
x - - - - x Linha de dobra contrária

*Inclui régua à escala para medição de peças 204

Este modelo foi desenvolvido para Papercraft, pelo que poderão existir ligeiras diferenças em relação ao original para facilitar a sua montagem, inclusive por crianças (sempre com a supervisão de um adulto).







MANHÃ SUBMERSA
LES BRUMES DE L'AUBE
MORNING MIST



FIRST PORTUGUESE FILM
SHORT LISTED FOR THE OSCAR
FOR THE
«BEST FOREIGN FILM» - 1980

Um filme de / Un film de / A film by

LAURO ANTÓNIO

WORLD SALES: RENÉ GAGNON, FILM AGENT

Rua Penha de França, 193-9B — LISBOA 1 — PORTUGAL

Telf. 82 26 76

414/A

«MORNING MIST»

MORNING MIST is an adaptation from a novel of Vergilio Ferreira, a leading contemporary Portuguese novelist.

The story tells of the awakening of a child to life, which takes place between Dona Estefânia's manor house, his native village (Linhares, in the Estrela Mountains), the seminary and the fascination of the city. A film which contrasts zones of light and of darkness, among which a young boy of twelve years is to discover himself and the world around him: the repression of the seminary, the poverty of his land, the social inequalities, the desires of his body, companionship, friendship and love.

In the oppressive atmosphere of a seminary in the wild lands of Beira Alta, in the mid 40's, António, the central character of MORNING MIST, is to receive the definitive impressions which will leave lasting marks on his mind and body. Freedom calls him, meanwhile, and all this experience will be no more than a brutal nightmare which places him in the centre of life.



I never went to a seminary, or to a boarding school, and the only experience I have of being hemmed in was six months as a recruit in the army. But since I was an adolescent, these closed environments, where everything is possible, have always horrified me.

When I was very young, however, I was fascinated by Vergilio Ferreira's novel «Manhã Submersa», since it describes exactly that atmosphere, while I also saw in it a wider picture, of a society, of a country then undergoing the rigours of a dictatorship and trying to castrate desire with a despotic paternalism. And so, when I was able to make my first film, I chose this novel with which I wholly identified myself, and which I should really like to have written.

Actually, the project amounted to a challenge I imposed on myself. With about five million escudos to shoot a film that called for a certain historical reconstitution, required the mobilization of a lot of children, involved a large number of actors, diversified filming locations, and required a fiction line to round off the melodrama (and tried to get away from this by the strictness of the script and neutrality of the mis-en-scène), all of these were elements that I should have liked to be able to master. The result is there to be seen, wholly produced and executed with Portuguese resources, from the basic text to the final copy, from actors to technicians. The essential question nowadays, will be to find out if a Portuguese cinema is possible. This is only yet another contribution.

Lauro António



«LES BRUMES DE L'AUBE»

BRUMES DE L'AUBE, est une adaptation d'un roman de Vergilio Ferreira, un des plus importants écrivains portugais du monde contemporain.

L'oeuvre décrit l'éveil pour la vie d'un enfant, entre la maison seigneuriale de D. Estefânia, son village natal (Linhares à la «Serra de Estrela»), le séminaire et la fascination de la ville. Un film où contrastent la lumière et les ombres, parmi lesquelles un jeune garçon de douze ans ira à la découverte de lui-même et du monde qui l'entoure: la répression du séminaire, la pauvreté de sa terre, les inégalités sociales, l'appétit de son corps en formation, la camaraderie et l'amitié, le désir et l'amour.

Dans l'atmosphère oppressive d'un séminaire, perdu dans la «Beira Alta», au cours des années 40, António, le personnage principal de BRUMES DE L'AUBE, rassemble peu à peu les impressions définitives qui marqueront pour toujours son esprit et son corps. Cependant la liberté l'appelle, et toute cette expérience ne sera plus qu'un cauchemar brutal qui le fait pénétrer au coeur de la vie.



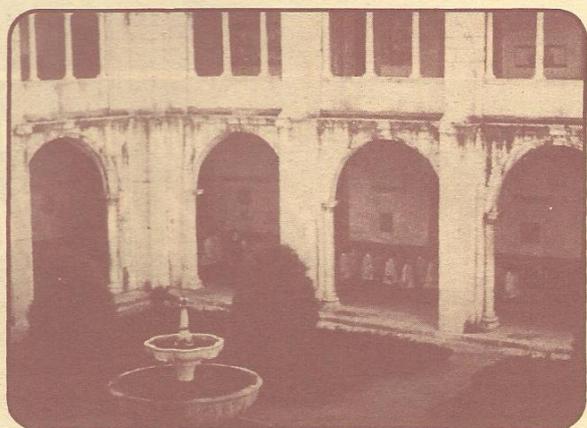
Jamais je ne suis entré comme pensionnaire dans un séminaire ou une école, ma seule expérience concentracionnaire ayant été quelques mois de permanence à l'armée. Mais depuis mon adolescence, j'ai toujours eu horreur de ces endroits clos où tout peut arriver. Très jeune encore, j'ai lu le roman de Vergilio Ferreira, «Les Brumes de L'Aube», j'ai été profondément séduit par la façon rigoureuse et les couleurs dont il décrit une certaine société d'un pays qui vivait alors en dictature et essayait d'étouffer le désir sous un despotisme paternaliste. Quand donc l'occasion se m'est présentée de faire mon premier long métrage, j'ai choisi ce roman avec lequel je m'identifiais et que j'aurais aimé avoir écrit.

Le projet correspondait d'ailleurs à une sorte de défi que je me suis alors imposé. Tourner un film avec un budget de 400.000 francs environ, ayant besoin d'une reconstitution historique, de décors très différents, de jouer avec plusieurs enfants et acteurs, un film donc qui imposait une structure narrative qui devait approcher le mélo, tout en essayant de s'en éloigner par une écriture cinématographique rigoureuse et de garder une mise-en-scène neutre tous ces éléments, il fallait que je réussisse à les maîtriser.

Le résultat est là: un film entièrement fait par des portugais, depuis le texte jusqu'à la copie, acteurs et techniciens compris.

La question essentielle, à mon avis, est de savoir: un cinéma portugais, est-il possible? Ce film n'en est qu'une contribution.

Lauro António



VARIETY

Unspooled initially at the Directors' Fortnight in Cannes on the last day of that sidebar last May, Lauro António's «Morning Mist» was marked by the several critics as the best pic to emerge from Portugal since the April 1974 Revolution – for the simple reason that it offers an allegorical portrait of Salazar Regime. (...)

But the film is more than that – as a lyrical, stylistic debut pic, it introduces a new talent on the European directorial scene who should be closely watched in the years to come.

(...) Quietly directed, acted with conviction by thespians and nonprofessionals, and lensed in a manner that relates to still-life compositions. «Morning Mist», etches several unforgettable images on the memory and leaves the viewer with the feeling of knowing what it was like to live in a closed-society atmosphere under Salazar in pre-revolutionary Portugal. Catch it on the fest circuit and at Portuguese Film Weeks.

RON HOLLOWAY
«VARIETY» – 15 Oct. 80

POSITIF

(...) Par son parti-pris de recul accentué par l'égalité du rythme lent, par le travail sur la reconstitution, par la maîtrise étonnante de la caméra, António offre à la contemplation un véritable objet esthétique dont la beauté achève de débanaliser le propos.

