INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Da Carroça aos Caminhos de Ferro - Pare, Escute e Olhe: Estação Ferroviária de Bruçó

Carlota Lourenço Figueira Matos Morais

Mestrado Integrado em Arquitetura

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

Coorientadora:
Professora Doutora Paula Cristina André dos Ramos Pinto, Professora Associada,
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Outubro, 2023

TECNOLOGIAS
E ARQUITETURA

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Da Carroça aos Caminhos de Ferro - Pare, Escute e Olhe: Estação Ferroviária de Bruçó

Carlota Lourenço Figueira Matos Morais

Mestrado Integrado em Arquitetura

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

Coorientadora:
Professora Doutora Paula Cristina André dos Ramos Pinto, Professora Associada,
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Outubro, 2023

LINHA DO SABOR

"E, se num dantesco cenário de destruição impune nos é difícil imaginar o seu passado, afigura-se quase metafísico projetar-lhe qualquer futuro." [1]

[1] CONDE, D. (2015). Reabertura da Linha do Sabor- Uma abordagem. In **A Linha do Sabor- um Caminho-de-Ferro raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. pp. 235

Índice

Agradecimentos ……9
Resumo e palavras-chave | Abstract and key words …..……11
Apresentação ……...15

0. Introdução
Objeto de Estudo…...……...21
Objetivos……..23
Metodologia…….25
Estrutura do Ensaio……..27
Estado de Arte……..29

1. Da Carroça aos Caminhos de Ferro

A Região e o Sítio……41
O Limite ……..41
O Povoamento ……51
O Carril Mourisco……61
A Linha do Sabor……..73
O Planeamento……73
O Trajeto……..81

2. Pare, Escute e Olhe: Estação Ferroviária de Bruçó

Estação Ferroviária de Bruçó……..99
O Complexo……99
A Proposta ……115

3. Considerações finais……...125

Bibliografia | Webgrafia ……131
Índice e Créditos de Imagens…….135
Apêndices | Anexos..……..141

Agradecimentos

À professora Paula André, pelo acompanhamento dos últimos anos em distintos trabalhos, pelo caráter exigente, rigoroso e motivacional, aliado a uma alegria e entusiamo contagiantes. Ao professor José Luís Saldanha, pela sua mostra de paixão, boa disposição e interesse pelo ensino, assim como pela fé colocada no presente trabalho.

Ao senhor Norberto Leite, representante da Câmara de Mogadouro, pelo acompanhamento, dedicação, boleias e recomendações de bons restaurantes durante as nossas visitas a Trás-os-Montes.

À comunidade transmontana, por nos abraçar e mostrar a riqueza da região.

Aos meus colegas e amigos que me acompanharam nesta aventura dos últimos seis anos. Pelo suor, lágrimas, alegrias, cafés e noitadas (a trabalhar) partilhadas. Ao crescimento que tivemos. Às amizades que fizemos. Ao apoio que demos. À ajuda que recebemos. À vitória que celebraremos.

À família que sempre me apoiou. Pelo incentivo, preocupação e carinho. Aos que cá estão e aos que partiram: um eterno obrigado.

.

Resumo

Palavras-Chave: Estação de Bruçó, Linha do Sabor, Carril Mourisco, Ecopista do Sabor

A chegada dos caminhos de ferro marcou um período de drásticas mudanças no contexto viário nacional durante o século XIX. A locomotiva rapidamente ganhou uma certa importância dentro do planeamento do sistema de comunicações do reino, devido às oportunidades de desenvolvimento económico e industrial que a mesma trazia. Como consequência, a procura do trajeto mais fácil e compatível no território resultou na subordinação dos caminhos de ferro a antigos traçados existentes. Assim sucedeu no planalto mirandês, onde o traçado da ferrovia se sobrepôs a uma antiga via romana conhecida por "Carril Mourisco".

Este ensaio pretende revelar uma herança da circulação em Trás-os-Montes Oriental, através de um estudo comparativo da introdução da Linha do Sabor, durante a primeira metade do século XX, no assentamento prévio da rede viária, refletindo sobre os fatores socioeconómicos que influenciaram as alterações no traçado da ferrovia ao longo do tempo, bem como o reconhecimento das características territoriais que contribuíram no desenho do trajeto.

O exercício de arquitetura pretende a requalificação do complexo da Estação Ferroviária de Bruçó como um ponto de apoio no prolongamento da Ecopista do Sabor, que estimule o interesse turístico regional através da colocação de um programa de albergaria e a criação de um Centro de Apoio ao Caminhante.

Abstract

Keywords: Bruçó Railway Station, Sabor Railway Line, Moorish Rail, Sabor Ecotrailway

The arrival of the railway marked a period of drastic changes in the national road network during the 19th century. The locomotive quickly gained a certain importance within the planning of the kingdom's communications system due to the opportunities it brought for economic and industrial development. As a result, the search for the easiest and most compatible path in the territory resulted in railroads being subordinated to old existing routes. This was the case on the Mirandese highlands, where the railway overlapped an ancient Roman road known as the "Moorish Rail".

As such, this essay aims to provide a better understanding of the heritage of the road network in the Eastern region of Trás-os-Montes, through a comparative study of the introduction of the Sabor Railway Line in the previous settlement of the road network, reflecting on the social and economic factors that influenced the changes in the disposition of the railway over time, as well as recognizing the territorial features that contributed to the design of this route.

In line with the issues discussed in this essay, the architectural exercise aims to redevelop the Bruçó Railway Station complex as a support point inside the extension of the Sabor Ecotrail, in hopes of stimulating regional touristic interest through the placement of a hostel program and the creation of a Hikers' Support Centre.

.

Apresentação

No âmbito da unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura (PFA), no ano letivo de 2022/2023, do Mestrado Integrado em Arquitetura do ISCTE (Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa) – Instituto Universitário de Lisboa, foi proposto aos estudantes da Turma III que desenvolvessem um plano de requalificação das estações/apeadeiros em desuso no trajeto correspondente à Linha do Sabor (ver anexo – Enunciado da Turma III – PFA 2022/2023), partindo da possibilidade da conexão dos dois trechos da ecopista existente entre Torre de Moncorvo e Carviçais e entre Sendim e Duas Igrejas.[2]

Nas últimas duas décadas, a Infraestruturas de Portugal (IP) tem-se encarregue da transformação de trajetos que outrora foram utilizados como caminhos de ferro, através do Plano Nacional de Ecopistas (PNE), criado em 2001, cujo principal objetivo trata-se de requalificar e reutilizar as linhas e ramais que atualmente se encontram sem exploração ferroviária.[3] Como parte integrante das catorze ecopistas existentes que constituem, aproximadamente, 340 quilómetros de percursos pedonais, a Ecopista do Sabor integra também parte do território circundante de uma das quatro paisagens culturais reconhecidas pela UNESCO em Portugal, a qual se estende justamente até ao Pocinho: a Região Vinhateira do Alto Douro.[4] O traçado da antiga linha não só se localiza em torno desta região, como também atravessa a área protegida do Parque Natural do Douro Internacional. [5]

[2] IP Património - **Ecopistas** [Em linha]. [Consult. 12 set. 2023]. Disponível em: < https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/ecopistas>.
[3] *Idem.*
[4] UNESCO World Heritage Convention - **Alto Douro Wine Region** [Em linha]. [Consult. 12 set. 2023]. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/list/1046>.
[5] visitPortugal - **Parque Natural do Douro Internacional** [Em linha]. [Consult. 12 set. 2023]. Disponível em: <https://www.visitportugal.com/pt-pt/content/parque-natural-do-douro-internacional>.

O território envolvente à ecopista apresenta um conjunto de oportunidades que justificam o interesse da sua exploração, através de propostas arquitetónicas em redor dos equipamentos das distintas localidades que constituíram o traçado da ferrovia. Estes equipamentos tratam-se das estações/apeadeiros desativados pertencentes a Larinho, Carviçais, Carvalhal, Freixo de Espada à Cinta, Bruçó, Vilar de Rei, Mogadouro, Variz, Urrós, Sendim e Duas Igrejas. A proposta de requalificação destinada a cada um dos equipamentos tem o intuito de oferecer pontos de repouso, dormida e/ou toma de refeições para os indivíduos que pretendam percorrer a ecopista e para as populações locais, na qual se procure encontrar soluções que auxiliem o desenvolvimento socioeconómico neste território, onde localmente se poderão identificar programas complementares que se apresentem oportunos para as localidades onde se situam. Tanto como memória histórico-industrial, como pelas qualidades arquitetónicas que possuem, as estruturas adjacentes ao trajeto da ferrovia deverão contribuir para a concretização destes objetivos, através da ampliação com construção e/ou reabilitação dos equipamentos necessários à realização das propostas.

Figura 1 - Estação de Bruçó. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022).

Objeto de Estudo

Estação Ferroviária de Bruçó

O desenvolvimento do projeto teve por base a possibilidade de reconversão dos edifícios ferroviários portugueses em desuso, não apenas a partir da hipótese de desempenhar um papel atrativo, quer seja para despoletar o interesse turístico, como para a utilização da comunidade, mas também proporcionar a conservação de um objeto pertinente na memória das populações que experienciaram o desaparecimento da ferrovia. O trabalho desenvolveu-se a partir da estratégia de grupo para a requalificação da Linha do Sabor e das suas estruturas complementares no prolongamento da ecopista existente entre Torre de Moncorvo e Carviçais até Duas Igrejas, a fim de proporcionar as condições necessárias ao indivíduo que percorre a ecopista, assim como criar pontos atrativos que também possam ser usufruídos pelas populações locais.

Aquando do processo de recolha de material cartográfico, iconográfico e histórico sobre o imóvel, um dos elementos que sobressaiu face à restante pesquisa foi a descoberta do traçado de uma antiga via romana que atravessa os concelhos de Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro, Vimioso e Miranda do Douro, conhecida por "Carril Mourisco". Este traçado cedo ganhou uma certa importância no rumo da investigação para o desenvolvimento do projeto, não só pela sua presença no local de intervenção atribuído (Estação Ferroviária de Bruçó), mas também pela grande similaridade que partilha com o traçado da ferrovia. Deste modo, o presente ensaio pretende fazer uma reflexão sobre a presença destas duas vias na construção das comunicações da região transmontana, analisando tanto as suas disposições no contexto geográfico trasmontano, assim como o impacto

da chegada da locomotiva no traçado do carril, estabelecendo uma correlação entre o estudo da implementação da ferrovia em consonância com os fatores territoriais que foram determinantes para o lançamento de caminhos desde os princípios da ocupação da região. Este estudo desenvolve-se em concordância com a conceção de um local destinado a ser um ponto de paragem ao longo do percurso da Ecopista do Sabor, de forma a apreender as competências necessárias para a elaboração da proposta de intervenção, avaliando a possibilidade do trajeto da via romana, adjacente ao antigo ramal ferroviário, ser novamente um itinerário de referência a percorrer na região.

Por conseguinte, o projeto visa reabilitar uma estação ferroviária em desuso, na localidade de Bruçó, em Mogadouro, na qual se procura combinar os espaços disponíveis na conceção de um Centro de Apoio ao Caminhante, que não só fomente a curiosidade ao visitante acerca do trajeto mais adequado a percorrer na região de acordo com os seus interesses, mas que também contenha os programas essenciais para atender as necessidades básicas de todos os seus utentes. A proposta arquitetónica do presente trabalho procurou executar a intervenção com o intuito de responder a três carências distintas no local de intervenção: a oportunidade de desenvolvimento económico local e regional a partir da criação de um equipamento de suporte ao turismo rural, a criação de espaços que permitam a interação e comunhão entre os habitantes e os visitantes e, por fim, a preservação da memória histórica regional.

Objetivos

A relação simbiótica entre os caminhos e ferro e as estradas para a facilitação de acessos aos apeadeiros e às estações resultou em planos de melhorias na rede viária nacional. O lançamento de novas estradas que não só servissem as principiais regiões, como também servissem os estruturas ferroviárias resultou no declínio de outras vias. Numa época em que a carroça ainda reinava como meio de transporte primordial, as novas estradas eram planeadas consoante os princípios estabelecidos durante o Império Romano, sendo que a herança viária romana ainda era altamente utilizada nas deslocações até ao século XIX. Não seria de espantar uma aproximação entre os traçados das novas estradas e da rede primitiva, porém, na região de Trás-os-Montes Oriental, o caminho de ferro apoderou-se do traçado da via romana que constitui a base primordial da rede viária regional. A ferrovia apresenta uma aproximação maior ao traçado da via romana (conhecida como "Carril Mourisco") do que à estrada planeada para acompanhar o seu trajeto, aquando da sua chegada ao planalto mirandês.

Como tal, é imperativo compreender o processo de decisões e as ações que culminaram no desenho final da Linha do Sabor, avaliando o seu traçado, não apenas relativamente à sua implantação no contexto da rede viária, mas também através dos motivos socioeconómicos que influenciaram a tomada de decisões. O interesse deste tópico focar-se-á numa recontextualização da evolução da circulação, através do estudo do surgimento das vias em causa nos distintos intervalos temporais, visando entender os fatores que contribuíram para o seu desaparecimento e a circunstância herdada de ambos os percursos na atualidade. A disposição destas vias também merece ser estudada na geografia do território, de forma a entender como estes caminhos surgiram, os obstáculos

perante o atravessamento de fronteiras naturais e as necessidades dos diferentes meios de locomoção que atravessaram a região.

A articulação destes conhecimentos permitirá um maior entendimento relativamente à conjuntura em que se insere o objeto de estudo, tornando-se essenciais para a compreensão das necessidades locais e regionais. A intervenção no complexo da estação em causa passa pelo estudo do processo de desenho de uma albergaria, relativamente às suas características arquitetónicas e espaciais, percecionando este equipamento como um ponto atrativo que reúna as condições para distintos utentes, mas também outros aspetos relevantes, como compreender os processos de reabilitação, conservação e promoção dos imóveis ferroviários em desuso. A integração deste programa dentro de um Centro de Apoio ao Caminhante numa região tão remota torna-se indispensável, considerando as grandes distâncias a serem percorridas, tanto no percurso da ecopista, como entre localidades, e pela inexistência de equipamentos semelhantes no local de intervenção. Do mesmo modo, para além de presentear o caminhante com pontos destinados a repouso e a refeições, o centro pretende promover uma parte informativa relativamente ao impacto que ambas as vias tiveram na construção da rede viária e no desenvolvimento da região, com a construção de um local destinado a exibir os conceitos analisados e expostos ao longo do ensaio. Assim, o objetivo primordial é que o ensaio complemente a lógica da proposta de intervenção, de forma que os conhecimentos obtidos venham a constituir um conjunto de ferramentas operativas na conceção do projeto de arquitetura.

Metodologia

A metodologia escolhida para o desenvolvimento do trabalho tem por base a recolha e análise de informação concernente às questões levantadas, dividida em fontes primárias e fontes secundárias. Assim sendo, as fontes primárias são todas as que remetem aos dados primordiais alusivos ao objeto de estudo e as fontes secundárias são todos os estudos críticos relacionados direta ou indiretamente com o local de intervenção. A consulta de monografias, artigos, publicações em série e trabalhos académicos permitiram alicerçar e estruturar a coletânea de informações acerca do território, avaliando os cenários social, económico e político que se foram alterando ao longo do tempo.

O estudo primordial da região deu-se através de uma recolha conjunta (em turma) de fundos documentais cartográficos referentes à área de estudo, de modo a avaliar os diversos parâmetros que a constituem, sendo estes documentos provenientes do Departamento de Cartografia e Iconografia da Biblioteca Nacional,[6] do Centro de Informação Geoespacial do Exército[7], da Direção Geral do Território[8] e da plataforma online Shapefiles e dados GIS de Portugal.[9] A consulta de material cartográfico referente aos contextos histórico, topográfico, geológico, agrícola e florestal e usos dos solos permitiu uma coletânea de dados essenciais para a primeira análise do território. O material recolhido foi posteriormente examinado através

[6] Também foi recolhida alguma cartografia no Catálogo da Biblioteca Nacional Digital. - **BN Digital** - Disponível em: https://bndigital.bnportugal.gov.pt/
[7] **CIGEOE** - Disponível em: https://www.igeoe.pt/index.php?id=1
[8] **DGT Território** - Disponível em: https://www.dgterritorio.gov.pt/
[9] **Shapefiles e dados GIS de Portugal** - Disponível em: https://forest-gis.com/shapefiles-de-portugal/

da utilização do programa QGIS (Sistema de Informação Geográfica), no qual se efetuou a sobreposição dos mapas com os traçados da Linha do Sabor e do Carril Mourisco.[10] Isto não só permitiu verificar os pontos de convergência de traçados, assim como analisá-los nas diversas bases cartográficas, mas também compreender o desenho dos trajetos e a sua articulação com os diversos povoados e rede de caminhos no território. Esta constituiu uma primeira base de análise para compreender o contexto geral da região.

Porém, o trabalho de campo realizado *in situ* na região de Trás-os-Montes Oriental revelou-se fulcral para compreender vários temas, mas sobretudo a disposição do complexo da estação no contexto geográfico, incorporando também nesta observação as distâncias a percorrer entre estações da linha, a proximidade dos equipamentos ferroviários às localidades e a colocação da ferrovia no território. Foi elaborado um levantamento com as medições dos edifícios pertencentes ao complexo da Estação Ferroviária de Bruçó, o que permitiu um melhor entendimento do local de intervenção e um grande auxílio na reprodução dos seus desenhos[11], conjuntamente com um registo fotográfico que, para além da utilidade de suporte gráfico para a componente escrita, também intenta mostrar a autenticidade do estado de conservação deste local.

A recolha de material bibliográfico como assentamento primordial da composição de texto, para a qual foram consultadas monografias, artigos, trabalhos académicos, publicações em série e elementos gráficos que tivessem em consideração toda a informação que se relaciona com o tema abordado, foi realizada em bibliotecas, repositórios e catálogos. A consulta destas fontes foi efetuada na Biblioteca Nacional de Portugal e na Biblioteca do ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa. A pesquisa de trabalhos académicos e artigos deu-se sobretudo online no *Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal* (RCAAP),[12] no Repositório espanhol *Tesis Doctoral en Xarxa* (TDX),[13] no Repósito *Academia.edu*,[14] na *Hemeroteca Digital*[15] e nos Catálogos *O Arqueólogo Português*[16] e *Diário do Governo Digital (1820-1910).*[17]

Por fim, o presente trabalho encontra-se escrito segundo o novo acordo ortográfico da língua portuguesa, em vigor desde o dia 01 de janeiro de 2012, cumprindo a referenciação bibliográfica de acordo com a "Norma Portuguesa NP 405", assim como as "Normas de Apresentação e Harmonização Gráfica para Projeto Final de Arquitetura", estabelecidas pelo Mestrado Integrado em Arquitetura do Iscte, em 2023.

[10] O traçado do Carril Mourisco utilizado neste trabalho foi cedido pelo investigador Pedro Soutinho. - **Map of Roman Roads. Portugal** - Disponível em: https://viasromanas.pt/
[11] Nos desenhos referentes ao complexo da estação, disponibilizados pelo Arquivo da IP, foram denotadas algumas divergências que não permitiriam a reprodução autêntica dos desenhos dos edifícios. Do mesmo modo, a ausência de cotas altimétricas para a reprodução dos alçados e cortes apresentou-se como um obstáculo que apenas teve resolução através do levantamento *in situ*.
[12] **Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal (RCAAP)** - Disponível em: https://www.rcaap.pt/
[13] **Repositório espanhol Tesis Doctoral en Xarxa (TDX)** - Disponível em: https://www.tesisenred.net/
[14] **Repósito Academia.edu** - Disponível em: https://www.academia.edu/
[15] **Hemeroteca Digital** - Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Indice/IndiceA.htm
[16] **O Arqueólogo Português** - Disponível em: https://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/o_arqueologo_portugues_1_serie/
[17] **DIGIGOV** - Disponível em: https://digigov.cepese.pt/pt/homepage

Estrutura

Este ensaio visa mostrar um raciocínio em continuidade com uma clara articulação dos temas investigados, primeiramente, numa abordagem teórica, essencial para o desenvolvimento da componente projetual. No primeiro capítulo, intitulado *Da Carroça aos Caminhos de Ferro*, apresenta-se uma contextualização da região transmontana que pretende tratar os momentos fulcrais que resultaram nas maiores mudanças na estruturação da rede viária no território; de forma a compreender a introdução da ferrovia nesta conjuntura e a circunstância na qual emergiu o objeto de estudo.

No segundo capítulo *Pare, Escute e Olhe: Estação Ferroviária de Bruçó* é feita uma análise (geográfica, histórica e construtiva) mais detalhada do objeto de estudo, desde o seu posicionamento na Linha do Sabor e a sua relação com os restantes equipamentos ferroviários e as localidades envolventes, até à análise detalhada de cada um dos constituintes do complexo. Paralelamente, é neste capítulo que é apresentada a proposta de intervenção para a Estação Ferroviária de Bruçó, com os desenhos da proposta, assim como fotografias ou outras peças que permitam um melhor entendimento do que é a possibilidade da reconversão de um complexo ferroviário em desuso, servindo de exemplo ou temática para abordar questões relacionadas com a intervenção em imóveis ferroviários no país.

Estado de Arte

Diversos temas foram estudados relativamente ao local de intervenção, com o intuito de desvendar as diversas camadas históricas e em que contexto deveriam ser abordadas na investigação. De forma a compreender a evolução da rede viária no território mirandês, também se teve de apreender conhecimentos relativos às condições viárias, os utentes das estradas, os métodos de transporte de mercadorias, a geografia do território, a instabilidade fronteiriça, as diversas ocupações ibéricas, o desenvolvimento económico rural e o estabelecimento da Linha do Sabor. Os temas pesquisados apresentam uma abordagem de tópicos distintos, porém, todos inequivocamente ligados entre si, permitindo uma visão de conjunto mais abrangente da realidade das deslocações no contexto transmontano.

Assim, reuniu-se um conjunto de monografias, artigos de publicações em série, investigações de âmbito académico, como teses de Mestrado e Doutoramento, cartografia de época e outras fontes que pretendem tratar os assuntos concernentes ao objeto de estudo, desde a evolução da rede viária e todas as temáticas que influenciaram a sua disposição até aos assuntos pertinentes para o desenvolvimento de projeto. A compilação documental exibe a existência de uma memória relativa à necessidade de deslocações que está articulada historicamente com a região, desde um contexto mais generalizado até ao mais particular no local de intervenção. Separou-se as publicações em três grupos distintos, onde num primeiro grupo, reúne-se um conjunto de monografias e investigações de âmbito académico que pretendem construir um entendimento geral da região através das perspetivas geográficas e etnográficas, num segundo grupo, agrupam-se

obras escritas, cartográficas e iconográficas referentes à evolução da rede viária e, por fim, num terceiro grupo, reúne-se um conjunto de publicações alusivas à Linha do Sabor, no intuito de que as obras enumeradas se reflitam nos objetivos da presente dissertação no desenvolvimento de um entendimento da área de intervenção transposto para um projeto de arquitetura.

É através do estudo do conjunto destas obras que nos conseguimos aperceber que a dificuldade nas deslocações continua a ser um tema abordado pela população mirandesa e que merece ser recordado e utilizado como base para novas propostas para combater a desigualdade de acesso das populações fronteiriças. É a partir da extensa análise de todos os componentes da investigação que se pretende compreender as frustrações e necessidades sentidas pelos indivíduos que circulam nestes meios, de modo a conseguir colocar na prática uma proposta de projeto que vá de encontro às vontades do público e ao desenvolvimento económico proveniente do turismo rural, para a reabilitação de um património pertencente não só à comunidade transmontana, mas também à comunidade nacional.

A Região e o Sítio

As maiores observações desenvolvidas e relacionados com o estudo do território atribuem-se ao geógrafo Orlando Ribeiro, considerado o principal responsável pela renovação do estudo da Geografia em Portugal que teve início na primeira metade do século XX. Uma das suas obras de referência, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico,*[18] publicado pela primeira vez em 1945, estrutura, em diversos capítulos, uma análise geral de várias temáticas relacionadas com as condições geográficas e climáticas, relacionando-as com estudos sobre o estabelecimento populacional, seja relativamente a atividades ligadas com produção agrícola e pecuária ou uma introdução histórica sobre a fixação de povoamentos, instituindo assim uma visão de conjunto do território português através de uma averiguação fundamentada do terreno. Esta recolha de informação deu-se numa procura de definição da identidade do país, sendo que o seu desenvolvimento mais aprofundado se verifica na continuidade das suas publicações, como é o caso de *Geografia e civilização: temas portugueses*,[19] publicada em 1961, *Mediterrâneo: ambiente e tradição*,[20] publicada em 1968, e até mesmo *A Formação de Portugal*,[21] publicada em 1987. Inicialmente concebida em 1930 e sistematizada pela primeira vez em 1939 numa Conferência no Centro de Cultura Portuguesa em Bruxelas, esta obra foca-se em diversos temas que abordam e exploram a história evolutiva de Portugal, destacando o importante papel que a geografia desempenhou na sua formação, analisando assim, como certas características naturais influenciaram o desenvolvimento de diversas regiões. Esta e as restantes obras de Orlando Ribeiro constituem uma ferramenta insubstituível para a perceção analítica da herança geográfica e etnográfica na totalidade do território português - proporcionando um retrato de modos de vida essencialmente rurais entretanto perdidos ou reestruturados pela modernidade - e um recurso fundamental para a elaboração de qualquer investigação que pretenda compreender o território em estudo como uma base para a sua composição.

Para um entendimento mais focado na região em estudo, foi também realizada uma análise e reflexão crítica sobre a dissertação para obtenção do grau de Doutoramento em Ciências Geográficas levada a cabo por Vergílio Taborda, convertida posteriormente, pela editora da Universidade de Coimbra numa monografia. Concluída em 1932, a obra *Alto Trás-os-Montes – Estudo Geográfico*,[22] tem como principal incidência um estudo geográfico sobre Trás-os-Montes, um território com uma fisionomia

[18] RIBEIRO, Orlando - **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico.** Coimbra: Coimbra Editora, 1945.
[19] RIBEIRO, Orlando - **Geografia e civilização: temas portugueses.** [S.l.]: Instituto de Alta Cultura, 1961.
[20] RIBEIRO, Orlando - **Mediterrâneo: ambiente e tradição.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1968.
[21] RIBEIRO, Orlando – **A Formação de Portugal.** Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1987.
[22] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932.

peculiar e complexa. Este é principalmente caracterizado por estar "Mergulhado no isolamento das suas montanhas e vales profundos, privado de estradas e caminhos acessíveis, [...] clima excessivo, solo em regra pouco fértil, habitado por uma grei rural que, mantendo uma tradição comunalista vivaz, praticava uma agricultura primitiva [...]." O autor analisa detalhadamente cada elemento geográfico e, simultaneamente, relaciona e compara o território com as regiões fronteiriças, com o intuito de obter uma caracterização detalhada da região transmontana. A investigação realizada contribuiu para que existisse um entendimento mais claro sobre os fatores geográficos, climáticos e territoriais da região. Deste modo, será possível obter-se uma contextualização do lugar que permite entender as decisões tomadas pelas entidades locais e governamentais, com base na pré-existência.

Considera-se também a dissertação de Mestrado de Pedro Miguel Dobrões Tavares: *Entre terra e água. Museu e Centro Interpretativo do Baixo Sabor*[23], apresentada em junho de 2019, também para a obtenção do grau de mestre em arquitetura da Universidade do Minho. O autor reflete sobre a região do Vale do Sabor, sucedendo a transformação particular que este território sofreu após a construção do Aproveitamento Hidroelétrico do Baixo Sabor. A albufeira alterou por completo a identidade do vale, não apenas relativamente às suas dinâmicas paisagísticas, mas também na perda de memórias de ocupações anteriores do sítio. Deste modo, é realizada a caracterização integral do território, descrevendo posteriormente, a uma escala mais aproximada, o local de intervenção e a sua relação com a área circundante, estruturada numa narrativa que relata todos os acontecimentos que culminaram na construção da Barragem Hidroelétrica no Rio Sabor e analisando detalhadamente as consequências da sua construção para a região. Esta narrativa, fundamentada através da conexão íntima com o lugar, permitiu ao autor um entendimento claro do contexto no qual iria intervir, refletindo sobre a circunstância presente e todo o passado de um território. O estudo do encadeamento dos diferentes intervalos temporais, com distintas memórias e ocupações do local, resultou numa análise que permitiu uma melhor definição da estratégia de intervenção. Por conseguinte, a proposta que toma por base a região do Baixo Sabor, em Trás-os-Montes, culmina na projeção de um Museu e Centro Interpretativo na região do Baixo Sabor, visando trazer um novo vigor a esta zona após a descaracterização sofrida com o aparecimento da albufeira, apresentando-se o edifício também como uma solução para manter todo o espólio arqueológico encontrado na região e para o desenvolvimento cultural e económico local e regional. Assim, o objetivo do trabalho assume a conceção de projeto de arquitetura como o produto da interpretação contemporânea de um lugar, com o desígnio de representar o papel que as características geográficas e etnográficas do território podem desempenhar no seu processo da construção de uma arquitetura de significado. Embora a ideia apresentada constituir apenas uma situação hipotética, o trabalho personifica os objetivos requeridos para a constituição de equipamentos dinamizadores no território transmontano, potenciando novos olhares perante a localidade no qual se insere, respondendo a diferentes questões através do estudo e contacto direto intensivos com o seu contexto e apresentando uma proposta que intenta compreender, representar e solucionar as necessidades de uma região através da arquitetura.

A Rede Viária

O objeto de estudo insere-se num contexto onde a circulação sempre consistiu num meio de sobrevivência, num território que sofreu diversas ocupações e tensões fronteiriças. A análise da estruturação da rede viária ao longo do tempo consta numa pesquisa bastante significativa para compreender o propósito do desaparecimento, sobrevivência ou surgimento de novas rotas, mas passa, nomeadamente, por entender as causas para a ascensão e a queda do

[23] TAVARES, P. Miguel Dobrões – **Entre terra e água. Museu e Centro Interpretativo do Baixo Sabor.** Braga: Universidade do Minho, 2019. 191. Dissertação de Mestrado.

Carril Mourisco. As primeiras menções sobre a estrutura da herança viária, sobretudo na região em estudo, consistem dos guias, livros e registos de viagem, elaborados por funcionários régios ou religiosos na execução dos seus serviços, as cartas de foral ou documentos de emprazamento. Alias, é neste tipo de fontes documentais que esta estrada é mencionada pela primeira vez, em 1172, no documento de doação do reguengo de Palaçoulo a Pedro Mendes, feita pelo monarca D. Afonso Henriques, no qual se escreve "*deinde quomodo vadit recta via ad carril morisco et per ipsum moriscum sicut vadit ad lacunam de finales*"[24] e representada graficamente no registo elaborado por Duarte d'Armas - o *Livro das Fortalezas situadas na fronteira de Portugal com Castela*[25] - entre 1509 e 1510, precisamente na folha 77, que ilustra Freixo de Espada à Cinta.

> "Ainda nos princípios do século XVI, ao fazer a representação da sua fortaleza (vista Norte/sul) Duarte Darmas faz questão de apresentar no Caminho Largo (antiga via romana) dois homens de armas, respetivamente um peão e um cavaleiro. Isto mostra da importância desta via que, naturalmente era preciso defender." [26]

Contudo, a melhor compreensão do contexto viário surge posteriormente através dos elementos cartográficos, dos quais as grandes fontes do entendimento da rede viária emergiram, nomeadamente, da cartografia produzida a partir do século XVIII, sendo que a maioria das bases cartográficas prévias não abordava a rede de estradas. Alguns dos suportes gráficos de representação desta via constam na *Carta topographica da parte da Provincia de tras os Montes, comprehendida entre o Douro e o Sabor, ate Bragança*, executada por Luís Gomes de Carvalho, de 1797,[27] na *Carta das principaes estradas militares de Portugal*, da autoria de Lourenço d'Eça e Romão Almeida, de 1808[28], na *Carta geographica de Portugal*, produzida por Filipe Folque, levantada entre 1860 e 1865,[29] e nas *Cartas Militares de Portugal*[30] de 1944-1945, sob a denominação de "Antiga Estrada Romana". Estas fontes primárias são absolutamente vitais para se conceber uma base de pesquisa fidedigna. Porém, os estudos críticos constituem um suporte sólido para a análise das informações disponibilizadas por estas fontes, examinadas e trabalhadas por diversos autores que constituíram uma vasta base bibliográfica e contributos de trabalho de campo relacionados com a catalogação arqueológica transmontana.

A maioria dos estudos concernentes à evolução da rede viária transmontana tiveram o seu início na segunda metade do século XX,[31] cujo precursor do estudo se trata de Carlos Alberto Ferreira de Almeida, com a defesa da sua tese apresentada em 1968, intitulada *Vias Medievais Entre Douro e Minho*.[32] Esta obra toma por base as estruturas viárias herdadas dos romanos para a sua posterior utilização durante a Idade Média, no qual se realiza um enquadramento do estudo regional à escala nacional, sendo ainda hoje um dos contributos mais reveladores para a investigação das vias medievais em Portugal.

Em 1982, Humberto Baquero Moreno publicou o ensaio *Linhas de comunicação em*

[24] Cit. por NETO, Antero – **Bruçó: Da Pré-história ao 25 de Abril.** Carviçais: Lema d'origem, 2021. p.51
[25]ARMAS, Duarte de - **Livro das Fortalezas**. Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Edições Inapa, 1997.
[26] PINTADO, F. António - **DE FREIXO, A FREIXO DE ESPADA À CINTA: NOTAS DE MONOGRAFIA.** Freixo de Espada à Cinta: Câmara Municipal, 1992. p.41
[27] CARVALHO, Luís Gomes de (1797) - **Carta topographica da parte da Provincia de tras os Montes, comprehendida entre o Douro e o Sabor, ate Bragança** [Em linha]. [Material Cartográfico]. Acessível na Direção Geral do Território.
[28] EÇA, Lourenço de e ALMEIDA, Romão (1808) - **Carta das principaes estradas militares de Portugal** [Em linha]. [Material Cartográfico]. Escala [ca 1:470000]. 4 folhas. Acessível no catálogo da Biblioteca Nacional Digital.
[29] FOLQUE, Filipe (1884) - **Carta geographica de Portugal** [Em linha]. [Material Cartográfico]. Escala [ca 1:500000].1 folha. Acessível no catálogo da Biblioteca Nacional Digital.
[30] SERVIÇO CARTOGRÁFICO DO EXÉRCITO (1956) – **Carta Militar de Portugal** [Em linha]. [Material Cartográfico]. Escala [ca 1:25000]. Acessível no CIGEOE.
[31] Na primeira metade destacam-se a publicação em série *O Arqueólogo Português* (1895-2012) e a obra de Abade de Baçal (Francisco Manuel Alves) *Memórias arqueológicas-históricas do distrito de Bragança* (1909-1947) de onze volumes.
[32] ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – **Vias Medievais Entre Douro e Minho.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1968. Tese de Licenciatura.

Trás-os-Montes no século XV,[33] cuja análise da rede viária tinha o intuito de contradizer a ideia de isolamento da região transmontana relativamente ao restante território português, utilizando três possíveis fontes para o assentamento deste ensaio: a rede viária romana herdada, os itinerários régios de D. Afonso III, de D. João I e de D. João II e as principais rotas de almocreves do reino.[34] Esta perspetiva foi justificada, mais tarde, através de uma investigação relativamente às relações entre Portugal e Espanha e as situações fronteiriças, particularmente com a região da Galiza, através de vários estudos sobre as relações luso-espanholas e as peregrinações, distintamente relacionadas com o Caminhos de Santiago, onde no ensaio *Vias Portuguesas de Peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média*,[35] publicado quatro anos mais tarde, demonstra que a rede viária utilizada pelos peregrinos apresentava uma maior complexidade do que era conhecido até à data, seguido de várias outras publicações vindouras que abordam este tema. Os tópicos abordados nas suas publicações apresentam relevância para a investigação por diversos motivos, não apenas pela contextualização de época em várias áreas, mas também as diferentes perspetivas das diversas personagens que usufruíam da rede viária. Os contributos do Historiador Humberto Baquero Moreno, seja relativamente à circulação ou a outros assuntos, revelam-se como imprescindíveis para a compreensão do registo etnográfico português, realizando investigações de bastante interesse que permitem um retrato pragmático da sociedade em Portugal durante a Idade Média até aos princípios da Época Moderna.

Francisco Manuel Salgueiro de Sande Lemos defendeu a sua dissertação de Doutoramento em História, na especialidade em Pré-história e História da Antiguidade, *O Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental*,[36] na Universidade do Minho, a 25 de outubro de 1993.[37] Esta obra encontra-se subdividida em cinco volumes,[38] contudo, o volume *Ib: O Povoamento Romano*[39] trata a rede viária herdada, conjuntamente com uma extensa análise referente a temas como a mineração, os tipos de povoamento, a economia no território, a sociedade, marcos simbólicos, entre diversos outros tópicos que constam na base de um estudo extensivo e pormenorizado acerca dos vestígios arqueológicos da região durante a ocupação romana, num território que, para a época, não possuía uma coletânea tão grande de informação do espólio arqueológico regional reunida apenas num ensaio. Tendo sido um dos maiores contributos para o estudo da região e sendo, ainda hoje, uma das obras de referência para a análise histórica de Trás-os-Montes,[40] é importante para a perceção do contexto circundante do Carril Mourisco, tal como foi elucidado no artigo *O Carril Mourisco: O traçado romano de uma*

[33] MORENO, H. C. Baquero - **Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no século XV**. Porto: [s.n.], 1982.

[34] As quais já tinham sido estudadas e publicadas pelo mesmo autor. MORENO, H. C. Baquero - **A ação dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média**. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1975.

[35] MORENO, H. Baquero – Vias Portuguesas de Peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média. **Revista Da Faculdade De Letras Da Universidade Do Porto: História.** Porto: Faculdade De Letras Da Universidade Do Porto. Vol. III (2019), pp. 78-89.

[36] LEMOS, F. Sande - **Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental**. Braga: Universidade do Minho, 1993. Tese de Doutoramento.

[37] Relativamente a estudos dos anos 90, destaca-se ainda a obra de Fernanda Maurício, publicada em 1997, intitulada *Entre Douro e Tâmega e as Inquirições Afonsinas e Dionisinas.* Esta obra baseia-se nas informações das Inquirições Gerais desde D. Afonso II (1211-23) a D. Dinis (1279-1325), para além das Chancelarias Régias e da herança viária romana, traduzindo o tratamento das informações numa reprodução cartográfica regional. A estrutura da obra reflete-se também num registo analítico de diversos aspetos da ocupação do território, desde os povoamentos, as estruturas militares e religiosas, rede paroquial e divisões administrativas, foros e questões relacionadas com o poder régio, seguindo maioritariamente uma abordagem de enumeração mais simples no tratamento da informação dos dados recolhidos.

[38] Vol. Ia: Estudos de arqueologia no nordeste transmontano. O quadro geográfico. O povoamento proto-histórico. | Vol. Ib: O povoamento romano. Conclusões. Bibliografia. | Vol. IIa: Catálogo: Introdução. Distrito de Bragança. | Vol. IIb: Catálogo: Distrito de Vila Real. Bibliografia. | Vol. III: Estampas.

[39] pp. 272-546.