FRANÇOIS RAMASSE

cinéma

***(à voir absolument),
JEAN-LOUP PASSEK

CAHIERS DU CINEMA

Grand moment (le plus grand) avec *Les Brumes de l'Aube* de Lauro António (Portugal), projeté en fin de Festival.

(...) Lauro António ne bouscule rien. Il filme les choses en place, à leur place, en y apposant discrètement son doigt, là où ça fait mal. Enonciation discrète mais forte, et début de nomination. Jusqu'à atteindre et pointer ce lieu où le corps chrétien cesse radicalement d'être réversible, c'est-à-dire éternellement critiquable tout en restant foncièrement aimable.

(...) Il y a dans le regard du cinéaste quelque chose de protestant (érosion lente et glacée, rigueur impitoyable), bref, de dreyerien. Espérons pour finir que le film ne se contente pas de la «Quinzaine», mais qu'il soit vu. Pour y revenir aussi.

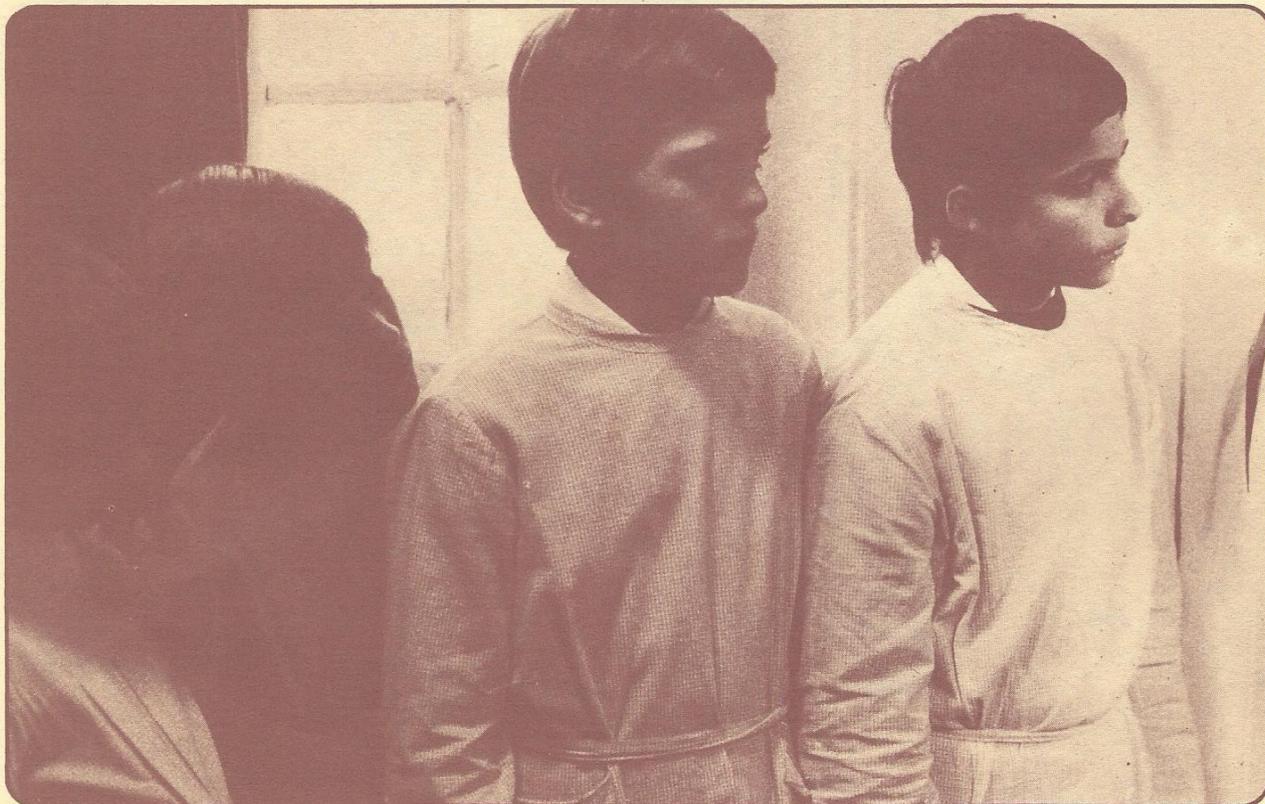
CHARLES TESSON
Julho 80

CAHIERS DU CINEMA

C'est dans la peinture des relations familiales, de l'amour interdit d'António pour ses parents, de la bienséance bourgeoise et des multiples degrés d'hypocrisie qui régissent la vie des tuteurs, que Lauro António se montre le plus à l'aise et le plus sûr de lui.

(...) *Manhã Submersa* était un des meilleurs moments de ces journées de Figueira et il y a fort à parier qu'il fera carrière.

YANN LARDEAU
Nov. 80





Le Monde

(...) Sur le thème de l'oppression régnant dans un collège religieux, le Portugais Lauro António a réalisé, avec **Manhã Submersa**, un film dur et fort.

JEAN de BARONCELLI
20 Nov. 80



Als im Mai in Cannes in der Quinzaine des Réalisateurs Lauro António's «Morgennebel» zum ersten Mal gezeigt wurde, priesen ihn einige Kritiker sogleich als den besten portugiesischen Film seit der April-Revolution von 1974. «Manhã Submersa», so der Originaltitel, ist nicht nur ein verblüffend stilsicherer, lyrischer Debütfilm, sondern auch ein allegorisches Porträt des Salazar-Regimes. Vor allem präsentiert er ein neues Talent auf der europäischen Szene.

(...) Es ist Lauro António gelungen, die Probleme der Menschen aus dem Milieu erwachsen zu lassen und nie ins Sentimentale abzugleiten. Obwohl der junge Antonio nach aussen hin stets eine bewundernswerte Kontenance bewahrt, wird doch sein Aufgewühltsein, seine seelische Verzweiflung spürbar. Der Kontrast zwischen der vom portugiesischen Regisseur benutzten leidenschaftlichen Verdi-Musik (meist aus «Die Macht des Schicksals») und der erstaunlichen optischen Kraft der stengen Bildkompositionen (Kamera: Elso Roque) verleiht «Morgennebel» eine unvergleichliche Atmosphäre.

DOROTHEA HOLLOWAY
30 Nov. 80

Seminci

Posiblemente la película más importante del nuovo cine portugués. Aclamada en el Festival de Cannes, cuenta con rigor y potencia la historia de la educación en un seminario. Basada en una obra del gran novelista lusitano Vergilio Ferreira, algunos críticos han dicho que es muestra de que el cine portugués empieza a existir.

Seminci-Valladolid

cinéma

(...) Un des souvenirs marquants des inédits de ces Rencontres, Les Brumes de l'Aube (Manhã Submersa), du portugais Lauro António, calvaire d'un enfant pauvre dont on veut faire un prêtre, remarquablement mis en scène, interprété, photographié.

(...) Lauro António, s'est inspiré du roman de Vergilio Ferreira, et n'a gommé aucun des aspects récurrents du genre; mais il les a intégrés et comme dissous dans ce vin d'amertume et de mutilation qu'une des féodalités du monde contemporain s'acharne à faire avaler, jusqu'à ce qu'ils en crévent ou s'en saoulent comme des bêtes, à ses déshérités.