[40] Francisco Sande Lemos esteve à frente do Serviço Regional de Arqueologia da Zona Norte desde 1980 a 1987. Levou a cabo ao longo da sua carreira diversas investigações relacionadas com a arqueologia do território transmontano e do Norte do país, publicando outros vários estudos sobre a região que também são do maior interesse como complementos da informação disponibilizada na sua Tese de Doutoramento.

grande rota contemporânea, publicado na revista *Coavisão*, em 2015:

> "Embora vários estudiosos tenham já feito referência a esta via,[41] Francisco Sande Lemos foi o primeiro a sistematizar a informação relativa ao "carril" relacionando-o com sítios arqueológicos de cronologia romana."[42]

Seguindo-se ao ensaio de Sande Lemos como a maior referência do estudo da estrada mourisca, o propósito desta investigação surgiu através da promoção, por parte da Direção Regional de Cultura do Norte, da conceção de uma grande rota na área oriental do território que assiste, que consista num eixo de visita atrativo na região, ligando-se com alguns dos principais monumentos que têm vindo a valorizar no Nordeste. A elaboração da investigação passou por duas fases, sendo que a primeira fase passou pelo trabalho de campo dos arqueólogos que resultou em relatórios contendo o inventário do património arqueológico e arquitetónico relacionável com o Carril Mourisco, contos de caminho, etnografia e a criação de itinerários de visitação do património no Carril Mourisco nos concelhos de Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro e Miranda do Douro. Já na segunda fase, incorporou-se material bibliográfico em conjunto com estes registos, para a adequação do desenho do traçado "de uma via secundária romana conhecida na cartografia, memória local e bibliografia como Carril Mourisco"[43] adaptado a uma grande rota.

Por fim, a obra mais recente que elabora o tratamento da rede viária na área em estudo trata-se da dissertação de Mestrado em estudos Medievais de Rúben Filipe Teixeira da Conceição, denominada *A rede viária do Entre-Douro-e-Tâmega, Bragança e seus termos, nos meados do século XIII*[44] e defendida na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, em 2020. Apresenta-se uma das reconstituições mais completas da rede viária transmontana e as estruturas a si associadas, tendo por base, exclusivamente, a 4ª Alçada das Inquirições Gerais de 1258 e o estudo intensivo das várias obras e autores acima mencionados. A composição da narrativa começa por uma primeira análise da fonte primária escolhida para elaborar a reconstituição da rede, de modo a entender a lógica de estruturação e o processo dos inquéritos régios, passando para a recolha e identificação de caminhos e as estruturas de assistência e militares associadas através de bibliografia complementar, concluindo a sua investigação com a procura do entendimento entre a rede e as nomeadas estruturas e relacionando-as também com os seus utentes. À semelhança de outras obras referidas, existe sempre uma procura da relação entre as vias com as estruturas envolventes, de forma a compreender o funcionamento e a evolução da sociedade, numa região onde a circulação sempre foi uma matéria marcante.

Através desta ampla recolha, conseguimos aperceber-nos que a temática da evolução viária na região se encontra diversamente estudada por distintos autores. A partir do aumento dos estudos arqueológicos, sobretudo, em anos mais recentes, deu-se uma maior importância às prévias ocupações no Norte de Portugal, com a crescente preocupação da preservação histórica e arqueológica do território. Estas obras bibliografias são essenciais para compreender o contexto em que se insere o Carril Mourisco, desde a sua relação com os povoamentos e as fronteiras naturais e diplomáticas, o seu desenho no território

[41] "Apesar de ter sido muito citado por diversos autores (CARDOZO 1747; AYRES 1898, 233-237; BEÇA 1915, 95-98; ALVES 1934, 211-213; MOURINHO 1977, 280-283) o Carril Mourisco nunca foi objecto de um estudo pormenorizado." - LEMOS, F. Sande - **Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental**. Braga: Universidade do Minho, 1993. Tese de Doutoramento. p.315.

[42] LIMA, A. Cerveira [et.al.] – O Carril Mourisco. O traçado romano de uma grande rota contemporânea. **Coavisão.** Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa. nº17 (2015), pp. 55.

[43] *Idem*, p.54

[44] CONCEIÇÃO, R. Filipe Teixeira da - **A rede viária do Entre-Douro-e-Tâmega, Bragança e seus termos, nos meados do século XIII.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 162. Dissertação de Mestrado. | Ver também: CONCEIÇÃO, R. Filipe Teixeira da - A evolução da rede de estradas em Trás-os-Montes (séculos XIII-XIX): uma análise cartográfica comparativa. In **Atas do VIII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2019. pp.189-204

transmontano e, inclusivamente, e a sua proximidade com a ferrovia. Em suma, é a partir da vasta análise arqueológica, socioeconómica, etnográfica, geográfica que pretendemos compreender a verdadeira importância do carril na rede de transportes de mercadorias, viagens e ligações aos centros urbanos, de forma a projetar uma arquitetura que enalteça este traçado e o restaure no território, permitindo uma nova utilização do seu trajeto adequada às necessidades da atualidade.

A Linha do Sabor

A implementação da linha férrea gerou um novo itinerário que ligava diversos povoamentos, assim como excluía outros; no entanto, permitia uma maior movimentação por parte dos habitantes e disponibilização de mercadorias no território transmontano. À semelhança de outros itinerários prévios, a linha férrea surgiu num contexto em que o seu papel foi predominante e o seu desaparecimento levou a uma crise pela falta de ligação às grandes cidades, do qual esta região nunca verdadeiramente recuperou.

Relativamente a informação primordial, o *Diário do Governo*,[45] editado no intervalo temporal 1820 a 1910, apresenta distintas publicações concernentes ao lançamento das estruturas ferroviárias no país, desde decretos, regulamentos, atos do Governo, transcrições das atas das sessões parlamentares e notícias do Reino relacionadas com o tema.

A coleção da publicação em série *Gazeta dos Caminhos de Ferro*,[46] editada no intervalo temporal 1888 a 1971, é a fonte de informação mais pertinente relativamente aos caminhos de ferro em Portugal, com inúmeras referências à Linha do Sabor, descrevendo um relato contemporâneo de atualizações acerca do seu planeamento, viagens, tarifas, obras públicas e diversas outras temáticas, assim como a divulgação de fontes iconográficas e cartográficas importantes para a compreensão da evolução ferroviária no território nacional.

Mais recentemente, a Tese de Doutoramento em Arquitetura de Rui Manuel Vaz Alves - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*[47] - defendida na Universidade de Coimbra, em 2015, procura determinar as conexões entre a arquitetura, o urbanismo, a cidade e o caminho de ferro, examinando os resultados que a implantação da ferrovia teve na malha urbana, com especial ênfase no planeamento ferroviário das cidades portuguesas, efetuando também uma contextualização histórica geral da implementação da ferrovia a nível nacional.

Como resumo e complemento da análise de toda a informação disponibilizada da Linha do Sabor, nestas fontes, serviu de guia a publicação *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*[48], com contributos de diversos autores que partilham um olhar nostálgico sobre o impacto da ferrovia na região transmontana e registos documentais do maior interesse para a investigação. As reflexões desta obra trazem diversos assuntos a serem considerados na discussão da intervenção na linha, inclusivamente visões de possibilidade da sua reativação, assim como uma coletânea de informação importante referente à sua história e testemunhos dos habitantes da região que a vivenciaram.

Baseando-se nas reflexões do capítulo *Reabertura da Linha do Sabor- Uma abordagem*[49] desta obra, um dos contributos mais

[45] **Diário do Governo.** Ano 1, nº 1 (set. 1820) Ano 90, nº 74 (dez. 1910). Lisboa: Imprensa Nacional, 1820-1910. Disponível em: <https://digigov.cepese.pt/pt/homepage >
[46] **Gazeta dos caminhos de Ferro.** Ano 1, nº1 (mar. 1888) Ano 80, nº 1932 (dez. 1968). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1888-1971.
[47] ALVES, R. Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro.** Coimbra: Universidade de Coimbra, 2015. 660. Tese de Doutoramento. vol. I.
[48] D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015.
[49] CONDE, D. (2015). Reabertura da Linha do Sabor- Uma abordagem. In D'ABREU, Carlos - **A Linha do Sabor- um Caminho-de-Ferro raiano do Pocinho a Zamora**. [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. pp. 235 - 282

significantes para a abordagem deste trabalho é intitulado *O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor*[50], da autoria de Teresa Alice Pinto Amaro, para a obtenção do grau de mestre em arquitetura, em setembro de 2021, na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa. A dissertação de Mestrado de Teresa Amaro distribui-se em dois momentos, onde, numa primeira instância, a autora realiza um enquadramento teórico do tema, seguindo tópicos relacionados com a investigação histórica do local de intervenção, sendo que, numa segunda parte, apresenta o raciocínio que culminou dos temas investigados para a sua proposta de projeto. Dada a análise histórica do impacto da ferrovia na região transmontana, é apresentada uma perspetiva, justificada pela autora, no sentido da sua importância no combate às desigualdades existentes no território português, sobretudo nos territórios fronteiriços, projetando o conceito de fronteira como um potencial instrumento de desenvolvimento socioeconómico que proporcione um reequilíbrio entre os contextos dispares da urbanização do litoral e das terras raianas. As suas noções culminam na proposta de reativação do antigo ramal ferroviário do Sabor, como uma solução de desenvolvimento económico regional e melhoria de acesso a esta região, justificando a ideia de uma possibilidade futura de ligação com Espanha através da ferrovia. Para além da similaridade do local de intervenção, o programa enunciado no trabalho para a reconversão de um equipamento contíguo - a antiga Estação Ferroviária de Mogadouro - traz uma visão da possibilidade da reabilitação do património ferroviário português e das suas edificações complementares para equipamentos públicos, abordando também a instalação de um programa hoteleiro numa estrutura industrial adjacente ao complexo – o silo. Apesar de algumas distinções, o trabalho demonstra a conjetura arquitetónica que se ambiciona atingir com a atual proposta destinada ao apeadeiro de Bruçó, conjuntamente com ideias interessantes que poderiam vir a ser aplicadas nas diversas estruturas do património industrial e ferroviário do país.

[50] AMARO, T. A. Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor.** Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2021. 308. Dissertação de Mestrado.

"*Trás-os-Montes*, sem mais, continuará a significar sempre, queiramos ou não, a unidade histórica, a província."[51]

[51] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p.6.

A Região e o Sítio

O Limite

> "Mergulhado no isolamento das suas montanhas e vales profundos, privado de estradas e caminhos acessíveis, à margem da circulação que animava o litoral do país, de natureza rude, clima excessivo, solo em regra fértil, habitado por uma grei rural que, metendo uma tradição comunalista vivaz, praticava uma agricultura primitiva e criava os seus gados, bastando-se a si própria, Trás-os-Montes oferece desde cedo uma fisionomia peculiar que o distingue das outras regiões de Portugal."[52]

Trás-os-Montes é região no Nordeste do território português que abrange a maior parte da província interior do além Douro. É delimitada a Ocidente[53] por uma alta barreira montanhosa, constituída pelas serras do Gerês, Cabreira, Alvão e Marão (Figura 2). Estas serras, cujas altitudes variam entre os 1200 e os 1500 metros, impõem um limite entre a região litoral e a região interior, criando um obstáculo à passagem de ventos húmidos do Atlântico, apresentando um alto contraste entre ambas as regiões. Este contraste traduz-se na mudança de clima, orografia, vegetação, culturas, paisagem, dinâmicas de povoamento e rede de comunicações: "A fronteira é, acima de tudo, uma fronteira orográfica."[54]

[52] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p.1.
[53] A Sul, o Douro sempre constituiu a linha de separação da Beira, a Poente a divisória com o território Entre Douro e Minho oscilou bastante até fixar-se definitivamente. Isto termina somente no século XVIII, ajustando-se então aos limites ainda existentes na atualidade. – *Idem*. pp. 2-3.
[54] *Idem*. p. 8.

Figura 2 – Paisagem transmontana. Fotografia: Duarte Belo (1990).

A Sul, os seus limites são definidos de outro modo. Apesar do rio Douro ter sempre existido como um limite, os territórios adjacentes a este eixo apresentam uma fisionomia distinta do restante território trasmontano. O Alto Douro consiste numa região composta pelos vales do rio Douro e dos seus afluentes e subafluentes: Sabor, Vilariça, Tua, Pinhão e Corgo. Conhecido pelas suas paisagens das plantações de vinhas que ocupam as encostas, o Alto Douro ganhou uma certa autonomia geográfica pelos fatores paisagísticos e económicos que resultaram do aproveitamento do solo para a produção vinícola (Figura 3). Assim, a "distinção entre as regiões trasmontana e duriense depende fundamentalmente de factores humanos."[55]

Figura 3 – Rio Sabor. Fotografia: Duarte Belo (1999).

Entre o rio Sabor e o Douro, a linha de separação destas duas regiões atravessa o vale do Reboredo, pelas localidades de Souto da Velha, Carviçais e Fornos, terminando em Lagoaça. Neste limite, demarcado também pelo antigo percurso da linha férrea do Sabor, as populações apresentam ainda as características do Alto Trás-os-Montes. Estas regiões, situadas nos limites entre a zona transmontana e duriense, apresentam aspetos de ambas, gerando um tipo especial de paisagem agrícola mista: "A vida agrícola absorve-se aqui nas ocupações da terra fria, tendo como subsidiárias as culturas da oliveira e da vinha"[56] (Figura 4).

Figura 4 – Cultura da oliveira em Trás-os-Montes. Fotografia: Duarte Belo (1999 - 2000).

A Norte, o limite é demarcado pela fronteira internacional entre Portugal e Espanha. A fronteira é, na sua essência, "uma zona onde se sentem as influências e reações mútuas das populações que aí entram em contacto."[57] Para definir uma fronteira é necessário analisar os aspetos da geografia física que caracterizam uma determinada região e a diferenciam de outras. Simultaneamente, deve-se analisar os aspetos da geografia humana que caracterizam as populações locais. É praticamente inexequível a conciliação perfeita entre os fatores geográficos e os fatores da geografia humana de uma região e traçar, deste modo, um limite territorial que corresponda ao limite geográfico. Isto porque

[55] Para a separação dos territórios são frequentemente utilizadas as designações de Terra Quente ou Terra Fria, essencialmente para as regiões duriense e transmontana, respetivamente. Porém estas designações não se aplicam exclusivamente apenas a um destes territórios: "A designação de Terra Fria, usada principalmente pelos agrónomos, não se poderia aplicar com propriedade ao conjunto da região, a qual engloba a sul alguns territórios considerados comummente como Terra quente, além de que, na linguagem popular, tem sempre um significado restrito, local, referido aos contrastes de relêvo, exposição, e, consequentemente, de clima e vida vegetal, às vezes no espaço limitado dum concelho e até duma freguesia." - TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p.6.

[56] Ao contrário do que acontece no Douro, a vinha "não imprime caracter ao solo nem aos homens". - *Idem*. p. 17.

[57] *Idem*. p.17.

"uma região natural se não sobrepõe exactamente uma região humana."[58] Estes limites derivam dos contrastes no território, assim como nos fatores derivados da atividade humana, esbatendo, por vezes, na paisagem o próprio limite fronteiriço, podendo não ser identificado numa primeira análise: "A noção geográfico-política de fronteira difere assim do conceito cartográfico de limite."[59]

Figura 5 - Douro Internacional. Fotografia: Duarte Belo (2005).

A fronteira internacional em Trás-os-Montes é delimitada, em parte, pelo rio Douro (Figura 5), desde a confluência da ribeira de Castro Ladrón à confluência de Águeda em Barca de Alva. Um curso de 122 quilómetros que corta o planalto, onde a navegação e atravessamento sempre foram muito difíceis. Como eixo de defesa natural, o rio sempre atraiu as populações de uma e de outra margem, apresentando diversos vestígios arqueológicos de povoamentos castrejos pré-romanos. Na Idade Média, a defesa do território era assegurada pelas fortalezas colocadas na faixa raiana, desde as montanhas a Norte até ao Douro (em Barca de Alva), abrangendo as fortalezas de Montalegre, Chaves, Monforte, Vinhais, Bragança, Outeiro, Algoso, Miranda, Penas Roias (Figura 6), Mogadouro e Freixo de Espada à Cinta.[60] A disposição de fortificações na fronteira verifica-se também na faixa raiana espanhola. Separadas pelas descidas bruscas das encostas, "as populações de uma e de outra banda voltam-se as costas."[61] Para além do Douro,[62] até à chegada ao Gerês, a fronteira é na sua maior parte raia seca, ou seja, "Diversos acidentes físicos, cursos de rios e ribeiras, quási sempre serras e relevos montanhosos, a assinalam."[63] O facto da geografia da faixa raiana se apresentar como uma zona montanhosa esclarece melhor os motivos para o isolamento da região em comparação com o restante país, devido às fracas ligações sociais e económicas entre as populações de ambos os lados.

Figura 6 - Castelo de Penas Roias. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022).

A "fronteira mirandesa" [64] foi estabelecida, politicamente, entre os séculos XII e XIII, mas a definição deste limite teve algumas irregularidades que se prolongaram até muito

[58] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p. 7.
[59] *Idem*. p. 17.
[60] ARMAS, Duarte de - **Livro das Fortalezas**. Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Edições Inapa, 1997.
[61] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p. 18.
[62] Atualmente, o Douro Internacional é caracterizado pelo Aproveitamento Hidrelétrico do Douro Internacional, do qual fazem parte seis barragens (Saucelle, Aldeiadávila, Bemposta, Picote, Miranda e Presa de Castro a marcar o término da fronteira).
[63] *Idem*. p. 19.
[64] «A "fronteira mirandesa" localiza-se no Nordeste do território nacional, na subregião do Alto Trás-os-Montes, e insere-se geograficamente no chamado "planalto mirandês", delimitado pelo Rio Douro, a este, e pelo Sabor, a oeste» - ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento. p.46.

tarde.[65] As relações de Miranda com as terras vizinhas de Leão duraram bastante tempo, até depois da constituição da nacionalidade. Já no século XVI, esta região mantinha relações mais estreitas com as regiões leonesas do que com as regiões vizinhas portuguesas, sobretudo relativamente às trocas comerciais. [66]

> "os Purtugeses estam mitidos por Galysa nos ditos logares, e os Galegos por Purtugall; e huas casas sam de Galegos e outras de Purtugeses, e nam tem certa devisam antre hus e outros."[67]

Figura 7 - Marco de fronteira em Trás-os-Montes. Fotografia: Duarte Belo (1990).

Apesar da separação política, a zona da fronteira mirandesa era uma região com diversas vivências partilhadas pelos povos dos dois reinos, no qual o limite imposto pelo poder régio se diluía diariamente. Algumas destas vivências até eram, por vezes, conflituosas relativamente aos limites do território e foram notadas durante as visitas de agentes régios às regiões fronteiriças quando se deu a ordem de D. João III para a delimitação da fronteira em 1538, a cargo de Mendo Afonso de Resende.[68] Incidentes como a distribuição ou recolocação dos marcos de fronteira (Figura 7), vendas de terras e plantações de cereais ilegais, entre outras discussões que tinham como motivos, essencialmente, situações ligadas à economia local eram problemas que por vezes criavam episódios de violência entre as comunidades raianas, "para as quais a fronteira unia e desunia consoante os momentos e as conjunturas."[69] Poucos anos antes, o levantamento efetuado por Duarte de Armas referente às fortalezas na raia (Figura 8), ordenado por D. Manuel I e publicado entre 1509-1510,[70] foi um marco de extrema importância para a compreensão dos domínios portugueses e um dos primeiros passos em termos gráficos para reconhecer os limites concretos da raia. Conjuntamente com estes e outros levantamentos anteriores, a preocupação do levantamento do território nacional daria lugar ao primeiro numeramento geral do Reino e da elaboração da primeira representação cartográfica do país (Figura 9).[71]

A procura da delimitação da entidade nacional pouca diferença faria, pois já nas décadas finais do século dá-se a crise da sucessão portuguesa. Em 1581, Filipe II de Espanha acabaria por ser reconhecido como o herdeiro legítimo da coroa portuguesa, dando início à União Ibérica. [72] Porém, a Guerra da Aclamação (ou da Restauração) veio colocar um termo ao domínio espanhol dos territórios portugueses e teve o seu início com a revolta nobiliárquica no dia 1 de dezembro de 1640, com o intuito de restaurar a independência do país.[73]

> "Na fronteira com Espanha, as populações sentiram os efeitos mais nocivos de um conflito que, durante cerca de 28 anos, moldou a mentalidade e a vivência das

[65] O processo de definição da referida fronteira prolongou-se entre o final do século XIII e meados do século XIX.
[66] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p. 25.
[67] *Idem*. p.20.
[68] ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento. pp.50-52.
[69] *Idem*. p.51.
[70] ARMAS, Duarte de - **Livro das Fortalezas.** Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Edições Inapa, 1997.
[71] "Não existe qualquer indício da rede viária, e esta será uma característica comum aos séculos seguintes, uma vez que, em termos gerais, a cartografia não reproduzia a rede viária, sendo esta informação mantida em segredo, sobretudo em tempo de guerra, circulando apenas sob a forma de cartografia manuscrita de acesso restrito." - ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento. p.52.
[72] União ibérica foi a unidade política que governou a Península Ibérica de 1580 a 1640, consequência da união dinástica entre as monarquias de Portugal e Espanha após a Guerra da Sucessão Portuguesa.
[73] A Guerra da Restauração teve o seu fim com o Tratado de Lisboa em 1668, que reconheceu a independência de Portugal.

> populações raianas, preocupadas constantemente com as levas de soldados exigidas, com as despesas a arrecadar para as fortificações e, como é óbvio, com a insegurança permanente de uma fronteira aberta às entradas e razias do inimigo."[74]

Este seria o primeiro de três grandes conflitos que iriam ter grandes impactos na raia no decorrer dos séculos XVII e XVIII, seguindo-se a Guerra da Sucessão de Espanha, entre 1701 e 1714, e a Guerra dos Sete Anos, entre 1756 e 1763. Estas guerras tiveram ambas na sua origem conflitos entre Inglaterra e França relativamente aos domínios ultramarinos e aos seus interesses económicos.[75] Ambas teriam repercussões terríveis na fronteira transmontana com Espanha, deixando um rastro de destruição nas fortalezas raianas e aclamação de territórios portugueses como espanhóis, (Trás-os-Montes sendo um deles, sobretudo depois da tomada de Miranda em 1762) impingindo as vontades das tropas e as leis espanholas nas populações.

> "(…) a guerra de 1762, com a Hespanha, o tempo, e os crimes de algumas authoridades reduzirão estas fortificaçoens ao estado lastimoso em que hoje as vemos"[76]

Mesmo apos o término das guerras, o assunto da delimitação foi bastante prolongado. O mesmo aconteceu com as relações comerciais entre os povoados da raia, que viriam a tornar-se grandes pontos de contrabando, sobretudo nas terras de povos promíscuos.[77] De forma a combater o contrabando, ambas as nações reuniram-se para o Tratado dos Limites de 1864 com o intuito de pôr termo à existência destes povos promíscuos. As localidades envolvidas eram em redor de Chaves: Soutelinho, Cambedo e Lama de Arcos. Inclusivamente foi na cidade de Chaves que se reuniu a primeira comissão de limites em agosto de 1856 (não era de admirar visto que até ao século XX esta cidade era a que tinha relações mais fortes com Espanha, incluindo a ligação direta da estrada até Verim). Cambedo seria trocado nas negociações por Couto Misto e as restantes localidades mencionadas seriam, por fim, portuguesas.[78]

[74]ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento, pp. 168-169

[75] Em suma, a Guerra da Sucessão de Espanha, tal como o nome indica, envolveu diversos impérios europeus pelas distintas aclamações ao trono de Espanha de dinastias europeias (essencialmente da França e da Áustria). A Guerra dos Sete Anos envolveu uma aliança entre Portugal e Inglaterra e uma aliança entre Espanha e França, pela defesa dos territórios ultramarinos franceses.

[76] *Idem*, p. 399.

[77] Povos cujas localidades se situam sobre a própria linha de demarcação da fronteira, onde as habitações se distribuíam pelo território dos dois países.

[78] DIAS, M. Helena - **FINIS PORTUGALLIÆ = NOS CONFINS DE PORTUGAL: Cartografia militar e identidade territorial**. Lisboa: Instituto Geográfico do Exército, 2009. p.26.

Figura 8 – *Limites de Portugal.* Mapa com as fortalezas da raia representadas por Duarte de Armas. Desenho de Brás Pereira (1642). Fonte: Biblioteca Nacional.

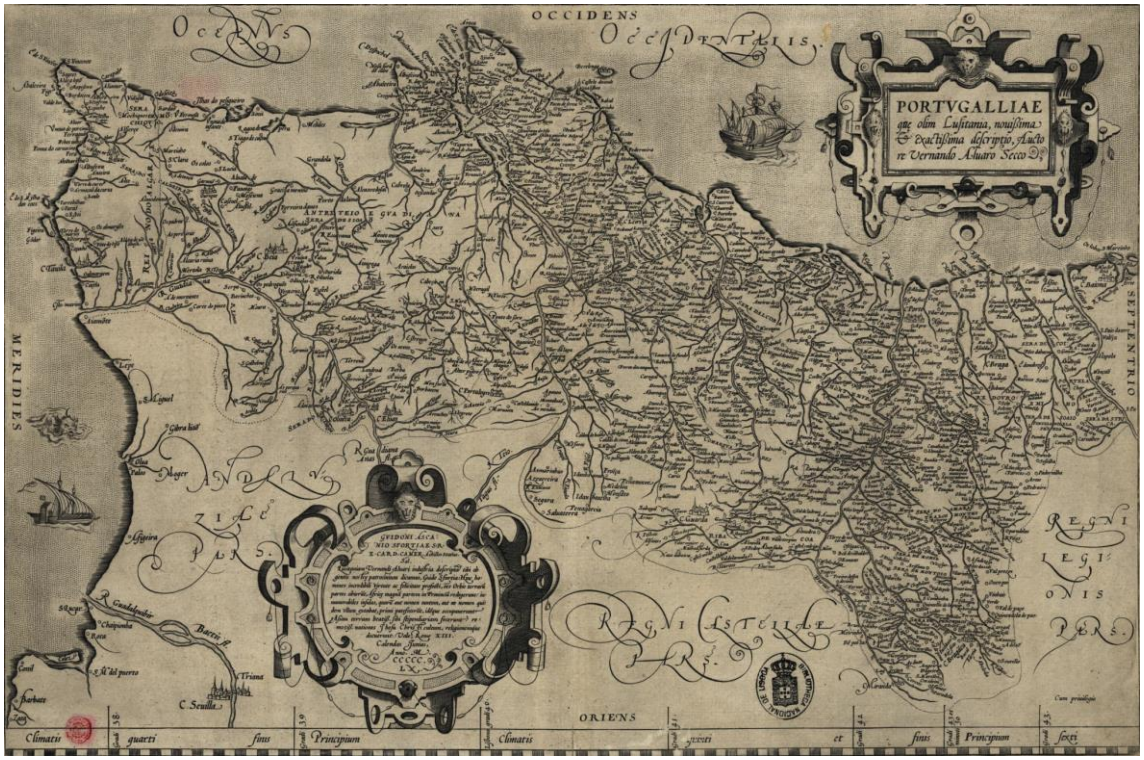


Figura 9 - *Portugalliae que olim Lusitania, novissima & exactissima descriptio.* Autoria de Fernando Álvares Seco (1561), editado em Roma. Considera-se que esta seja a primeira representação cartográfica do país. Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal.

Figura 10 - Costumes mirandeses. Miranda do Douro.

"Sequestrado a todo o convívio e em permanente lucta com o clima inhospito (o mirandês) restringe-se a uma vida simples, primitiva e subordinada ás exigencias do seu meio."[79]

[79] MONTEIRO, Manuel - Miranda do Douro. In BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII.

O Povoamento

A água desempenha um papel essencial para a sobrevivência e desenvolvimento económico de uma região. A atração deste fator está relacionada com a maior presença das condições essenciais à subsistência. "Fôram quási sempre preocupações agrícolas que determinaram a escolha do lugar habitado."[80] Naturalmente, existe uma ligação íntima entre a água e a distribuição dos povoados. Mas noutras regiões onde os cursos de água são desejados, Trás-os-Montes apresenta-se com uma circunstância particular.

> "O Douro e os seus afluentes, que rasgaram através dos planaltos ravinas estreitas e profundas, no fundo das quais as águas rolam com violência, afastam naturalmente o homem."[81]

O Rio Douro sempre se apresentou como uma fronteira natural de difícil travessia, com vales inóspitos e abruptos que delimitam esta região (Figura 11). Este fator de defesa natural fez com que as povoações se fixassem, naturalmente, no planalto. As ocupações ao longo desta linha de água tratavam-se de pontos estratégicos na raia para controlo e defesa do território. A procura de solos férteis atraiu a população para perto dos subafluentes do Douro. Mas isso não chega para justificar as várias manchas (separadas por grandes distâncias) de distribuição dos povoados no planalto, exatamente pela escassez de cursos de água em comparação com a massa de terreno dos planaltos.[82] "O factor hidrológico é, pois, absolutamente secundário, embora condicione

[80] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p.204.
[81] *Idem*. p. 203.
[82] Os vários pontos de distribuição no planalto podem indicar o aparecimento de povoados em redor de nascentes. A água é um meio de subsistência tanto para o ser humano, como para as colheitas, como para os gados, porem os cursos de água (rios e subafluentes) apresentam-se com uma importância secundária na escolha do habitat.

em grande parte a localização das povoações."[83] Mais importante que a água, foram outras características geográficas. Um local com um clima inóspito, inserido num país com comunicações difíceis, onde cada lugar habitado mais isolado somente pode contar com os recursos próprios. "A necessidade duma luta constante e dura com um meio desfavorável conduz naturalmente ao agrupamento da população".[84]

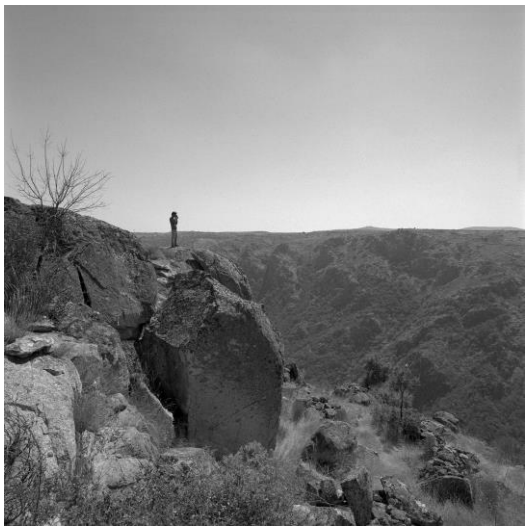


Figura 11 – Território no Douro Internacional. Fotografia: Duarte Belo (2005).

> "As aldeias assaz espaçadas entre si teem o seu casario sujo, lobrego e humilde, n'um agrupamento meticuloso, sem que um unico predio se desgarre, motivado pelo instincto da sociabilidade e da defesa commum. D'aqui como d'uma colmeia irradiam os seus habitantes para a faina agricola da vasta area circundante onde se dispersam e somem para valorisar o solo."[85]

As aglomerações das populações transmontanas caracterizam-se por "ruas estreitas e tortuosas, cheias de recantos e saliências, só diferentes do caminho rural em serem ladeadas de casas." [86] As habitações dispõem-se consoante o espaço que lhes deixam as vizinhas, o traçado das ruas e a orientação que segue a distribuição da povoação. Habitações isoladas são praticamente inexistentes, "A aglomeração é a lei geral; as povoações surgem como ilhotas nos campos desertos."[87] Os aglomerados dividem-se em dois tipos: o aglomerado tradicional num núcleo compacto (Figura 12) ou o aglomerado alongado que segue uma diretriz. O primeiro tipo é o aglomerado mais comum, sendo que o segundo é muito menos frequente, emergindo ao longo de caminhos ou estradas existentes. De facto, a influência dos caminhos parece quase nula no aglomerado em núcleo, pois "não foi com efeito a povoação que se adaptou ao caminho, mas o caminho à povoação." As povoações são bastantes dispersas, com grandes distâncias entre si, nas quais a densidade populacional é muito reduzida e não se encontra distribuída uniformemente.

Figura 12 - Povoação Barrosâ. Barroso. Tipo de aglomerado tradicional.

No princípio do século XX, o tempo que corresponde justamente a uma nova conjuntura na história da circulação, com a construção da rede de estradas e dos caminhos de ferro a nível nacional, dá-se um grande êxodo rural. Na verdade, o aparecimento destas comunicações traduziu-se numa ferramenta de auxílio para a crescente emigração. Foi a partir da última década do seculo XIX que este fenómeno começou a atingir proporções avassaladoras,

[83] *Idem*. p. 201.
[84] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p. 202.
[85] MONTEIRO, Manuel - Miranda do Douro. In BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII.
[86] *Idem*. p. 205.
[87] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p. 200.

consequência das crises que atingiram a economia rural, sobretudo com a perda da grande indústria transmontana das sedas para a revolução industrial. [88] Apesar do aparecimento da linha férrea e das oportunidades económicas da exploração dos recursos regionais que surgiram da sua chegada, sobretudo os que estavam relacionados com a exploração mineira, o progresso económico foi lento e fugaz em comparação com outras zonas do país, fazendo com que grande parte dos habitantes preferisse o litoral, favorecido por mais oportunidades e melhores comunicações ou os países no continente americano.[89] Atualmente, a circunstância mantém-se, mais de um século depois, onde Trás-os-Montes se apresenta como uma região de difícil acesso, onde as pessoas vivem da terra, com uma população envelhecida. Os planaltos transmontanos continuam a fazer parte das regiões menos povoadas de Portugal.[90]

Figura 13 - Habitação Barrosã. Barroso. Esta imagem representa a típica construção transmontana, na qual o acesso para a habitação se efetuava por uma escadaria exterior e o espaço da casa se distribuía no piso superior. O piso inferior servia para o armazenamento de gado, o que resultava na geração de calor e auxiliava os habitantes nos meses mais frios (considerando também o fator da humidade do solo).

A dinâmica de povoamento atual resultou de um longo processo de alterações nos povoados, no decorrer de milhares de anos, resultando das diversas ocupações que pretendiam tirar o melhor proveito possível dos recursos da região e garantir a segurança e a subsistência necessárias para a habitar. Os vestígios das primeiras ocupações da região são datados do período Paleolítico.[91] Porém, a maioria dos vestígios presentes nos planaltos transmontanos que nos permitem ter uma ideia mais clara da ocupação da região datam da Idade do Ferro. Os povoamentos castrejos eram caracterizados por se implantarem "no alto de montes, em cabeços fáceis de defender, donde se dominam os campos e os caminhos"[92] como um género de aldeias de casas e muros de pedra solta, cobertas de lousa ou colmo, sem qualquer reboco ou caiação que esconda o aparelho dos blocos de granito ou xisto (Figura 14). As posições de implantação das populações tinham naturalmente a ver com a defesa dos povoamentos, isolados "pela rudeza das montanhas, pela fundura dos vales, pelo impraticável dos caminhos".[93]

Figura 14 - Castro de Vilarinho dos Galegos, no Douro. Fotografia: Duarte Belo (2022).

> "(…) os habitantes alcandoravam-se em aldeias arruadas e muradas, no cimo dos montes, vivendo de landes e castanhas,

[88] A partir de 1876, a indústria de seda entra em ruína. - TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p. 178.
[89] *Idem.* p.218.
[90] *Idem.* p.211.
[91] O Paleolítico divide-se em três momentos: o Paleolítico Inferior, o Paleolítico Médio e o Paleolítico Superior. Os vestígios encontrados são referentes ao Paleolítico Superior, correspondente ao último momento do período Paleolítico, datado entre c. 300.000 - c. 10.000 a.C. Algumas descobertas foram feitas nos últimos 50 anos referentes a gravuras rupestres em Trás-os-Montes, sendo as mais famosas as gravuras de Mazouco. Estas gravuras foram as primeiras do seu género a ser descobertas em 1981, perto da região do Vale do Côa. O Vale do Côa é considerado o mais importante sítio com arte rupestre paleolítica de ar livre a nível nacional, no qual existem mais de mil rochas com manifestações rupestres, identificadas em mais de 70 locais distintos. Esta região alberga também pinturas e gravuras de outros períodos,[91] sendo predominantes as gravuras paleolíticas, executadas há cerca de 25.000 anos.
[92] RIBEIRO, Orlando - **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico**. Coimbra: Coimbra Editora, 1945. p.50.
[93] *Idem,* p.162.

> pastoreando gados e cultivando cereais nos lugares altos, que então se viram despojados da cobertura vegetal primitiva, conservada nos vales e baixas. Foi por entre selvas e cabeços fortificados que os exércitos de Augusto cautelosamente tiveram de avançar."[94]

A área de Trás-os-Montes Oriental teve a presença de dois grandes domínios de povoados da cultura castreja: os Zoelas e os Banienses. Os Zoelas são um dos povos da cultura castreja cuja presença foi confirmada na região por uma série de achados epigráficos. O território deste povo era vasto, surgindo nos quadros de povoamento do Noroeste como um dos povos com maior extensão de território. Em todo o espaço ocupado pelos Zoelas, a romanização teve um impacto profundo, dado que percentagem de castros abandonados é elevada.[95] O povoamento em castros, que estava distribuído no território seguindo uma matriz arborescente ao longo de cursos de água, foi substituído por uma rede de povoados abertos que se dispunham em constelação em redor da eventual sede da *Civitas Zoelarum*, dos diversos *vici*, ou ao longo da rede viária. As zonas nucleares da distribuição dos *vici* em redor da *civitas Zoelarum* consistiam na depressão de Bragança, no planalto mirandês e no Vale de Aliste. Os respetivos domínios centrais destas zonas seriam Castro de Avelãs, Castelar de Picote e Villalcampo.[96] Nenhum destes domínios centrais ocupa o centro geográfico das regiões que controlavam, contudo, estavam implantados em locais estratégicos e revelam sua importância pela rede de habitats envolventes.[97]

A Sul do território dos Zoelas desenha-se uma outra região provida de uma individualidade geográfica que a diferencia, quer da Terra Fria, quer dos planaltos que se estendem a sul do Douro. Os dois eixos que estruturam essa área são o vale do Douro e o seu subafluente, a Ribeira de Vilariça. Com os achados arqueológicos de uma ara dedicada a Júpiter em Santa Cruz da Vilariça, este era o ponto central da *Civitas Baniensium.*[98] Localizada num sítio que domina a confluência do Rio Sabor com a Ribeira da Vilariça, o território desta *civitas* revela que os castros continuaram ocupados e com extensões de construção além das muralhas, o que revela uma forte vitalidade na ocupação do território.[99] Isto deve-se não só à sua localização geoestratégica, mas também à presença de solos agrícolas favoráveis e a forte relação com um eixo secundário viário (o caminho que subia o vale da Vilariça e seguia para Norte).[100]

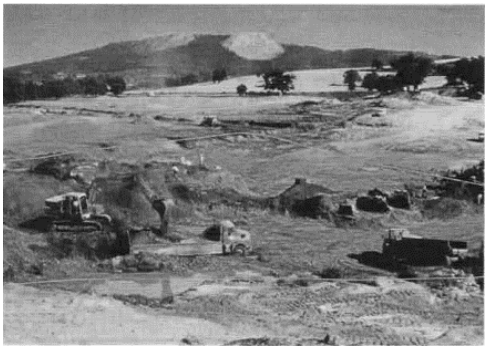


Figura 15 - Aspeto das ruínas descobertas aquando da construção da barragem de Vale de Ferreiros.

[94] RIBEIRO, Orlando - **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico**. Coimbra: Coimbra Editora, 1945, p. 171.
[95] Com a invasão e domínio romano da península ibérica, as dinâmicas de povoamento alteraram-se drasticamente. Apesar de alguns castros terem sido romanizadas, os povoamentos fortificados no topo das colinas são substituídos pelas villae nas terras baixas. "Uma *villae* era prédio de extensão média, com terras bravias e cultivadas, a habitação do senhor, dos trabalhadores, estábulos e celeiros; mas, desde cedo, apareceu a tendência para fraccioná-lo dentro dos términos antiquos que, esses, chegarão até às freguesias rurais da alta Idade Média." - *Idem,* p. 171.
[96] O território dos Zoelas englobava outros espaços com um menor número de habitats: a serra da Nogueira, da Coroa e ao planalto de Deilão e o planalto de Parada-Izeda.
[97] LEMOS, F. Sande - **Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental**. Braga: Universidade do Minho, 1993. Tese de Doutoramento. pp. 496-497.
[98] "Reforça esta hipótese a excelente localização geoestratégica do povoado e a estrada romana secundária, bem como a importância que o lugar manteve ao longo da Alta Idade Média, como sede de paróquia citada no chamado Paroquial Suevo. Só no século XIII o sítio seria definitivamente abandonado." – *Idem,* p.498.
[99] "A sua proximidade aos aglomerados atuais faz supor que estes sítios continuassem a ser habitados ao longo da Alta Idade Média. Também nesse sentido a ocorrência de necrópoles ou sepulturas habitualmente classificadas como medievais." - *Idem,* p.498.
[100] O aumento demográfico dos povoados castrejos insurgiu também o desenvolvimento de uma nova rede de habitats. O número de novos habitats seria mesmo superior ao de castros pré-romanos na região. Repartem-se por três tipos diferentes os novos habitats: villae, mansiones e casas rurais.

Os limites do domínio da *civitas* são difíceis de traçar, mas crê-se que três possíveis microrregiões individualizadas tenham feito parte do seu domínio em redor do Douro. Estas microrregiões seriam o planalto de Ansiães, o território mineiro de Vale de Ferreiros – Carvalhosa (Figura 15) e a depressão de Freixo. Contudo, existem vários motivos para ponderar a possibilidade de Vale de Ferreiros poder ter sido um distrito autónomo, do mesmo modo que se tinha atribuído à zona da serra da Padrela estatuto próprio pela extração de ouro. Isto deve-se à densidade de povoados e habitats diretamente relacionados com a atividade mineira e a relevância do material recolhido. Isto confere ao sítio a dimensão de um pequeno aglomerado urbano, o que por sua vez permite supor que este possa ter sido o centro de uma microrregião. Todavia, distintos autores[101] não consideram a possibilidade desta microrregião ter sido um distrito autónomo. A difícil determinação da *civitas* a que pertencia deve-se à circunstância desta zona se situar entre o limite da *Civitas Zoelarum* e a *Civitas Baniensium.* O mesmo acontece com a depressão de Freixo. A depressão constitui um espaço isolado, fechado sobre si. [102] Geralmente, considera-se esta zona no território dos Zoelas, partindo do princípio de que o Douro seria a fronteira máxima que limitava a ocupação deste povo, sendo que, durante a Idade do Ferro, a depressão foi escassamente habitada. A falta de recursos seria a explicação mais apropriada, mas o maior fator seria talvez por se tratar de uma área periférica e fronteira entre povos. Esta região terá contribuído para o mais baixo índice de ocupação de todo o território de Trás-os-Montes Oriental.[103]

A presença árabe[104] foi bastante marcante no território da Península Ibérica, deixando distintas heranças nas práticas agrícolas, nos costumes e nas línguas: "Os árabes reforçaram o tom mediterrâneo que os romanos haviam começado a imprimir".[105] Distintos são os topónimos relacionados com a presença mourisca que ficaram impressos no território, mas nem todos são necessariamente de origem arábica. Na verdade, são poucos os locais com nomes de origem arábica no Noroeste e até mesmo "O próprio vocabulário comum serve-se de palavras românicas, ao contrário do Sul, que se exprime por palavras de origem arábica."[106] O assunto da influência árabe em Trás-os-Montes é bastante discutido por diversos autores, exatamente por não existirem muitos vestígios da sua ocupação.

> "nós cremos ter demonstrado que nas nossas tradições de mouros encantados o nome dos mouros veio substituir o de *pagãos*, e que tais tradições existiam muitos séculos antes da invasão árabe."[107]

> "(…) según las leyendas portuguesas y galegas (…) Estas mouras están associadas (…) a prácticas de religiosidad popular que provienen de mitos prehistoricos"[108]

O Mondego pode considerar-se o eixo que separa as duas regiões contrastantes de ocupação arábica em Portugal. Não só relativamente a contrastes na ocupação, mas também contrastes no clima, nas paisagens e nos recursos. A Sul deste rio, a influência e domínio árabe foram mais duradouros e a reconquista mais lenta. Seria

[101] Forbes, Jorge Alarcão, Sande Lemos. Este último não atribui *civitas* a Vale de Ferreiros e elabora os motivos para os quais esta microrregião poderia ser autónoma, contudo, admite que possa ter pertencido ao domínio da *Civitas Baniensium* por ser uma região contígua.
[102] Separada da terra de Miranda pela serra de Freixo. Entre Freixo e a área de Moncorvo – Vilariça ergue-se a serra do Reboredo. A Sul, entre Freixo e o vale do Douro, levanta-se o maciço Penedo Durão. O limite mais aberto desta depressão é precisamente o Vale do Douro a Leste, território que hoje faz parte da província de Salamanca.
[103] LEMOS, F. Sande - **Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental**. Braga: Universidade do Minho, 1993. Tese de Doutoramento. pp. 497-503.
[104] Quando se quebrou a unidade política da Península com as invasões bárbaras, o efémero reino dos Suevos veio ocupar precisamente os territórios da Galiza e de Portugal ao Norte do Tejo, antes das invasões arábicas. A dinâmica de povoamento não parece ter sido muito alterada com esta invasão.
[105] RIBEIRO, Orlando - **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico**. Coimbra: Coimbra Editora, 1945. p.90.
[106] *Idem*, p. 89.
[107] Cit. por NETO, Antero – **Bruçó: Da Pré-história ao 25 de Abril.** Carviçais: Lema d'origem, 2021. p.43.
[108] Cit. por *Idem*, pp.43-44.

natural que a presença árabe se fizesse sentir mais nos territórios do Sul, onde ambos os lados do estreito de Gibraltar apresentam mais similaridades entre si. De facto, o domínio árabe cedo abandonou a região da Galiza e do Douro, mas perdurou durante vários anos mais a Sul, enquanto já se estabelecia o reino de Portugal nesta zona. Assim, pode-se observar a divisão do país consoante as influências mais marcantes, isto é, "um Portugal mourisco, meridional, e um Portugal românico, setentrional. Românico, note-se, não porque o cunho romano ai tivesse sido mais impresso, mas porque o fugaz domínio árabe mal se fêz sentir."[109] Após a Reconquista, as terras transmontanas foram povoadas lentamente, por aforamentos coletivos durante os primeiros tempos da monarquia. A concentração destes aforamentos foi mais focada nos limites da raia para assegurar a defesa do país .[110]

Figura 16 - Vista da geral Cidadela. Bragança.

> "As cartas de foral concedidas a povoações são sempre indício de incremento da população: ou porque esta fôsse já suficiente para se organizar em concelho, ou porque, com as regalias concedidas, se procurava atraí-la. No mesmo período, enquanto em Entre-Douro-e-Minho, muito povoado, se outorgaram apenas 18 forais, Trás-os-Montes recebe 69. Com os «coutos de homiziados», onde os criminosos podiam residir seguros da impunidade, tentaram os reis estabelecer um cordão de lugares fortificados ao longo da raia, que já então seria, como ainda é, em grande parte uma faixa de povoamento rarefeito."[111]

Em toda a história de ocupação conhecida nas regiões transmontanas, a dinâmica de povoamento não se alterou. Desde o período castrejo até aos dias de hoje, a aglomeração da população é a norma. As alterações que decorreram foram relativamente à distribuição dos povoados no território, a qual sempre foi regida pela circunstância sociopolítica da época. Atualmente, as maiores concentrações populacionais nos planaltos são ainda em redor das fortalezas colocadas na raia (Figura 16). Pouca foi a evolução que esta região teve em comparação com o litoral, condicionada pelo seu isolamento e condições agrestes. Foi uma região que ficou parada no tempo, à margem das transformações que decorriam no resto do território nacional. O sistema geral do povoado, desde uma época remota, mantém-se, assim, inalterado; no qual existe um regime de exploração coletiva e uma vasta unidade agrária, da qual a aldeia serve de centro e para lá deste domínio, terras de pasto e matagais bravios.[112]

> "Há quatro mil anos, o povoamento alcançara já, nas montanhas, os limites actuais. Quando da conquista romana, quási em cada cabeço havia uma aldeia : foi a gente dos castros que, descendo aos vales, cultivou as villas em que a terra se repartiu.
>
> À luz dos documentos da Reconquista, outra vez o Noroeste aparece com a fisionomia de um formigueiro humano. Como, em tão pouco tempo, se reconstituiu? Êstes factos não favorecem a hipótese de uma quebra de continuidade nas populações da região. Nela, as raízes da nacionalidade portuguesa mergulham na pré-história."[113]

[109] RIBEIRO, Orlando - **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico**. Coimbra: Coimbra Editora, 1945. p. 89.
[110] *Idem*, p. 148.
[111] *Idem*, p. 215.
[112] *Idem*, p. 145.
[113] RIBEIRO, Orlando - **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico**. Coimbra: Coimbra Editora, 1945, p. 211.

"Ainda nos princípios do seculo XVI, ao fazer a representação da sua fortaleza[114] (vista Norte/sul) Duarte Darmas faz questão de apresentar no Caminho Largo (antiga via romana) dois homens de armas, respetivamente um peão e um cavaleiro. Isto mostra da importância desta via que, naturalmente era preciso defender." [115]

[114] Castelo de Freixo de Espada à Cinta.
[115] PINTADO, F. António - **DE FREIXO, A FREIXO DE ESPADA À CINTA: NOTAS DE MONOGRAFIA.** Freixo de Espada à Cinta: Câmara Municipal, 1992. p.41

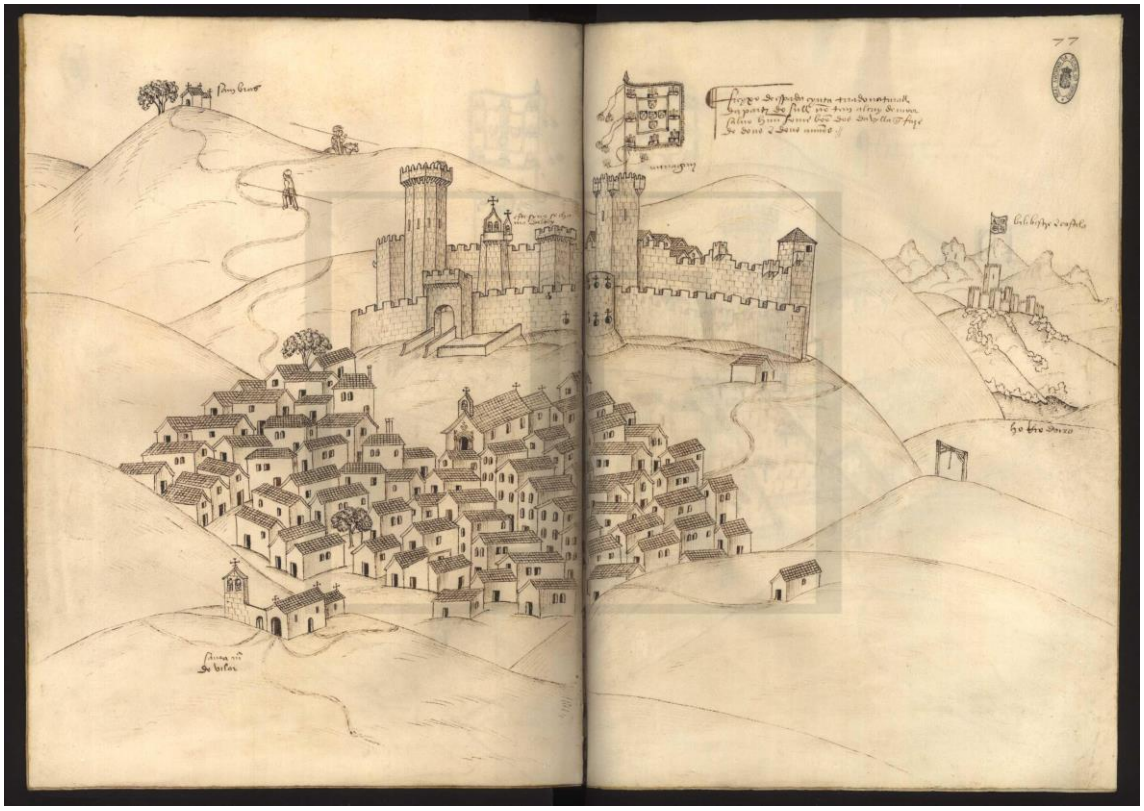


Figura 17 - Castelo de Freixo de Espada à Cinta(vista Norte/sul). Desenho de Duarte de Armas do Livro das Fortalezas (1510).

O Carril Mourisco

As vias mais antigas e notáveis que se conhecem são atribuídas ao período romano. Naturalmente, em épocas anteriores, o trânsito existia, mas através de caminhos disseminados, isto é, não hierarquizados nem subordinados. Na época romana, "(…) o caminho sai da fase esporádica para atingir a concepção mais alta da rêde." [116]

Ao longo dos séculos, as vias romanas continuaram a representar os eixos de comunicação com os traçados mais bem adaptados ao território, sendo que as direções destas vias e as ligações entre os principais centros administrativos perduram, em muitos casos, até à atualidade. O exemplo de uma das vias mais utilizadas, não só no território transmontano, mas no território nacional e, inclusivamente, peninsular, é o itinerário XVII do Itinerário Antonino que ligava as cidades de *Bracara Augusta* (Braga) e *Asturica Augusta* (Astorga) passando pela cidade de *Aquae Flaviae* (Chaves).[117] Desta artéria principal, no sentido Norte - Sul, traçam-se um conjunto de vias secundárias que convergiam no grande eixo transversal formado pelo Vale do Douro. Dentro do enquadramento dos concelhos em análise no presente trabalho (Torre de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro e Miranda do Douro) existe a referência por diversos autores[118] de uma via secundária que atravessava o planalto mirandês, paralela à Via da Prata,[119] que vinha

[116] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p. 188.
[117] ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento. p. 54.
[118] "Apesar de ter sido muito citado por diversos autores (CARDOZO 1747; AYRES 1898, 233-237; BEÇA 1915, 95-98; ALVES 1934, 211-213; MOURINHO 1977, 280-283) o Carril Mourisco nunca foi objecto de um estudo pormenorizado." - LEMOS, F. Sande - **Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental**. Braga: Universidade do Minho, 1993. Tese de Doutoramento. p.315.
[119] Via romana que ligava *Emerita Augusta* (Mérida) a *Asturica Augusta* (Astorga).

desde o rio Douro (Barca d'Alva) e alcançava a Terra de Aliste, onde entroncava com a via XVII. Esta via é apelidada de "Carril Mourisco". O Carril Mourisco[120] é uma estrada considerada de origem romana que atravessa os concelhos transmontanos de Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro e Miranda do Douro. A antiguidade desta via pode ser atestada pela ocorrência de diversos topónimos associados à mesma,[121] assim como a articulação com a rede de povoamento romano e ainda pelo facto da rede assessória de caminhos se ter desenvolvido a partir deste eixo central.[122]

Figura 18 - Colheita do feno em Miranda do Douro. As carroças foram, desde a época romana até meados do século XX, um dos meios principais de transporte em Trás-os-Montes. Associado ao termo "carril" está a ideia de um caminho por onde é capaz andar um carro.

O trajeto do Carril Mourisco começa no concelho de Freixo de Espada à Cinta (ver apêndice II – Mapa do Carril Mourisco) e era marcado pelo atravessamento do Douro e pela passagem perto do povoado de Alva, onde foi encontrada uma ara a Júpiter.[123] De Alva, após cruzar a Ribeira do Mosteiro (único curso de água com um caudal mais significativo por onde a via atravessava), subia-se pelo troço lajeado conhecido como Calçada dos Alpajares.[124] No topo deste trajeto situava-se o Monte ou o Castelo de S. Paulo (cota 350 m), como um ponto estratégico que controlava todo o desfiladeiro. De S. Paulo,[125] a via prosseguia para nordeste atravessando diagonalmente o altiplano do Penedo Durão (cota 650 m) e descendo para a depressão de Freixo (cota 550 m), alcançando a vila de Freixo de Espada à Cinta (Figura 19).[126] Admite-se que neste ponto tenha existido, no local onde se ergueu o castelo, um posto de controlo adjacente à via. Este posto controlava a zona a Norte de Freixo, para onde a estrada se dirigia, passando pelo Monte de Santa Luzia, que se pondera ter localizado um importante *vicus*.[127]

Figura 19 - Castelo e Igreja Matriz da vila de Freixo de Espada à Cinta, por onde passava o Carril Mourisco.

[120] Também conhecida por "Estrada Mourisca". Este termo é também associado a outras estradas romanas no país, sendo a via *Olisipo – Bracara Augusta* também assim denominada no seu troço a Norte do Mondego. A atribuição deste termo resulta da denominação de estradas de origem cronológica muito antiga.

[121] "Ao longo do seu trajeto no termo Bruçó, e a reforçar a ideia da presença desta via, a estrada romana, ou carril mourisco, atravessa ou bordeja sítios como Atalaia, Nova de Carreira ou Valinho Mourisco. (…) Estes microtopónimos estão todos relacionados com itinerários, pontos de observação e vigia e locais de antiguidade remota. Viterbo (…) diz-nos que "carreira" é o mesmo que "carril", ou seja, "caminho, capaz de por elle andar um carro". O mesmo autor, na mesma obra, indica que "atalaya" é um ponto alto, de vigia, que serve para vigiar ao longe." - NETO, Antero – **Bruçó: Da Pré-história ao 25 de Abril.** Carviçais: Lema d'origem, 2021. p.52.

[122] Para além da articulação com cursos de água de pequeno caudal (e poços) e pelos variados cruzeiros que marcam as intersecções com outros caminhos.

[123] "Alba ou Alva foi fundada na época romana, emergindo como um dos locais centrais no universo medieval transmontano, possuindo uma Cerca e Carta de Foral.(…) No seculo XIII teria caído no domínio do rei de Leão sem oferecer resistência (…). O rei português, D. Sancho II, retirou a Alva os privilégios de que gozava, ficando dependente de Freixo. No seculo XVII encontrava-se definitivamente despovoada." - LEMOS, F. Sande - **Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental**. Braga: Universidade do Minho, 1993. Tese de Doutoramento. p.316.

[124] O lajeado desta calçada foi classificado como de obra mais tardia. Foi utilizada intensamente como ligação entre Freixo e o Douro até à chegada da ferrovia, sobretudo durante os seculos XVIII e XIX, para a navegação fluvial entre o Porto e Barca d' Alva. – *Idem.*

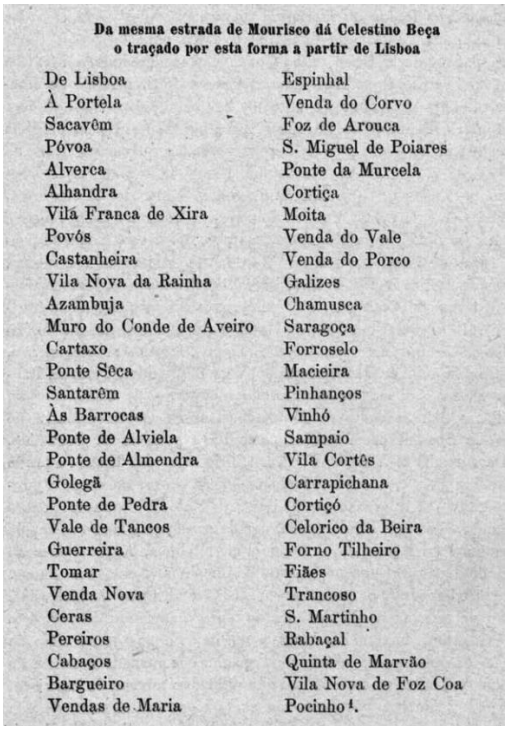
[125] O Castelo ou Castro de S. Paulo foi ocupado durante o Baixo Império e a fortificação que hoje se observa pode tratar-se de uma fortificação tardo-romana, relacionada com o controlo da via. O povoado perdurou até à Baixa Idade Média. – *Idem.*

[126] À saída da vila, a via romana teria de atravessar um pequeno curso de água, atravessado por uma ponte ("Ponte do Carril"), porém esta ponte é datada da época medieval.

[127] *Vici* (aldeia) constituíam-se como entidade intermédia entre as *civitas* e *villae.*

Contornava de seguida a serra de Freixo por Leste, alcançando em pouca distância o extremo Sul da Terra de Miranda (cota 710 m), existindo um grande vencimento de cotas através de um traçado sem sobressaltos. A via seguia até ao povoado romano de Vale Travesso (Lagoaça), onde foi descoberta uma árula a Júpiter. Do Vale do Douro até Lagoaça distam cerca de 30 quilómetros, sendo esta a distância suficiente para acreditar que este povoado tenha correspondido a uma *mansio*.[128] A média de uma tirada diária corresponde entre 30 e 40 quilómetros, podendo variar consoante as circunstâncias,[129] deduzindo-se esta distância como a ideal para a colocação de uma estrutura de albergaria no trajeto do Carril. Crê-se que este fosse o ponto mais estratégico para a colocação de uma *mansio*, não só pela distância até ao Douro, mas também pela possibilidade da existência de uma bifurcação do trajeto do Carril Mourisco que efetuasse a ligação ao povoamento mineiro de Vale de Ferreiros (Carviçais).

Segundo o itinerário descrito por Celestino da Beça (Figura 20), a estrada seguia o trajeto: "(…) vinha ao Pocinho pelas Bandeiras, à Capela de S. António de Moncorvo, Roboredo, Quinta de Mindelo, Quinta de Lauzelas, Cabeço da Mua, Castinheiral de Carviçais, próximo de Carviçais, hoje em consequência de edificações modernas passa na povoação. Costa do Barro Branco, Quinta da Macieirinha, Lameiras de Vale de Ladrões (termo de Fornos) (…)"[130] por onde depois faria a ligação ao Carril Mourisco.



Da mesma estrada de Mourisco dá Celestino Beça o traçado por esta forma a partir de Lisboa

De Lisboa	Espinhal
À Portela	Venda do Corvo
Sacavêm	Foz de Arouca
Póvoa	S. Miguel de Poiares
Alverca	Ponte da Murcela
Alhandra	Cortiça
Vilá Franca de Xira	Moita
Povós	Venda do Vale
Castanheira	Venda do Porco
Vila Nova da Rainha	Galizes
Azambuja	Chamusca
Muro do Conde de Aveiro	Saragoça
Cartaxo	Forroselo
Ponte Sêca	Macieira
Santarêm	Pinhanços
Às Barrocas	Vinhó
Ponte de Alviela	Sampaio
Ponte de Almendra	Vila Cortês
Golegã	Carrapichana
Ponte de Pedra	Cortiçó
Vale de Tancos	Celorico da Beira
Guerreira	Forno Tilheiro
Tomar	Fiães
Venda Nova	Trancoso
Ceras	S. Martinho
Pereiros	Rabaçal
Cabaços	Quinta de Marvão
Bargueiro	Vila Nova de Foz Coa
Vendas de Maria	Pocinho [1].

Figura 20 - Trajeto descrito por Celestino da Beça que faria a ligação da capital até Trás-os-Montes. O trajeto continuaria com a passagem do Pocinho em barca e seguindo a estrada conhecida por "O Mourisco". Porém, o trajeto descrito não corresponde ao traçado original da via romana conhecida como Carril Mourisco.

Admite-se que este ramal, além de ligar o Carril a Vale de Ferreiros, ligasse também à Foz do Sabor e ao Vale da Vilariça (zona nuclear da *civitas Banienses*). Contudo, não existem dados arqueológicos que atestem a veracidade deste caminho ser de origem romana. Este trajeto foi bastante utilizado aquando da crescente influência da vila de Torre de Moncorvo,[131] continuando a ser este ramal e o restante trajeto da estrada mourisca a Norte de Lagoaça, durante vários séculos, o caminho mais curto a percorrer entre Moncorvo e Miranda. [132]

[128] "As *mansiones* destinavam-se as paragens diárias, constituindo conjuntos de grandes dimensões e complexo equipamento, incluindo cavalariças, alpendres para as viaturas, oficinas, armazéns diversos, banhos, alojamentos para os variantes e pessoal, assim como cozinhas aptas a fornecer alimentos grupos números os" - MANTAS, V. Gil – **As Vias Romanas da Lusitânia**. Mérida: Museo Nacional de Arte Romano, 2012. p.66

[129] *Idem*, p. 109.

[130] ALVES, P. Francisco Manuel – Estudos arqueológicos do Major Celestino Beça - A estrada militar romana de Braga a Astorga por Bragança. **O Archeologo Português**. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, 1915. Vol. XX. p. 97.

[131] "Torre de Moncorvo inicialmente foi uma povoação integrada no concelho de Santa Cruz da Vilariça até que D. Dinis lhe concede carta de foral em 12 de abril de 1285. Posteriormente, vê-lhe outorgados outros privilégios como a construção de castelo e muralhas e de uma feira anual." – CM Torre de Moncorvo - **Torre de Moncorvo** [Em linha]. [Consul. 16.10.2023.] Disponível em: < https://www.cm-moncorvo.pt/pages/996?poi_id=287 >

[132] Segundo o itinerário de Severim de Faria, no início do século XVII. - LEMOS, F. Sande - **Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental**. Braga: Universidade do Minho, 1993. Tese de Doutoramento. p.320. | João Batista de Castro, no seu roteiro de 1748, assinala o trajeto entre Torre de Moncorvo e Miranda como "Da Torre a Carviçaes Ao Mogadouro A Villadella A Sindim A

À chegada ao planalto mirandês, encontramos uma estrutura hierarquizada, seguindo o modelo ideal de implantação da rede viária romana: a via com os seus *diverticulae*, que por sua vez conectam a via com distintos povoados romanos, sendo os *habitats* mais relevantes: Bardalém – Vilar dos Sinos (3 quilómetros para Nascente), Barreira de Algosinho (6 quilómetros para Nascente), Castrulejo – Sanhoane (1,8 quilómetros para Poente), Lombo de Ouro - Saldanha (5,5 quilómetros para Poente), Faceira da Granja – Duas Igrejas (3 quilómetros para Poente), Malhadas (2 quilómetros para Nascente).[133] Entre Vale Travesso (Lagoaça) e Castrulejo (Sanhoane)[134] medeiam, novamente, cerca de 30 quilómetros, pelo que este povoado pode ter funcionado como *mansio*. Do mesmo modo, Malhadas dista pelo menos 28 quilómetros de Castrulejo, o que pode indicar que este seria o terceiro ponto de albergaria em Trás-os-Montes para os viajantes. De Malhadas, a via seguia para a Terra de Aliste, fazendo a passagem na atual fronteira no termo de Constantim, passando a Norte do castro da Senhora da Luz, terminando assim o trajeto dentro do território nacional.[135]

Para além da eventual ligação com a via XVII que, por sua vez, permitia a ligação à Via da Prata, dos diversos *diverticulum* que serviam o Carril, dois assumem maior importância, pois admite-se que tenham funcionando como eixos transversais que cruzavam o Douro. Um desses eixos dirigia-se ao Castelo de Oleiros (Urrós), dominando a foz ao rio Tormes, fazendo a ligação ao caminho que ia de Fermoselle a Zamora. Um outro ponto de passagem seria mais a Norte, em S. João das Arribas, que seria outra travessia relacionada com outro caminho que também se dirigia para *Ocelodurum* (Zamora).[136] A travessia dos rios constituía um obstáculo que nem sempre poderia ser resolvido através da construção de pontes, levando a que em diversos locais (como aconteceu até ao século XIX) a passagem (*traiectus*) se efetuasse através de barcas, sobretudo no rio Douro.[137]

Sem, no entanto, se recuar perante os obstáculos naturais, as vias procuravam sempre os trajetos mais fáceis. De um modo geral, o traçado das vias aproveitavam as linhas naturais de comunicação, o que justifica a incorporação de caminhos pré-romanos no seu traçado, seguindo um desenho reto que acusava mudanças de direção ditadas pelo terreno. A partir destes princípios, o aspeto conferido à via é, na sua maioria, uma linha quebrada, cujas quebras são nomeadamente acentuadas em zonas onde a estrada assenta em grandes declives provocados pelas curvas de nível.[138]

Em algumas regiões com a topografia mais acentuada, "(…) as estradas, lajeadas ou talhadas na rocha foram dotadas de trilhos abertos artificialmente e destinados a carrilar os carros, artifício que é por vezes acompanhado de ranhuras transversais para impedir que os

Miranda" num total de 13 léguas. Cada légua corresponde a uma distância aproximada de 5 quilómetros. No mesmo roteiro, descreve o trajeto de Lisboa até Torre de Moncorvo como "De Lisboa a Santarem, De Santarem a Thomar, De Thomar fegue o mefmo caminho, que affinámos de Lisboa para Trancofo atè Celorico, que fazem trinta, e dahi fe aparta caminhando para S. Martinho, De S. Martinho ao Rabaçal, Do Rabaçal a Marvão, De Marvão ao Pocinho, Dahi à Torre do Moncorvo" num total de 63 léguas. O trajeto descrito coincide com o do Celestino da Beça. Ainda escreve também " Nefta derrota fe pafsaão algumas vinte ribeiras, que quafi todas tem ponte, o Douro particularmente, e em todas as mansões há eftalagens." - CASTRO, João Baptista de - **Roteiro terrestre de Portugal em que se ensinão por jornadas e summarios não só os caminhos, e as distancias, que ha de Lisboa... / pelo Padre João Bautista de Castro**. - Lisboa : Oficina de Miguel Manescal da Costa, 1748. | Porém, não foram encontrados vestígios arqueológicos de uma ponte que ligasse o Pocinho a Torre de Moncorvo nesta época. O atravessamento, segundo vários documentos seria em barcas. A ponte que há registo mais próxima seria a antiga Ponte da Portela no rio Sabor, que se encontra debaixo da albufeira criada pelo aproveitamento hidrelétrico do Sabor.

[133] A obra de Sande Lemos faz uma enumeração exaustiva do povoamento romano em Trás-os-Montes Oriental, pelo que apenas foram considerados os habitats de maior relevância para a reprodução dos mapas. A proximidade entre outros habitats de menor importância pode revelar a existência de outros *diverticulae*, mas este não foi um tema analisado no âmbito da presente investigação.

[134] Celestino da Beça indica que o castro de Sanhoane ("Castro Gel") dista apenas 100 metros da via. - ALVES, P. Francisco Manuel – Estudos arqueológicos do Major Celestino Beça - A estrada militar romana de Braga a Astorga por Bragança. **O Archeologo Português**. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, 1915. Vol. XX. p. 99.

[135] Sande Lemos admite que o término da estrada seria em San Vitero, mas este não é um consenso entre autores. De Malhadas a San Vitero, distam 30 quilómetros. - LEMOS, F. Sande - **Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental**. Braga: Universidade do Minho, 1993. Tese de Doutoramento. p.319.

[136] *Idem.*

[137] MANTAS, V. Gil – **As Vias Romanas da Lusitânia**. Mérida: Museo Nacional de Arte Romano, 2012. p. 68

[138] *Idem*, p. 60

animais escorregassem",[139] como se verifica na descida de Freixo para Barca d'Alva (Calçada dos Alpajares). Porém, apesar deste caminho ainda apresentar um troço lajeado, isso não implica que será classificado como romano.[140] As estradas degradavam-se rapidamente e o custo da sua manutenção era bastante elevado, o que muitas vezes se traduzia na reconstrução total ou parcial de troços ao fim de algumas dezenas de anos.[141] O desinteresse e/ou a má manutenção das vias resultou no desaparecimento dos pavimentos e dos miliários.[142] O Carril Mourisco apresenta estas características, exatamente por ser conhecido na região como um caminho de terra, no qual não se identificaram vestígios de calçada romana.[143]

Figura 21 - Miliário do Carril Mourisco, em Urrós. Localiza-se junto da antiga Estação Ferroviária de Urrós. É o único miliário encontrado até à data em Trás-os-Montes. Fotografia: José Guilherme Barata (abril 2023).

> "É contudo certo que se o tempo apagou quási todos os traços materiais da estrada romana, ela sobrevive pela sua direcção."[144]

Os princípios de lançamento de estradas foram formalmente estabelecidos pelos romanos, que criaram uma rede de estradas cuja utilização perdurou (em diversos casos) até ao século XIX, mas a formação de Portugal assinalou uma nova conjuntura na lógica do planeamento dos caminhos, condicionando bastante a estruturação da rede viária nos séculos seguintes. A época romana utilizou o lançamento de estradas para a construção de uma rede e a época medieval empregou-as para a construção de uma fronteira.

Como já foi referido anteriormente, foram concedidos diversos forais a Trás-os-Montes para criar vários estabelecimentos populacionais perto da raia, concedendo vários privilégios às localidades da região, com a preocupação da construção de fortificações que salvaguardassem a fronteira. Os eixos lançados a partir desta época concentravam-se nas ligações entre os castelos e as vilas fortificadas. Dois dos eixos principais lançados, paralelos ao Carril, tratavam-se de um caminho, que atravessava terrenos acidentados e pouco povoados, que ligava as fortificações de Vimioso, Algoso, Penas Róias, Mogadouro e Torre de Moncorvo[145] (no qual ainda se preservam as pontes de Algoso, Azinhoso, Quinta das Quebraras e de Estevaes)[146] e um outro trajeto ligava a vila de Mós a Freixo de Espada à Cinta, que por sua vez ligava a Bemposta e a Miranda do Douro. Este caminho aproveitava parte da estrada mourisca para o seu trajeto (desde Freixo até aos arredores de Lagoaça) por onde depois seguia uma ramificação que ligava aos povoados fortificados mais perto do Douro.

[139] MANTAS, V. Gil – **As Vias Romanas da Lusitânia**. Mérida: Museo Nacional de Arte Romano, 2012. p. 59
[140] *Idem*, p. 54
[141] *Idem*, p. 52
[142] *Idem*,. p. 57-58
[143] "Em sentido restrito *via* corresponde a uma estrada onde dois carros podiam cruzar-se ou marchar a par, com uma largura média de oito pés". 8 pés consistem em 2,37 metros (1 milha romana = 5000 pés = 1481,5 metros), que é a largura média que o Carril apresenta em quase todo o seu trajeto. Isto confirma que o Carril seria considerado uma via, mais precisamente uma via vicinale: "As *vias vicinales*, cuja denominação deriva de *vicus*, aqui com o sentido de povoação rural , aldeia, constituíam a parte mais numerosa da rede viária." - *Idem.*, pp. 46-47.
[144] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p. 190.
[145] O caminho seguia o trajeto paralelo ao Carril até à chegada a Carviçais, onde depois se seguia o trajeto do ramal do Carril que ligava à Foz do Sabor.
[146] Atualmente, não existem vestígios de pontes de origem romana na região. As pontes encontradas são de aparelho medieval ou foram (re)construídas durante a Época Moderna.

Figura 22 - Feira quinzenal. Ponte de Lima. Embora a imagem corresponda a um povoado minhoto, ilustra bem o ambiente que se vivia nos mercados mensais.

Com a afirmação de independência do território português no século XII, assim como a definição posterior de fronteira com Leão e Castela, as alterações na rede viária seriam direcionadas para as comunicações internas, com poucas ligações aos territórios vizinhos. Porém, as relações comerciais com os reinos vizinhos foram bastante duradouras, sendo que na primeira metade do século XVI, Miranda do Douro[147] foi um local privilegiado pelas rotas comerciais, estando em contacto com as vias que serviam Fonfría (certamente pelo trajeto do Carril Mourisco, pela proximidade a Constantim) e Torregamones, sendo que a vila de Fermoselle, perto do rio Tormes, recebia os mercadores de Mogadouro, Chacim, Vila Flor e Freixo, que seguiam em direção a Zamora, Valhadolid ou Salamanca (previamente referiu-se a existência de uma barca que faria a ligação a este vila). Para além de Miranda do Douro, destacavam-se também os portos secos de Mogadouro, (mais relacionado com viagens de curta distância pela sua posição mais central, com a duração de viagens entre um e quatro dias)[148] e Outeiro, que durante os séculos XIV e XV teria sido um local de intenso comércio.[149]

Uma das consequências do tráfego comercial a partir das concessões de privilégios nos forais para a criação de mercados (Figura 22) foi o aumento do número de estalagens neste território: Bragança, Fornos, Torre de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro,

[147] "Era um porto fixo, com uma afluência considerável de mercadores de ambas as nacionalidades, sobretudo entre 1526 e 1528. As transações seriam correntes, centrando-se principalmente nos bens de uso doméstico e na produção das oficinas de artesãos, sendo também centro de exportação de têxteis e de matérias-primas com eles relacionadas, desde os panos finos aos panos grossos, estopa ou seda em bruto." - ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento. p. 57.

[148] "(…) porto de nível médio, onde também prevaleciam os panos de Castela, mas onde também se verificava a produção de linho, cânhamo e seda." - TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p.190.

[149] "(…) mas já não seria considerado como porto no foral manuelino, o que não impedia que estivesse situado em local de passagem de importantes vias de ligação para Alcañices, Benavente e Zamora." – *Idem.*

Carrazeda, Mirandela, Meirinhos, Azinhoso e Vale do Porco.[150] Também as próprias ligações transfronteiriças notaram um acrescento no número de barcas a transitar no Douro Internacional, mostrando que as relações entre os povoados fronteiriços eram bastante próximas. Isto também se deve ao facto de não existirem várias vias transfronteiriças na zona Oriental transmontana:

> "Além das estradas de Bragança e Mirandela e doutras de interêsse mais local, aí vêm dar a estrada de Braga por Montalegre e a que sobe da Régua, ao longo da via férrea e continua depois para a fronteira. As ligações com a rêde espanhola fazem-se apenas aí (para Verim), a norte de Bragança (para Puebla de Senabria) e 'na fronteira de leste, em Quintanilha (para Alcanices e Zamora)."[151]

Figura 23 - Condução de carvão em Barroso. Para os comerciantes ambulantes (almocreves), as deslocações eram efetuadas através de mulas, burros e cavalos, talvez mais do que através de carros. Isto porque a acrescentar aos custos da manutenção do transporte, era necessário ainda considerar possíveis portagens e gratificações a barqueiros.