CLAUDE MICHEL CLUNY
Oct. 80



«Las Brumas del Alba» (...) El cine portugués ha sido como una ilusión hecha realidad. Su facultad y facilidad para levar al cine, obras literarias es assombrosa. Ni que decir tiene que si de nosotros dependiera el voto final, este iría — que duda cabe? — a parar a manos y ojos de directores lusos. Para mí, que ha sido la grande sorpresa de todo el festival.

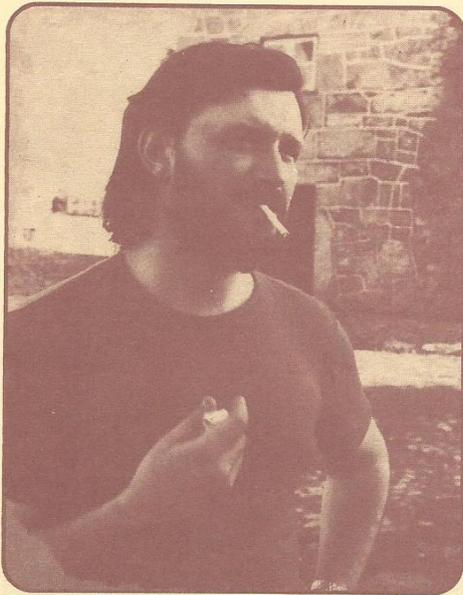
El Adelanto. Salamanca
25 Oct 80



«Les Brumes de l'Aube» de Lauro António est une démarche personnelle particulièrement intéressante.

C'est une oeuvre sur l'étouffement, tournée à pas feutrés et qui décrit très bien à la fois l'hypocrisie et le paternalisme du régime salazariste. Sans jamais parler politique, Lauro António décrit la vie de jeunes garçons dans un pensionnat/seminaire et le conditionnement morale et intellectuel qu'ils subissent.

JEAN-PIERRE BROSSARD
L'Impartial — 26 Juillet 80



LAURO ANTÓNIO

LE REALIZATEUR

Né le 18 août 1942 à Lisbonne. Etudes Supérieures (Licence d'Histoire) à la Faculté des Lettres de Lisbonne. Dirige des cine-clubs (ABC, Cine Clube de Lisboa) entre 1963-1970. Déploie une activité de critique cinématographique dans de nombreuses publications: «Diário de Lisboa» (1967-1975), «Diário de Notícias» (depuis 1976) et «Opção» (1977-1978).

A fait partie des comités d'organisation de divers festivals, cycles de la «Casa da Imprensa» (1966-1971; 1977-1978). Actuellement, est directeur de programmation du «Studio Apolo 70».

Directeur des revues cinématographiques «Enquadramento» (1970-71), «Isto é Espectáculo» (1976-1977) et «Isto é Cinema» (1978). A la Radio Télévision Portugaise, a collaboré, de 1974 à 1978, aux programmes «Cinémathèque» et «Classiques du Cinéma».

A publié: «Trois pièces en un acte» (1966); «Le Cinéma Chez nous» (1967), «Le Cinéma au Portugal, vu à travers les chiffres» (1967); «Le Cinéma chez nous» (Une année de critique, 1968); «Pour une interprétation du film 'Cântico Final' in 4^e édition de «Cântico Final», de Vergílio Ferreira» (1975); «Introduction au Cinéma Hongrois» (1974); «Eléments pour l'histoire du Cinéma Cubain» (1975); «Cinéma et Censure au Portugal (1926-1974)» (1978). Prépare actuellement «Hollywood: la résurrection du phénix».

FILMOGRAPHIE

- 1972 – «Grande, Grande était la Ville» (Collaboration au film de Rogério Ceitil, encore inédit au Portugal,
- 1974 – «Vamos ao Nimas»
- 1975 – «Préface à Vergílio Ferreira»
- 1976 – «Bonecos de Estremoz»
- 1977 – «Zé Povinho et la Révolution»
- 1979 – «Vergílio Ferreira» (moyen métrage 16 mm, n/b, pour RTP 2)
 - «Les Brumes de l'Aube» (long métrage, en couleur, pour le cinéma)
 - «Les Brumes de l'Aube» (quatre épisodes de 50 minutes, 16 mm, en couleur, pour RTP 2)
- 1980 – «Floribela» (en préparation), long métrage de fiction sur la vie de Floribela Espanca.

THE DIRECTOR

Born 18th August 1942, in Lisbon. Studied at the Arts Faculty of Lisbon University, where he took a degree in History. Cine-club director (ABC – Cine Clube de Lisboa, 1963-1970). Has been a regular film critic in a large number of publications, in particular writing for «Diário de Lisboa» (1967-1975), «Opção» (1977-1978) and «Diário de Notícias» (since 1976). Has sat on host committees of various Festivals and Cycles of the Casa da Imprensa (1966-1971; 1977-1978). At present is programming director of Estúdio Apolo 70. Director of the cinema journals «Enquadramento» (1970-1977), «Isto é Espectáculo» (1976-1977) and «Isto é Cinema» (1978). Collaborated at Portuguese TV from 1974 to 1978 in the programmes «Cinemateca» and «Clássicos do Cinema».

Has published: «Three Plays in One Act» (1966); «Cinema Among Us» (1967); «Cinema in Portugal Seen through Numbers» (1967); «Cinema Among Us» (One year of Criticism, 1968); «For a Reading of the Film 'Cântico Final', by Vergílio Ferreira» (1965); «Introduction to the Hungarian Cinema» (1964); «Elements for the History of the Cuban Cinema» (1975); «Cinema and Censorship in Portugal (1926-1974)». Is preparing «Hollywood: Rebirth of the Phoenix».

FILMOGRAPHY

- 1972 – «Grande, Grande era a Cidade» (collaboration in the film by Rogério Ceitil, yet unpublished in Portugal,
- 1974 – «Vamos ao Nimas»
- 1975 – «Prefácio a Vergílio Ferreira»
- 1976 – «Bonecos de Estremoz»
- 1977 – «O Zé Povinho na Revolução»
- 1979 – «Vergílio Ferreira numa Manhã Submersa» (medium length 16 mm, black and white, for Portuguese TV Channel 2)
 - «Morning Mist» (full length, colour, for cinema)
 - «Morning Mist» (four 50 minute episodes, 16 mm, colour, for Portuguese TV, Channel 2)
- 1980 – «Floribela» (being prepared), full length fiction on the life of Floribela Espanca.

«MORNING MIST»

From the novel of the same name by Vergílio Ferreira
Directed and Produced by: Lauro António
Adaptation, Screenplay, Additional Dialogue by Lauro António
Production Director: Leonel Brito
Director of Photography: Elso Roque
Sound: Raul Ferrão, Melo Cardoso
Mixing: Luís Barão
Editor: Lauro António
Music: Verdi (La Forza del Destino, Requiem), Gregorian Chant
Cast: Eunice Muñoz, Vergílio Ferreira, Canto e Castro, Jacinto Ramos, Carlos Wallenstein, Adelaide João, Miguel Franco, Jorge Vale, Joaquim Rosa, José Camacho Costa, Rui Luís, Manuel Cavaco, José Severino, Maria Olguim, Maria de Lurdes Martins, Joaquim Manuel Dias, Alexandra Colares Prado Coelho, Bruno Vasconcelos
Process – 35 mm – couleur – 120 mins.

«LES BRUMES DE L'AUBE»

Adapté du roman homonyme de Vergílio Ferreira
Adaptation, planification et dialogues additionnels: Lauro António
Directeur de Production: Leonel Brito
Directeur de Photo: Elso Roque
Sonoplastie: Raul Ferrão, Melo Cardoso
Mixage: Luís Barão
Montage: Lauro António
Musique: Verdi (La Force du Destin, Requiem), Chants Gregoriens
Assistant de Réalisation: Mário Damas Nunes
Réalisation et Production: Lauro António
Subventionné par: Institut Portugais de Cinéma
Interprètes: Eunice Muñoz, Vergílio Ferreira, Canto e Castro, Jacinto Ramos, Carlos Wallenstein, Adelaide João, Miguel Franco, Jorge Vale, Joaquim Rosa, José Camacho Costa, Rui Luís, Manuel Cavaco, José Severino, Maria Olguim, Maria de Lurdes Martins, Joaquim Manuel Dias, Alexandra Colares Prado Coelho, Bruno Vasconcelos *
35 mm – couleur – 120 mins.

Best portuguese film - 1980
«Special Mention» in I FESTIVAL DE CINEMA MEDITERRÂNICO DE VALÈNCIA – España - 1980

CIDALC Award
(Centre International pour la Difusion des Arts et des Lettres par le Cinéma)

Officially selected for the following festivals:
– Cannes (Quinzaine des Réalisateur) – 1980
– La Rochelle – 1980
– I Festival de Cinema Mediterrânico de València – 1980
– 25 Semana Internacional de Valladolid – 1980
– IV Mostra Internacional de Cinema de São Paulo – 1980
– 9.ª Festival Internacional da Figueira da Foz – 1980
– Hong Kong International Film Festival – 1981
– International Festival of Los Angeles – 1981
– American Film Institute – 1981
– Rencontres Internationales de Film et Jeunesse de Cannes – 1980
– New Directors/New Films - The Museum of Modern Art New York – 1981





Pare, Escute e Olhe: O ramal ferroviário do Sabor

Projecto Final de Arquitectura | 1º Semestre | Turma 3 – Ano lectivo 2022/2023

Maria Rosália Palma Guerreiro, Paula André Ramos Pinto e José Luís Saldanha

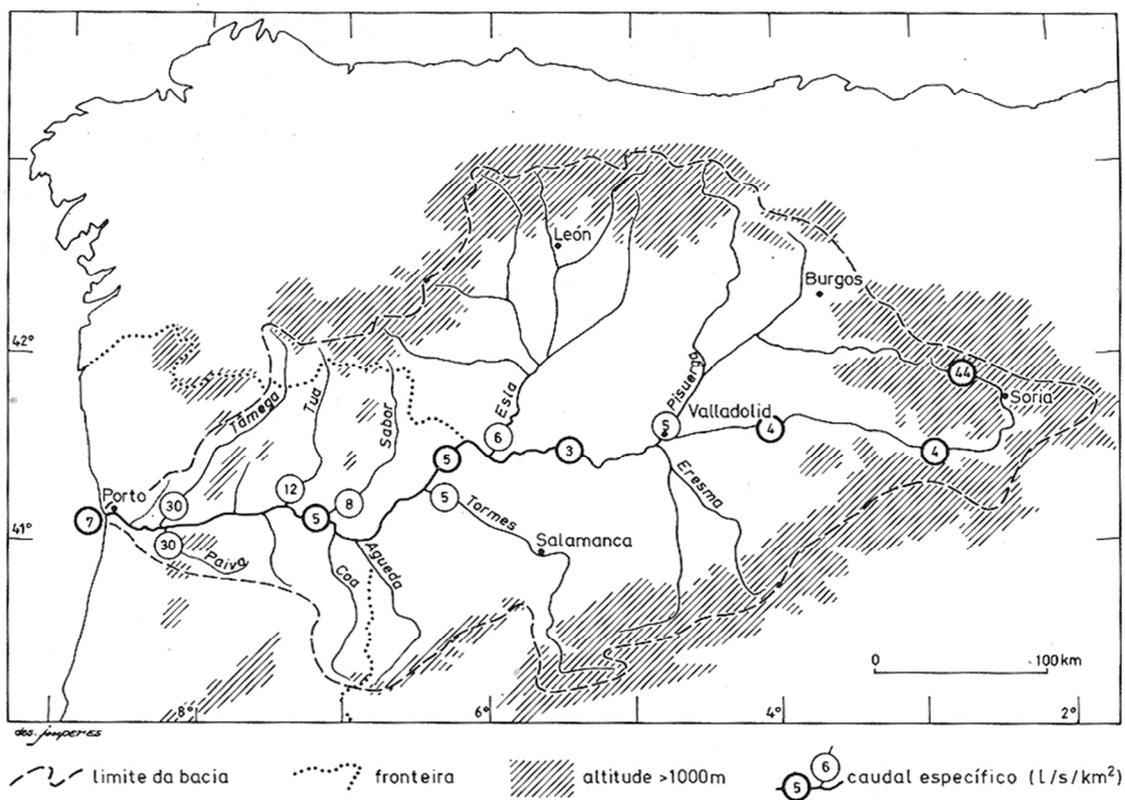


Figura 115.

A bacia do Rio Douro.

Fonte: "Geografia de Portugal", Vol. II

A Linha do Douro e seus ramais ferroviários

O caminho-de-ferro, surgido com a Revolução Industrial em Inglaterra, chegou a Portugal em 28 de Outubro de 1856, com a inauguração da linha Lisboa-Carregado, tendo alastrado até final do século XIX a todo o território nacional, servindo para abreviar distâncias entre partes remotas do país e globalizar hábitos, costumes, moda e falar. A natureza pesada deste sistema de transporte, tanto na sua via-férrea como no peso e dimensão das suas composições, obriga a trajectórias bem desenhadas e tão suaves quanto possível, o que explica que, com frequência, sigam sensivelmente paralelas a cursos de água e talvegues, os quais, pela fluência natural das águas, percorrem linhas de menor declive entre vertentes. A linha de comboio do Douro, construída entre 1875 e 1887 (quando alcançou La Fregeneda, em Espanha), é bom exemplo disso, assim como o são os nomes tomados pelos quatro ramais ferroviários que com ela se correspondiam, dos maiores afluentes do grande rio nortenho: Tâmega, Corgo, Tua e Sabor.

O tráfego internacional da linha ferroviária do Douro cessou a 1 de Janeiro de 1985, tendo recuado o seu terminal de Barca d'Alva para o Pocinho em 1988. Os seus ramais foram sucessivamente encerrados: as linha do Tâmega, do Tua e do Corgo, em 2009, tendo sido realizada uma **ecopista** no trajecto da primeira, entre Amarante e Chapa, em 2011, e uma outra entre Vila Real e Vila Pouca de Aguiar, na segunda, em 2007. Em parte da linha do Corgo,

foi instalado o Metro de Mirandela, que desde 2018 não circula, por aguardar obras e aquisição de novo material circulante. A linha do Sabor, contudo, teve encerramento em período anterior ao daqueles ramais, quando deixou de se fazer a ligação ferroviária de Duas Igrejas ao Pocinho, em 1988, no mesmo ano em que esta última substituiu Barca de Alva, como estação terminal da linha do Douro.