Quintanilha fica nos arredores de Bragança, a cerca de 36 quilómetros de Constantim, onde o Carril efetuava a transposição da fronteira. Isto significa que o Carril Mourisco era o caminho transfronteiriço mais perto de Miranda do Douro (Figura 24). Isto pode justificar a influência que a "Estrada dos Almocreves" (ou Carril Mourisco) ainda tinha nesta época e que deteve até ao século XIX. A ligação transfronteiriça traduziu-se num fator de grande importância para as rotas comerciais e também numa forte influência leonesa na região de Miranda, "não admira, pois, que aí tivesse perdurado um falar de ascendência leonesa (Mirandês)."[152] A proximidade entre as regiões mirandesas e leonesas também se traduziu nos conflitos bélicos fronteiriços, nos quais o Carril influenciou o curso histórico da região. [153]

> "Antes de todos estes acontecimentos, no dia 29 de março de 1762, Sarriá receberia ordens para distribuir pela população portuguesa manifestos impressos com a mensagem de que as tropas espanholas entrariam como amigas e não como inimigas. As declarações foram entregues a portugueses em Alcañices e ao governador de Puebla de Sanabria para estes os espalharem pelos lugares da raia. No mesmo sentido, Sarriá escreveria ao governador de Miranda do Douro, a quem enviaria também um exemplar do manifesto espanhol, perguntando-lhe diretamente como pensava receber as tropas espanholas."[154]

A passagem dos regimes espanhóis por Constantim deu-se a 5 de maio de 1762. Dois dias depois, o exército espanhol tomaria Duas Igrejas. Esta localidade seria utilizada como quartel general, sendo que o acampamento se localizava junto da estrada mourisca (perto da lagoa de Fenales), a 1500 metros da povoação.[155] O objetivo da invasão seria tomar a praça de Miranda do Douro, "que es la más importante y fuerte por aquel lado".[156] Miranda seria tomada com a intenção de construir uma ponte sobre o Douro, de forma a auxiliar a entrada de tropas no território português a partir de Zamora, para assistirem no cerco de Almeida. Após a

[150] ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento. p. 57.
[151] TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932. p. 191.
[152] *Idem*,. p. 26.
[153] Essencialmente durante a Guerra dos Sete Anos (1756-1763), com a invasão de Miranda do Douro em 1762.
[154] ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento. p. 349.
[155] *Idem*, p. 352.
[156] Cit. por *Idem*, p. 349.

conquista, foi evidente que seria impossível a construção da ponte por "lo inaccesible de sus Peñascosas margenes",[157] resultando na ordem de 13 de maio de Sarriá para a demolição das fortificações de Miranda e Bragança. Depois dos séculos XVII e XVIII,[158] deu-se um impulso nos levantamentos e reproduções cartográficas portuguesas, com a urgência de assegurar a defesa da fronteira e a preocupação inerente da compreensão e representação da rede de estradas.

> "O seu acesso por terra à fronteira, no planalto mirandês, e a posterior circulação isolada, foi alvo de atenção por parte do reino português, nomeadamente no séc. XVIII, após a invasão dos castelhanos em 1762, no âmbito da Guerra dos Sete Anos. Desse modo, foi ordenado o mapeamento de todas as vias de acesso ao território português, inclusive o Carril, pelo corpo de engenheiros militares que salientaram igualmente os principais focos de defesa territorial como rios e castelos."[159]

Ainda assim, o Carril continuaria a ser utilizado nas deslocações entre povoações e mesmo no contexto fronteiriço, sendo associado (até muito recentemente) a rotas de contrabando e emigração a salto.[160] Desde o século II-III d.C.[161] até ao século XIX, esta via foi largamente utilizada na região transmontana, mas "O seu abandono deu-se incrementalmente ao ser substituído pelas novas vias que, tal como ele, dizem respeito a toda uma região. Primeiro, o Carril deixa de ser via complementar ao comboio para ser, em parte, substituído por ele."[162]

---

[157] Cit. por ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento., p. 350.
[158] Guerra da Aclamação (1641-1668), Guerra de Sucessão de Espanha (1701-1714) e Guerra dos Sete Anos (1756-1763).
[159] LIMA, A. Cerveira [et.al.] – O Carril Mourisco. O traçado romano de uma grande rota contemporânea. **Coavisão.** Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa. nº17 (2015), pp. 56 - 57.
[160] *Idem,* p.57.
[161] ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento. p. 54.
[162] LIMA, A. Cerveira [et.al.] – O Carril Mourisco. O traçado romano de uma grande rota contemporânea. **Coavisão.** Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa. nº17 (2015), p.63.

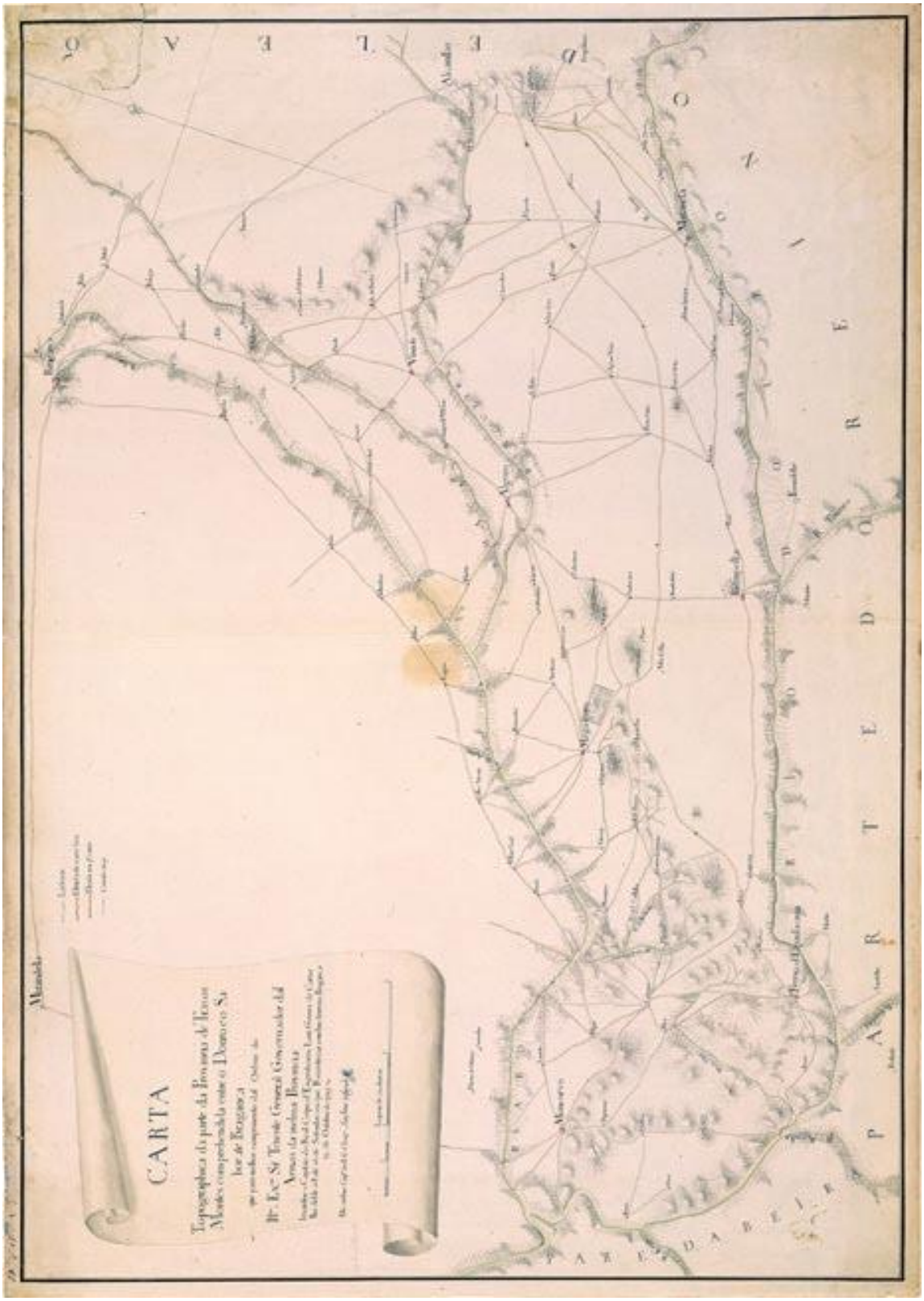


Figura 24 - Carta topographica da parte da Provincia de Tras os Montes, comprehendida entre o Douro e o Sabor, ate Bragança, 1797, onde se encontra cartografado na parte inferior do mapa o Carril Mourisco.

"Dos caminhos de ferro que estão por construir no nosso paiz, poucos haverá cuja necessidade para o progresso economico da região sua tributaria tanto se faça sentir. O planalto entre Douro e Sabor constitue uma extensa zona, que abrange os concelhos de Moncorvo, Freixo, Mogadouro, Vimioso e Miranda, afamada pelos notáveis jazigos ferríferos de Roboredo, pelas pedreiras de mármore e alabastro de Santo Adrão, e pelo valor dos seus productos agricolas e especialmente pecuarios. (…) Quanto melhor não teria sido prolongar a linha do Douro por Moncorvo e proximidades de Miranda ou Vimioso à fronteira, a ligar em Zamora com a rêde hespanhola! Não seria talvez maior o minúsculo trafego internacional, mas dava-se a uma vasta região nossa o instrumento imprescindível da sua transformação economica, redundando assim em proveito do paiz o quasi inutil sacrificio que se lhe exige." [163]

[163] SOUSA, José Fernando de - Pocinho a Miranda. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 375(1 de agosto de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 251-253.

A Linha do Sabor

O planeamento

> "Até ao aparecimento do caminho de ferro, no século XIX, os principais meios de transporte foram as redes fluviais ou marítimas, os animais de carga e os veículos de tração animal, por cursos de água naturais, estradas ou caminhos em terra batida ou empedrada. A primeira ideia subjacente à implantação do caminho-de-ferro apontava para o papel complementar daquelas redes já implantadas. Mas o rápido sucesso comercial e evolução tecnológica levaram à sua implantação maciça e fulminante a partir da segunda metade do século XIX, em quase todo o mundo, em plena revolução industrial. A progressiva, irreversível e constante implantação do caminho-de-ferro, logo no início do século XX, levou à consolidação definitiva desse meio de transporte, suplantando progressivamente todos os restantes." [164]

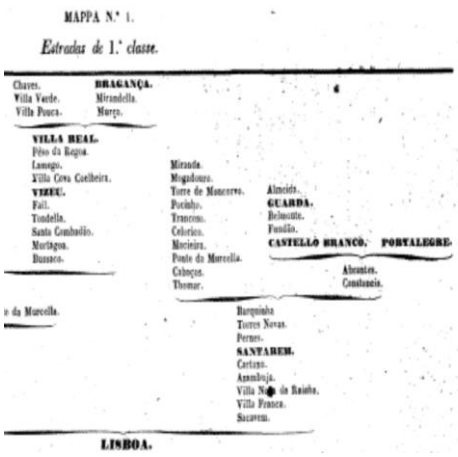
A implementação da linha férrea em Portugal surgiu num contexto posterior à Revolução Liberal, numa época de transformações e convulsões políticas intensamente vividas até ao princípio da segunda metade do século XIX. A ideia da sua instalação foi, pela primeira vez lançada, em 1840 pelo primeiro-ministro António Costa Cabral. Porém, a acrescer à "instabilidade política, socioeconómica, militar", existiam "graves problemas sanitários, como epidemias de febre-amarela e cólera (…) o que não permitiam pensar em gastos dessa natureza e envergadura".[165] Esta ideia surgiu também num contexto em que existia uma grande preocupação com o estabelecimento

[164] ALVES, R. Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro.** Coimbra: Universidade de Coimbra, 2015. 660. Tese de Doutoramento. vol. I. p.24.
[165] *Idem*, p.45.

de uma boa rede de comunicações dentro do reino, cujos assuntos de discussão eram muito anteriores à revolução.

> "Entre finais de Setecentos e meados do século XX, a intervenção sobre as estradas do território continental e ilhas adquiriu uma maior complexidade do que em cronologias anteriores, conduzindo à progressiva afirmação da noção de rede viária, ou seja, ao entendimento de vias de comunicação terrestres como um todo, o que permitiu a estruturação de estratégias, definidas por parâmetros rigorosos através de plano e classificações de estradas, mediante os quais se enquadram e normalizam as ações a apreender." [166]

O estabelecimento deste sistema de comunicações foi um assunto intensamente discutido no século XIX,[167] com tendência "a considerar como áreas prioritárias de intervenção as que se associavam ao escoamento de produtos agrícolas de elevado valor económico, como por exemplo das estradas do Douro".[168] As estradas eram ponderadas como um fator de desenvolvimento económico, pelo que se procurava compor uma rede de ligação dos principais centros urbanos, na qual a capital se assumia como o centro nuclear da rede no território nacional.[169] Estes eram os princípios que viriam a definir as comunicações de um "Portugal de Oitocentos (…) um país ainda predominantemente rural."[170] O território mirandês era um dos assuntos abordados na composição da rede viária neste sistema de comunicações, com a ideia da ligação do Pocinho a Miranda debatida relativamente ao seu papel na circulação regional. [171] A representação da ligação entre estas terras surgiu na esquematização do *Systema Geral das Communicações do Reyno*[172], a que se refere a carta de lei de 22 de julho de 1850 (Figura 26).[173]


MAPPA N.º 1.

Estradas de 1.ª classe.

Chaves.
Villa Verde.
Villa Pouca.
BRAGANÇA.
Mirandella.
Macço.
VILLA REAL.
Pézo da Regoa.
Lamego.
Villa Cova Coelheira.
VIZEU.
Fail.
Tondella.
Santa Combadão.
Moritagos.
Bussaco.
Miranda.
Mogadouro.
Torre de Moncorvo.
Pocinho.
Trancoso.
Celorico.
Moreira.
Ponte da Murcella.
Cabeços.
Thomar.
Almeida.
GUARDA.
Belmonte.
Fundão.
CASTELLO BRANCO.
PORTALEGRE.
Alemtes.
Coutanein.
e da Murcella.
Barquinha
Torres Novas.
Pernes.
SANTAREM.
Cartaxo.
Azambuja.
Villa Nova da Rainha.
Villa Franca.
Sacavem.
LISBOA.

Figura 25 - Extrato do Mapa 1 , referente às estradas de 1.ª classe, da Carta de Lei de 22 de julho de 1850.

A carta propunha um melhoramento da comunicação da rede viária nacional, apresentando no mapa 1[174] (incluído na carta de lei) a ligação das localidades Pocinho – Torre de Moncorvo – Mogadouro – Miranda como estrada de 1º classe (Figura 25). [175]

---

[166] ANDRADE, A. Aguiar - **DAS ESTRADAS REAES ÀS ESTRADAS NACIONAIS: CATÁLOGO**. [S.l.]: Centro Rodoviário Português, 2002. p.22.

[167] Em 1852, foi criado o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, o que por sua vez marcou o início de um conjunto de obras de vulto que estimularam reformas no processo legislativo de aprovação de obras públicas, reformas sobretudo direcionadas para a rede de comunicações nacional, de maneira "que proporcionassem as condições para dotar o País de uma sólida rede de estradas." Os procedimentos que integraram estas reformas consistiam na "elaboração de relatórios escritos, realização de contagens de circulação, a feitura de mapas-quadro e também, a execução de cartas, desde os levantamentos corográficos passando pelo estabelecimento dos itinerários das estradas existentes ou pela cartografia do seu estado de conservação", procedimentos que antes da constituição deste ministério já eram utilizados, mas sob formas mais simples.

[168] *Idem*, p.25.

[169] *Idem*, p.24.

[170] *Idem*, p.25.

[171] "Que era necessário dizer-se como se hão de fazer as estradas; por exemplo, a que vai d'aqui a Miranda, até ao Pocinho é de grande utilidade, mas que leva-la do Pocinho a Miranda não valia a pena, porque esta ultima terra é uma aldêa muito ordinária, e para as suas precisões basta a estrada que lá tem." - **Diário do Governo**. Ano 23, nº 104, (maio 1843). Lisboa: Imprensa Nacional, 1843.p.7.

[172] Com elaboração com data posterior a fevereiro de 1854.

[173] ALVES, R. Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro.** Coimbra: Universidade de Coimbra, 2015. 660. Tese de Doutoramento. vol. I. p.54.

[174] O "mapa" consistia apenas num esquema escrito das ligações entre localidades, não numa base cartográfica.

[175] "Art.2.º As estradas dividem-se em estradas de primeira e de segunda classe.

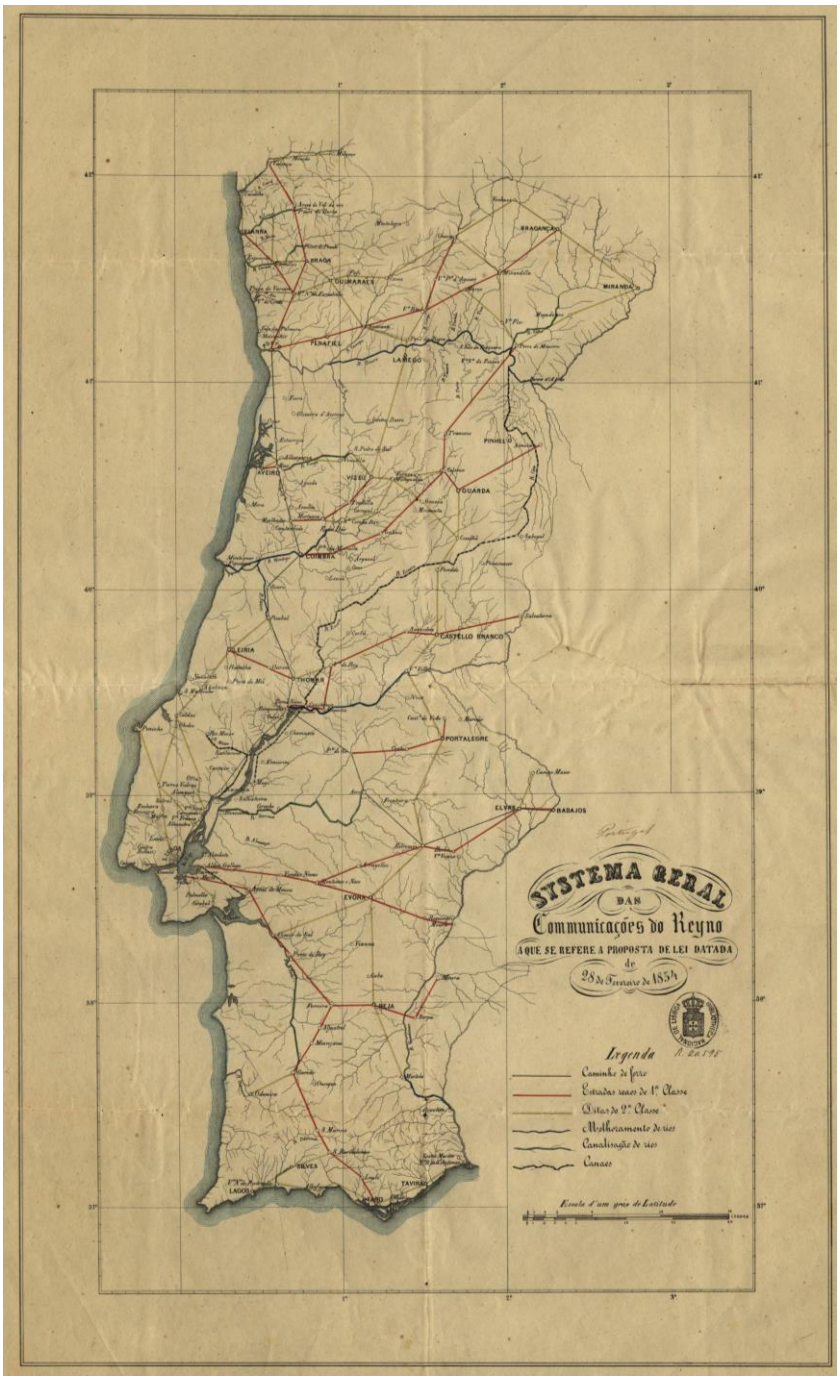


Figura 26 - Systema Geral das Communicações do Reyno, a que se refere a proposta de lei datada de 28 fevereiro de 1854. A data foi rasurada para 22 de julho de 1850. Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal.

1.º São estradas de primeira classe as que conduzem da Capital do Reino ás Capitaes dos Distritos Administrativos, e a pontos importantes do Reino Administrativos, e a pontos importantes do Reino vizinho, e vão designadas no mappa nº1, que faz parte da presente Lei.

2.º São estradas de segunda classe as que ligam as Capitaes dos Districtos Administrativos entre si, e com as Cidades e Villas importantes; e as que partindo daqueles pontos convergem ás estradas de primeira classe e aos portos sêccos, ou portos marítimos."

Carta de Lei de 22 de julho de 1850. Cit. por GOUVEIA, P. Tiago Moreira Dias - **Discursos Sobre a Rede Viária Nacional** (1836-1852). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015. 99. Dissertação de Mestrado em História Contemporânea. p.94.

Este trajeto[176] seria incluído no lançamento da Estrada Real n.º9.[177] Esta cartografia é contemporânea do planeamento da rede ferroviária em Portugal,[178] sendo que "a construção da primeira linha ferroviária a partir de Lisboa em direção à fronteira espanhola, com o objetivo de estabelecer uma ligação até Madrid e daí à Europa" teve o seu início em 1853. [179]

A implantação do caminho de ferro nacional impulsionou uma maior preocupação relacionada com a compressão da morfologia do território. Os estudos primordiais para a implementação da rede ferroviária em Portugal foram realizados a partir da planificação entre distâncias mais curtas, nos quais se ligavam as localidades de maior importância, assim classificadas devido à densidade populacional. Isto deve-se ao fraco conhecimento sobre a geografia do território na época, inviabilizando a rigorosa e correta definição dos traçados das linhas férreas e os projetos necessários para os seus lançamentos. [180] Assim, em 1876, uma comissão composta pela Associação dos Engenheiros Civis propõe a criação de um Plano Geral da Rede Ferroviária. É elaborada a primeira versão do *Relatório da Comissão de elaboração do Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente* no ano seguinte, no qual:

> "As suas principais conclusões apontavam a necessidade imperiosa de se concluírem rapidamente as linhas adjudicadas e as construções decretadas; valorizar e manter as existentes; construção de novas linhas divididas em 3 grupos, por ordem de importância e prioridade de construção. Os objetivos apontavam basicamente para unir as principais cidades do país e todos os distritos, *contornando todos os vales*. No primeiro grupo ficavam incluídas as linhas principais, no segundo as destinadas a servir os grandes vales, cidade e lugares de menor importância, situados ao longo dos principais rios, o terceiro seria composto pelas restantes linhas destinadas a estabelecer as ligações entre as sedes de todos os distritos do país." [181]

Nesta primeira proposta inseria-se no terceiro grupo a primeira referência ao trajeto da linha, denominado por *Minas de Moncorvo – linha do Douro*,[182] revelando o interesse na extração de minério como o motivo principal para a implementação da ferrovia na região (Figura 27). As estruturas viárias não permitiam o transporte viável para a exploração, colocando ainda mais importância no papel da locomotiva para o desenvolvimento económico da região.

Figura 27 - A tração por muares, requerendo pequeno investimento, resolveu durante alguns anos o problema de rolagem. Ferrominas , Moncorvo (1955).

> "Vindo da fronteira Leste encontramos primeiro o planalto entre o Douro e o Sabor, privado por completo de meios de

[176] A cartografia foi elaborada com data posterior a fevereiro de 1854, na qual se retificou este trajeto para estrada de 2.º classe. Contudo, esta classificação voltaria a ser corrigida para 1.º classe.
[177] A estrada real n.º9 teve o início da sua construção no dia 2 de agosto de 1866, oriunda de Celorico da Beira e projetada até Miranda do Douro. **Diário do Governo**. Ano 51, nº 257, (nov. 1871). Lisboa: Imprensa Nacional, 1871. p.5
[178] Constam as representações da Linha do Norte e da Linha do Leste nesta cartografia.
[179] A inauguração do primeiro troço da ferrovia a nível nacional, entre Lisboa e o Carregado, foi realizada no dia 28 de outubro de 1856.
[180] Para esse efeito, foi criada, em 1856, a Direção-geral dos Serviços Geodésicos, que viria a realizar o primeiro levantamento topográfico do território nacional entre 1860-1865, o que deu posteriormente origem à publicação do primeiro Mapa Geológico de Portugal em 1876.
[181] ALVES, R. Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro.** Coimbra: Universidade de Coimbra, 2015. 660. Tese de Doutoramento. vol. I. p.52
[182] Esta moção foi posteriormente revista, resultando no projeto de lei de 4 de agosto de 1887 para a construção de vários caminhos de ferro a Norte do Mondego, no qual esta ligação não foi contemplada: "Primeiro satisfazer, na medida possível, os interesses nacionais; segundo, chamar o movimento internacional aos nossos portos; terceiro, proporcionar a rede à densidade da população e desenvolvimento de cada região; quarto, atender aos nossos recursos, evitando duplicações ou previsões exageradas." – Cit. por *Idem*, p.54.

> comunicação e que por isso não poude até hoje tirar partido das riquezas contidas no seu solo.
>
> Sem falar nos productos agrícolas, basta citar as minas de ferro de Roboredo e as pedreiras de mármores e alabastros de Vimioso.
>
> Demora ali em lamentavel isolamento uma população de 70 000 habitantes nos concelhos de Moncorvo, Freixo, Mogadouro, Miranda e Vimioso.
>
> Uma linha que partindo da do Douro, no Pocinho, suba a Roboredo e Moncorvo e siga depois por Mogadouro, proximidades de Miranda e Vimioso á fronteira, será valioso instrumento da sua transformação economica."[183]

A 8 de fevereiro de 1879 [184] foi publicada uma proposta de lei com o intuito de definir um plano geral dos caminhos de ferro em Portugal e que linhas deviam integrar o sistema de viação acelerada. Na lista de linhas consideradas de segunda ordem ou de interesse local constava a linha de Pocinho a Miranda.[185] Um mês depois desta publicação, a 1 de março de 1879, o engenheiro Francisco Maria de Sousa Brandão apresenta os resultados do estudo que lhe tinha sido incumbido[186] no ano anterior: "a missão de estudar os caminhos de ferro ao norte do Douro, que pozessem em comunicação o interior das províncias do Minho e Traz os Montes com os caminhos de ferro principaes do Douro e Minho".[187] As conclusões do estudo foram, entre outras, as seguintes: [188]

- O território entre a fronteira com a Galiza e as províncias de Zamora e Salamanca seria preenchido com linha férreas de 2ºordem (via estreita);[189]

- A rede hidrográfica secundária constituída pelos rios Sabor, Tua e Corgo seria a base para a constituição dos lançamentos das linhas de 2.º ordem, partindo do princípio que as grandes linhas que servem de eixo para os caminhos de ferro são as linhas de água, tendo a linha do Douro como coletor comum. Deste modo, a região transmontano-duriense estaria servida em termos de comunicações ferroviárias com estas três vias principais.;

- A linha do Sabor[190] passaria por Torre de Moncorvo e pelo jazigo de ferro, abdicando do plano de seguir a direção do Vale do Sabor. [191]

A importância atribuída ao tráfego internacional fez com que a linha fosse inicialmente pensada, a partir de 1888, para ser de via larga,[192] apesar desta ter sido considerada de 2ª ordem. Porém, o tráfego do minério do Reboredo também foi o motivo mais debatido para a decisão da largura dos carris, mas o elevado custo da instalação da bitola ibérica, o próprio desafio da manipulação da topografia e a

[183] SOUSA, José Fernando de - A Rede Complementar ao Norte do Mondego. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 16, nº 372 (16 de junho de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 204-205.
[184] O troço da estrada real n.º9 até ao Pocinho já estava em construção desde 1877. - **Diário do Governo.** Ano 57, nº 241, (out. 1877). Lisboa: Imprensa Nacional, 1877. p.9.
[185] "9.ª Pocinho a Miranda – Deve substituir a estrada de 1,º ordem n.º9 na parte compreendida entre aquelles pontos. Dará serventia ás importantíssimas minas de ferro de Moncorvo. Corta o planalto compreendido entre os rios Sabor e Douro, região importante sob o ponto de vista agricola e pecuario, e susceptivel de grande desenvolvimento logo que tenha transporte barato para os seus productos" - **Diário do Governo**. Ano 59, nº 31, (fev. 1879). Lisboa: Imprensa Nacional, 1879. p.5.
A ideia de substituir a estrada real foi descartada nos anos seguintes. Os trajetos da Estrada Real n.º9 e da Linha do Sabor acabariam por se subordinar um ao outro.
[186] Pelo ministro das Obras Públicas Lourenço António de Carvalho.
[187] Cit. por D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. p.44.
[188] O estudo também defendia a substituição da estrada real pela viação acelerada, assim como a proposta de lei.
[189] "com curvas descendo a 200 metros de raio e inclinações elevadas até ao máximo de 25 milímetros por metro; "- Cit. por D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. pp.44-47.
[190] Partindo do princípio enunciado de que as linhas seguiriam as bacias hidrográficas, propôs-se que a ligação à capital do Distrito fosse efetuada pela bacia do Sabor, ideia que foi rapidamente abandonada.
[191] D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. pp.44-47.
[192] SOUSA, José Fernando de - A Rede Complementar ao Norte do Mondego. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 372 (16 de junho de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 204-205.

preocupação com as estratégias de defesa no território raiano foram motivos que prolongaram o debate sobre a largura da bitola. Esta discussão longa e criteriosa somente viria apresentar uma resposta definitiva no princípio do século XX… (ver apêndice I – Cronologia da Linha do Sabor)

Isto porque o progresso das construções ferroviárias nacionais era notavelmente lento, prolongando-se muito além do século XIX. Fatores como a complicada orografia do território, a instabilidade política constante, a imposição de diretrizes por parte de Espanha relativamente às ligações internacionais, a falta de investimento devido à débil capacidade financeira do país, o elevado custo da construção das infraestruturas, e até mesmo as negociações das concessões de exploração a companhias privadas traduziram-se numa rede ferroviária nacional menos eficiente do que no restante continente europeu.[193] A falta de ligações ferroviárias já se fazia sentir imensuravelmente na região transmontana, a qual foi negligenciada distintas vezes no planeamento de comunicações deste século.

> "Senhores deputados da nação portugueza. – Quando todas as capitaes dos districtos estão gosando dos benefícios da viação accelerada, que tanto tem feito progredir o comercio, a industria e a agricultura por ella servidas, acha-se ainda esta cidade, que também é capital de districto, inhibida de gosar tão importante systema de locomoção e tao rápido meio de transporte.
>
> (…) E por isso que a camara municipal de Bragança, interprete dos sentimentos dos seus municipes e conscia de cumprir com os deveres de seu cargo, vem muito respeitosamente perante a representação nacional, solicitar a construcção dos caminhos de ferro que fazem parte da rede do norte do Mondego, que dizem respeito e interessam a esta região, como é a linha Foz-Tua em prolongamento de Mirandella a esta cidade e a do Pocinho a Miranda do Douro, bifurcando-se para esta cidade nas proximidades de Vimioso."[194]

Como solução para combater estas dificuldades, a 6 de outubro de 1898 foi decretada a realização do estudo e classificação da construção dos caminhos de ferro pertencente ao domínio público a Norte do Rio Mondego e a Sul do Rio Tejo,[195] de forma a integrar tais caminhos de ferro em planos gerais da rede ferroviária, tendo por artérias principais as linhas do Minho e do Douro e do Sul e Sueste. [196] Este estudo veio a resultar, no dia 15 de fevereiro de 1900, no Decreto do *Plano da Rede Complementar das Linhas do Minho e Douro*, no qual a Linha do Sabor foi, por fim, inserida (Figura 28).[197]

[193] Acrescendo a tudo isto, durante o período de maior ampliação da rede, nos finais do século, as propostas anteriores não foram devidamente consideradas, uma vez que durante o processo de decisões reinou a influência política e o interesse local.
[194] **Diário do Governo**. Ano 70, nº 158, (jul. 1890). Lisboa: Imprensa Nacional, 1890. p.6.
[195] Foi confiado o estudo de cada uma dessas zonas a comissões diferentes: a primeira e segunda avançariam de imediato e a terceira (entre o Mondego e o Tejo) foi apenas lançada em 1899.
[196] A lei publicada a 14 de julho 1899 criará uma separação entre a administração do Estado e das companhias concessionárias, da qual surgirá também um *Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado* para o relançamento da construção de alguns troços inacabados e novas linhas planeadas há bastante tempo. A sua estratégia estaria principalmente assente para a região Norte do país, concentrada em duas linhas: a do Douro e do Minho, coligando linhas secundárias com traçados perpendiculares a estas, cujos percursos convergiriam na cidade do Porto, tornando-a no ponto central da distribuição de transportes ferroviários na região.
[197] SOUSA, José Fernando de - A Rede Complementar ao Norte do Mondego. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 372 (16 de junho de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 204-205.

12.º DO 16.º ANNO — LISBOA, 16 DE JUNHO DE 1903 — NUMERO 372

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Proprietario-director-editor: L. DE MENDONÇA E COSTA — REDACTOR: J. DE OLIVEIRA SIMÕES

ENGENHEIRO CONSULTOR: C. XAVIER CORDEIRO

SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett, — BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO — T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração — 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48 — LISBOA

TELEPHONE N.º 27

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 8 p. v. para transporte de petroleo, do Sul e Sueste.

SUMMARIO

	Paginas
A REDE COMPLEMENTAR AO NORTE DO MONDEGO, por J. Fernando de Sousa	201
AUTOMOBILISMO	205
BILHETES ESPECIAES	206
NOTAS DE VIAGEM — XVI — Final d'uma excursão — Puenterrabia e o Norte de Hespanha	206
GUIMARÃES A FAFE — VIAS FERREAS SECUNDARIAS	207 e 208
TUNNEL DO SIMPLÃO — DIREITOS DE CONSUMO	208
PASSEIOS DE RIO E MAR — TRACÇÃO ELECTRICA	208
OS ACCIDENTES EM INGLATERRA	209
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes	209 a 211
LINHAS PORTUGUEZAS — Mirandella a Bragança — Avis a Coruche — Regoa a Chaves — Illuminação do tunnel — Barreiro a Cacilhas — Sant'Anna a Vendas Novas	212
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Austria Hungria — Suecia — Brazil	213
NOTAS VARIAS	213
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração	213
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATAÇÕES	214 e 215
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS	216 e 217
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	218

RÊDE COMPLEMENTAR AO NORTE DO MONDEGO

Figura 28 - Mapa da rede complementar a Norte do Mondego. Gazeta dos Caminhos de Ferro, nº 372 (16 de junho de 1903).

O Trajeto

A chegada da ferrovia a Trás-os-Montes teve como principal motivo da sua instalação e financiamento a exploração económica dos bens da região, nomeadamente os bens relacionados com a exploração mineira e o desenvolvimento económico que a mesma traria. Mas como já foi referido anteriormente, o comboio surgiu em Portugal numa época em que a procura do melhoramento das comunicações nacionais era uma preocupação constante. De forma a criar uma boa rede de coligações viárias do país, era necessário incorporar as visões futuras das ligações ferroviárias nacionais e internacionais,[198] de forma que as estradas e os caminhos de ferro trabalhassem em conjunto para promover um bom sistema para deslocações.

O começo do planeamento da Linha do Sabor foi em 1877,[199] sendo que as obras de construção só se iniciaram no princípio do século XX.[200] Em comparação, o planeamento da Estrada Real n.º9 (estrada que iria servir a região de Trás-os-Montes Oriental, oriunda de Celorico da Beira até Miranda do Douro) teve o seu início muito antes, dado que o começo das obras desta estrada deu-se no dia 2 de agosto de 1866.[201] Em 1877, o lanço da estrada real até ao Pocinho já se encontrava em construção[202] e também há indicação de que o troço entre Lameiro das Vinhas a Vale de Mira, na região de Miranda, já

[198] Durante a época de planeamento ferroviário português, existia uma grande preocupação com as ligações internacionais, sendo lançadas imensas propostas de linhas que fariam a coligação a Espanha.
[199] SOUSA, José Fernando de - Pocinho a Miranda. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 375(1 de agosto de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 251-253.
[200] TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 70, nº 1684 (16 de fev. 1958). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1958. pp. 91–95.
[201] **Diário do Governo**. Ano 51, nº 257, (nov. 1871). Lisboa: Imprensa Nacional, 1871. p.5.
[202] **Diário do Governo**. Ano 57, nº 241, (out. 1877). Lisboa: Imprensa Nacional, 1877. p.9.

se encontrava em construção desde 30 de junho de 1881, enquanto as outras regiões se encontravam em estudo ou já estudadas.[203] O facto dos estudos de ambas as vias serem realizados em datas próximas pode justificar alguma proximidade entre os traçados dos lanços, tanto da estrada, como da linha férrea, de forma a facilitar os acessos à ferrovia.

> "Mais evidente era ainda a postura, notória até quase ao final do primeiro quartel do século XX, de subordinação da rede viária ao primado das vias férreas, cuja explosiva e bem sucedida implantação foi por demais marcante a partir da segunda metade do século XIX, condicionando durante décadas as estratégias seguidas na área de transportes e comunicação. Na verdade, muitos dos eixos construídos de novo destinaram-se a contemplar ligações as estações e apeadeiros das diferentes linhas do caminho de ferro então implantadas." [204]

Porém, um grande obstáculo apresentava-se logo à chegada ao Pocinho, obstáculo este que determinaria o papel das novas vias (Linha do Sabor e Estrada Real n.º 9) dentro das redes viária e ferroviária nacionais: a ponte que unia ambas as margens do Douro.

> "Ladeado pelos rios Sabor e Douro, de alcatiladas margens, o planalto em que se estende está quasi privado de comunicações, por se acharem ali esboçados apenas os lineamentos principaes da viação ordinária. Da estrada real nº 9, que, vinda da Beira, atravessava o Douro no Pocinho e segue por Moncorvo e Mogadouro até a fronteira, pouco ha feito, faltando logo á entrada a ponte sobre o Douro proximo da estação do Pocinho (…) reclamada com razão pelos povos da região, sujeitos ás contigencias e incommodos da travessia do Douro em barca."[205]

Em finais de 1901, o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria encarregou o conselho de administração da companhia dos Caminhos de Ferro do Estado de preparar o concurso para a construção da Ponte do Pocinho (Figuras 29a, 29b),[206] sendo que esta empreitada ficou, no ano seguinte, ao encargo da Empresa Industrial Portuguesa.[207] A aprovação do plano para construção da linha foi concedida pela portaria de 20 de junho de 1903 e ordenou-se a sua construção conforme a carta de lei do primeiro dia do seguinte mês, após a tentativa fracassada de incumbir a exploração desta linha a uma companhia privada.[208] Nesse mesmo ano, já se tinham iniciado os estudos da primeira secção da linha, correspondente ao troço entre o Pocinho e Carviçais. Entretanto, o projeto para a Ponte do Pocinho já tinha sido elaborado por Estevão Torres,[209] contudo, somente foi aprovado no dia 8 de outubro do mesmo ano, prevendo uma ponte com dois tabuleiros, o superior destinado ao caminho de ferro e o inferior à estrada real n.º 9. Poucos dias se passaram até ao decreto de 21 de outubro que proclamava a subsidiação da linha, sendo esta incluída no Fundo Especial dos Caminho de Ferro do Estado. Por fim, a 15 de novembro de 1903, deu-se a inauguração das obras da Linha do Sabor,[210] com o início dos trabalhos da ponte.[211]

---

[203] **Diário do Governo**. Ano 64, nº 191, (ago. 1884). Lisboa: Imprensa Nacional, 1884. p.11.
[204] ANDRADE, A. Aguiar - **DAS ESTRADAS REAES ÀS ESTRADAS NACIONAIS: CATÁLOGO**. [S.l.]: Centro Rodoviário Português, 2002. p.25.
[205]SOUSA, José Fernando de - Pocinho a Miranda. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 375(1 de agosto de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 251-253.
[206] Ministério das Obras Púbicas, Comércio e Indústria - Parte Oficial. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 15, nº 341 (1 de março de 1902). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 68-69.
[207] SOUSA, José Fernando de - Pocinho a Miranda. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 375(1 de agosto de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 251-253.
[208] TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 70, nº 1684 (16 de fev. 1958). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1958. pp. 91–95.
[209] Caminhos de ferro transmontanos. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 373 (1 de julho de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. p. 224.
[210] TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 70, nº 1684 (16 de fev. 1958). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1958. pp. 91–95.
[211] A ponte seria concluída em 1906. – *Idem.*

a. *b.*

Figura 29 - Tabuleiro inferior (a) e superior da Ponte do Pocinho (b). O tabuleiro inferior dava serventia à Estrada Real n.º9 e o tabuleiro superior dava serventia à Linha do Sabor. Fotografias: Duarte Belo (2011).

Apesar das visões futuras da ligação internacional desta linha a Espanha terem sido o pretexto inicial para os estudos da via larga, o tema do transbordo do minério foi o que mais influenciou a definição da largura da bitola.

A classificação da mesma data do *Plano da Rede Complementar das Linhas do Minho e Douro*,[212] dada a importância que se atribuía ao tráfego do Reboredo, fez o Conselho Superior de Obras Públicas[213] propor uma solução intermédia, na qual previa a bitola ibérica (1,67m) do Pocinho ao Reboredo e bitola métrica (1,00m) no restante percurso até Miranda,[214] e a passagem pela Ponte do Pocinho seria realizada em via algaliada, isto é, a ponte servia bitolas mistas.[215] No entanto, a construção do primeiro troço através de uma bitola mais larga apresentava algumas desvantagens:

> "Para a escolha de uma solução importa não esquecer o elevadíssimo custo da 1.º secção da linha, que deve ser construida por troços sucessivos a partir do Pocinho. A via reduzida com curvas de 75m adapta-se facilmente ao terreno e póde ter o desenvolvimento preciso sem exigir tunneis nem viaductos de grande importância. Projetada a linha nessas condições, fácil se torna a sua construcção gradual. Se tem, porém, de haver um troço comum de via larga até ao planalto, as vantagens da via reduzida desapparecem na parte onde mais appreciaveis se tornariam." [216]

Figura 30 - Abertura de uma trincheira ao longo de uma camada. Ferrominas, Moncorvo (1951).

Na verdade, o debate da bitola continuou durante alguns anos, sobretudo devido à escolha do local para o transbordo do minério (Figura 30); mas o elevado custo de construção constituiu o fator decisivo, pelo que a portaria de 11 de novembro de 1903 previa que toda a linha fosse construída em bitola métrica (Figura 29b), terminando assim uma discussão que se havia prolongado por cinco anos. [217]

A execução dos estudos e dos projetos para as diferentes secções da linha deu-se em diferentes datas. O avanço dos trabalhos para a linha foram sujeitos a distintos problemas ao longo dos anos, relacionados com a má gestão de fundos, as diferentes companhias que se encarregaram da gestão das obras na Linha do Sabor[218] e duas mudanças de regime,[219] prolongando-se os trabalhos durante quatro décadas. O trajeto da Linha do Sabor resultou da abertura progressiva de vários troços (ver apêndice III – Mapa da Linha do Sabor):[220]

- 1.º troço: a 17 de agosto de 1911 foi inaugurada a primeira secção da Linha do

[212] 15 de fevereiro de 1900.
[213] A Comissão Superior da Guerra considerou prejudiciais à defesa do país novas ligações internacionais de via larga e propôs que fosse de via reduzida a linha do Pocinho a Miranda.
[214] TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 70, nº 1684 (16 de fev. 1958). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1958. pp. 91–95.
[215] SOUSA, José Fernando de - Pocinho a Miranda. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 375(1 de agosto de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 251-253.
[216] Idem.
[217]TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 70, nº 1684 (16 de fev. 1958). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1958. pp. 91–95.
[218] O Estado resolveu passar a gestão das antigas linhas desta entidade para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em dia 27 de março de 1927. Em 27 de Janeiro de 1928, foi assinado o contrato de trespasse das Linhas do Sabor e do Corgo, para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, uma vez que, devido à sua maior experiência na gestão de linhas de via estreita, se apresentava mais apropriada para explorar estas ligações.
[219] A Implantação da República em 1910 e o Estado Novo em 1933.
[220] TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 70, nº 1684 (16 de fev. 1958). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1958. pp. 91–95.

Sabor, compreendida entre o Pocinho e Carviçais (33,5 km);[221]

- 2.º troço: a 6 de julho de 1927 foi inaugurado o 1º lanço da segunda secção , compreendido entre Carviçais e Lagoaça (15,9km);[222]

- 3.º troço: a 1 de julho de 1930 foi inaugurado o 2º lanço da segunda secção, compreendido entre Lagoaça e Mogadouro (23,2km);[223]

- 4.º troço: por fim, a 22 de maio de 1938 foi inaugurada a última secção da linha, compreendida entre Mogadouro e Duas Igrejas (32,7km);[224]

Apesar do traçado da linha não se ter alterado distintamente deste a primeira vez que foi apresentado, no *Plano da Rede Complementar das Linhas do Minho e Douro* de 1900,[225] certamente foi influenciado pela definição da Estrada Real n.º9. A execução dos estudos, concursos e orçamentos da estrada deu-se primeiro que a do caminho de ferro, tendo já em 1896 todas as suas empreitadas orçamentadas,[226] enquanto a Linha do Sabor teria apenas oito anos mais tarde o primeiro projeto e o respetivo orçamento aprovados.[227] Ou seja, os lanços entre localidades[228] que a Estrada Real n.º9 iria atender já se encontravam estabelecidos; dois anos antes de ser decretada a realização do estudo e classificação da construção dos caminhos de ferro a Norte do Rio Mondego, que se iria traduzir posteriormente no plano de 1900.

A primeira secção da linha foi a de mais complexa execução. A linha mais Oriental do país[229] é também uma das linhas que apresenta maior vencimento de cotas em menor distância no território nacional, sendo a primeira secção uma subida constante até ao planalto (Figura 31a). Os primeiros indícios do planeamento da linha apontavam-na como o recurso para a exploração dos jazigos mineiros transmontanos, contemplando o seu primeiro esboço como a ligação *Minas de Moncorvo – linha do Douro*.[230] A exploração do minério em Moncorvo implicaria o contorno da Serra do Reboredo de modo a chegar à região de Felgar, na qual se iria executar a exploração dos jazigos.

> "Do que podia ser dá testemunho o bem elaborado estudo technico e economico do engenheiro M.F. Costa Serrão, cuja competência se affirmara brilhantemente na elaboração do projeto da 1.º secção, a mais difícil e dispendiosa, pois tinha de vencer, em curto espaço e em margens alcantiladas, enorme desnivel, o que tornava a linha numa quasi ininterrupta serie de obras de arte."[231]

[221] Estação do Pocinho (0,0 km), Estação de Moncorvo (12,6 km), Estação do Larinho (16,5 km), Estação do Carvalhal (22,6 km), Estação do Felgar (25,3 km), Apeadeiro de Mós (30,9 km), Apeadeiro da Fonte do Prado (32,8 km), Estação de Carviçais (33,5 km).
[222] Apeadeiro da Macieirinha (39,2 km), Estação de Freixo de Espada à Cinta (42,3 km), Apeadeiro de Fornos – Sabor (47,0 km), Estação de Lagoaça (49,4 km).
[223] Estação de Bruçó (58,8 km), Estação de Vilar do Rei (68,8 km) Estação de Mogadouro (72,4 km).
[224] Estação do Variz (78,1 km), Apeadeiro de Sanhoane (81,5 km), Estação de Urrós (88,3), Estação de Sendim (94,0 km), Apeadeiro de Fonte da Aldeia (99,7 km), Estação de Duas Igrejas (105,6 km).
[225] SOUSA, José Fernando de - A Rede Complementar ao Norte do Mondego. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 372 (16 de junho de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 204-205.
[226] Quando existia uma parcela orçamentada, indicava que já estaria aprovado o seu projeto. "Construção por empreitadas parciais ou tarefas (estradas reais): N.º9 – Lanço do Pocinho a Moncorvo| Lanço do Mogadouro à Portella de Deveza | Lanço da Fonte de Aldeia ao Lameiro das Vinhas| Ramal de Carviçais, por Freixo de Espada à Cinta à margem direita do rio Douro – Lanço da Portella do Zom às proximidades do Areal Grande." - **Diário do Governo**. Ano 76, nº 176, (ago. 1896). Lisboa: Imprensa Nacional, 1896. p.5.
[227] D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. p. 62.
[228] Entende-se por isto os lanços do "Ponto A ao Ponto B". As propostas de traçado ainda não estavam definidas.
[229] ALVES, R. Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2015. 660. Tese de Doutoramento. vol. I. p.519.
[230] Cit. por *Idem*, I p.54.
[231] SOUSA, José Fernando de - Pocinho a Miranda. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 375(1 de agosto de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 251-253.

a. *b.*

Figura 31 - Subida até Torre de Moncorvo, com vista para o rio Sabor (a). Fotografia: Duarte Belo (1999).
Resto dos carris da Linha do Sabor em Carvalhal. Ao fundo, avista-se a formação geológica conhecida como Cabeço da Mua (b).
Fotografia: Duarte Belo (1999-2000).

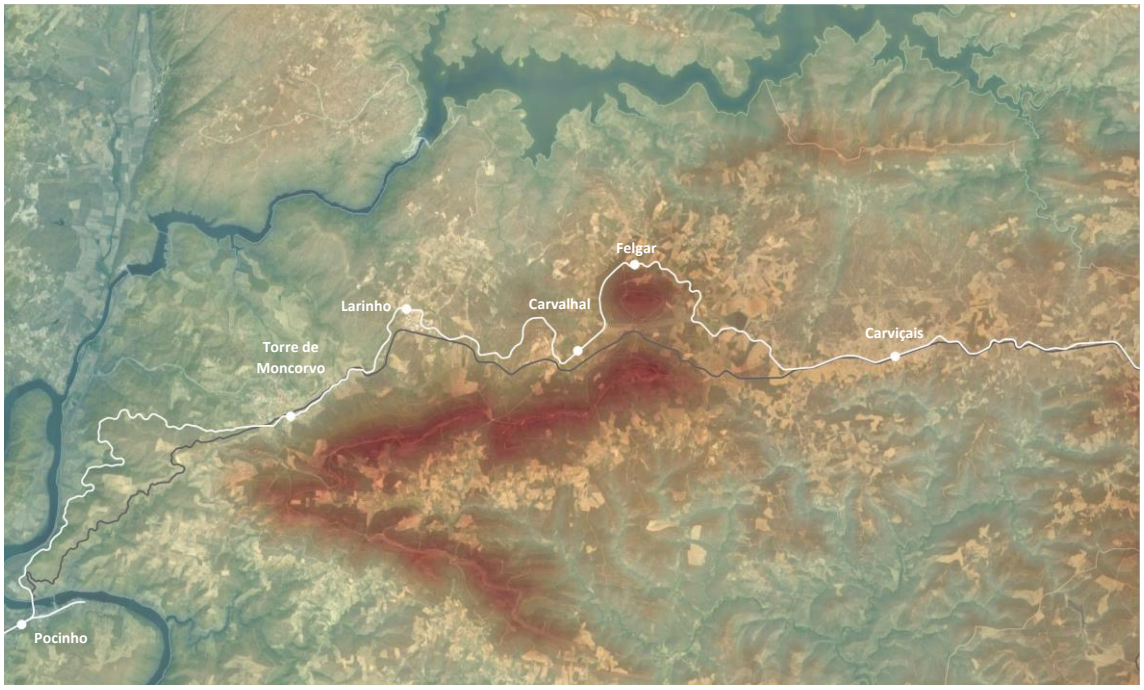


Figura 32 - Hipsometria da região de Moncorvo (Foz do Sabor). [Sem escala]. O traçado branco representa o trajeto da Linha do Sabor e os pontos brancos representam as estações existentes do Pocinho, Torre de Moncorvo, Larinho, Carvalhal, Felgar e Carviçais, respetivamente. O traçado preto representa o trajeto da Estrada Real n.º9 (atual N220 desde Torre de Moncorvo até à Estação de Freixo de Espada à Cinta – o traçado desde o Pocinho até Torre de Moncorvo foi alterado).

A linha efetuava o atravessamento do rio Douro pela Ponte do Pocinho. Após a passagem na ponte, o seu trajeto bifurcava do da estrada real, ficando um uma subida isolada nos primeiros 12 quilómetros, até chegar ao primeiro estabelecimento populacional na margem esquerda da foz do Sabor: Torre de Moncorvo; onde voltaria a encontrar-se com a Estrada Real n.º9 e assim a acompanharia quase na totalidade do seu percurso até Carviçais (Figura 32).

A linha apresentava um vencimento de 280 metros de desnível nos primeiros 12,6 quilómetros até à Estação de Torre de Moncorvo, contornando as formações geológicas da Serra do Reboredo. Nos 12,7 quilómetros seguintes até à Estação de Felgar vencia 260 metros adicionais.[232] O trajeto até este apeadeiro contorna uma formação geológica um pouco mais isolada das restantes, conhecida como o Cabeço da Mua (Figura 31b). Entre esta formação e a zona de extração do minério do Reboredo, existe uma depressão do terreno que forma um pequeno vale, por onde se escolheu passar o trajeto da Estrada Real n.º9.[233] Todavia, a linha contorna a formação do Cabeço da Mua, em direção à aldeia de Felgar, ao invés de seguir o trajeto mais simples pelo vale, para alcançar Carviçais.

Segundo os censos de 1911, Felgar era a localidade com o terceiro maior número de habitantes em redor do percurso da ferrovia até então construído, com um total de 1 239 habitantes, somente atrás de Torre de Moncorvo (3 091 habitantes) e Carviçais (1 752 habitantes). Outra particularidade dos censos é que mostram que a aldeia do Carvalhal não existia na época. Era neste apeadeiro que se inseria o ponto de recolha do minério, com o seu transbordo para as

[232] ALVES, R. Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2015. 660. Tese de Doutoramento. vol. I. p.520.
[233] Por onde segue o trajeto da Estrada Nacional 220.

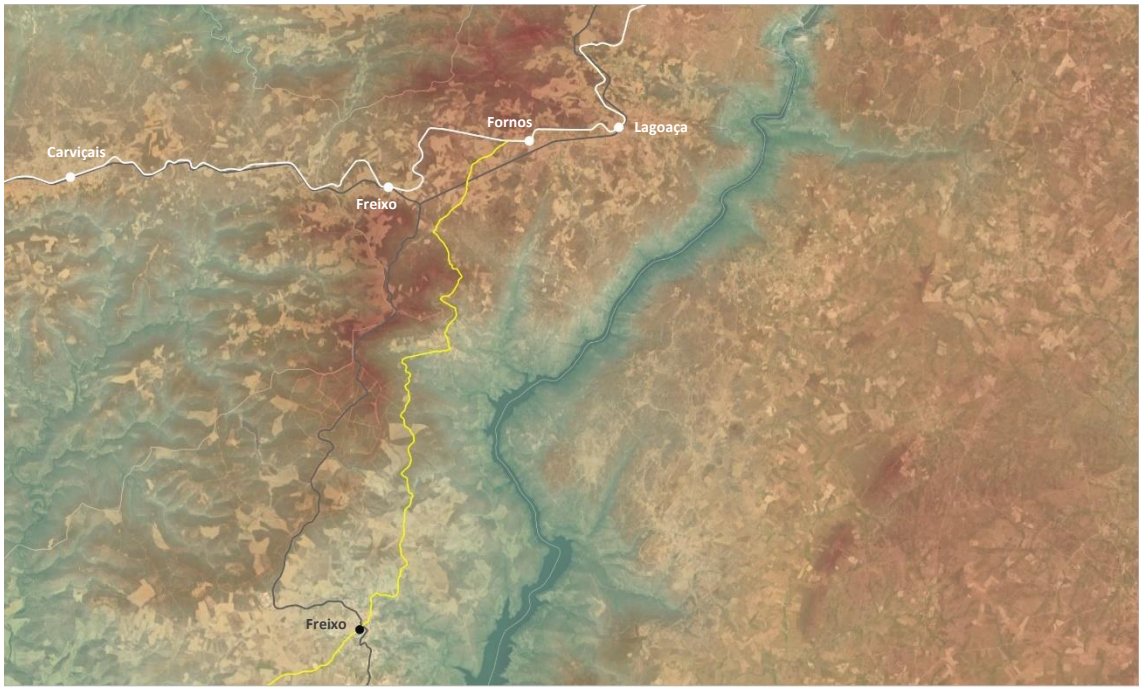


Figura 33 - Hipsometria da região de Freixo de Espada à Cinta (Douro Internacional). [Sem escala]. O traçado branco representa o trajeto da Linha do Sabor e os pontos brancos as estações existentes de Carviçais, Freixo de Espada à Cinta, Fornos e Lagoaça, respetivamente. A linha amarela representa o traçado do Carril Mourisco. A linha preta representa a Estrada Real n.º 9 (atuais N220 e N221). Os pontos pretos representam as localidades longe das estações.

locomotivas que depois seguiam caminho até ao Pocinho.[234] Mas apesar do troço já estar em funcionamento, a questão dos acessos ainda era um tema preponderante,[235] exatamente porque as obras da estrada estavam a ser efetuadas em simultâneo e em diferentes pontos da região, algumas muito antes da chegada do comboio (ao contrário da ferrovia cuja construção era linear, unindo o ponto final ao ponto seguinte).[236]

Em janeiro de 1902, é comissionada à direção das obras públicas do distrito de Bragança que se proceda à construção do lanço da Estrada Real n.º9, compreendido entre Lagoaça e Quinta da Macieirinha.[237] O concurso para esta empreitada parcial é anunciado em agosto, com data de entrega das propostas até dia 8 de setembro do ano decorrente, perante a administração do concelho de Freixo de Espada à Cinta.[238] Quase um ano depois é anunciada a primeira parcela de expropriação de terrenos para o lanço entre estas localidades.[239] A expropriação de terrenos para a construção dos lanços só ocorria com a aprovação dos planos das empreitadas, o que pode indicar que em 1903 o trajeto deste fragmento da estrada já estaria estudado.

Comparando com a linha férrea, o projeto e orçamento do 1º lanço da 2º secção do caminho de ferro de Pocinho a Miranda, compreendido entre Carviçais e Bruçó, somente foi aprovado pela portaria de 29 de fevereiro de 1908 (sendo que os concursos dos lançamentos das diversas empreitadas de construção de cada fase da linha surgiram posteriormente).[240] Isto indica que o planeamento do troço compreendido entre Carviçais e Bruçó, justamente onde se inclui o

[234] INE. (1911). **Censo da População de Portugal**. Acessível no Portal do INE.
[235] D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. pp. 66-67.
[236] **Diário do Governo.** Ano 64, nº 191, (ago. 1884). Lisboa: Imprensa Nacional, 1884. p.11.
[237] **Diário do Governo.** Ano 82, nº 19, (jan. 1902). Lisboa: Imprensa Nacional, 1902. p.3
[238] **Diário do Governo.** Ano 82, nº 186, (ago. 1902). Lisboa: Imprensa Nacional, 1902. p.7.
[239] **Diário do Governo.** Ano 83, nº 142, (jul. 1903). Lisboa: Imprensa Nacional, 1903. p.6.
[240] **Diário do Governo**. Ano 88, nº 56, (mar. 1908). Lisboa: Imprensa Nacional, 1908. p.5

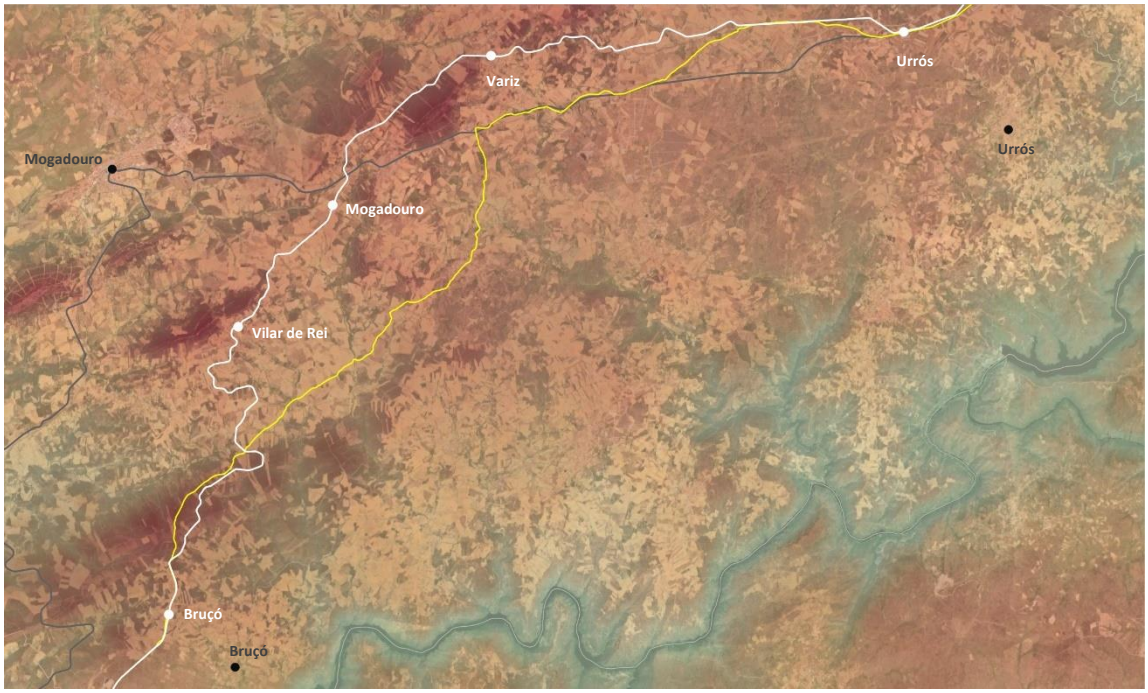


Figura 34 - Hipsometria da região de Mogadouro (Douro Internacional). [Sem escala]. O traçado branco representa o trajeto da Linha do Sabor e os pontos brancos as estações existentes de Bruçó, Vilar de Rei, Mogadouro, Variz, Urrós, respetivamente. A linha amarela representa o traçado do Carril Mourisco. A linha preta representa a Estrada Real n.º 9 (atual N221). Os pontos pretos representam as localidades longe das estações.

trajeto da Estrada Real n.º9 da Quinta da Macieirinha a Lagoaça, surgiu depois do planeamento da estrada. Este é um detalhe importante, dado que é neste momento que a linha inflete para Norte em direção ao planalto mirandês, afastando-se do trajeto da estrada após a passagem da Estação de Freixo (Figura 33). Porém, estas decisões foram apenas baseadas nos estudos do traçado da estrada, pois a porção da estrada desde Torre de Moncorvo até Mogadouro ficou durante vários anos sem ser construída.[241]

Além disso, o ramal da Estrada Real n.º9, oriundo de Carviçais, que passaria por Freixo de Espada à Cinta, até à margem direita do rio Douro (em frente a Barca de Alva), aprovado desde 1891,[242] também pode ter sido um fator considerado para o trajeto da linha não infletir em direção à vila de Freixo, dado que a localização da vila implicaria um grande desvio do trajeto até Miranda e grande perda do vencimento de cotas atingido até então, uma vez que se localiza na depressão de Freixo[243] e a linha pretendia seguir em direção ao planalto mirandês (Figura 33). A ligação da estação à vila por este caminho assegurava o acesso a esse equipamento, apesar da distância de 15 quilómetros entre ambos.

O elevado custo quilométrico da instalação da linha férrea motivou o desenho de traçados mais curtos, que servissem para cumprir os objetivos propostos (ligar Pocinho a Miranda, para posteriormente ligar esta cidade a Zamora), o que por vezes se traduziu na colocação dos equipamentos das estações bastante longe das localidades a que se referem. Apesar do primeiro esboço da Linha do Sabor mostrar que não se contemplava a descida até Freixo[244], a estrada

[241] Estradas. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 54, nº 1290 (outubro de 1941). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1941. p. 466.
[242] **Diário do Governo.** Ano 71, nº 81, (abr. 1891). Lisboa: Imprensa Nacional, 1891. p.3. Denominado nesta publicação como "Portella do Zom" – "Proximidades do Areal Grande". Quando o concurso para as propostas do lanço é publicado, classifica o trajeto como "Ramal de Carviçais por Freixo de Espada à Cinta, à margem direita do Douro | Lanço da Portella do Zom às proximidades do Areal Grande." - **Diário do Governo**. Ano 71, nº 89, (abr. 1891). Lisboa: Imprensa Nacional, 1891. p.12.
[243] A diferença de cotas é aproximadamente 220 metros.
[244] A descida até Freixo não foi considerada por causa das zonas de influência dos caminhos de ferro na fronteira. Com a extensão da Linha do Douro, desde o Pocinho até Barca d' Alva e a Linha do Sabor, desde o Pocinho até Constantim, o angulo de 45º entre os traçados garantia que cada linha teria a sua própria zona de influência na transposição da fronteira.- D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. p. 52.

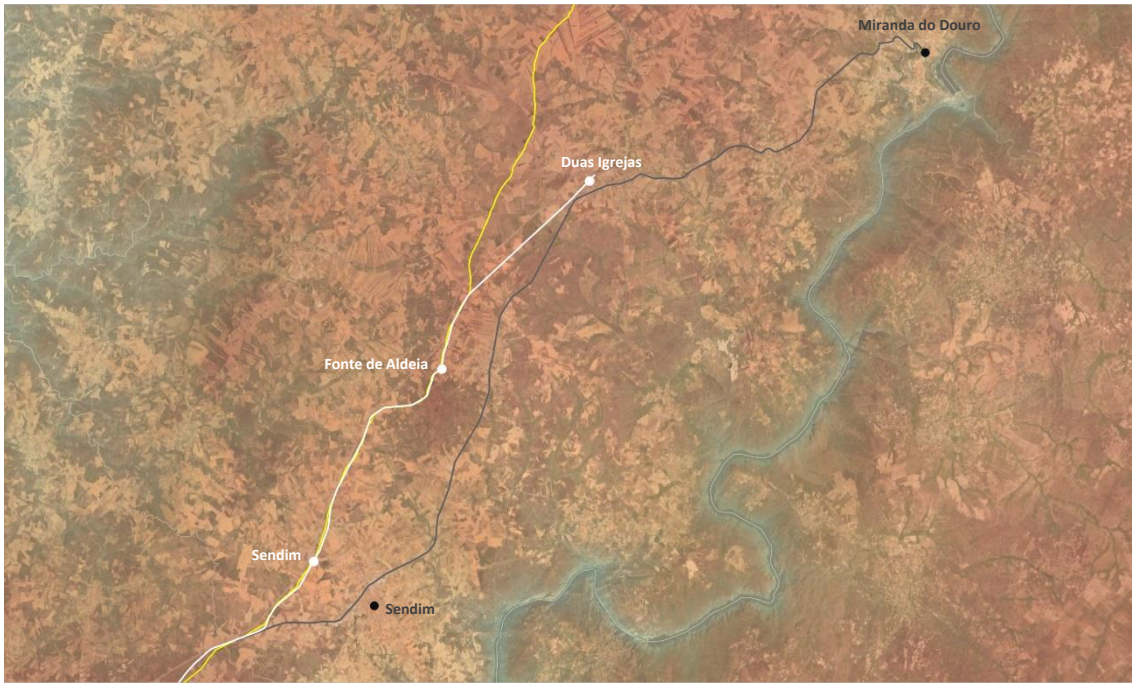


Figura 35 - Hipsometria da região de Miranda do Douro (Douro Internacional). [Sem escala]. O traçado branco representa o trajeto da Linha do Sabor e os pontos brancos as estações existentes de Sendim, Fonte de Aldeia e Duas Igrejas, respetivamente. A linha amarela representa o traçado do Carril Mourisco. A linha preta representa a Estrada Real n.º 9 (atual N221). Os pontos pretos representam as localidades longe das estações.

torna-se um eixo claro que separa a Linha do Sabor da descida para o vale do Douro, podendo ter sido um limite que definiu o traçado da ferrovia. A mudança de direção após a passagem do Reboredo marca a chegada da Linha do Sabor ao planalto mirandês.

Seguindo o trajeto da linha, é a partir do momento da chegada do caminho de ferro a Fornos que se realiza uma observação incomparável: a Linha do Sabor sobrepõe-se ao traçado do Carril Mourisco. A sobreposição e/ou o acompanhamento do traçado da antiga via romana surge até Bruçó, onde ambas as vias se bifurcam depois da passagem na estação da localidade referida (Figura 34). Após esta estação, a linha afasta-se do trajeto do carril para dar serventia às localidades de Vilar do Rei, Mogadouro (Santiago) e Variz. Nesta parte do trajeto, o carril apenas se aproxima de pequenos povoados. O desenho da linha, ao afastar-se, mostra uma vontade de se aproximar mais do próprio centro urbano de Mogadouro, apesar da decisão desta estação ficar a uma distância de 6 quilómetros da vila. Inicialmente, o distanciamento seria maior, mas esta opção foi revista devido às várias diligências feitas pelos povos do concelho perante o descontentamento da proposta do traçado da ferrovia, sobretudo os habitantes da vila de Mogadouro (cuja estação ficaria a uma distância de 9 quilómetros da vila). Ainda assim, os motivos para a grande distância existente da estação à vila de Mogadouro podem ter sido relacionados com os custos financeiros que traria a aproximação à vila, dado que o custo quilométrico das vias férreas era bastante elevado e contribuiu várias vezes como um fator de peso nas decisões do traçado. Inclusivamente, as verbas que foram destinadas à construção deste troço, em 1922, destinavam-se também para a conclusão do lanço inacabado entre Carviçais e Bruçó[245] e em janeiro de 1928 foram retirados 900 contos ao orçamento deste caminho de ferro para a Linha de Tomar (no mesmo mês em que se efetuou a passagem da gestão da Linha do Sabor para a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro).[246]

[245] D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. p.74.
[246] *Idem*, p.76

À saída do concelho de Mogadouro para Miranda do Douro, verifica-se novamente uma aproximação entre traçados, onde o traçado da linha e o traçado do Carril Mourisco acompanham-se mutuamente na totalidade no trajeto entre Urrós e Sendim (Figura 35), bifurcando apenas na reta final da linha para atender a localidade de Duas Igrejas[247] (o trajeto da Estrada Real n.º9 acompanha o Carril à chegada a Variz e depois acompanha paralelamente as duas vias – Carril Mourisco e Linha do Sabor - também de Urrós a Duas Igrejas).

A Linha do Sabor, inicialmente, era destinada a captar o tráfego internacional, rumo a Zamora. A passagem na fronteira estava destinada a ser em Constantim,[248] local onde termina o traçado do Carril Mourisco em território nacional. Isto indicaria que a bifurcação continuaria (desde a localidade de Duas Igrejas até chegar às proximidades de Miranda) e depois os traçados aproximar-se-iam novamente. Infelizmente, a linha nunca chegou à fronteira, nem mesmo ao seu destino final, ficando a última estação a 12 quilómetros de Miranda do Douro.[249] Isto deu-se devido a uma série de eventos relacionados com a má gestão da linha que, inevitavelmente, tiveram repercussões no seu traçado.

A 27 de janeiro de 1928 foi assinado o contrato de trespasse das Linhas do Sabor e do Corgo, para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, devido à sua maior experiência na gestão de linhas de via estreita.[250] Contudo, a passagem da gestão da Linha do Sabor deu-se num contexto em que a própria exploração por parte dos Caminhos de Ferro do Estado já se encontrava numa crescente desorganização administrativa vivida desde 1921, nem existindo estatísticas publicadas referentes aos anos de 1926 e 1927 dos coeficientes da exploração. Isto fez a Companhia Nacional levar o caso à justiça, no qual, no dia de 5 de julho de 1932, o Tribunal Arbitral deu razão à Companhia Nacional, declarando que esta não podia ser culpada das condições em que operava, devido aos difíceis traçados das linhas e aos problemas com o material circulante, que já era anterior aos contratos. O Estado foi condenado a pagar 2.764.000 escudos, por compensação do défice entre 1929 e 1931, relativo às Linhas do Sabor e do Corgo.[251]

Entretanto, o troço de Mogadouro e Urrós já se encontrava em construção no ano seguinte,[252] porém, a situação da Companhia Nacional prosseguia negativa, estando a empresa à beira da falência e do abandono da gestão das Linhas do Sabor e Corgo, de tal modo que foram exigidos estudos para o melhoramento da situação, comissionados pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro.[253]

[247] O Carril Mourisco aproxima-se bastante de quatro dos equipamentos existentes da Linha do Sabor: as estações de Lagoaça, Bruçó, Urrós e Sendim.
[248] AMARO, T. A. Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor**. Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2021. 308. Dissertação de Mestrado. p.41.
[249] ALVES, R. Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2015. 660. Tese de Doutoramento. vol. I. p.519.
[250] SOUSA, José Fernando de - O Ano que findou. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 40, nº 937 (1 de janeiro de 1927). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1927. pp. 1–2.
[251] SOUSA, José Fernando de - As Linhas do Sabor, do Corgo e do Tâmega. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 47, nº 1130 (16 de janeiro de 1935). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1935. pp. 39–40.
[252] A Direção Geral dos Caminhos de Ferro e o ano findo. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 46, nº1081 (1 de janeiro de 1933). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1933. pp. 15–16.
[253] As conclusões do estudo elaborado pelo engenheiro Vasconcelos de Sá apontavam para o emprego de automotoras e tratores Diesel para separação dos serviços de passageiros e mercadorias, reduzindo notavelmente os gastos de exploração.

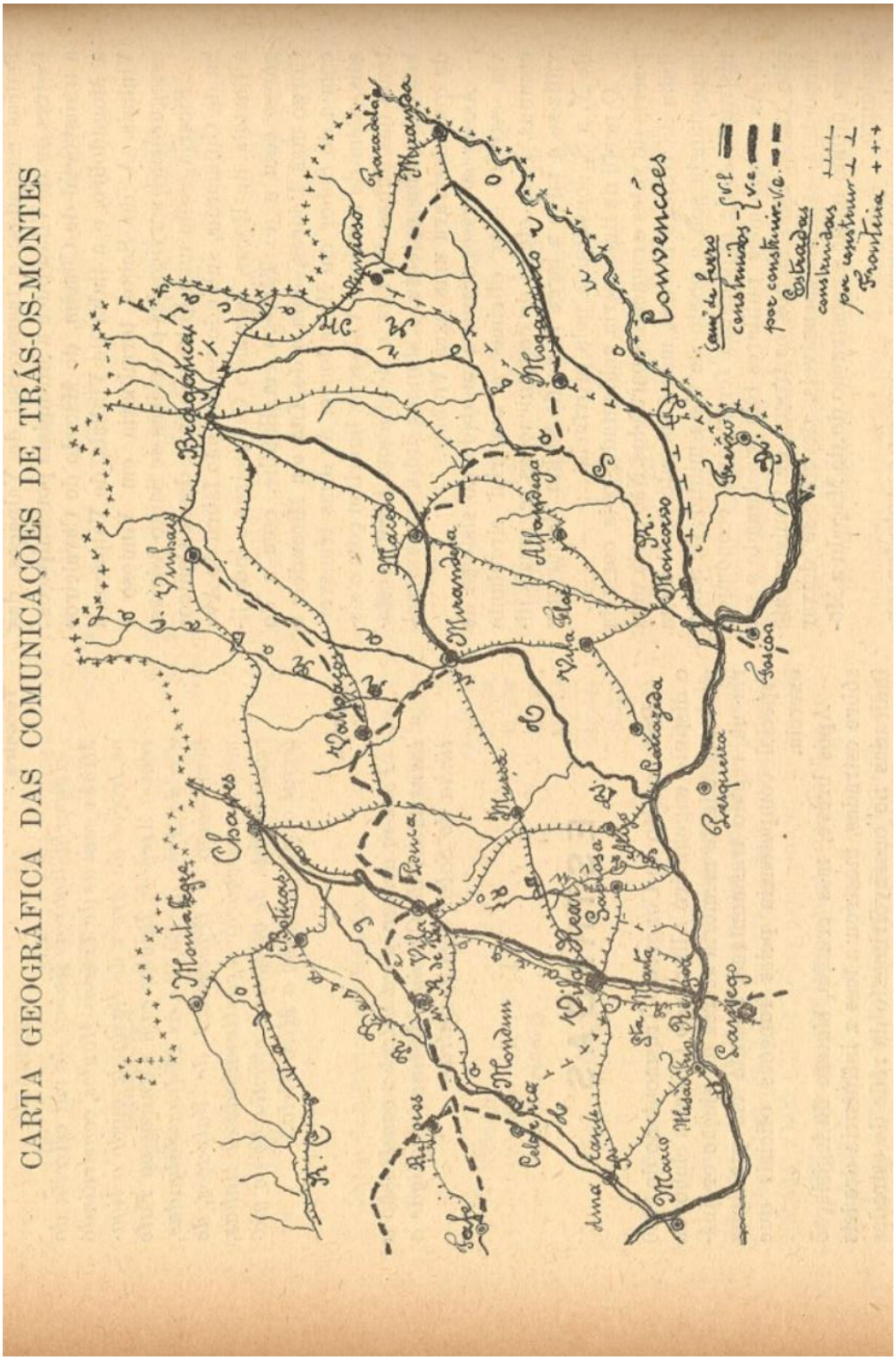


Figura 36 - *Carta Geográfica das Comunicações de Trás-os-Montes*. Como é possível denotar pela legenda, a porção da estrada entre Torre de Moncorvo e Mogadouro, assim como o ramal da estrada que seguiria até Barca de Alva, não se encontravam ainda construídos. A Linha do Sabor já apresentava o traçado que manteve até ao encerramento de todos os serviços ferroviários. Estariam planeados dois ramais (desde Mogadouro até Macedo de Cavaleiros e desde Duas Igrejas até Vimioso) que nunca chegaram a ser construídos. Do mesmo modo, o trajeto de Duas Igrejas até Miranda do Douro já não constava no plano.

As tensões da gestão e exploração da linha já eram sentidas pelas populações locais, visto que, em 1934, uma comissão de Miranda do Douro pediu ao ministro Duarte Pacheco que fosse construída uma variante à Linha do Sabor para atender a capital do concelho,[254] sendo que a partir da abertura do último troço até Duas Igrejas, o prolongamento da Linha do Sabor até Miranda deixou de ser considerado (Figura 36).

Para além disso, tinha sido decretada a (28 de março de 1930) a construção de dois ramais que iriam ligar a vila de Mogadouro a Macedo de Cavaleiros e Duas Igrejas a Vimioso (para a exploração das Pedreiras de Santo Adrião). Estes ramais nunca chegaram a ser construídos (Figura 36).[255]

Por sua vez, a Estrada Real n.º9, oriunda de Celorico da Beira até Miranda, sofreu uma mudança de classificação. O decreto de 11 de maio de 1945 resolveu retificar as classificações anteriores,[256] as quais reformaram a categoria de Estrada Real para Estrada Nacional. À chegada a Trás-os-Montes, o troço da estrada que vem desde o Pocinho até à estação de Freixo de Espada à Cinta foi numerado 220 e o troço que incluía o restante troço até Miranda e a ramificação da estrada até Barca de Alva foi numerado 221.[257] Na posterioridade, o trajeto da N220 foi alterado, sendo que atualmente apenas se mantém o trajeto original entre Torre de Moncorvo e a Estação de Freixo.

Apesar destes acontecimentos, o auge da Linha do Sabor deu-se durante as décadas de 50 e 60, pelo início da exploração mineira em 1951 e também pelo "transporte de materiais para a construção dos aproveitamentos hidroelétricos de Picote, Miranda do Douro e Bemposta, no Douro Internacional"[258] (Figura 37).

Figura 37 - Aproveitamento Hidroelétrico de Aldeiadávila, nas proximidades de Bruçó. Fotografia: Duarte Belo (2005). Seis barragens forma construídas na fronteira internacional do Douro, sendo da tutela portuguesa as barragens de Picote, Miranda do Douro e Bemposta e da tutela espanhola as barragens de Saucelle, Aldeiadávila e Presa de Castro.