A Ecopista do Sabor – Geografia Sentimental

O lugar ainda não existe antes de a ponte existir. Antes de a ponte se erguer existem, naturalmente, muitos pontos ao longo do rio que podem ser ocupados por algo. Um deles prova ser um lugar, e é-o por causa da ponte. Assim, a ponte não vem directamente a um lugar para se erguer nele; antes, o lugar ganha existência apenas em resultado da ponte.

Martin Heidegger

CONSTRUIR, HABITAR, PENSAR [*Bauen, Wohnen, Denken*] (1951) conferência pronunciada por ocasião da "Segunda Reunião de Darmstadt", publicada em *Vorträge und Aufsätze*, G. Neske, Pfullingen, 1954 (tradução do inglês: JLSaldanha)

Quando a humanidade desbrava¹ novas paragens, lançando caminhos, rodovias e ferrovias, abrem-se novos pontos de vista sobre o mundo. Oferecem-se assim à contemplação humana novas *paisagens* – expressão que surge por primeira vez com Francisco de Holanda, nos seus diálogos “Da Pintura Antigua”, de 1548, onde num dos seus diálogos tertulianos coloca nada menos que Miguel Ângelo, dizendo sobre os pintores do norte de Europa: “O seu pintar é trapos, maçonarias, verduras de campos, sombras d’árvores e rios e pontes, a que chamam paisagens, e muitas featuras para cá e muitas para acolá”². *Paisagem* trata-se assim, originalmente, de uma *representação* do território, e, se na sua figuração pictórica pressupunha a acção do pintor, na selecção daquilo que escolhe pintar, também na acepção contemporânea, de observação da realidade, implica “a criatividade necessária para contemplar o mundo físico, quando somos capazes de receber uma mensagem estética que surge do diálogo sentimental com a própria natureza”³.

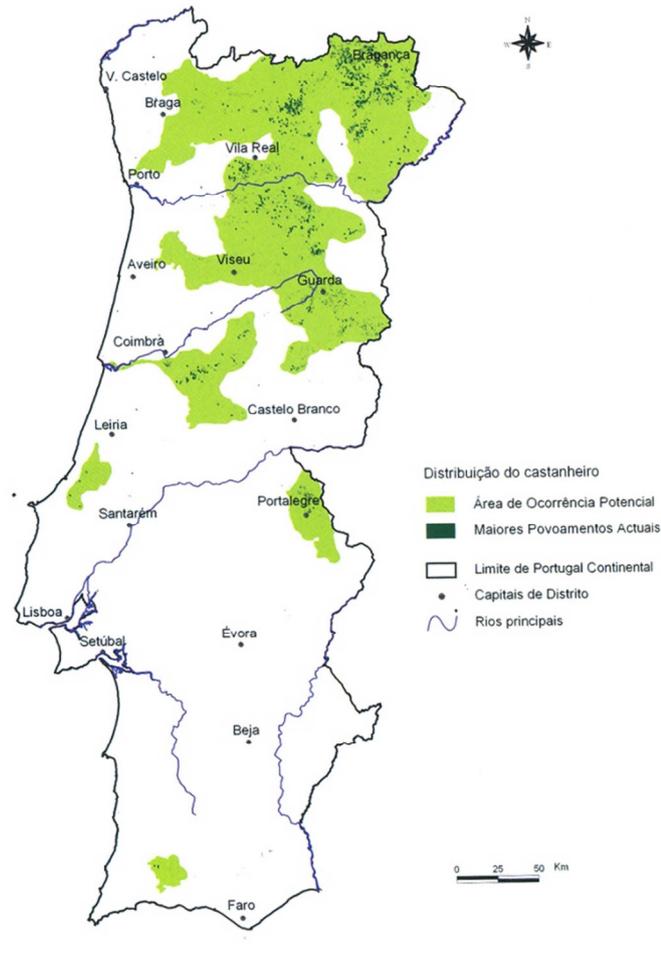
O crescimento da indústria automóvel, incluindo a disponibilidade de autocarros de carreira, veio provocar o melhoramento e a sofisticação das redes rodoviárias e - para além do aumento do tráfego aéreo - tiveram como consequência uma contracção das redes ferroviárias, provocando o encerramento de linhas e ramais, conforme sucedeu com o do Sabor. Removidos os carris e dormentes, sobraram as suas plataformas, pertença da IP Património (das Infraestruturas de Portugal), que assegura a gestão dos edifícios e linhas de comboio desactivadas. Em articulação com a Fundação Serra Henriques, por protocolo com o Departamento de Arquitectura e Urbanismo, irão os estudantes da turma 3 de Projecto Final de Arquitectura do ISCTE desenvolver os seus trabalhos sobre aquele ramal ferroviário desactivado, parcialmente convertido em ecopista na actualidade, a qual potencialmente se poderá alargar a todo o traçado do antigo caminho-de-ferro.

¹ Retirar ao estado bravoio.

² “Diálogos em Roma”, Livros Horizonte, 1984, p.29.

³ MORENO MENDOZA, Arsénio – *Presentación*, in “Paisaje Mediterráneo”. Milão: Electa, 1992.

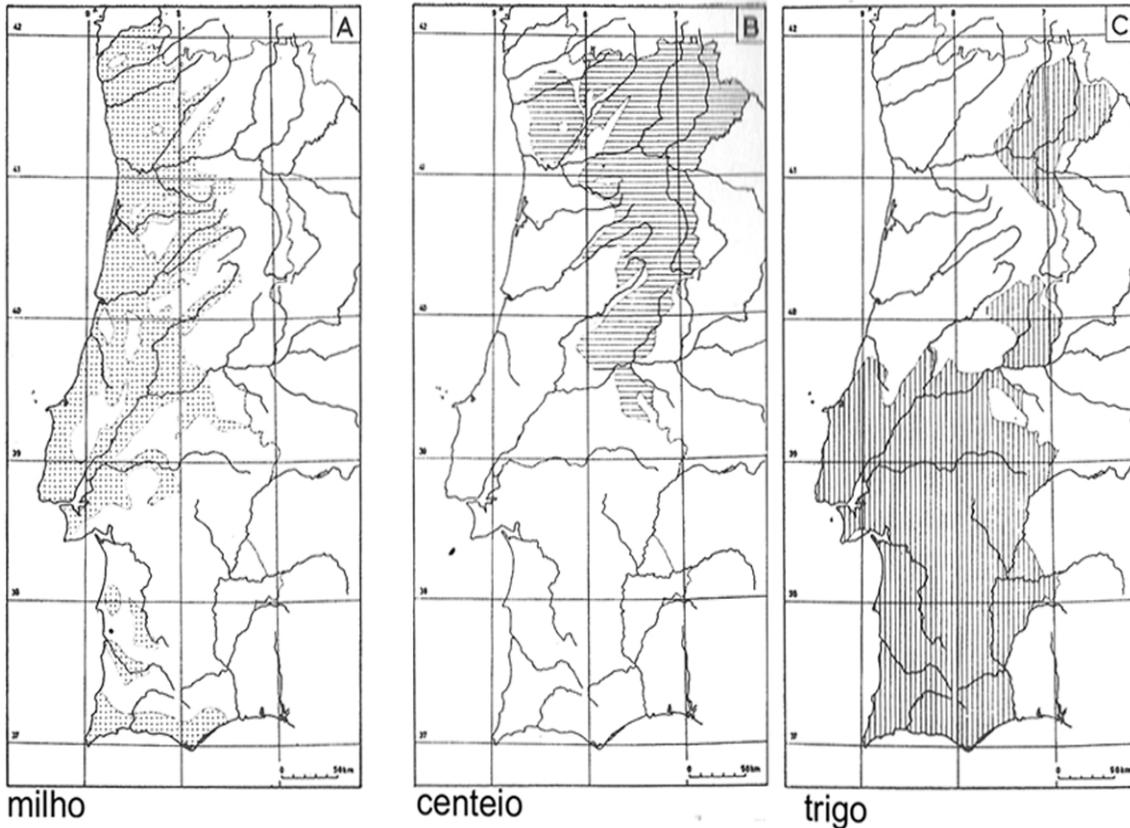
Figura 5.4 – Carta de distribuição do castanheiro em Portugal. (FC)