A Linha do Sabor funcionou durante 77 anos. O dia 1 de agosto de 1988 foi classificado como o dia em que todos os serviços ferroviários na Linha do Sabor foram suspensos, dando-se a consequente desativação da linha. [259] Considerando que o motivo da implementação do caminho de ferro nesta região era o escoamento dos produtos mineiros de Moncorvo, seria natural que com a quebra da função mineira a partir de 1976 (devido a concorrência com minérios mais ricos em ferro na América do Sul e em África) se desse "um processo de reavaliação técnico-económica que se prolongou até 1985, ano em que a concessão de exploração

[254] Caminhos de Ferro. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 47, nº 1126 (16 de novembro de 1934). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1934. p.556.
[255] **Diário do Governo**. Ano 110, nº83, (abril 1930).
[256] "Das antigas classificações de estradas (a primeira referência encontra-se em 1790) constitui a carta de lei de 1862 o diploma de maior importância sobre o problema da viação ordinária. Mais tarde, em 1889, foi aprovada a nova classificação (estradas reais e distritais) (…) Mais recentemente, o plano elaborado de harmonia com a lei de 22 de Fevereiro de 1913, aprovado pelo decreto n.º 13:969 de 20 de julho de 1927 e retificado pelo decreto n.º 16:075, de 30 de Setembro de 1928, agrupo as vias de comunicação terrestres em: estradas nacionais de 1.ª e de 2.ª classes, estradas municipais e caminhos públicos." - **Diário do Governo.** Ano 82, nº 102, (mai. 1945). Lisboa: Imprensa Nacional, 1945. p.374.
[257] *Idem*, p.386. Estas estradas ainda são largamente utilizadas, sobretudo antes da chegada a Mogadouro, claramente tendo ganho um papel mais ativo após o desaparecimento da locomotiva.
[258] AMARO, T. A. Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor**. Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2021. 308. Dissertação de Mestrado. p.57.
[259] *Idem*, p. 520.

foi extinta."[260] Para além deste motivo, a desertificação social e a incrementação do uso das vias rodoviárias a partir dos anos 40 foram argumentos utilizados para a suspensão de todos os serviços ferroviários. Os "anos 80 e 90 do século XX trouxeram outros desígnios que simplesmente não cabiam na bitola de um mero caminho de ferro".[261]

Atualmente, os locais por onde já passaram os carris fundem-se na paisagem como mais um caminho de terra, porém, alguns troços foram reconvertidos em ecopista. Alguns dos equipamentos de apoio e apeadeiros, desapareceram, sendo que os equipamentos que sobrevivem até à data encontram-se em pleno estado de abandono e de destruição; à exceção das antigas estações de Torre de Moncorvo, Larinho, Lagoaça e Sendim. O cenário ostentado faz a Linha do Sabor parecer uma memória distante.

Figura 38 - Figura 30 – Locomotiva E210 em Duas Igrejas. Fotografia: John Phillips (abril 1983).

[260] AMARO, T. A. Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor**. Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2021. 308. Dissertação de Mestrado, p.57.
[261] Cit. por *Idem*, p.57.

Figura 39 - Pormenor de o revestimento azulejar exterior do Edifício de Passageiros. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022).

Estação Ferroviária de Bruçó

O Complexo

A caracterização do complexo ferroviário que se apresenta como o objeto de estudo do presente ensaio foi elaborada de forma a providenciar um contexto geral do local de intervenção no âmbito da unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura (PFA), no ano letivo de 2022/2023, do Mestrado Integrado em Arquitetura do ISCTE (Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa) – Instituto Universitário de Lisboa. Foi proposto aos estudantes da Turma III que desenvolvessem uma proposta de requalificação dos equipamentos que outrora serviram a Linha do Sabor, na região de Trás-os-Montes Oriental. A cada estudante seria atribuída uma das estações ou apeadeiros devolutos, para o desenvolvimento de propostas arquitetónicas que reintegrassem estas edificações no contexto atual, onde as novas utilidades viriam assistir as populações locais e o desenvolvimento do turismo rural na região, partindo da possibilidade da conexão dos dois trechos da ecopista existente entre Torre de Moncorvo e Carviçais e entre Sendim e Duas Igrejas. Assim, após a recolha e consulta da documentação original, nomeadamente os desenhos técnicos fornecidos pelo Arquivo da Infraestruturas de Portugal, os documentos cedidos pela camara municipal de Torre de Moncorvo concernentes ao levantamento dos imóveis da linha a partir da década de 60,[262] a Ficha SIPA - Sistema de Informação para o Património Arquitetónico[263] - a Ficha

[262] AMTM - **Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas – Linha do Sabor, da DIF** – SDEF [1960-…] Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.
[263] OLIVEIRA, Armando – **SIPA: Estação Ferroviária de Bruçó** [Em linha]. Sacavém: DGPC [Consult. 04.12.2022] Disponível em WWW:< www.monumentos.gov.pt>

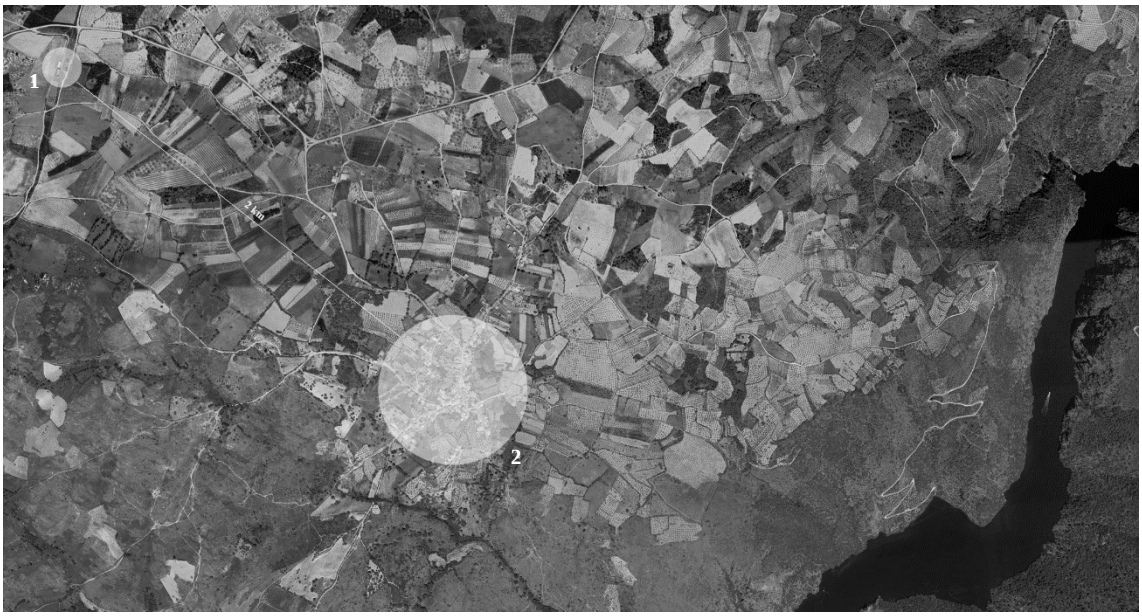


Figura 40 - Ortofotomapa de Bruçó, com a localização dos núcleos da estação e da aldeia [Sem escala]. Legenda: 1. Estação de Bruçó, 2. Aldeia de Bruçó. Elaboração da autora.

Identificativa do Imóvel (2021) da IP,[264] juntamente com o auxílio do levantamento *in situ* elaborado pela autora do presente trabalho, apresenta-se em seguida a caracterização do complexo da Estação de Bruçó.

A Estação Ferroviária de Bruçó[265] foi uma interface da Linha do Sabor, que servia a localidade de Bruçó, localidade pertencente ao concelho de Mogadouro, no Distrito de Bragança, em Portugal. É um dos equipamentos pertencente à antiga Linha do Sabor que se localizam mais perto da fronteira internacional, com um distanciamento de apenas três quilómetros do vale do rio Douro (Figura 40). Localizado a 750 metros de altitude, as vistas deste ponto privilegiam sobretudo a descida do vale em direção ao rio, apresentando uma vista panorâmica do território fronteiriço a Nascente. As vistas da paisagem a Norte e Poente encontram-se obstruídas pelo viaduto da estrada de acesso ao local e por terrenos de cultivo, respetivamente. De facto, são diversas as dificuldades de acesso ao local, dado que o acesso é somente efetuado por um caminho de terra que se conecta à única estrada municipal alcatroada (a mesma estrada que constitui o viaduto) ou por outros caminhos de terra que conectam as populações vizinhas. Esta mesma estrada municipal (Figura 41) providencia o acesso principal à aldeia de Bruçó que se localiza a dois quilómetros e trezentos metros da estação.[266] Juntamente com Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro e Urrós, Bruçó integra o grupo de equipamentos existentes que não se inserem dentro do centro das localidades a que se referem, sendo a estação que apresenta menor distância até à aldeia/vila a que se refere. Simultaneamente, é o equipamento com maiores distâncias a ser percorridas entre as estações precedentes: desde o equipamento de Lagoaça até Bruçó constam cerca de nove quilómetros e quatrocentos metros e até Vilar de Rei constam cerca de dez quilómetros, correspondendo estas distâncias aos quilómetros a serem percorridos

[264] Direção de Cadastro e Licenciamentos - **Estação de Bruçó.** [Em linha]. Lisboa: Infraestruturas de Portugal. [Consultado 04.dez.2022]. Disponível em WWW:< https://revivenatureza.pt/property/ estacao-de-bruco/>

[265] Inicialmente classificada como apeadeiro. Este termo corresponde a uma "estação ferroviária" de pequena dimensão, destinada simplesmente à paragem de composições, para transbordo, saída ou entrada de pessoas ou mercadorias. Conforme a sua dimensão ou capacidade pode ter diversos elementos, abrigos ou mesmo edifícios. - ALVES, R. Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2015. 660. Tese de Doutoramento. vol. I. p.558.

[266] Para efetuar o acesso à aldeia por esta estrada, é sempre realizada a passagem pela Estação de Bruçó.

Figura 41 - Vista da estrada alcatroada de acesso à aldeia e à estação. Fotografia: Carlota Matos Silva (15 de abril de 2023).

no percurso da linha.[267] O planeamento do complexo da Estação de Bruçó [268] foi um dos mais demorados na história da Linha do Sabor, arrastando-se por mais de vinte anos.[269] A aprovação do troço compreendido entre Carviçais e Bruçó deu-se em 1908.[270] Porém, a 5 de outubro de 1910 dá-se a mudança de regime. Apesar da orografia não apresentar qualquer dificuldade, as obras deste troço deram-se num contexto sociopolítico delicado.

> "Mas a aprovação dos projectos para a construção da ferrovia de Carviçais para montante não pressupõe a sua execução, como aqui se verificará, mercê talvez da mudança de regime político que se terá desinteressado por esta zona do País (…)".[271]

A execução dos trabalhos na linha deu-se a um ritmo mais lento nestes anos, cujos poucos avanços deram-se "(…) graças talvez às chamadas de atenção do Senado (nacional) quanto à *necessidade e urgência do caminho de ferro do Pocinho a Miranda".*[272] Para além disso "A crescente desorganização administrativa dos C.F.E., acentuada a partir da revolução de 19 de Outubro de 1921,[273] fez sentir a sua influencia nos resultados da exploração." [274]

> "O Sr. Valentim Guerra: - (…), mas o outro trôço de Carviçais a Bruçó tem já importantes obras feitas, como as casas para estações e apeadeiros, as quais, porém, em virtude do abandono a que tem estado votadas, se encontram prestes a desabar e o telhado a desaparecer.
>
> Há um outro trôço, que é o de Bruçó a Urrós, no concelho de Mogadouro, que tem também já trabalhos de campo feitos e de gabinete aprovados.
>
> (…)É certo que há uns 7 anos que ficaram prontos os trabalhos para assentamento dos respetivos carris, no trôço compreendido entre Carviçais e Bruçó, mas o que é verdade é que encontrando-se eles já para esse fim, em Carviçais, de lá foram retirados por ordem superior, para completar a linha de Vidago a Chaves, ficando assim completamente paralisados os trabalhos do prolongamento daquela importante linha férrea.
>
> Assim a estrada e as obras de arte, tais como aquedutos, viadutos, casas para estação e apeadeiro, tudo se encontra num verdadeiro abandono, apesar de haverem despendido já algumas centenas de contos.
>
> (…) Ainda é para notar que aquela região tenha sido sempre a mais desfavorecida dos poderes públicos na distribuição de melhoramentos materiais, sendo certo que é digna de melhor sore pelo desenvolvimento que é susceptível, só pedido para isso, facilidades de transportes. E mal se explica que neta altura de civilização e de progresso ainda existam concelhos como Miranda do Douro separados do resto do mundo por falta de vias regulares de comunicação."[275]

Depois desta sessão, a lei n.º1.327 publicada a 25 de agosto de 1922 destinava verbas para a construção de vários caminhos de ferro por todos o país, incluindo a Linha do Vale do Sabor, já contando com os lanços de Carviçais a Bruçó e dessa última localidade a -

[267] AMARO, T. A. Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor**. Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2021. 308. Dissertação de Mestrado. p.43.
[268] A mudança de regime acima referida consiste na implantação da República em 5 de outubro de 1910.
[269] A data de construção do Cais Coberto é indefinida.
[270] TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 70, nº 1684 (16 de fev. 1958). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1958. pp. 91–95.
[271] D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. p.73.
[272] *Idem*.p.73.
[273] A 19 de outubro de 1921, deu-se a Revolta contra o Estado conhecida como "Noite Sangrenta". De seguida, uma grande crise política assolou o país, trazendo bastante instabilidade aos trabalhos que estavam sob a direção dos Caminhos de Ferro do Estado.
[274] SOUSA, José Fernando de - As Linhas do Sabor, do Corgo e do Tâmega. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 47, nº 1130 (16 de janeiro de 1935). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1935. pp. 39–40.
[275] **Debates Parlamentares**, 1ª república, Câmara dos Deputados, VI Legislatura, sessão n.º 125 (ago. 1922). pp.6-7.

Figura 42 - Estado de degradação atual do complexo da Estação de Bruçó. Fotografia: Rita Rodrigues (2023). Legenda: 1 . Habitação do Carregador, 2. Instalações Sanitárias, 3. Edifício de Passageiros, 4. Cais Coberto, 5. Armazém da Federação Nacional da Produção de Trigo, 6. Habitação privativa.

Mogadouro.[276] Mas o processo de lentidão e constantes interrupções dos trabalhos continuou, sendo estes oficialmente retomados em 1926.[277] Os trabalhos estavam a avançar com dificuldade, não sendo possível levar a linha até Bruçó, como estava planeado.[278] A 27 de março de 1927, o Estado resolveu passar a gestão das antigas linhas desta entidade para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,[279] resultando na abertura precoce do troço até então construído. Assim, a 6 de julho de 1927 dá-se a abertura do troço entre Carviçais e Lagoaça "(…), na extensão de 16km, 16 anos após a inauguração da chegada do comboio a Carviçais."[280] O troço que vai desta última estação até Mogadouro, onde figura a Estação de Bruçó, só foi inaugurado a 1 de julho de 1930.[281] Em agosto do mesmo ano, a Direção Geral de Caminhos de Ferro apreendeu que o antigo plano dos trabalhos para aquele troço estava incompleto, ordenando que fossem realizados vários projetos, um deles constando na Habitação do Carregador em Bruçó. As obras só se deram por concluídas em 1932.[282]

O complexo da estação (Figura 42) é constituído por um Cais Coberto, um Edifício de Passageiros, Instalações Sanitárias e uma Habitação do Carregador (enumerados no sentido Pocinho - Duas Igrejas). Localiza-se no topo de um monte que foi parcialmente planificado, tanto para a colocação deste equipamento, como para a instalação dos caminhos de ferro. O complexo foi construído

[276] D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. p.74.
[277] Linhas Portuguesas. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 39, nº 925 (1 de julho de 1926). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1926. p.208
[278] SOUSA, José Fernando de - O Ano que findou. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 40, nº 937 (1 de janeiro de 1927). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1927. pp. 1–2.
[279] D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015. p.75.
[280] *Idem*.
[281] *Idem.*
[282] Ainda o que se fez nos Caminhos de Ferro em Portugal no ano de 1932. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 46, nº1082 (16 de janeiro de 1933). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1933. pp. 61–63.

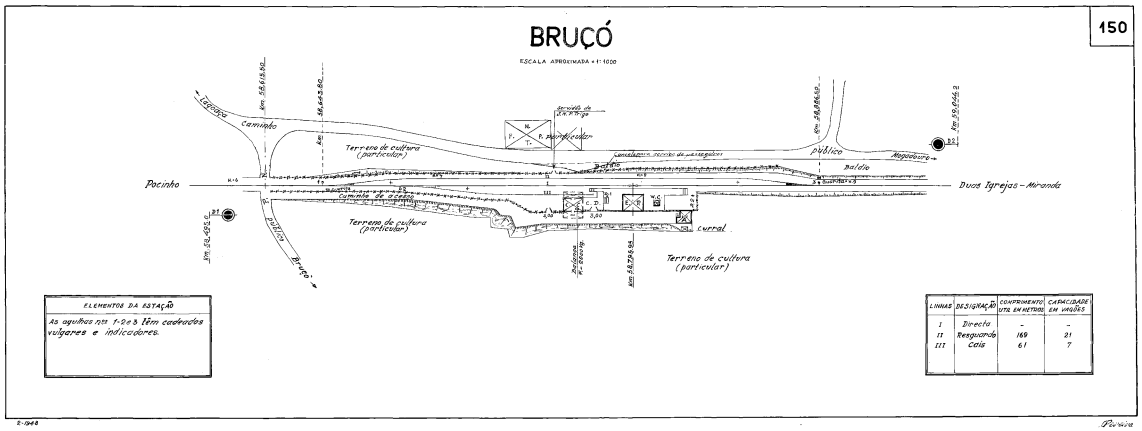


Figura 43 - Diagrama Geral da Estação de Bruçó. Fonte: Arquivo Infraestruturas de Portugal.

com a orientação dos edifícios a Nascente – Poente, de forma que a plataforma ficasse paralela ao trajeto da linha. A plataforma segue a orientação Norte - Sul e tem uma elevação aproximada de trinta centímetros (com ligeiras variações ao longo do seu comprimento) em relação à linha e uma diferença de quarenta centímetros para o caminho de acesso. A plataforma do cais é mais elevada, sendo que se ergue noventa centímetros em relação ao caminho de acesso e ao trajeto da linha férrea.

Como é possível verificar através do diagrama geral (Figura 43), a estação é delimitada, por caminhos públicos e terrenos de cultivo. O complexo era vedado por grades que outrora existiram e que apresentavam três entradas através de portões: uma no cais descoberto, uma a Sul do cais coberto e uma a Norte do armazém pertencente à F.N.P.T. – Federação Nacional da Produção de Trigo - nas imediações da estação. Datado dos anos 60, o levantamento dos imóveis da linha[283] indica que ainda não existia a habitação a Poente da estação e a Norte do armazém da F.N.P.T.[284] Esta habitação tratava-se de uma taberna que servia refeições e proporcionava dormidas a alguns passageiros do comboio, sobretudo os almocreves. Também se relata a existência de uma moagem, um forno de cozer pão e ainda algumas casas de madeira[285] que atualmente já não se encontram no local. Apesar de não figurar na planta geral, a Sul do complexo existe uma ruína, em bastantes más condições, de uma antiga casa senhorial. Esta é a única construção que não fornecia apoio às estruturas da linha que se encontra em redor da estação, sendo que somente se avistam algumas edificações a grandes distâncias do complexo.

O viaduto existente, que representa a estrada principal de acesso à aldeia de Bruçó e à estação é posterior à construção da linha, dado que o acesso a Mogadouro na planta indica que seguia a direção paralela à linha e não a ligação transversal com a qual nos deparamos atualmente. De facto, esse caminho público, apontado como a estrada de acesso a Mogadouro, foi interrompido por este novo acesso à aldeia. Este caminho também sofreu os efeitos da instalação da ferrovia e da consequente escavação do monte para a instalação das estruturas adjacentes à linha, que vieram a descontinuar o traçado[286] de uma das vias mais antigas que atravessa a região transmontana: o Carril Mourisco. Como foi exposto anteriormente, esta via acompanha em muitas instâncias o traçado da linha, fazendo-se denotar ainda um dos muitos cruzeiros que acompanha o seu traçado junto ao viaduto. A habitação em

[283] Que resultou na reprodução das plantas gerais.
[284] A linha bifurcava duas vezes, sendo que cada bifurcação acompanha os edifícios de armazenamento (Cais Coberto e Armazém da F.N.P.T.).
[285]Possivelmente tratando-se do curral esboçado na planta geral. NETO, Antero – O caminho de ferro – Linha do Sabor – Subsídios para a história da estação ferroviária de Bruçó. In **Bruçó: Da Pré-história ao 25 de Abril.** Carviçais: Lema d'origem, 2021. p. 183.
[286] Após a passagem do viaduto, o Carril Mourisco convergia com o traçado da linha férrea.

redor do complexo que era utilizada como taberna, também veio a interromper novamente o traçado desta via romana, estando implantada na própria via. Atualmente, o seu traçado termina junto da fachada Poente do armazém da F.N.P.T.

Muitos anos se passaram até se anunciar a cessação do transporte de passageiros, no final da década de 1970. A população da aldeia de Bruçó, indignada com a notícia, procedeu ao corte da via, através da remoção dos carris (Figura 44). Porém, a situação não se alterou, sendo o transporte de passageiros da linha suspenso em 1984.[287]

> "Esse transporte passou então a fazer-se através de autocarros da CP que, pouco tempo depois da entrada em funcionamento deixaram de se deslocar à aldeia, obrigando os passageiros a percorrer os 4 quilómetros que separam a Estrada Nacional 221 do povoado a pé ou em transporte próprio ou alugado."[288]

Figura 44 - Retenção da locomotiva e remoção dos carris por parte dos habitantes da aldeia. durante o protesto do final da década de 70.

A linha foi encerrada à exploração no dia 1 de agosto de 1988,[289] não existindo melhorias desde então nas comunicações da aldeia. Entretanto, o complexo sofreu diversas vandalizações, pilhagens, e inclusivamente um incêndio no dia 26 de setembro de 2011,[290] acontecimento que afetou todos os edifícios do complexo, atestando ao cenário de destruição com o qual nos deparamos atualmente. Os edifícios encontram-se ao abandono e em estado de ruína, tendo sido afetados de distintos modos por todos estes acontecimentos.

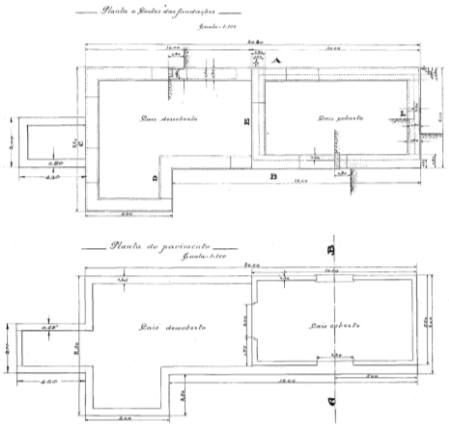


Figura 45 - Planta de fundações e Planta do piso térreo do Cais Coberto e Descoberto. Fonte: Arquivo Infraestruturas de Portugal.

O Cais Coberto, localizado no quilómetro 58,776[291] da Linha do Sabor, é um edifício que servia unicamente para armazenamento de mercadorias. A sua área útil de construção é de 50 m^2 e a área total de construção, que inclui também o cais descoberto, consta em 106 m^2. Dado que a seu propósito consistia apenas em armazenamento[292], o edifício apresenta uma planta muito simples (Figura 45), sendo constituído por apenas um piso que não apresentava paredes interiores.[293] As paredes exteriores são compostas por alvenaria de granito aparelhado, previamente revestidas com reboco caiado no exterior e revestidas por reboco afagado e pintado no interior. As paredes são interrompidas por três acessos para o interior do edifício, cada um presente nas fachadas Poente, Norte e Nascente. O primeiro está junto do trajeto de uma antiga linha de apoio ao apeadeiro para o transbordo de mercadorias das carruagens dos

[287] NETO, Antero – **Bruçó: Da Pré-história ao 25 de Abril.** Carviçais: Lema d'origem, 2021. p.179.
[288] *Idem.*
[289] *Idem.*
[290] Incêndios: Chamas destruíram antiga estação de caminho de ferro de Bruçó, concelho de Mogadouro. **Jornal de Notícias** [Em linha]. [Consult. 29 jul. 2023] Disponível em: < https://www.jn.pt/feeds/lusa/amp/incendios-chamas-destruiram-antiga-estacao-de-caminho-de-ferro-de-bruco-concelho-de-mogadouro-2020677.html/>
[291] AMTM - **Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas – Linha do Sabor, da DIF** – SDEF [1960-…]. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.
[292] O pavimento era apenas constituído por betonilha, exatamente por esta razão.
[293] *Idem.*

comboios, o segundo tem uma rampa de acesso que conecta a plataforma do apeadeiro ao cais descoberto (que precede o cais coberto), e a terceira assistia ao transbordo de mercadorias que chegavam pelo acesso de estradas locais, respetivamente.

Figura 46 - Estado de conservação atual do Cais Coberto. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022).

A fachada Sul apresenta um vão de arco de volta perfeita, elevado a três metros do pavimento, que, entretanto, foi coberto. A estrutura da cobertura era composta por quatro asnas de madeira suportadas por escoras exteriores assentes em cachorros de pedra que sustentavam o telhado constituído por telha marselha (Figura 47). Estes elementos não resistiram até á atualidade. Juntamente, parte da fachada Poente cedeu, justificando a classificação do estado atual do edifício como "ruína"(Figura 46).[294] Assim como os restantes edifícios, não apresenta esgotos, nem instalações de acesso a água potável e de eletricidade nos planos originais.[295]

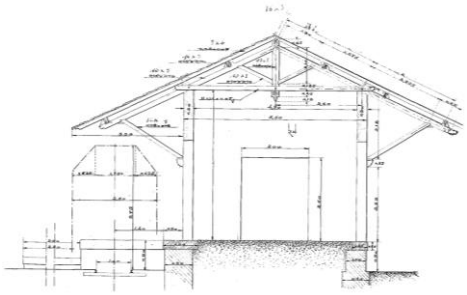


Figura 47 - Corte transversal do Cais Coberto. Fonte: Arquivo Infraestruturas de Portugal..

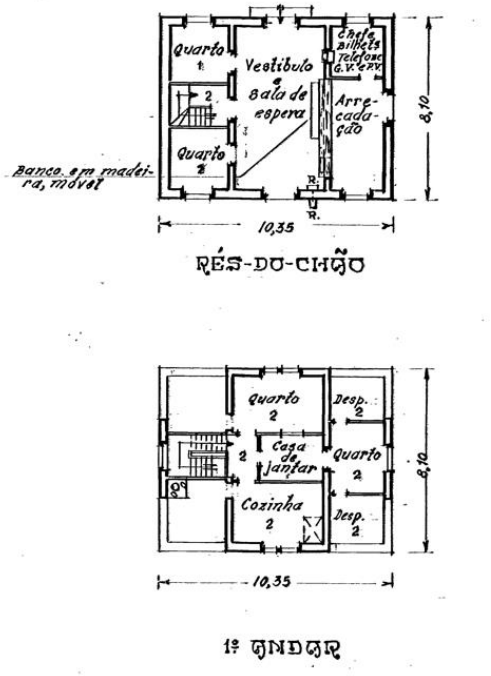


Figura 48 - Plantas do piso térreo e do 1.º piso do Edifício de Passageiros da Estação de Bruçó. Fonte: Arquivo Infraestruturas de Portugal.

O Edifício de Passageiros, localizado no quilómetro 58,796 da linha,[296] datado da década de 10, detém uma área coberta de 92m^2 e uma área útil de construção de 168 m^2, distribuída em dois pisos. Apresenta uma planta retangular, dividida em três corpos (Figura 48). As áreas de serviços localizavam-se no primeiro piso (rés-do-chão) e a habitação do chefe da estação no segundo piso. O piso inferior apresentava um vestíbulo, bilheteira (Figura 49), bagageira e dois quartos, sendo que o piso superior consistia numa cozinha, sala de jantar, instalações sanitárias, três dispensas e dois quartos. A entrada/fachada principal está orientada a Nascente. As fundações e as paredes exteriores são de alvenaria de pedra, com revestimento de reboco caiado e pintadas de branco, sendo as do corpo central (de dois pisos) percorridas por soco de cantaria, silhar de azulejos polícromos, friso e cornija de cantaria. Também ostenta nas fachadas sete painéis de azulejos polícromos no corpo central, possuindo nas fachadas laterais dois painéis de azulejos

[294] Direção de Cadastro e Licenciamentos - **Estação de Bruçó**. [Em linha]. Lisboa: Infraestruturas de Portugal. [Consultado 04.dez.2022]. Disponível em WWW:< https://revivenatureza.pt/property/ estacao-de-bruco/>
[295] AMTM - **Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas – Linha do Sabor, da DIF** – SDEF [1960-…] Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.
[296] *Idem.*

toponímicos. No vestíbulo (Figura 50) é possível verificar alguns vestígios de painéis de azulejos brancos rematados superiormente por friso azul.[297] As paredes interiores que separam as três naves são estruturais de modo a suportar a cobertura da nave central, construídas em alvenaria, sendo que as restantes divisórias eram de madeira, assim como as escadas. As estruturas do teto e do pavimento eram também em madeira e o chão do rés-do-chão era revestido a solho. A cobertura era de duas águas e apresentava um revestimento de telha mista (marselha nas águas e canudo nos beirados). Atualmente, o edifício encontra-se bastante degradado, sendo que as coberturas e as estruturas interiores ruíram, sobrando apenas as paredes portantes.[298]

O edifício de passageiros é o componente fundamental de cada complexo ferroviário, cuja presença é indispensável para o funcionamento e caracterização das estações ferroviárias.

> "Os edifícios deveriam ser reconhecidos como "*referências na paisagem*", através da adoção de um vocabulário formal significante e da escolha de materiais e cores que conferiam um valor emblemático ao objeto arquitetónico (…) «A localização rural destes edifícios impunha alguma influência de carácter regional nos elementos arquitetónicos que compunham a estação, as quais se associavam à imagem da chamada "Casa Portuguesa"».''[299]

Figura 49 - Bilheteira. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022).

Figura 50 - Vestíbulo. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022).

[297] OLIVEIRA, Armando – **SIPA: Estação Ferroviária de Bruçó** [Em linha]. Sacavém: DGPC [Consult. 04.12.2022] Disponível em WWW:< www.monumentos.gov.pt>

[298] Direção de Cadastro e Licenciamentos - **Estação de Bruçó**. [Em linha]. Lisboa: Infraestruturas de Portugal. [Consultado 04.dez.2022]. Disponível em WWW:< https://revivenatureza.pt/property/ estacao-de-bruco/>

[299] "A "Casa Portuguesa" foi um movimento cultural de fundo nacionalista iniciado em 1890, que atingiu o seu apogeu em 1900. Esta corrente estética seguia um estilo doméstico popular e foi mais divulgada no primeiro quartel do século XX, sendo que o arquiteto Raul Lino foi o seu principal mentor e difusor." - AMARO, T. A. Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor**. Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2021. 308. Dissertação de Mestrado. p.46.

Diversos são os exemplos de repetição de tipologias, isto é, a repetida utilização do mesmo modelo de estação/apeadeiro, sendo que apresentavam algumas variações. Isto verifica-se em algumas estações na Linha do Sabor, incluindo a Estação de Bruçó. [300] A mesma tipologia foi utilizada para a Estação de Freixo de Espada à Cinta. Apesar de algumas distinções no planeamento geral do complexo e de algumas diferenças dentro da própria planta e alçados, a lógica da disposição interna mantem-se intacta, com os aspetos fulcrais da planta de 3 naves, o vestíbulo como nave central e a habitação do chefe de estação no piso superior.

Figura 51 – Estado de conservação atual das Instalações Sanitárias. . Fotografia: Carlota Matos Silva (15 de abril de 2023).

As instalações sanitárias (Figura 51)[301] apresentam uma área total de 9 m^2 e uma área útil de construção de 5 m^2. O edifício apresenta uma planta quadrada (Figura 52), dividida ao meio, visto que uma parte do edifício se encontra ao ar livre. A primeira metade consta em duas das três divisões que o edifício apresenta, abrangendo a retrete destinada às senhoras e a retrete destinada aos homens, sendo estes espaços fechados e com um pequeno vão lateral para iluminação natural.

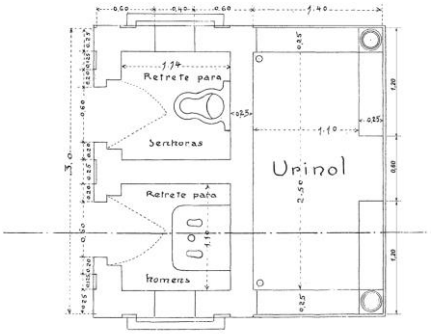


Figura 52 - Planta das Instalações Sanitárias. Fonte: Arquivo Infraestruturas de Portugal.

O acesso era feito através de uma porta de madeira em cada uma das divisões na fachada principal a Norte, sendo estas separadas pela única parede interior existente, de alvenaria de tijolo, com os espaços internos revestidos com reboco afagado e pintado de branco e revestimento de azulejo branco com um remate verde-escuro. As fundações e as fachadas são de alvenaria de tijolo, com revestimento de reboco caiado e, tal como o cais, o pavimento não apresenta estrutura, dado que é constituído por uma camada de betonilha de regularização.[302] Na outra metade localizava-se o urinol, num pequeno alpendre.

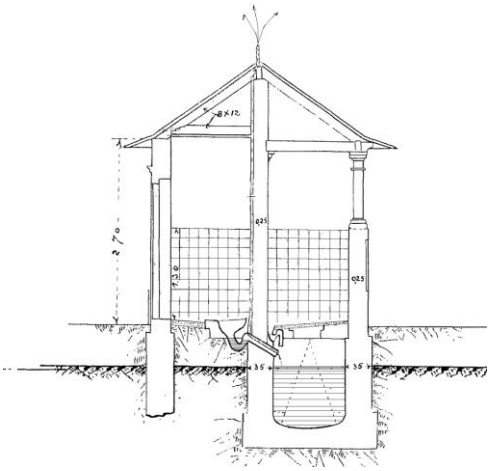


Figura 53 - Corte transversal das instalações sanitárias. Fonte: Arquivo Infraestruturas de Portugal.

[300] Ou a Estação de Variz e a Estação de Urrós.
[301] Projeto assinado em 1917.
[302] Direção de Cadastro e Licenciamentos - **Estação de Bruçó**. [Em linha]. Lisboa: Infraestruturas de Portugal. [Consultado 04.dez.2022]. Disponível em WWW:< https://revivenatureza.pt/property/ estacao-de-bruco/>

Sem a presença de sistema de esgotos, o escoamento das instalações era feito para uma fossa situada debaixo desta divisão (Figura 53). A cobertura era de quatro águas, suportada por uma estrutura de madeira, e apresentava um revestimento de telha mista (marselha nas águas e canudo nos beirados). Estes sanitários públicos serviam não só o edifício de passageiros, como também a habitação do carregador. Atualmente, as instalações encontram-se em ruína, sendo que a cobertura ruiu devido à pilhagem dos pilares graníticos que suportavam a estrutura.

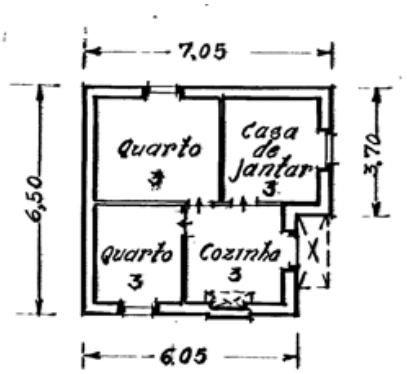


Figura 54 - Planta da Habitação do Carregador. Fonte: Arquivo Infraestruturas de Portugal.

Por fim, o último edifício a ser construído, quase com duas décadas de intervalo dos restantes, nos anos 1930-1932,[303] localiza-se no quilómetro 58,821[304] da linha e tratava-se da Habitação do Carregador. Possui uma área total de construção de 48 m^2 e uma área útil de 43 m^2. O edifício[305] apresenta uma planta quase quadrada (Figura 54), com um ligeiro recuo na fachada Sul, onde se localizava a sua entrada com um pequeno telheiro sobre a porta (Figura 45). Ao entrar deparávamo-nos com a cozinha que concedia acesso para os dois quartos e para a casa de jantar. Este edifício, de construção posterior, não acompanha o enquadramento dos restantes edifícios, no qual o seu acesso apenas é feito através da estrada de acesso ao complexo. A sua implantação do lado oposto do muro existente permitiu a colocação do jardim da estação[306] do lado da plataforma, entre a habitação e as instalações sanitárias, onde era frequentemente delimitado. As paredes exteriores são compostas de alvenaria de tijolo, com revestimento de reboco caiado e pintadas de branco. As paredes interiores, portas, caixilhos dos vãos e as estruturas do teto e do pavimento eram de madeira e o chão era revestido a solho.[307] A cobertura era de quatro águas e apresentava um revestimento de telha mista (marselha nas águas e canudo nos beirados). Tal como o restante complexo, o edifício encontra-se bastante degradado, sendo que a cobertura e as paredes interiores ruíram (Figura 56).

Figura 55 - Habitação do Carregador. Gazeta dos caminhos de Ferro n.º 1082 (1933).

Figura 56 - Estado de conservação atual da Habitação do Carregador.

[303] Ainda o que se fez nos Caminhos de Ferro em Portugal no ano de 1932. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 46, nº1082 (16 de janeiro de 1933). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1933. pp. 61–63.
[304] AMTM - **Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas – Linha do Sabor, da DIF** – SDEF [1960-…].
[305] Segundo os desenhos técnicos originais, a habitação seguia a tipologia de "Casa A". Era normal a repetição de tipologias de edifícios com ligeiras variações, acontecendo algumas vezes na própria da Linha do Sabor.
[306] Era bastante frequente a presença de um jardim no complexo da estação.
[307] Direção de Cadastro e Licenciamentos - **Estação de Bruçó**. [Em linha]. Lisboa: Infraestruturas de Portugal. [Consultado 04.dez.2022]. Disponível em WWW:< https://revivenatureza.pt/property/ estacao-de-bruco/>

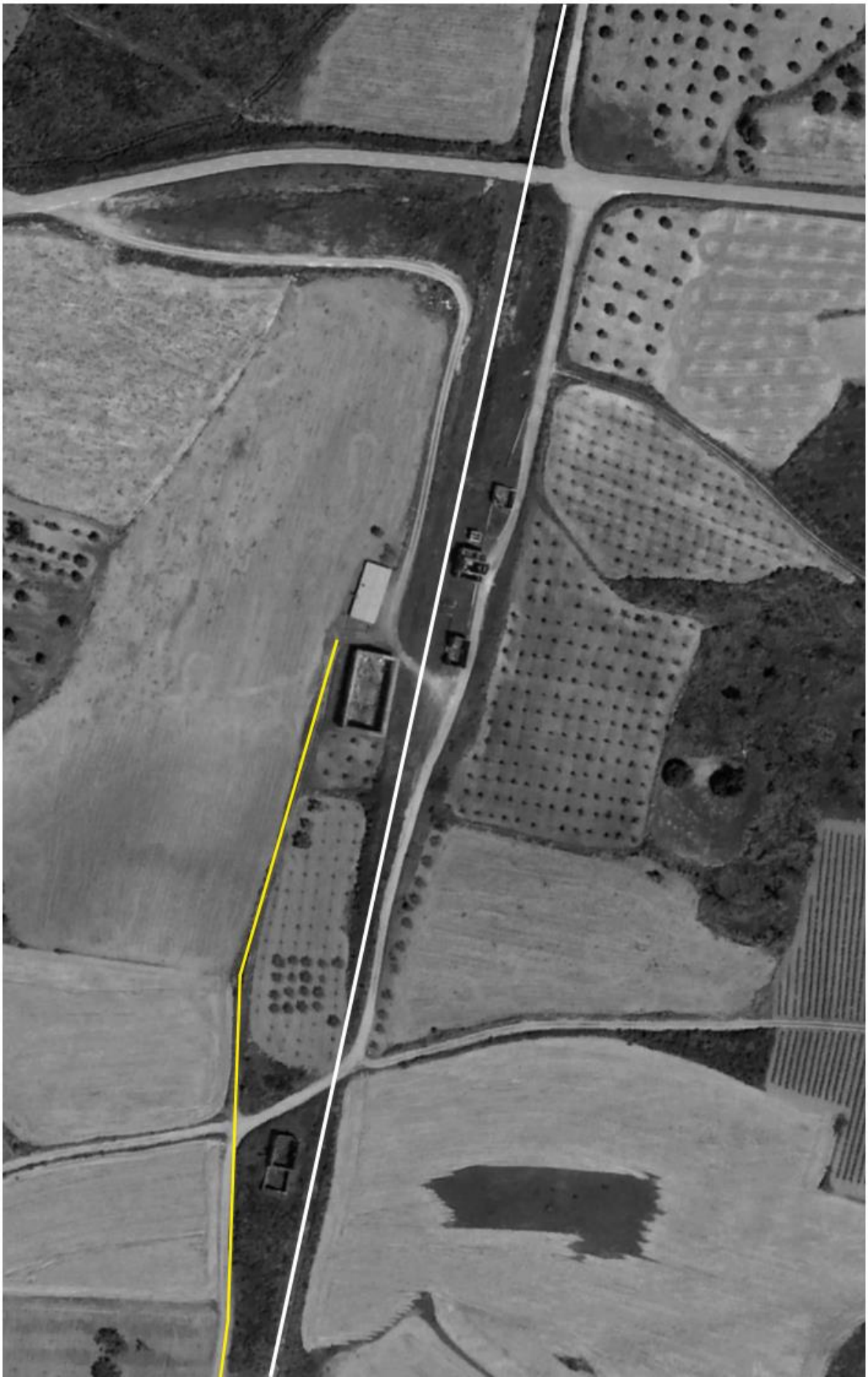
Figura 57 – Ortofotomapa da Estação de Bruçó. [Sem escala].
Base fotográfica: Google Earth. Elaboração da autora.

Legenda:

1. Viaduto
2. Cruzeiro
3. Habitação do Carregador
4. Instalações Sanitárias
5. Edifício de Passageiros
6. Cais Coberto
7. Armazém F.N.P.T.
8. Ruína

1
2
3
4
5
6
7
8

Figura 58 - Ortofotomapa da Estação de Bruçó. [Sem escala]. A linha branca representa o trajeto da Linha do Sabor e a linha amarela representa o trajeto do Carril Mourisco. Base fotográfica: Google Earth. Elaboração da autora.



Como foi mencionado anteriormente, o enunciado de Projeto Final de Arquitetura (PFA), no ano letivo de 2022/2023, do Mestrado Integrado em Arquitetura do ISCTE (Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa) – Instituto Universitário de Lisboa – dos estudantes da Turma III previa o desenvolvimento de projetos de requalificação dos equipamentos (estações e apeadeiros) que outrora serviram a Linha do Sabor, parcialmente convertida em ecopista na atualidade(entre Torre de Moncorvo e Carviçais e entre Sendim e Duas Igrejas), a qual potencialmente se poderá alargar a todo o traçado do antigo caminho de ferro. Pretendia-se que os diversos complexos fossem reabilitados e ampliados com nova construção, de forma a que se integrasse o programa de uma albergaria em cada uma das intervenções.[308] O conjunto das propostas, entre Moncorvo e Duas Igrejas, intentam oferecer as condições necessárias para percorrer o trajeto da ecopista, assim como auxiliar o desenvolvimento local e regional apenas com este programa e/ou com programas complementares a este que se revelem oportunos para as localidades onde se inserem.

Dado o isolamento e distanciamento do local de intervenção, tanto da aldeia de Bruçó, como das estações precedente e subsequente (Lagoaça e Vilar do Rei, respetivamente), a instalação de distintos pontos de repouso, locais destinados à restauração e sanitários públicos para os utentes da ecopista não deve ser apenas considerada como uma proposta, mas como uma necessidade (ver Painel de Entrega Final 01). O complexo da Estação de Bruçó visa proporcionar as condições ideais para os utentes da ecopista, de forma a terem todas as suas necessidades

[308] Esta moção foi posteriormente discutida em alguns casos, sendo que o programa de albergaria não se enquadrava na proposta ou porque já existia bastante oferta em redor do local de intervenção, pelo que optou apenas por seguir um programa diferente.

acima referidas atendidas, mas essencialmente trazer também as comunidades locais a usufruir novamente do antigo complexo da estação.

Para atingir estes objetivos (ver Painel de Entrega Final 03), o Edifício de Passageiros é requalificado para a colocação de um ponto de restauração, para voltar a ser usufruído pela população transmontana e vir a tornar-se num espaço de encontro e comunhão entre os habitantes locais e os visitantes. A antiga plataforma da estação torna-se um espaço de estar exterior que providencia a área necessária à colocação de uma esplanada que sirva o ponto de refeições, assim como o espaço para a criação de um acesso à plataforma para pessoas com mobilidade reduzida.

As instalações sanitárias exteriores que serviam a estação mantêm a planta original, apenas com a substituição da terminologia do "urinol" para "lavatórios". Neste espaço exterior são colocadas torneiras para a higienização, refresco e consumo de água, sendo que a água é recolhida pela antiga fossa de forma a poder ser reaproveitada para a rega da plataforma.

Para além deste ponto de restauração, a proposta visa também a colocação de uma mercearia na Habitação do Carregador. A maioria das aldeias usufruem de comércio local, seja através de pequenas mercearias ou trocas de produtos entre vizinhos, utilizando apenas os supermercados para os artigos que não encontram ao seu dispor.[309] Este não se destina a ser apenas um local para auxiliar os utentes da albergaria, mas sobretudo uma facilitação aos habitantes da aldeia de Bruçó que têm de se deslocar a Mogadouro (20 quilómetros) para fazer as suas compras.

Ao contrário dos restantes edifícios, a ruína do Cais Coberto obtém uma intervenção distinta (ver Painel de Entrega Final 04). O próprio cais alberga a receção da albergaria e também uma instalação sanitária que respeite as normas de acessibilidade para pessoas de mobilidade reduzida, que pode ser utilizada pelos utentes de todo o complexo (ponto de refeições, mercearia e albergaria).

A albergaria resulta numa extensão do volume do Cais Coberto, com a capacidade para acomodar 20 utentes em 10 módulos. Cada módulo pretende providenciar ao utente todas as funcionalidades exigidas para a sua estadia, desde instalações sanitárias, arrumos, kitchenette, um espaço de estar (que pode ser mobilado consoante a necessidade) e um local de repouso, resultando num modelo de uma pequena habitação. A entrada para os módulos efetua-se por um caminho que apresenta o mesmo trajeto do antigo ramal ferroviário que servia o Cais Coberto para o transbordo de mercadorias. Tal como o cais, a extensão do volume eleva-se 90 centímetros do solo, no qual o acesso é efetuado através de uma pequena escada exterior que conecta cada módulo a este caminho (que por sua vez, conecta a albergaria à ecopista).

Relativamente à materialidade, o novo volume é composto por paredes exteriores de betão à vista de modo a criar uma certa distinção entre o novo volume e a pré-existência de paredes de alvenaria granítica emparelhada da ruína do cais sem, no entanto, criar um contraste desmedido entre os materiais. Os dois volumes são unidos e coroados pela cobertura em zinco, cuja estrutura de suporte de asnas assentes em escoras exteriores é inspirada na estrutura que existia previamente no desenho original do edifício.

[309] Como por exemplo, produtos enlatados ou empacotados. Este são o tipo de produtos que se podem encontrar também em pontos de comércio local (mercearias), para além de terem a possibilidade de se tornarem um ponto de revenda de produtos agrícolas locais.

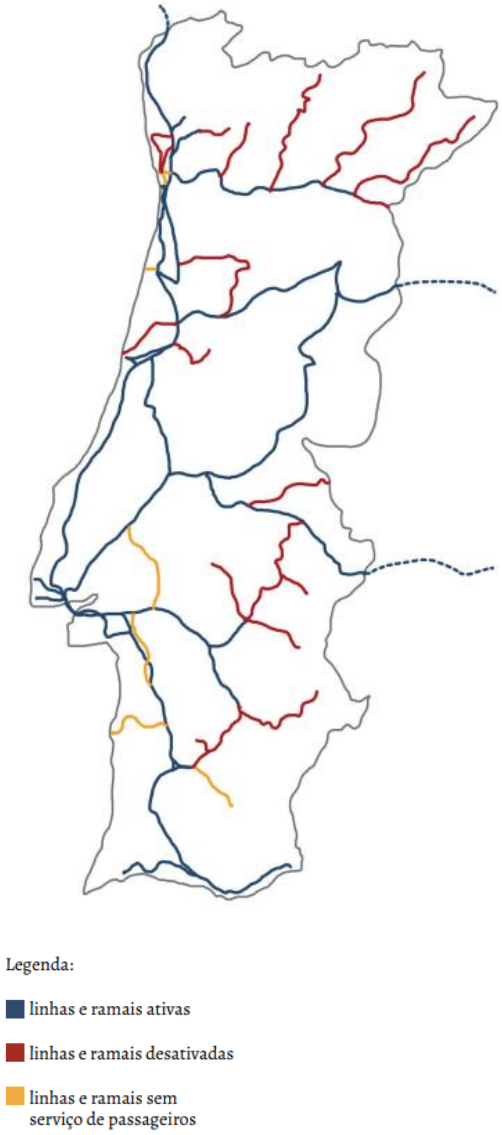


Figura 59 - Evolução da rede ferroviária entre 1986 e 2021.

Este módulo de 2.95m x 5.50m foi criado para acomodar todas as necessidades num modelo que pode ser estandardizado e adaptado aos existentes cais cobertos noutras estações em desuso no país, como um local de curta estadia ou para a criação de habitações. Visto que, atualmente, cerca de 1764 quilómetros de linhas, ramais e canais ferroviários portugueses encontram-se desativados[310] e vários dos seus imóveis apresentam o mesmo estado de decadência e abandono dos imóveis da Linha do Sabor, a criação de um módulo que apresente a possibilidade de ser pré-fabricado, adaptado e reproduzido indefinidamente nos cais cobertos abandonados na extensão destas vias, pode não só criar pontos atrativos para o estabelecimento populacional, mas também pontos destinados ao turismo nos percursos das ecopistas nacionais.

Por sua vez, a extensão do volume do Cais Coberto para a colocação da albergaria resultou na interrupção do antigo caminho de acesso à estação, pelo que foi criado um aterro de forma a prolongar o terreno para a criar um caminho que permitisse a passagem de dois veículos em simultâneo e também estacionamento para a albergaria. O muro de contenção que resulta desta intervenção foi prolongado para além do estacionamento, de forma a criar em redor da albergaria um espaço de estar e de refeições (parque de merendas) sombreado.

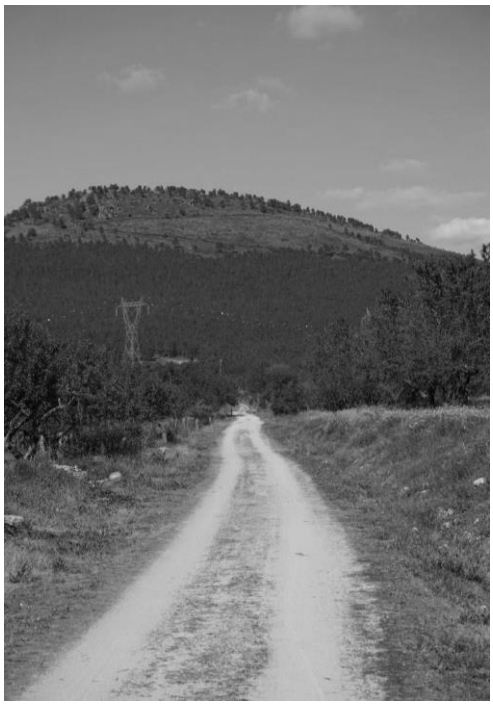


Figura 60 - Ecopista do Sabor, no Carvalhal. Ao fundo avista-se a formação geológica conhecida como o Cabeço da Mua. Era em redor deste apeadeiro que se efetuava a extração do minério das minas do Reboredo. Atualmente, esta parte do trajeto da linha foi reconvertida em ecopista. Fotografia da autora (15 de abril de 2023).

[310] AMARO, T. A. Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor.** Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2021. 308. Dissertação de Mestrado. p. 14.

Esta proposta destina-se essencialmente a ser um ponto de assistência no prolongamento da Ecopista do Sabor, de forma a aproveitar a totalidade do antigo percurso do caminho de ferro. Removidos os carris e dormentes, restam as plataformas de via, domínio da IP Património (Infraestruturas de Portugal), que assegura a gestão dos edifícios e linhas de comboio desativadas. Tal como muito outros exemplos em território nacional, a Linha do Sabor é uma parte integrante do Plano Nacional de Ecopistas (PNE), criado em 2001, que tem por objetivo a requalificação e reutilização das linhas e ramais sem exploração ferroviária.[311] Separada em dois troços, os primeiros 34 quilómetros inserem-se no concelho de Moncorvo, entre Pocinho e Carviçais. Já no concelho de Miranda do Douro, pode-se percorrer os 14 km que ligam as estações de Sendim e de Duas Igrejas e que atravessam a área protegida do Parque Natural do Douro Internacional. À semelhança de outros trajetos destinados ao turismo regional que existem em Trás-os-Montes, desde a Rota da Terra Fria ou a Rota dos Castros (que aguarda revalorização),[312] mas, sobretudo, a Grande Rota do Douro Internacional e do Douro Vinhateiro (GR 36),[313] que atravessa diversos pontos de interesse na região Oriental transmontana e nos concelhos em estudo, o percurso total da Linha do Sabor apresenta distintas possibilidades como um percurso de grande valor histórico.

Tal como a ferrovia, a via romana que atravessa Trás-os-Montes Oriental e à qual se deu especial atenção no presente trabalho também detém as qualidades necessárias para se tornar um percurso de referência nas rotas turísticas da região. Num artigo publicado na revista *Coavisão*, em 2015, intitulado *O Carril Mourisco: O traçado romano de uma grande rota contemporânea*, o percurso da antiga via romana denominada por Carril Mourisco, a qual se articula diversas vezes com o traçado da antiga ferrovia, sobretudo em redor das estações existentes de Lagoaça, Bruçó, Urrós e Sendim, também teve o seu traçado analisado, tanto através de fontes bibliográficas, como através de trabalho de campo, de forma a adequar o traçado a um percurso com caraterísticas adequadas a uma grande rota. Este projeto constituiu uma parceria entre a Direção Regional de Cultura do Norte e o Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas, no qual se promoveu a conceção de uma grande rota na área oriental do território que a DRCN tutela, usando como base o que se conhecia do traçado do Carril Mourisco.[314] Uma vez que o traçado acompanha o Parque Natural do Douro Internacional, a investigação procurou também estabelecer a ligação com outras duas grandes rotas a Sul do Douro: a Grande Rota do Vale do Côa e a Grande Rota das Aldeias Históricas, atribuindo ainda mais valor a esta via romana.

> "A grande rota do carril mourisco procura fazer esta ligação entre a rede pré e proto histórica de ocupação das arribas e a rede baixo-medieval, moderna e contemporânea de ocupação dos planaltos, nas aldeias atuais e nas "vilas históricas". É uma viagem ao longo Águeda e Douro, mas é também uma viagem na História e na Natureza."[315]

[311] IP Património - **Ecopistas** [Em linha]. [Consult. 12 set. 2023]. Disponível em: < https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/ecopistas>
[312] LIMA, A. Cerveira [et.al.] – O Carril Mourisco. O traçado romano de uma grande rota contemporânea. **Coavisão.** Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa. nº17 (2015). p. 54
[313] "A GR 36 é uma grande rota de traçado linear, com uma extensão total de 176,40Km que atravessa os concelhos de Miranda do Douro, Mogadouro, Freixo de Espada à Cinta e Torre de Moncorvo." – CM Miranda do Douro - **Grande Rota do Douro Internacional e do Douro Vinhateiro GR36** [Em linha]. [Consult. 05 out. 2023]. Disponível em: <https://www.cm-mdouro.pt/pages/259?poi_id=194>
[314] LIMA, A. Cerveira [et.al.] – O Carril Mourisco. O traçado romano de uma grande rota contemporânea. **Coavisão.** Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa. nº17 (2015), p. 54.
[315] LIMA, A. Cerveira [et.al.] – O Carril Mourisco. O traçado romano de uma grande rota contemporânea. **Coavisão.** Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa. nº17 (2015), p. 76.

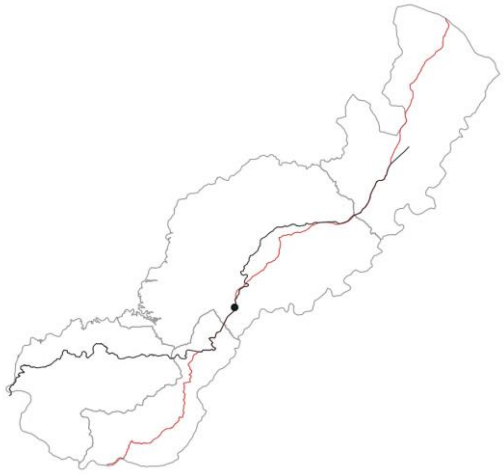


Figura 61 - Mapa da região de Trás-os-Montes Oriental (referente aos concelhos de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro e Miranda do Douro) com a localização da Estação de Bruçó. A linha preta representa o traçado da Linha do Sabor e a linha vermelha representa o traçado do Carril Mourisco. Elaboração da autora.

A Estação de Bruçó, pela sua centralidade no comprimento dos dois trajetos em Trás-os-Montes, apresenta-se com a conjuntura ideal para a criação de um ponto de apoio com os recursos necessários para promover estes dois caminhos aos utentes que pretendam explorar o território transmontano. Assim, para além da proposta de requalificação dos edifícios do complexo da estação para a criação de uma estrutura de albergue, também se propõe a criação de um Centro de Apoio ao Caminhante que forneça todas as informações necessárias ao caminhante para escolher o trajeto mais adequado a percorrer na região, de acordo com os seus interesses.

O Centro de Apoio ao Caminhante distribui-se em dois edifícios com distintas funções (Painel de Entrega Final 02), resultando na requalificação de um edifício existente para o armazenamento de materiais e na construção de um novo edifício destinado à componente informativa do centro.

O edifício requalificado trata-se do antigo armazém da Federação Nacional da Produção de Trigo. A essência da sua função destinada ao armazenamento (previamente de cereais) é retomada numa nova perspetiva de modo a servir as necessidades dos utentes da ecopista. Para este fim, o edifício torna-se assim num posto de aluguer/venda de material para percorrer os trajetos do Carril Mourisco e/ou da Ecopista do Sabor, no qual se inserem diversos tipos de arrumos para os referidos materiais, assim como postos para a sua manutenção e para o atendimento ao cliente. A sua proximidade à albergaria e à ecopista constituem fatores atrativos para a utilização deste equipamento, proporcionando aos visitantes do complexo a comodidade de não necessitarem de trazer o seu próprio material para usufruir dos percursos. O posicionamento das entradas da planta original facilitam a ligação direta à ecopista e também a criação do acesso ao novo volume construído.[316]

Este novo volume constitui o espaço destinado ao Centro Interpretativo do Carril Mourisco (Painel de Entrega Final 05). O Centro Interpretativo visa tratar a história da evolução da circulação na região, desde a utilização da carroça até à chegada da locomotiva, para melhor compreender a grande transformação na conjuntura da rede que decorreu ao longo do século XX. A exposição, com especial enfâse no papel que o Carril Mourisco teve na construção da região Oriental transmontana (até ao momento da sua destruição parcial com a chegada da Linha do Sabor ao planalto mirandês) pretende providenciar as informações essenciais para aos visitantes sobre o contexto histórico da circulação, com o sentido de despoletar o interesse ao visitante de percorrer os trajetos da antiga estrada romana e/ou do antigo caminho de ferro.

Dada a interrupção do traçado do Carril Mourisco pela criação do túnel de passagem da linha/viaduto da estação, o centro interpretativo foi colocado de modo a direcionar os visitantes para a parte do trajeto que se mantém intacta (até Barca d' Alva) e para a Ecopista do Sabor (que após a passagem do viaduto se conecta novamente com o trajeto da antiga via romana). O edifício, projetado em comprimento, apresenta um afastamento da ecopista, devido ao desenho

[316] O novo edifício usufrui também de algumas das novas componentes do antigo armazém, particularmente dos grandes arrumos para as instalações da exposição. Optou-se assim por criar um acesso que unisse os dois edifícios de modo que o espaço expositivo contivesse apenas as componentes essenciais para a utilização dos visitantes.

da via que lhe dá o seu nome e em cima da qual foi implantado. O Carril Mourisco torna-se, assim, o próprio percurso da exposição.

As suas características arquitetónicas diferem bastante das pré-existências em seu redor, começando pelo próprio desenho da planta que se ajusta de modo a albergar o traçado do carril no interior do edifício. A estrutura interna, com a sua métrica de 3.0 metros é o que proporciona um caráter individual ao espaço

O prolongamento das distintas variações das asnas de madeira até ao pavimento potencia novas dinâmicas na colocação de elementos no espaço, isto é, o elemento estrutural do edifício pode ser utilizado também como um elemento estrutural do espaço expositivo, para a colocação e exposição de elementos no espaço. As asnas são o elemento essencial que define toda a dinâmica espacial desta nova construção. Estas asnas, assentes em paredes de betão armado, proporcionam o suporte necessário à cobertura de uma água com revestimento de zinco, que escoa as águas no sentido da descida do terreno.

A escolha das coberturas de uma água, ao invés da cobertura comum (de duas águas ou quatro águas) permite a criação de entradas de luz difusa na cobertura que iluminam todo o percurso do edifício. Isto permite enaltecer as entradas de luz colocadas ao nível do observador, pois estas pretendem entender os momentos fulcrais do próprio Carril Mourisco e a sua relação com o território.

Ao entrar pelo centro interpretativo, deparamo-nos com uma abertura colocada na fachada Norte, a qual permite ao observador ver o término da estrada romana, assim como a presença de um dos vários cruzeiros que marcam o seu trajeto. Em seguida, os vãos colocados no centro do edifício pretendem olhar a paisagem, de forma a mostrar o enquadramento e a relação de proximidade, tanto da via romana, como da ferrovia, com a fronteira internacional. O prolongamento da parede presente no espaço expositivo exterior, oculta o complexo da estação de Bruçó, sendo que o visitante ao percorrer a exposição consegue observar o complexo no final desta abertura de vãos a meio do edifício. Isto foi pensado com o efeito da articulação da exposição e as vistas para a paisagem, sendo que o início do percurso trata a própria via romana e o fim da exposição trata a chegada da ferrovia. Ou seja, a abertura acompanha o próprio percurso histórico exposto, enaltecendo o valor da exposição com a articulação das vistas. Por fim, o vão de canto colocado à saída mostra o percurso do carril em direção a Barca d'Alva, sendo que permite ao visitante observar também o caminho de ligação à ecopista (que retorna ao estacionamento e à albergaria), podendo escolher à saída do centro o percurso pelo qual pretende caminhar.

Figura 62 - A Locomotiva e os Almocreves, lado a lado. Fotografia: Marion Stephens (19 de outubro de 1983).

3. Considerações Finais

A chegada da Linha do Sabor durante a primeira metade do século XX mudou drasticamente a circunstância da circulação transmontana. Assim como aconteceu no resto do mundo, a viação acelerada constituía um fator de extrema riqueza pelo auxílio do escoamento de produtos e a oportunidade de desenvolvimento industrial, tanto dentro das grandes cidades como das localidades rurais mais isoladas. Apesar do impacto que a chegada da ferrovia teve nesta região, a sua vivência foi fugaz, terminando antes do fim do século na qual emergiu. Face à desativação dos caminhos de ferro, a chegada do novo milénio trouxe a possibilidade de reconversão destes trajetos em ecopistas para servirem como percursos turísticos. Porém, o trajeto da Linha do Sabor apenas foi parcialmente recuperado, sendo que a restante extensão do percurso, assim como a maioria das estruturas ferroviárias adjacentes à linha (desde estações, apeadeiros e outros pontos de apoio) ainda aguardam revalorização, afirmando-se na paisagem apenas como memórias materiais da passagem dos caminhos de ferro. Partindo desta circunstância, o exercício de projeto de um Centro de Apoio ao Caminhante permitiu imaginar a regeneração de uma destas estruturas adjacentes que foi perdendo o seu caráter devido às consequências naturais e artificiais da passagem do tempo.

Ao longo do nosso estudo percebemos que houve três momentos históricos distintos que afirmaram mudanças drásticas no planeamento da rede viária e no lançamento de vias. A época romana instituiu o conceito de rede, a época medieval introduziu o conceito de fronteira e o século XIX recuperou o conceito ibérico. Os esforços para o lançamento de estradas no século XIX concentraram-se no melhoramento da rede viária nacional através da criação de estradas reais hierarquizadas que fariam a ligação entre os principais centros administrativos e a capital do país. Todavia, a chegada da locomotiva rapidamente ganhou uma certa importância dentro do planeamento desta rede, sendo que a ferrovia e as estradas apresentavam uma relação simbiótica.

> "As cidades com funções administrativas importantes viram o traçado das vias beneficiá-las, ligando-as entre si ou à capital, mas as pequenas cidades ou vilas, tiveram que se contentar quase sempre com uma estação longínqua servida por má estrada ou por um sonolento ramal secundário, na melhor das hipóteses."[317]

Mas as possibilidades económicas que a viação acelerada trazia não seriam aproveitadas da mesma forma se o conceito de rede ferroviária apenas se limitasse ao território nacional, pelo que, aquando do planeamento das vias férreas, se procurava efetuar as ligações transfronteiriças, planeando as linhas e os ramais ferroviários de modo a garantir que cada um teria a sua zona de influência na travessia da fronteira. Isto claramente colocou mais importância no papel que a ferrovia teria no desenvolvimento económico, acabando por se subordinar o traçado das estradas à ferrovia e vice-versa.

Em Trás-os-Montes Oriental, a ligação considerada fulcral seria Pocinho (pela ligação à Linha do Douro) - Torre de Moncorvo (pela extração do minério do Reboredo) – Mogadouro - Miranda do Douro. Esta ligação já se encontrava contemplada para a estrada real que iria servir esta região e que tinha sido determinada décadas antes da divulgação da construção da linha, o que mostra que a Linha do Sabor adotou este trajeto. Porém, a construção da linha atravessou vários períodos de instabilidade política, o que resultou na sua má gestão por parte do Estado, que posteriormente concedeu a sua exploração a companhias privadas. Este fator, aliado a diversas outras condicionantes (essencialmente económicas), traduziram-se no afastamento da linha dos centros administrativos que inicialmente estavam contemplados no seu trajeto: Mogadouro, Miranda do Douro e Vimioso (cujo ramal para explorar os jazigos de alabastro nunca chegou a ser construído).

A partir das grandes distâncias a serem percorridas desde estes centros (assim como de outras localidades) até às estações/apeadeiros, foi essencial a criação de caminhos que conectassem a ferrovia a distintas localidades. Foi com este desígnio que o papel da Estrada Real n.º9 adquiriu uma certa relevância, por atuar como um eixo "paralelo" à ferrovia e como coletor de estradas municipais. Enquanto se deu a construção da linha, desde 1903 até 1938, as fontes de investimento reverteram mais na construção dos caminhos de ferro, sendo que, no princípio da década de 40, a Linha do Sabor já estava totalmente construída e a estrada apenas efetuava as ligações Pocinho – Torre de Moncorvo e Mogadouro – Miranda. Também são estes os troços da estrada que apresentam um traçado mais próximo à Linha do Sabor, exatamente pela sua construção ser contemporânea. O troço que faria a ligação entre estes dois troços de estrada acabou por revelar um afastamento maior do traçado da ferrovia para dar serventia à vila de Mogadouro.

Por sua vez, isto traduziu-se numa aproximação muito maior entre o traçado da Linha do Sabor e o traçado do Carril Mourisco (a antiga via romana que estruturou Trás-os-Montes Oriental). Com a chegada da Linha do Sabor ao planalto, a ferrovia apresenta mais semelhanças com o traçado da via romana do que com a estrada que era destinada a acompanhar o seu trajeto. Deste modo, a instalação da ferrovia resultou num traçado cujos pontos de paragem também se articulam com os antigos povoados romanos associados ao Carril, como acontece, por exemplo, em redor de Sanhoane, Urrós e Duas Igrejas. E se, porventura, a sua construção tivesse sido realizada até Zamora, a passagem da fronteira seria no mesmo local onde se dá o término do traçado do Carril Mourisco em território nacional (Constantim). Apesar da chegada das novas vias ter conduzido à destruição parcial do Carril Mourisco, o seu trajeto sobrevive, adaptando-se às necessidades de locomoção de uma época distinta. Assim, o Carril Mourisco ainda tem um papel preponderante na definição das comunicações do século XX.

> "A busca do terreno fácil reflete-se ainda na coincidência que se verifica frequentemente entre o traçado das estradas romanas e o traçado dos caminhos de ferro, que não

[317] MANTAS, V. Gil – **As Vias Romanas da Lusitânia**. Mérida: Museo Nacional de Arte Romano, 2012. p.. 48.

> poucas vezes se lhe sobrepõe, dificultando-lhes o estudo dos vestígios ao mesmo tempo que confirma as preferências construtivas dos engenheiros romanos."[318]

Tal como a via romana, os vestígios da ferrovia desapareceram, a linha apenas sobrevive pela sua direção. Mas o que esta investigação revela é que o traçado da ferrovia em Trás-os-Montes Oriental apresenta uma natureza histórica muito mais rica do que se pensava. As transformações sofridas pelas estradas para serem adaptadas às necessidades da circulação de outras épocas merece a devida atenção. Enquanto outros troços viários têm sido objeto, tanto de valorização turística, como de estudos intensivos, o Carril Mourisco, assim como a restante região transmontana, ainda aguardam que o mesmo lhes aconteça, pelo menos, com a mesma dimensão que ocorre noutros locais.

É através desta problemática que procuramos criar soluções que promovam a conservação destes traçados em comunhão com as oportunidades de desenvolvimento económico regional trazidas pela reconversão dos trajetos dos antigos caminhos de ferro em percursos turísticos. E é neste contexto que emerge a proposta do Centro de Apoio ao Caminhante. Não só esta proposta intenta a requalificação de uma das antigas estações ferroviárias para servir como um dos pontos de albergaria (definidos na estratégia de grupo) que seriam destinados a acompanhar o trajeto da ecopista, como também articula o programa complementar do Centro Interpretativo do Carril Mourisco; sendo que este programa seria destinado a promover a preservação do património imaterial histórico da Linha do Sabor, mantendo viva a memória da evolução dos meios de locomoção que atravessaram a região, assim como das vias que traçaram a sua história. Neste sentido, a preservação do traçado da Linha do Sabor é também a preservação da memória do Carril Mourisco.

[318] MANTAS, V. Gil – **As Vias Romanas da Lusitânia**. Mérida: Museo Nacional de Arte Romano, 2012. p. 61.

"Harry viu-as desaparecer, quando o comboio descreveu a curva. As casas pareciam passar a correr vistas pela janela. Sentiu uma imensa excitação. Não sabia o que o esperava, mas tinha de ser melhor que aquilo que deixava para trás."[319]

[319] ROWLING, J. K. – **Harry Potter e a Pedra Filosofal**. Trad. De Isabel Fraga. 35ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 2014. 254. (Harry Potter). p.86.

ALARCÃO, Jorge de - **A Lusitânia e a Galécia - do séc. II A. C. ao séc. VI D.C.** Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2018

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – **Vias Medievais Entre Douro e Minho.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1968. Tese de Licenciatura.

ALVES, P. Francisco Manuel – Estudos arqueológicos do Major Celestino Beça - A estrada militar romana de Braga a Astorga por Bragança. In **O Archeologo Português.** Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, 1915. Vol. XX. pp. 74-106.

ALVES, R. Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2015. 660. Tese de Doutoramento. vol. I.

AMARO, T. A. Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor.** Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2021. 308. Dissertação de Mestrado.

ANDRADE, A. Aguiar - **DAS ESTRADAS REAES ÀS ESTRADAS NACIONAIS: CATÁLOGO**. [S.l.]: Centro Rodoviário Português, 2002.

AMTM - Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas – Linha do Sabor, da DIF – SDEF [1960-…]. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.

ARAÚJO, J. F. Pereira de - **A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 458. Tese de Doutoramento.

ARMAS, Duarte de - **Livro das Fortalezas.** Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Edições Inapa, 1997.

BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII.

CASTRO, João Baptista de - **Roteiro terrestre de Portugal em que se ensinão por jornadas e summarios não só os caminhos, e as distancias, que ha de Lisboa... / pelo Padre João Bautista de Castro**. - Lisboa : Oficina de Miguel Manescal da Costa, 1748.

CONCEIÇÃO, R. Filipe Teixeira da - **A rede viária do Entre-Douro-e-Tâmega, Bragança e seus termos, nos meados do século XIII.** Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2020. 162. Dissertação de Mestrado.

D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [S.l.]: Lema d'Origem, 2015.

Debates Parlamentares, 1ª república, Câmara dos Deputados, VI Legislatura, sessão n.º 125 (ago. 1922). pp.6-7.

Diário do Governo. Ano 1, nº 1 (set. 1820) Ano 90, nº 74 (dez. 1910). Lisboa: Imprensa Nacional, 1820-1910. Acessível no Diário do Governo Digital.

DIAS, M. Helena - **FINIS PORTUGALLIÆ = NOS CONFINS DE PORTUGAL: Cartografia militar e identidade territorial**. Lisboa: Instituto Geográfico do Exército, 2009. p.26.

Gazeta dos caminhos de Ferro. Ano 1, nº1 (mar. 1888) Ano 80, nº 1932 (dez. 1968). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1888-1971.

GOUVEIA, P. Tiago Moreira Dias - **Discursos Sobre a Rede Viária Nacional** (1836-1852). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015. 99. Dissertação de Mestrado.

INE. (1911). **Censo da População de Portugal**. Acessível no Portal do INE.

LEMOS, F. Sande - **Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental.** Braga: Universidade do Minho, 1993. Tese de Doutoramento.

LIMA, A. Cerveira [et.al.] – O Carril Mourisco. O traçado romano de uma grande rota contemporânea. **Coavisão.** Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa. nº17 (2015), pp. 54-79. ISBN 978-972-8763-23-7

MANTAS, V. Gil – **As Vias Romanas da Lusitânia**. Mérida: Museo Nacional de Arte Romano, 2012.

MORENO, H. C. Baquero - **A ação dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média**. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1975.

MORENO, H. C. Baquero - **Linhas de comunicação em Trás-os-Montes no século XV**. Porto: [s.n.], 1982.

MORENO, H. Baquero – Vias Portuguesas de Peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média. **Revista Da Faculdade De Letras Da Universidade Do Porto: História.** Porto: Faculdade De Letras Da Universidade Do Porto. Vol. III (2019), pp. 78-89

NETO, Antero – **Bruçó: Da Pré-história ao 25 de Abril.** Carviçais: Lema d'origem, 2021.

PINTADO, F. António - **DE FREIXO, A FREIXO DE ESPADA À CINTA: NOTAS DE MONOGRAFIA.** Freixo de Espada à Cinta: Câmara Municipal, 1992.

RIBEIRO, Orlando – **A Formação de Portugal.** Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1987.

RIBEIRO, Orlando - **Geografia e civilização: temas portugueses.** [S.l.]: Instituto de Alta Cultura, 1961.

RIBEIRO, Orlando - **Mediterrâneo: ambiente e tradição.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1968.

RIBEIRO, Orlando - **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico.** Coimbra: Coimbra Editora, 1945.

ROWLING, J. K. – **Harry Potter e a Pedra Filosofal**. Trad. De Isabel Fraga. 35ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 2014. 254. (Harry Potter).

TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1932.

TAVARES, P. Miguel Dobrões – **Entre terra e água. Museu e Centro Interpretativo do Baixo Sabor**. Braga: Universidade do Minho, 2019. 191. Dissertação de Mestrado.

Webgrafia

CM Torre de Moncorvo - **Torre de Moncorvo** [Em linha]. [Consul. 16.10.2023.] Disponível em: < https://www.cm-moncorvo.pt/pages/996?poi_id=287 >

Incêndios: Chamas destruíram antiga estação de caminho de ferro de Bruçó, concelho de Mogadouro. **Jornal de Notícias** [Em linha]. [Consult. 29 jul. 2023] Disponível em: < https://www.jn.pt/feeds/lusa/amp/incendios-chamas-destruiram-antiga-estacao-de-caminho-de-ferro-de-bruco-concelho-de-mogadouro-2020677.html/>

Direção de Cadastro e Licenciamentos - **Estação de Bruçó**. [Em linha]. Lisboa: Infraestruturas de Portugal. [Consultado 04.dez.2022]. Disponível em WWW:< https://revivenatureza.pt/property/ estacao-de-bruco/>

IP Património - **Ecopistas** [Em linha]. [Consult. 12 set. 2023]. Disponível em: < https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/ecopistas>

OLIVEIRA, Armando – **SIPA: Estação Ferroviária de Bruçó** [Em linha]. Sacavém: DGPC [Consult. 04.12.2022] Disponível em WWW:< www.monumentos.gov.pt>

UNESCO World Heritage Convention - **Alto Douro Wine Region** [Em linha]. [Consult. 12 set. 2023]. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/list/1046>.

visitPortugal - **Parque Natural do Douro Internacional** [Em linha]. [Consult. 12 set. 2023]. Disponível em: <https://www.visitportugal.com/pt-pt/content/parque-natural-do-douro-internacional>.