Fonte: “Árvores e Florestas de Portugal”, Volume 05, “Do Castanheiro ao Teixo”

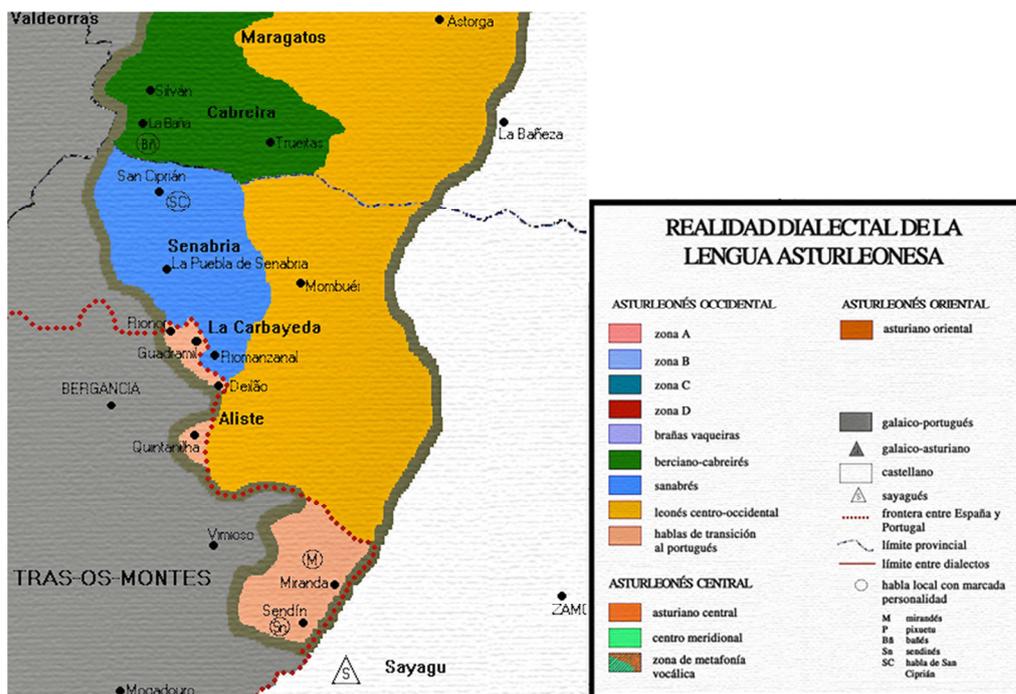
O traçado do ramal do Sabor, com ligação à linha do Douro no Pocinho e estação terminal em Duas Igrejas, junto a Bragança, realiza uma secção do distrito sediado nessa cidade, correspondente à parte oriental de Trás-os-Montes, que por sua vez se reparte entre a “Terra Quente” e a “Terra Fria” transmontana. Ao primeiro caso, pertencem Torre de Moncorvo, e parte de Freixo de Espada à Cinta, juntamente com Alfândega da Fé, Carrazeda de Ansiães, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Valpaços e Vila Flor. Ao segundo caso, correspondem Miranda do Douro e Mogadouro – para além de Vinhais, Bragança e Vimioso. De soutos nestes três últimos municípios, origina sensivelmente 90% da produção portuguesa de castanha, sendo o castanheiro (*Castanea sativa*) - que também se cultiva para talhadia em castiçais, com talhadura de varas para cestaria – a árvores distintiva da região. No que se refere ao coberto arbóreo, assinala-se também a abundância do carvalho-negral (*Quercus pyrenaica*).

De terras de Miranda, em termos agro-pecuários e gastronómicos, tem fama nacional a raça bovina Mirandesa, que origina a célebre “posta”, evidenciando-se a tradição do cultivo do centeio, cereal panificável, tal como o trigo, por poder igualmente levar – e, novamente, a castanha, que antes da introdução da batata na Europa, e da expansão da fruticultura, assumia importância ainda maior, inclusivamente na produção da “falacha”: o pão feito com farinha de castanha (SILVA, 2007: 44). Consume-se ainda a castanha feita em sopa, e mantém importância enquanto alimento do porco Bísaro, que adquire assim sabor especial, em particular na forma de presuntos e paletas.



Prática de culturas arvenses em Portugal, de acordo com Orlando Ribeiro, em "Portugal. O Mediterrânico e o Atlântico", 1945

Culturalmente, releva o mirandês, língua asturo-leonesa e, como tal, anterior à criação das fronteiras entre Portugal e Espanha. O rio Sabor, enquanto factor geográfico de separação do resto do país, facilitou a conservação da sua fala, que se reparte entre os dialectos setentrional, central e sendinês (centrado em Sendim). No interessante caso de Rio de Onor - a povoação luso-espanhola, dividida em dois pela fronteira e que é atravessada pelo Rio Onor, tributário do Sabor – e Guadramil fala-se (ou falava-se) uma língua asturo-leonesa muito próxima ao mirandês.



Histórica e culturalmente muito significativa é também a criação, em 1545, da diocese de Miranda do Douro, que, como tal, possui Sé-Catedral: o mais precioso edifício do distrito de Bragança, apesar de se tratar da mais pequena cabeça de bispado em Portugal – cabendo recordar que, na Idade Média, a denominação de cidade era exclusiva das povoações onde o bispo se achava sediado.

Proposta Territorial e Arquitectónica

A Convenção para a Protecção do Património Mundial, Cultura e Natural da UNESCO, de 1972, estabeleceu princípios de preservação de bens do património cultural e natural de excepcional interesse. Para efeitos do presente trabalho, tomam-se os princípios próprios dos “locais de interesse”, conforme estabelecido no artigo primeiro daquele documento:

Obras do homem, ou obras conjugadas do homem e da natureza, e as zonas, incluindo os locais de interesse arqueológico, com um valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.

Portugal possui presentemente quatro paisagens culturais classificadas pela UNESCO, uma das quais se estende justamente até ao Pocinho: a Região Vinhateira do Alto Douro. Propõe-se aos estudantes que, em registo análogo, procedam a uma abordagem integrada ao património cultural e natural da bacia hidrográfica do Rio Sabor, e daquela da margem direita do Rio Douro, acima do Pocinho e até ao seu trecho internacional, em especial na proximidade do traçado do antigo ramal rodoviário.

Assumi a UNESCO, por outro lado (Charter for Architectural Education, 1996), que a Arquitectura é herança cultural e colectiva, por isso, de interesse público, o que naturalmente inclui o conjunto edificado das estações ferroviárias e suas dependências (habitação, cais cobertos, etc.), que ao longo da linha do Sabor existem, constituindo memória social e industrial.

Tanto enquanto património com valor artístico, como pela qualidade material que incorporam, aqueles edifícios deverão ser reabilitados e ampliados com construção nova, correspondente a uma albergaria, como aquelas que no passado davam guarida e dormida aos viandantes, ao longo dos caminhos, à maneira das *mansio* (plural *mansionis*) e *mutatio* (plural *mutationes*) das vias romanas.

O conjunto de albergarias, entre Moncorvo e Duas Igrejas, oferecerão pontos de repouso, dormida e toma de refeições para aqueles que queiram percorrer a ecopista, gozando das vistas que a mesma oferece e da tranquilidade do ambiente. Os estudantes poderão localmente identificar programas complementares a este, que se revelem oportunos para as localidades onde se situam. A linha do Corgo possui uma extensão completa de 71,400 km. Considerando que um ser humano adulto e saudável pode caminhar até 4 km/hora, admite-se a possibilidade de realizar o percurso num mínimo de dois dias, mas a existência do conjunto de albergarias admite a possibilidade do caminhante optar por um ritmo mais pausado, escolhendo o local onde repousar conforme a sua cadência e o momento, tomar uma refeição, ou dormir no qual que mais lhe apraza.

Albergaria — Lugar ou edifício onde se oferecia albergue, abrigo, refúgio ou hospedagem, donde veio a usar-se tb. como sinónimo de hospedaria ou estalagem. «Entre as nações mais bárbaras» houve A. destinadas a viandantes (Viterbo, *Elucidário*). Regista-se a sua existência no antigo Egipto, China, Índia, Grécia e Roma, dispostas à beira dos caminhos mais importantes. Pretendiam substituir o lar longínquo dos viandantes ou dá-lo, passagieramente, aos pobres que o não tinham.

Fonte: “Enciclopédia Luso-Brasileiro de Cultura”, Volume 1. Lisboa: Verbo, 1963

O cristianismo, requintando as qualidades afectivas, aperfeiçoou e multiplicou as A., destinadas principalmente aos pobres e peregrinos, dispondo-as, na Europa, ao longo das antigas estradas romanas e de outros caminhos que permitiam o trânsito das peregrinações a Roma, Colónia, Jerusalém, Rocamadour, Cantuária, etc., verificando-se o mesmo na Península Ibérica para abrigar os peregrinos de Santiago de Compostela, Roncesvalles, Monserrate e Guadalupe.

Tb. conhecidas por «albergues», «hospícios» (*hospitium*) ou «hospitais» (*hospitales*), não recolhiam apenas viajantes com saúde; se acaso eles adoeciam, levavam-lhes médico ou cirurgião para os tratar e não lhes faltavam com medicamentos e dietas.

Metodologia de Trabalho

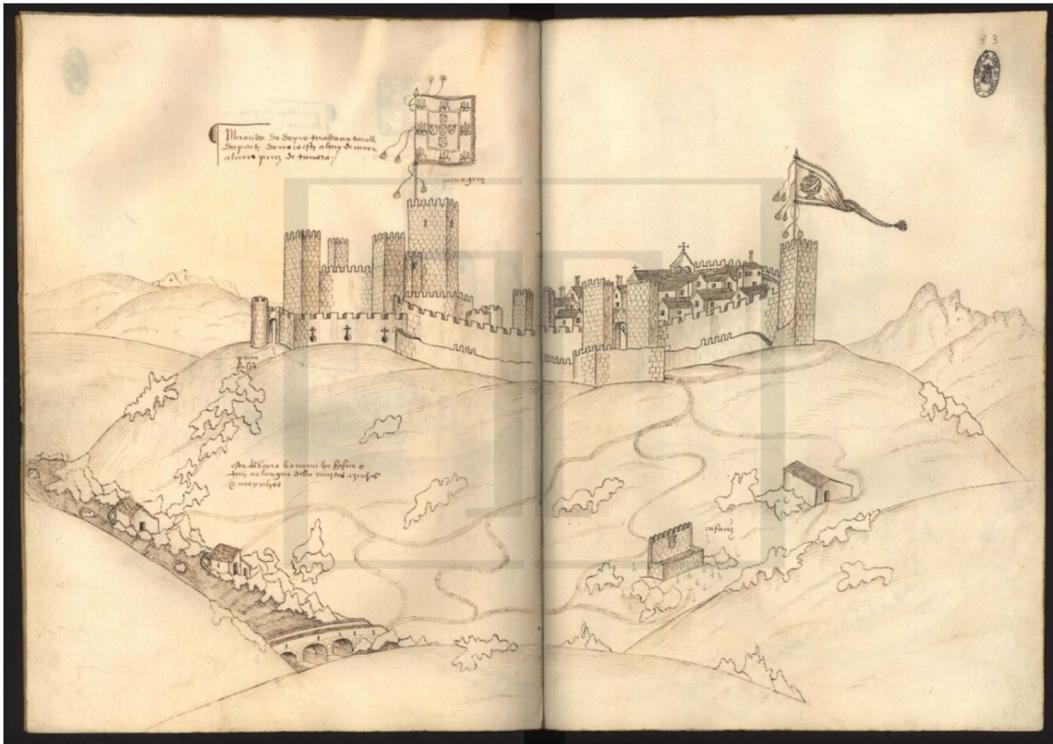
Os estudantes serão distribuídos inicialmente em 3 grupos:

- Aqueles que se dedicarão às estações de Moncorvo, Larinho, Carviçais (município de Torre de Moncorvo) e Freixo-de-Espada-à-Cinta – **4 membros**.
- Aqueles que se dedicarão às estações de Bruçó, Vilar do Rei, Mogadouro e Variz (todas no município de Mogadouro) – **4 membros**.
- Aqueles que se dedicarão às estações de Urrós (município de Mogadouro), Sendim e Duas Igrejas (ambas no município de Miranda do Douro) - **3 membros**.

Durante as primeiras semanas de aulas, será organizada uma viagem pela Linha do Sabor, com visita aos edifícios e locais a interencionar, assim como às localidades, edifícios e outros locais de interesse principal na região.

O semestre desenrola-se em aulas laboratoriais e seminários, onde se privilegia a troca e o diálogo, com o objectivo de fortalecer a formação crítica e pensamento conjunto sobre o panorama da arquitectura a desenvolver. Os seminários incluem conversas centradas no olhar externo de convidados, nas áreas da fotografia, das artes integradas (azulejos) e do património, abordados de forma geral e a partir das quais podem ser desenhados focos e abordagens mais específicos. Considera-se simultaneamente uma orientação mais detida em interesses particulares de investigação do aluno.

Considerando que qualquer intervenção arquitectónica deve contribuir para um todo maior – a paisagem – deverá proceder-se ao seu mapeamento, analisando como funciona do ponto de vista ecológico, e identificar as acções a tomar em cada escala, para preservação do seu carácter e respeito pela sua vocação - motivo que nos levou à escolha deste caso de estudo. Para estes efeitos, serão realizadas aulas para aplicação de um conjunto de metodologias de representação e análise espacial designadas por SIG (Sistemas de Informação Geográfica), para o mapeamento e visualização de dados com a consequente produção de cartografia temática, análise fisiográfica e do terreno, análise da estrutura visual e espacial da paisagem, análise bioclimática e análise sintáctica (Sintaxe Espacial ou Lógica Social do Espaço). Cada metodologia aplicada envolve um conjunto de teorias, tecnologias e práticas aplicadas a diferentes escalas e casos de estudo e ainda conforme os interesses de investigação do aluno.



Miranda do Douro tirada naturall... Livro das Fortalezas de Duarte de Armas, começo do séc. XVI

Fases de Trabalho

FASE I

Os três grupos de trabalho dedicar-se-ão à recolha dos seguintes elementos, que serão depois utilizados pelo conjunto da turma, ao longo de todo o ano lectivo:

GRUPO 1: Cartografia Histórica, visando identificação ulterior de protagonistas territoriais, como: sedes e limites de freguesias, concelhos, províncias, distrito de Bragança e diocese de Miranda do Douro; pelourinhos, câmaras municipais, igreja matriz, Santa Casa da Misericórdia e outros templos religiosos; castelos e identificação das respectivas épocas de construção; o traçado da ferrovia, etc.

GRUPO 2:

- Carta Geológica Nacional, na escala 1:50.000, incluindo respectiva nota explicativa, nas folhas disponíveis correspondentes ao trajecto do ramal ferroviário do Sabor.
- Consulta de cartografia e ortofotomapas na Direção-Geral do Território (Artilharia 1).

GRUPO 3:

- Cartografia Militar, na escala 1:25.000, cobrindo todo o trajecto do ramal ferroviário do Sabor.
- Carta Agrícola e Florestal, na escala 1:25.000, na folha correspondente a Moncorvo (indisponível para os três restantes municípios).
- Carta de Solos e Carta de Capacidade de Uso de Solos, na escala 1:50.000, nas folhas correspondentes a Moncorvo (indisponível para os três restantes municípios).

Data de entrega: 26 de Setembro

FASE II

- Realização da análise fisiográfica, nos termos indicados pela Prof. Rosália Guerreiro, do território a abordar.

Data de entrega: 10 de Outubro

FASE III

- Lançamento de cartografia histórica sobre modelos 3D, com indicação dos protagonistas territoriais indicados na Fase I.
- Lançamento da Carta Geológica Nacional, sobre modelos 3D, com indicação dos protagonistas territoriais indicados na Fase I
- Lançamento da Carta Carta Agrícola e Florestal, sobre modelos 3D, com indicação dos protagonistas territoriais indicados na Fase I, nas folhas correspondentes a Moncorvo.
- Lançamento das Cartas de Solos e de Capacidade de Uso de Solos, sobre modelos 3D, com indicação dos protagonistas territoriais indicados na Fase I, nas folhas correspondentes a Moncorvo.

Data de entrega: 17 de Outubro

FASE IV

Deslocação ao território de projecto – durante parte da semana de 17 a 22 de Outubro (a confirmar), com realização de levantamento arquitectónico sumários, in loco, dos edifícios a intervir.

FASE V

Inscrição junto do secretariado do Departamento de Arquitectura e Urbanismo do tema do trabalho e identificação dos orientadores respectivos: fim de Outubro.

FASE VI

- Realização de uma maquete de turma na escala 1:25.000, por troços correspondentes a cada grupo de trabalho, que abranja a parte das bacias hidrográficas do Rio Sabor e do Rio Douro que incluem o traçado da antiga ferrovia.
- Estabelecimento de uma estratégia conjunta de cada grupo, que inclua: identificação dos usos a conferir a cada conjunto edificado abordado; indicação de um ponto de observação da paisagem no trecho a jusante do local de projecto de cada estudante, com desenho de projecto onde conste uma zona pavimentada, com assento, e sombra de uma árvore (existente ou a plantar).
- Programa preliminar, elaborado por cada estudante, para o uso proposto para o seu edifício de intervenção e respectiva ampliação, acompanhado de plantas e volumetria das construções na escala 1:500.

Apresentação: Janeiro de 2023

Bibliografia

ARMAS, Duarte de – **Livro das Fortalezas**. Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Edições Inapa, 1997

Arquitetura Popular em Portugal, Zona 2, Trás-os-Montes. Lisboa: Ordem dos Arquitectos Portugueses, 1988. Vol. 1 (PDF)

BELO, Duarte – **Sabor-Mamoré; viagem de comboio sobre o mar**. Lisboa: BNP, 2013

DIAS, Jorge – Rio de Onor. Comunitarismo Agro-Pastoril. Lisboa: Editorial Presença, 1984

HANSON, Julienne – **Decoding Homes and Houses**. Cambridge University Press, 1998

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne – **The Social Logic of Space**. Cambridge University Press, 1984

LAGRO JR., James A. – **Site Analysis. A Contextual Approach to Sustainable Land Planning and Site Design**. USA: John Wiley & Sons, Inc. 2008

MENKE, Kurt – **Discover QGIS 3.x: A Workbook for Classroom or Independent Study**. USA: Locate Press LLC, 2019

NORBERG-SCHULZ, Cristian – **Genius Loci; Towards a Phenomenology of Architecture**. New York: Rizzoli. 1979

OLIVEIRA, Ernesto Veiga de e GALHANO, Fernando – **Aquitetura Tradicional Portuguesa**. Lisboa: Publicações Dom Quixote

RIBEIRO, Orlando e Lautensach, Hermann; Daveau, Suzanne (org.) - **Geografia de Portugal, Vol. I, A Posição Geográfica e o Território**. Lisboa: Edições João Sá da Costa, 1998

RIBEIRO, Orlando e Lautensach, Hermann; Daveau, Suzanne (org.) - **Geografia de Portugal, Vol. II, O Ritmo Climático e a Paisagem**. Lisboa: Edições João Sá da Costa, 1999.

RIBEIRO, Orlando e Lautensach, Hermann; Daveau, Suzanne (org.) - **Geografia de Portugal, Vol. III, O Povo Português**. Lisboa: Edições João Sá da Costa, 1996.

RIBEIRO, Orlando e Lautensach, Hermann; Daveau, Suzanne (org.) - **Geografia de Portugal, Vol. IV, A Vida Económica e Social**. Lisboa: Edições João Sá da Costa, 1991.

SILVA, Joaquim Sande e – **Do Castanheiro ao Teixo. As Outras Espécies Vegetais**. Árvores e Florestas de Portugal, 5. Lisboa: Público S.A, 2007.

TAVARES, Pedro Miguel Dobrões – **Entre terra e água. Museu e Centro Interpretativo do Baixo Sabor**. Universidade do Minho, 2019, Dissertação Mestrado em Arquitectura (PDF).



Pare, Escute e Olhe:

O ramal ferroviário do Sabor

“As memórias são do tempo e ao tempo pertencem”
(Teixeira et al., 2017, p. 55).

LINHA DO SABOR