Figura 1 - Estação de Bruçó. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022). [Documento icónico]. 2022. 1 fotografia: formato Digital. ……**19**

Figura 2 – Paisagem transmontana. Fotografia: Duarte Belo (1990). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança - *1990 Rede Mogadouro: Bragança* [Documento icónico]. 1999. 1 fotografia: formato Digital. ……**42**

Figura 3 - Rio Sabor. Fotografia: Duarte Belo (1999). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança- *1999-2000 Torre de Moncorvo - Vale do Sabor: Bragança* [Documento icónico]. 1999. 1 fotografia: formato Digital. ……**42**

Figura 4 – Cultura da oliveira em Trás-os-Montes. Fotografia: Duarte Belo (1999 - 2000). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança- *1999-2000 Torre de Moncorvo - Vale do Sabor: Bragança* [Documento icónico]. 1999-2000. 1 fotografia: formato Digital. ……**42**

Figura 5 - Douro Internacional. Fotografia: Duarte Belo (2005). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança- *2005 Douro Internacional : Bragança* [Documento icónico]. 2005. 1 fotografia: formato Digital. ……..**43**

Figura 6 - Castelo de Penas Roias. - Fotografia da autora (27 de outubro de 2022). [Documento icónico]. 2022. 1 fotografia: formato Digital…… **43**

Figura 7 - Marco de fronteira em Trás-os-Montes. Fotografia: Duarte Belo (1990). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança - *1990 Rede - Mogadouro: Bragança* [Documento icónico]. 1990. 1 fotografia: formato Digital……..**44**

Figura 8 – *Limites de Portugal.* Mapa com as fortalezas da raia representadas por Duarte de Armas. Desenho de Brás Pereira (1642). Fonte: Biblioteca Nacional. PEREIRA, Brás - Limites de Portugal [Documento icónico]. In **Fronteira de Portugal fortificada pellos reys deste Reyno. Tiradas estas fortalezas no tempo del Rey Dom Manoel / copiadas por Brás Pereira.** [S.l]: [s.n.], 1642. Acessível na Biblioteca Nacional de Portugal **..**……...**46**

Figura 9 - *Portugalliae que olim Lusitania, novissima & exactissima descriptio*. Autoria de Fernando Álvares Seco (1561), editado em Roma. Considera-se que esta seja a primeira representação cartográfica do país. Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal. - SECO, Álvares (1561) - **Portugalliae que olim Lusitania, novissima & exactissima descriptio.**l [Material Cartográfico]. Escala [1:1300000]. 1 carta. Acessível na Biblioteca Nacional de Portugal……..**47**

Figura 10 – Costumes mirandeses. MONTEIRO, Manuel - *Miranda do Douro.* In BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII. ……**49**

Figura 11 – Território no Douro Internacional. Fotografia: Duarte Belo (2005). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança- *2005 Douro Internacional : Bragança* [Documento icónico]. 2005. 1 fotografia: formato Digital. ……**52**

Figura 12 – Povoação Barrosa. Barroso. Tipo de aglomerado tradicional. - MONTEIRO, Manuel - *Barroso.* In BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII……..**52**

Figura 13 - Habitação Barrosã. Barroso. - MONTEIRO, Manuel - *Barroso*. In BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII. ……..**53**

Figura 14 - Castro de Vilarinho dos Galegos, no Douro. Fotografia: Duarte Belo (2022). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança – *2022 Foz do Sabor - Mogadouro: Bragança* [Documento icónico]. 2022. 1 fotografia: formato Digital……**53**

Figura 15 – Aspeto das ruínas descobertas aquando da construção da barragem de Vale de Ferreiros. - CAMPOS, Nelson; CUSTÓDIO, Jorge - **Museu do Ferro & da Região de Moncorvo. Estudos. Catálogo.** Bragança: Museu do Ferro & da Região de Moncorvo, 2002, cap. Catálogo, p. 211…….**54**

Figura 16 - Vista da geral Cidadela. Bragança. MONTEIRO, Manuel - *Bragança*. In BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII……..**56**

Figura 17 - Castelo de Freixo de Espada à Cinta(vista Norte/sul). Desenho de Duarte de Armas. Livro das Fortalezas. – Arquivo Nacional da Torre do Tombo - Livro das Fortalezas situadas no extremo de Portugal e Castela por Duarte de Armas, escudeiro da casa do rei D. Manuel I [Em linha] [Consul. 18.09.23]. Disponível em: < https://digitarq.arquivos.pt/details?id=3909707 > …….**58**

Figura 18 - Colheita do feno em Miranda do Douro. As carroças foram, desde a época romana até meados do século XX, um dos meios principais de transporte em Trás-os-Montes. Associado ao termo "carril" está a ideia de um caminho por onde é capaz andar um carro. - MONTEIRO, Manuel - *Miranda do Douro*. In BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII…….**61**

Figura 19 - Castelo e Igreja Matriz da vila de Freixo de Espada à Cinta, por onde passava o Carril Mourisco. - MONTEIRO, Manuel - *Moncorvo, Freixo e Vimioso*. In BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII…….**61**

Figura 20 - Trajeto descrito por Celestino da Beça que faria a ligação da capital até Trás-os-Montes. O trajeto continuaria com a passagem do Pocinho em barca e seguindo a estrada conhecida por "O Mourisco". Porém, o trajeto descrito não corresponde ao traçado original da via romana conhecida como Carril Mourisco - ALVES, P. Francisco Manuel – Estudos arqueológicos do Major Celestino Beça - A estrada militar romana de Braga a Astorga por Bragança. In **O Archeologo Português.** Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, 1915. Vol. XX. p.98……..……..……..**62**

Figura 21 - Miliário do Carril Mourisco, em Urrós. Localiza-se junto da antiga Estação Ferroviária de Urrós. É o único miliário encontrado até à data em Trás-os-Montes. Fotografia: José Guilherme Barata (*a*bril 2023). Imagem cedida pel*o* autor no âmbito de PFA. [Documento icónico]. 2023. 1 fotografia: formato Digital..……..65

Figura 22 - Feira quinzenal. Ponte de Lima. A imagem ilustra bem o ambiente que se vivia nos mercados mensais. - CASTRO, João de - *Ponte de Lima*. In BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII…….....**66**

Figura 23 - Condução de carvão em Barroso. Para os comerciantes ambulantes (almocreves), as deslocações eram efetuadas através de mulas, burros e cavalos, talvez mais do que através de carros. Isto porque a acrescentar aos custos da manutenção do transporte, era necessário ainda considerar possíveis portagens e gratificações a barqueiros. - MONTEIRO, Manuel - *Barroso.* In BRUTT, F., MORAES, Cunha – **A ARTE E A NATUREZA EM PORTUGAL.** Porto: Emilio Biel & C, - Editores, 1907. Vol. VII……....**67**

Figura 24 - Carta topographica da parte da Provincia de Tras os Montes, comprehendida entre o Douro e o Sabor, ate Bragança, 1797, onde se encontra cartografado na parte inferior o Carril Mourisco. - *CARVALHO*, Luís Gomes de (1797) – *Carta topographica da parte da Provincia de tras os Montes, comprehendida entre o Douro e o Sabor, ate Bragança* [Material cartográfico][Sem Escala]. 1 carta. In

LIMA, A. Cerveira [et.al.] – O Carril Mourisco. O traçado romano de uma grande rota contemporânea. **Coavisão**. Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa. nº17 (2015), p.56.....**69**

Figura 25 - Porção do Mapa 1 , referente às estradas de 1.ª classe, da Carta de Lei de 22 de julho de 1850. - GOUVEIA, P. Tiago Moreira Dias - **Discursos Sobre a Rede Viária Nacional** (1836-1852). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015. 99. Dissertação de Mestrado em História Contemporânea.p.97.……...**73**

Figura 26 - *Systema Geral das Communicações do Reyno*, a que se refere a proposta de lei datada de 28 fevereiro de 1854. A data foi rasurada para 22 de julho de 1850. - Fonte: Arquivo Digital da Biblioteca Nacional de Portugal. - **Systema Geral das Communicações do Reyno.** [Material Cartográfico]. Escala [1:1000000]. 1 carta. Acessível na Biblioteca Nacional de Portugal……**74**

Figura 27 - A tração por muares, requerendo pequeno investimento, resolveu durante alguns anos o problema de rolagem. Ferrominas , Moncorvo (1955). - CUSTÓDIO, Jorge- **O ferro de Moncorvo e o seu aproveitamento através dos tempos**. Lisboa: Ferrominas EP, 1984, p.103……..**75**

Figura 28 -Mapa da rede complementar a Norte do Mondego, publicado em 1903 na Gazeta dos Caminhos de Ferro nº 372 (16 de junho de 1903). - SOUSA, José Fernando de - A Rede Complementar ao Norte do Mondego. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 16, nº 372 (16 de junho de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 204-205……..**78**

Figura 29a - Tabuleiro inferior da Ponte do Pocinho. O tabuleiro inferior dava serventia à Estrada Real n.º9. Fotografias: Duarte Belo (2011). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança- *2011 Pocinho – Duas Igrejas: Bragança* [Documento icónico]. 2011. 1 fotografia: formato Digital……**82**

Figura 29b - Tabuleiro superior da Ponte do Pocinho. O tabuleiro superior dava serventia à Linha do Sabor. Fotografias: Duarte Belo (2011). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança- *2011 Pocinho – Duas Igrejas: Bragança* [Documento icónico]. 2011. 1 fotografia: formato Digital……**82**

Figura 30 - Abertura de uma trincheira ao longo de uma camada. Ferrominas, Moncorvo (1951). - CUSTÓDIO, Jorge- **O ferro de Moncorvo e o seu aproveitamento através dos tempos.** Lisboa: Ferrominas EP, 1984, p.98……...**83**

Figura 31a - Subida até Torre de Moncorvo, com vista para o rio Sabor. Fotografia: Duarte Belo (1999). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança- *1999 Pocinho - Torre de Moncorvo: Bragança* [Documento icónico]. 1999. 1 fotografia: formato Digital……...**85**

Figura 31b - Resto dos carris da Linha do Sabor em Carvalhal. Ao fundo, avista-se a formação geológica conhecida como Cabeço da Mua (b). Fotografia: Duarte Belo (1999-2000). - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança- *1999-2000 Torre de Moncorvo - Vale do Sabor: Bragança* [Documento icónico]. 1999-2000. 1 fotografia: formato Digital……**85**

Figura 32 - Hipsometria da região de Moncorvo (Foz do Sabor). [Sem escala]. O traçado branco representa o trajeto da Linha do Sabor e os pontos brancos representam as estações existentes do Pocinho, Torre de Moncorvo, Larinho, Carvalhal, Felgar e Carviçais, respetivamente. O traçado preto representa o trajeto da Estrada Real n.º9 (atual N220 desde Torre de Moncorvo até à Estação de Freixo de Espada à Cinta – o traçado desde o Pocinho até Torre de Moncorvo foi alterado). Mapa elaborado no âmbito de PFA……...**86**

Figura 33 - Hipsometria da região de Freixo de Espada à Cinta (Douro Internacional). [Sem escala]. O traçado branco representa o trajeto da Linha do Sabor e os pontos brancos as estações existentes de Carviçais, Freixo de Espada à Cinta, Fornos e Lagoaça, respetivamente. A linha amarela representa o traçado do Carril Mourisco. A linha preta representa a Estrada Real n.º 9 (atuais N220 e N221). Os pontos pretos representam as localidades longe das estações. Mapa elaborado no âmbito de PFA.Figura 63 -

Hipsometria da região de Miranda do Douro (Douro Internacional). [Sem escala]. O traçado branco representa o trajeto da Linha do Sabor e os pontos brancos as estações existentes de Sendim, Fonte de Aldeia e Duas Igrejas, respetivamente. A linha amarela representa o traçado do Carril Mourisco. A linha preta representa a Estrada Real n.º 9 (atual N221). Os pontos pretos representam as localidades longe das estações. Mapa elaborado no âmbito de PFA……**87**

Figura 34 - Hipsometria da região de Mogadouro (Douro Internacional). [Sem escala]. O traçado branco representa o trajeto da Linha do Sabor e os pontos brancos as estações existentes de Bruçó, Vilar de Rei, Mogadouro, Variz, Urrós, respetivamente. A linha amarela representa o traçado do Carril Mourisco. A linha preta representa a Estrada Real n.º 9 (atual N221). Os pontos pretos representam as localidades longe das estações. Mapa elaborado no âmbito de PFA……**88**

Figura 35 - Hipsometria da região de Miranda do Douro (Douro Internacional). [Sem escala]. O traçado branco representa o trajeto da Linha do Sabor e os pontos brancos as estações existentes de Sendim, Fonte de Aldeia e Duas Igrejas, respetivamente. A linha amarela representa o traçado do Carril Mourisco. A linha preta representa a Estrada Real n.º 9 (atual N221). Os pontos pretos representam as localidades longe das estações. Mapa elaborado no âmbito de PFA……...**89**

Figura 36 – *Carta Geográfica das Comunicações de Trás-os-Montes.* Como é possível denotar pela legenda, a porção da estrada entre Torre de Moncorvo e Mogadouro, assim como o ramal da estrada que seguiria até Barca de Alva, não se encontravam ainda construídos. A Linha do Sabor já apresentava o traçado que manteve até ao encerramento de todos os serviços ferroviários. Estariam planeados dois ramais (desde Mogadouro até Macedo de Cavaleiros e desde Duas Igrejas até Vimioso) que nunca chegaram a ser construídos. Do mesmo modo, o trajeto de Duas Igrejas até Miranda do Douro já não constava no plano. - Estradas. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 54, nº 1290 (outubro de 1941). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1941. p. 466……..**91**

Figura 37 - Aproveitamento Hidroelétrico de Aldeiadávila, nas proximidades de Bruçó. Fotografia: Duarte Belo (2005). Seis barragens forma construídas na fronteira internacional do Douro, sendo da tutela portuguesa as barragens de Picote, Miranda do Douro e Bemposta e da tutela espanhola as barragens de Saucelle, Aldeiadávila e Presa de Castro. - BELO, Duarte- **Apresentação Sabor, Miranda, Douro, Arquitetura** (16.11.2022; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança- *2005 Douro Internacional : Bragança* [Documento icónico]. 2005. 1 fotografia: formato Digital……**92**

Figura 38 - Figura 30 – Locomotiva E210 em Duas Igrejas. Fotografia: John Phillips (abril 1983). – PHILLIPS, John – **Servicing E210 : Duas Igrejas, April 1983** [Em linha]. [Consul. Em 08.10.2023.] Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/72213853@N03/21628908330/in/pool-1510092@N22/> ……..**93**

Figura 39 - Pormenor de o revestimento azulejar exterior do Edifício de Passageiros. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022). [Documento icónico]. 2022. 1 fotografia: formato Digital…….**96**

Figura 40 - Ortofotomapa de Bruçó, com a localização dos núcleos da estação e da aldeia [Sem escala]. Legenda: 1. Estação de Bruçó, 2. Aldeia de Bruçó. Elaboração da autora. Mapa elaborado no âmbito de PFA……..**99**

Figura 41 - Vista da estrada alcatroada de acesso à aldeia e à estação. Fotografia: Carlota Matos Silva (15 de abril de 2023). Imagem cedida pela autora no âmbito de PFA. [Documento icónico]. 2023. 1 fotografia: formato Digital……...**100**

Figura 42 - Estado de degradação atual do complexo da Estação de Bruçó. Fotografia: Rita Rodrigues (2023). Legenda: 1 . Habitação do Carregador, 2. Instalações Sanitárias, 3. Edifício de Passageiros, 4. Cais Coberto, 5. Armazém da Federação Nacional da Produção de Trigo, 6. Habitação privativa – RODRIGUES, Rita – **A1 Lugar** (26.08.2023; no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura). Bragança- *Estação de Bruçó.*[Documento icónico]. 2023. 1 fotografia: formato Digital ……..**102**

Figura 43 - Diagrama Geral da Estação de Bruçó. Acessível no Arquivo Técnico das Infraestruturas de Portugal, Lisboa, Portugal……..**103**

Figura 44 - Retenção da locomotiva e remoção dos carris por parte dos habitantes da aldeia. durante o protesto do final da década de 70. - NETO, Antero – **Bruçó: Da Pré-história ao 25 de Abril**. Carviçais: Lema d'origem, 2021. p. 181…….**104**

Figura 45 - Planta de fundações e Planta do piso térreo do Cais Coberto e Descoberto. Acessível no Arquivo Técnico das Infraestruturas de Portugal, Lisboa, Portugal…….**104**

Figura 46 -Estado de conservação atual do Cais Coberto. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022). [Documento icónico]. 2022. 1 fotografia: formato Digital……**105**

Figura 47 - Corte transversal do Cais Coberto. Acessível no Arquivo Técnico das Infraestruturas de Portugal, Lisboa, Portugal……..**105**

Figura 48 - Plantas do piso térreo e do 1.º piso do Edifício de Passageiros da Estação de Bruçó. Acessível no Arquivo Técnico das Infraestruturas de Portugal, Lisboa, Portugal……..**105**

Figura 49 - Bilheteira. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022). [Documento icónico]. 2022. 1 fotografia: formato Digital…….**106**

Figura 50 - Vestíbulo. Fotografia da autora (27 de outubro de 2022). [Documento icónico]. 2022. 1 fotografia: formato Digital…….106

Figura 51 – Estado de conservação atual das Instalações Sanitárias. Fotografia: Carlota Matos Silva (15 de abril de 2023). Imagem cedida pela autora no âmbito de PFA. [Documento icónico]. 2023. 1 fotografia: formato Digital……...**107**

Figura 52 - Planta das Instalações Sanitárias. Acessível no Arquivo Técnico das Infraestruturas de Portugal, Lisboa, Portugal…….**107**

Figura 53 - Corte transversal das instalações sanitárias. Acessível no Arquivo Técnico das Infraestruturas de Portugal, Lisboa, Portugal…….**107**

Figura 54 - Planta da Habitação do Carregador. Acessível no Arquivo Técnico das Infraestruturas de Portugal, Lisboa, Portugal……..**108**

Figura 55 - Habitação do Carregador. Gazeta dos caminhos de Ferro n.º 1082 (1933). - Ainda o que se fez nos Caminhos de Ferro em Portugal no ano de 1932**. Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 46, nº1082 (16 de janeiro de 1933). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1933. p.62……**108**

Figura 56 - Estado de conservação atual da Habitação do Carregador. Fotografia: Carlota Matos Silva (15 de abril de 2023). Imagem cedida pela autora no âmbito *de PFA.* [Documento icónico]. 2022. 1 fotografia: formato Digital……...**108**

Figura 57 – Ortofotomapa da Estação de Bruçó. [Sem escala]. Base fotográfica: Google Earth. Elaboração da autora. ……...**110**

Figura 58 - Ortofotomapa da Estação de Bruçó. [Sem escala]. A linha branca representa o trajeto da Linha do Sabor e a linha amarela representa o trajeto do Carril Mourisco. Base fotográfica: Google Earth. Elaboração da autora……..**112**

Figura 59 - Evolução da rede ferroviária entre 1986 e 2021. - AMARO, T. A. Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor.** Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2021. 308. Dissertação de Mestrado. p.11…..**116**

Figura 60 - Ecopista do Sabor, no Carvalhal. Ao fundo avista-se a formação geológica conhecida como o Cabeço da Mua. Era em redor deste apeadeiro que se efetuava a extração do minério das minas do Reboredo. Atualmente o trajeto da linha foi reconvertido em ecopista. Fotografia da autora (15 de abril de 2023). [Documento icónico]. 2023. 1 fotografia: formato Digital…….**116**

Figura 61 - Mapa da região de Trás-os-Montes Oriental (referente aos concelhos de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro e Miranda do Douro) com a localização da Estação de Bruçó. A linha preta representa o traçado da Linha do Sabor e a linha vermelha representa o traçado do Carril Mourisco. Elaboração da autora. Mapa elaborado no âmbito de PFA……**118**

Figura 62 – A Locomotiva e os Almocreves, lado a lado. Fotografia: Marion Stephens (19 de outubro de 1983). - STEPHENS, Tim – **Portuguese Narrow-Gauge Railways: A Photographic Miscellany**. [S.l.: s.n.]. p.103……..**123**

Apêndices

Apêndice I – Cronologia da Linha do Sabor

1877 - Início do planeamento da Linha do Sabor, com os intuitos de alcançar o planalto Mirandês, captar o tráfego internacional em Zamora e servir os importantes jazigos mineiros da região, os mais notáveis: os de ferro de Moncorvo e os de mármore e alabastro de Santo Adrião. (1) Porém, no projeto de lei de 1887 para a construção de vários caminhos de ferro a Norte do Mondego, esta linha não foi contemplada, classificando-a de natureza complementar. (1)

1887 | 10 de janeiro - Abertura do troço da Linha do Douro até ao Pocinho. (2)

1888 – Início dos estudos para via larga. (3)

1898|6 de outubro – Decretado o estudo e classificação da construção dos caminhos de ferro pertencente ao domínio público a Norte do Rio Mondego e a Sul do Rio Tejo, de forma a integrá-los em planos gerais da rede ferroviária, que tem por artérias principais as linhas do Minho e do Douro e do Sul e Sueste. (3)

1900 | 15 de fevereiro – Decretado o Plano da Rede Complementar das Linhas do Minho e Douro, no qual a Linha do Sabor foi inserida. (3) A classificação desta data, dada a importância que se atribuía ao tráfego do Reboredo, fez o Conselho Superior de Obras Públicas propor uma solução intermédia, na qual previa a bitola ibérica (1,67m) do Pocinho ao Reboredo e via métrica (1,00m) no restante percurso até Miranda (2) e a passagem pela Ponte do Pocinho seria realizada em via algaliada, isto é servir bitolas mistas (1).

1901|dezembro – O Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria encarregou o conselho de administração da companhia dos Caminhos de Ferro do Estado de preparar e abrir o concurso para a construção da ponte do Pocinho. (4)

1902 | 1 de dezembro – Uma portaria abriu um novo concurso para a edificação da ponte, utilizando a bitola ibérica (2) No mesmo ano, foi contratada a Empresa Industrial Portuguesa para a construção da ponte. (1)

1903 | 9 de março – Ordenação da execução dos estudos para toda a linha em via métrica. Decisão de bitola larga para o transbordo do minério no Pocinho, procurando oferecer a sua construção e exploração á iniciativa particular. (2)

1903|20 de junho – Aprovado pela portaria o plano para construção da linha. (2)

1903 | 1 de julho – A linha foi mandada construir pelo Estado e subsidiada conforme a carta lei. (2) Nesse mesmo ano, já se tinham iniciado os estudos da primeira secção da linha, correspondente ao troço entre o Pocinho e Carviçais, ao encargo do engenheiro Themudo, sob a direção de Affonso Cabral. O projeto para a Ponte do Pocinho já tinha sido elaborado por Estevão Torres. (5)

1903 | 15 de julho – Decretada a redução do troço em via algaliada, deixando de ir até Reboredo, passando a ser apenas até à margem Norte do Rio Douro, onde se estabeleceria um local de transbordo dos minérios. O resto da linha seria apenas em bitola métrica. (2)

1903|8 de outubro – Aprovado pela portaria o plano para a ponte. (2)

1903|21 de outubro – Decretada a subsidiação da construção da linha. (2)

1903 | 11 de novembro – A portaria previa, construída a ponte para a previsão de bitola ibérica, que toda a linha fosse construída em bitola métrica. (2)

1903|15 de novembro – Inauguração das obras da Linha do Sabor, com o início dos trabalhos da ponte. (2)

1905|14 de fevereiro - Caminhos de Ferro do Estado anunciam o concurso referente às empreitadas B e C, no troço entre Pocinho e Moncorvo. (6)

1905|21 de março – Início do concurso. (6)

1905|outubro – Realização de estudos para o troço seguinte da linha. (7)

1906 – Término da construção da ponte do Pocinho. (2)

1908|10 de março - A construção do troço entre Carviçais e Bruçó teve o seu projeto aprovado por decisão do rei, publicada no Diário do Governo. (8)

1911 | 17 de agosto – Inauguração do troço Pocinho a Carviçais. (2)

1921|19 de outubro – Revolta contra o Estado conhecida como "Noite Sangrenta". Deu-se de seguida uma grande crise política, trazendo bastante instabilidade aos trabalhos que estavam sob a direção dos Caminhos de Ferro do Estado. (9)

1921 – Interrupção dos trabalhos na linha. (10)

1926|1 de julho – Início da continuação das obras além da Estação de Carviçais, previstas até Mogadouro. (10)

1926 - Os trabalhos estavam a avançar com dificuldade, não sendo possível levar a linha até Bruçó, como estava planeado. (11)

1926|7 de outubro – Atentado na Linha do Sabor. Um comboio de adubos, a circular entre Lagoaça e Carviçais, foi atingido por vários tiros junto à localidade de Fornos, ferindo gravemente um dos funcionários. Retornou para o apeadeiro de Lagoaça, que foi invadido pela população, com o intuito de incendiar o comboio. A tentativa falhou graças à rápida intervenção da Guarda Nacional Republicana, que foi chamada ao local. Este episódio demonstrou a aversão que a população possuía contra a introdução do transporte ferroviário naquela região. (12)

1927|27 de março - O Estado resolveu passar a gestão das antigas linhas desta entidade para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. (12)

1927 | 6 de julho - Inauguração do troço Carviçais a Lagoaça. (2)

1928|27 de janeiro - Assinado o contrato de trespasse das Linhas do Sabor e do Corgo, para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, devido à sua maior experiência na gestão de linhas de via estreita. (11)

1928|11 de março – Entrada em vigor do contrato, com a duração de 30 anos. (9)

1930|28 de março – Decretou-se a projeção a Linha do Sabor até ao Vimioso, com ligação às Pedreiras de Santo Adrião e encontrava-se incluída a Transversal de Chacim, que ligaria Macedo de Cavaleiros a Mogadouro. (13)

1930 |1 de julho – Inauguração do troço Lagoaça a Mogadouro. (2)

1930|agosto – A Direção Geral de Caminhos de Ferro apreendeu que o antigo plano dos trabalhos para aquele troço estava incompleto, ordenando que fossem realizados vários projetos e orçamentos que constaram na construção de duas casas de partido de conservação, habitações para os carregadores em Bruçó e Vilar do Rei e para o pessoal braçal em Mogadouro, um cais coberto para mercadorias, em Vilar do Rei, e um cais descoberto em Mogadouro. (14)

1932 – Conclusão das últimas obras do troço Lagoaça – Mogadouro. (14)

1932 – Início dos serviços de ambulâncias postais nesta linha. (15)

1932|5 de julho – O Tribunal Arbitral deu razão à Companhia Nacional, declarando que esta não podia ser culpada das condições em que operava, devido aos difíceis traçados das linhas e aos problemas com o

material circulante, que já era anterior aos contratos. O Estado foi condenado a pagar 2.764.000 escudos, por compensação do défice entre 1929 e 1931, relativo às Linhas do Sabor e do Corgo. (9)

1933 – Já se encontrava em construção o troço entre Mogadouro e Urrós. (16)

1933 – Outra tentativa de atentado, desta vez, junto à estação de Mogadouro, onde foi colocada uma trave de ferro sobre os carris para descarrilar o correio procedente do Pocinho. O maquinista conseguiu parar a tempo, evitando, assim, um acidente. (17)

1934 -|10 de janeiro - Foi aprovada pelo Conselho de Ministros a terceira empreitada da Linha do Vale do Sabor, que consistiu nas terraplanagens e instalação das infraestruturas de via e das estações, cabos telefónicos, e estradas de acesso para Sendim e Duas Igrejas. (18)

1934 – Deu -se a continuação das obras entre Mogadouro e Urrós e foi balastrado, com pedra britada, o troço entre Pocinho e Moncorvo. A situação da Companhia Nacional prosseguia negativa, estando a empresa à beira da falência ou do abandono da gestão das Linhas do Sabor e Corgo. (19)

1934|15 de novembro - Uma comissão de Miranda do Douro pediu ao ministro Duarte Pacheco que fosse construída uma variante à Linha do Sabor. O engenheiro Alexandre de Vasconcelos e Sá defendia o uso de automotoras, visto que permitiam separar o transporte de mercadorias e de passageiros, reduzindo notavelmente os gastos de exploração. (20)

1935 - Foi aberto o concurso para a construção do troço desde Urrós até Duas Igrejas. (21)

1935 - Companhia Nacional renovou os componentes metálicos do troço entre Pocinho e Moncorvo. (22)

1938| 22 de maio - O troço até Duas Igrejas-Miranda foi inaugurado. (2)

1970|Finais da década - A população da aldeia de Bruçó, indignada com a notícia da cessação do transporte de passageiros, procedeu ao corte da via, através da remoção dos carris. (23)

1972 – Supressão dos serviços de ambulâncias postais. (15)

1985 - Encerramento dos serviços de transporte de passageiros. (24)

1988|1 de agosto - Todos os serviços ferroviários na Linha do Sabor foram suspensos, dando-se a consequente desativação da linha. (24)

2006 - Início da reconversão do troço entre Pocinho e Carviçais em ecopista - "ecopista do Sabor". (24)

2011|26 de setembro - Incêndio destrói antigo apeadeiro de Bruçó. (25)

2012 - Início da reconversão do troço entre Sendim e Duas-Igrejas em ecopista - "L carril de l'praino". (24)

2019 - Inauguração total de ambos os troços de ecopista criados até ao momento. (24)

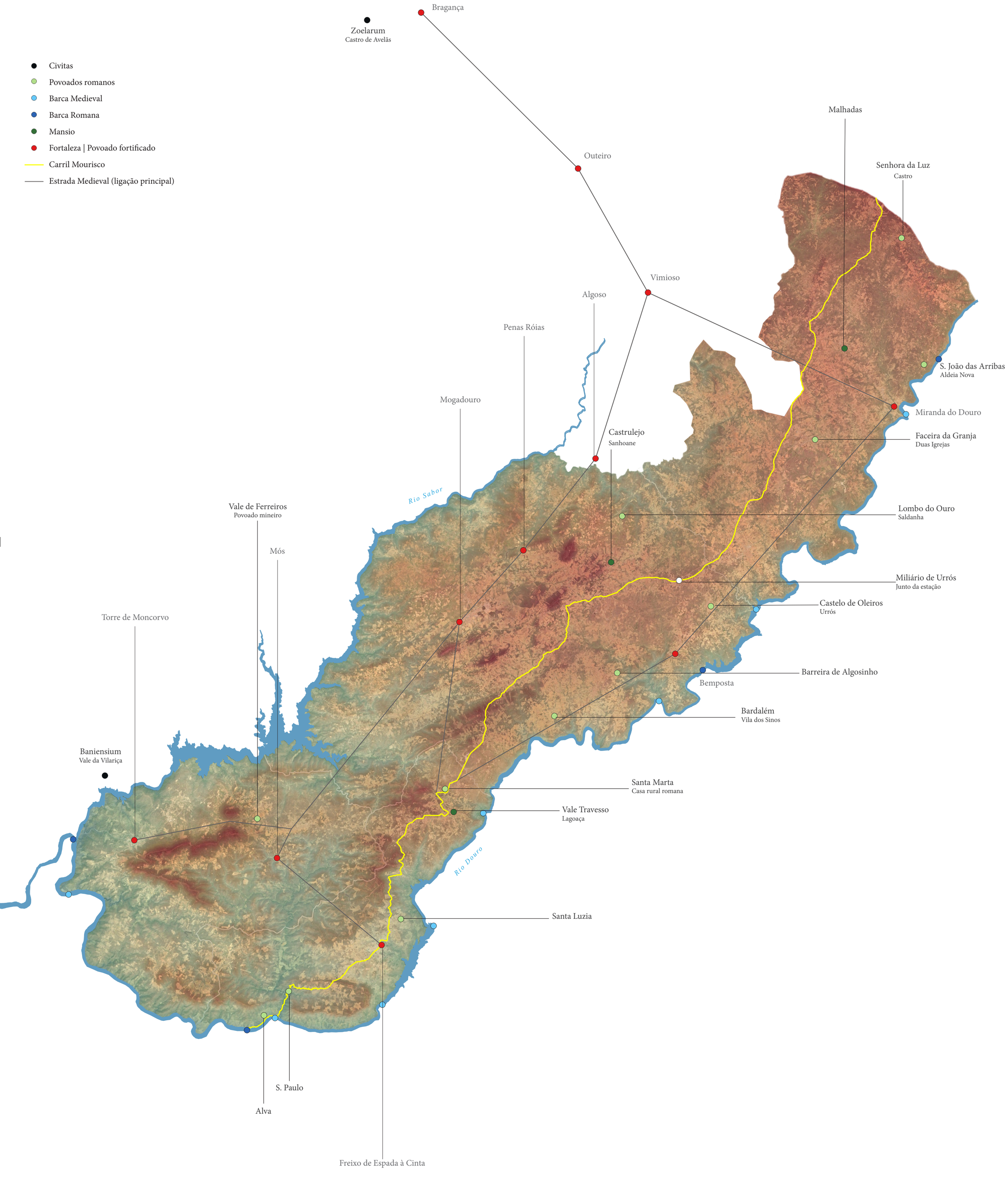
(1) SOUSA, José Fernando de - Pocinho a Miranda. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 375(1 de agosto de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 251-253.
(2) TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 70, nº 1684 (16 de fev. 1958). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1958. pp. 91–95.
(3) SOUSA, José Fernando de - A Rede Complementar ao Norte do Mondego. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 372 (16 de junho de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 204-205.
(4) Ministério das Obras Púbicas, Comércio e Indústria - Parte Oficial. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 15, nº 341 (1 de março de 1902). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. pp. 68-69.
(5) Caminhos de ferro transmontanos. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 16, nº 373 (1 de julho de 1903). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1903. p. 224.
(6) Arrematações. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 18, nº 412 (16 de março de 1905). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1905. p.92.
(7) Linhas Portuguezas. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 18, nº 427 (1 de outubro de 1905). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1905. pp. 298–299.
(8) **Diário do Governo.** Ano 88, nº 56, (mar. 1908).
(9) SOUSA, José Fernando de - As Linhas do Sabor, do Corgo e do Tâmega. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 47, nº 1130 (16 de janeiro de 1935). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1935. pp. 39–40.
(10) Linhas Portuguesas. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 39, nº 925 (1 de julho de 1926). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1926. p.208
(11) SOUSA, José Fernando de - O Ano que findou. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 40, nº 937 (1 de janeiro de 1927). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1927. pp. 1–2.
(12) Notas e Comentários. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 39, nº 935 (1 de dezembro de 1926) Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1926. pp.351-352.
(13) **Diário do Governo**. Ano 110, nº83, (abril 1930).
(14) Ainda o que se fez nos Caminhos de Ferro em Portugal no ano de 1932**. Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 46, nº1082 (16 de janeiro de 1933). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1933. pp. 61–63.
(15) MARTINS, João [et al.] - **O Caminho de Ferro Revisitado: O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996.** Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996.
(16) A Direção Geral dos Caminhos de Ferro e o ano findo. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 46, nº1081 (1 de janeiro de 1933). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1933. pp. 15–16.
(17) BANHOS, Plínio - Atentados ferroviários em Portugal. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 47, nº1106 (16 de janeiro de 1934). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1934. p. 44.
(18) Os Caminhos de Ferro na Organização Nacional dos Transportes e do Turismo. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 47, nº1107 (1 de fevereiro de 1934). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1933. pp. 73–76.
(19) O que se fez nos Caminhos de Ferro de Portugal, em 1934. **Gazeta dos Caminhos de Ferro.** Ano 47, nº1129 (1 de janeiro de 1935) Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1935. pp. 27–29.
(20) Caminhos de Ferro. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 47, nº 1126 (16 de novembro de 1934). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1934. p.556.
(21) SOUSA, José Fernando de - Os Caminhos de Ferro em 1933. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 47, nº1105 (1 de janeiro de 1934). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1934. pp. 5–8.
(22) O que se fez nos Caminhos de Ferro em Portugal no Ano de 1933. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Ano 47, nº1106 (16 de janeiro de 1934). Lisboa: Carlos d'Ornellas, 1934. pp.49-52.
(23) NETO, Antero – … In **Bruçó: Da Pré-história ao 25 de Abril.** Carviçais: Lema d'origem, 2021.
(24) AMARO, T. A. Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor**. Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2021. 308. Dissertação de Mestrado.
(25) Incêndios: Chamas destruíram antiga estação de caminho de ferro de Bruçó, concelho de Mogadouro**. Visão.** 26 de setembro de 2011. [Consult. em 29.05.2023]. Dísponivel em: https://visao.pt/lusa/2011-09-26-incendios-chamas-destruiram-antiga-estacao-de-caminho-de-ferro-de-bruco-concelho-de-mogadourof624384/

Mapa do Carril Mourisco

Apêndice II

Este mapa foi concebido para acompanhar a leitura do subcapítulo *A Região e o Sítio - O Carril Mourisco*.
Mapa elaborado pela autora do presente trabalho.

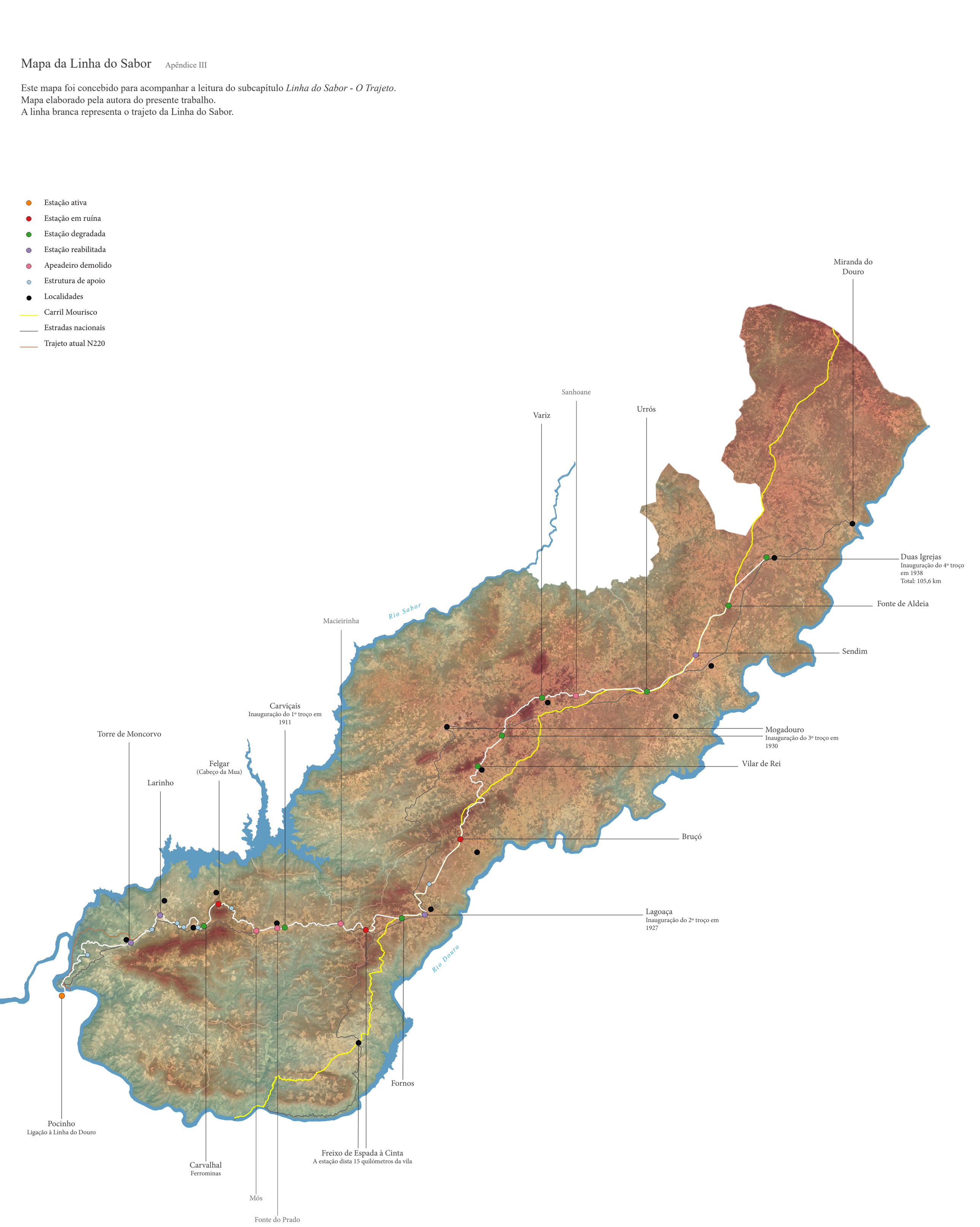
Nota: A lista de povoados romanos na região é bastante extensa, pelo que foram apenas representados os povoados mencionados em LEMOS, F. Sande - A Rede viária: O "Carril Mourisco". In **Povoamento Romano de Trás-os-Montes Oriental.** Braga: Universidade do Minho, 1993. Vol 1b. pp. 315-320.



Mapa da Linha do Sabor

Apêndice III

Este mapa foi concebido para acompanhar a leitura do subcapítulo *Linha do Sabor - O Trajeto*.
Mapa elaborado pela autora do presente trabalho.
A linha branca representa o trajeto da Linha do Sabor.



LINHAS PORTUGUESAS

Ecopista do Sabor

O prolongamento da Ecopista do Sabor visa recuperar a memória de um traçado que marcou Trás-os-Montes durante o século XX. O território envolvente à ecopista apresenta um conjunto de oportunidades que justificam o interesse da sua exploração, através de propostas arquitetónicas em redor dos seus antigos equipamentos ferroviários.

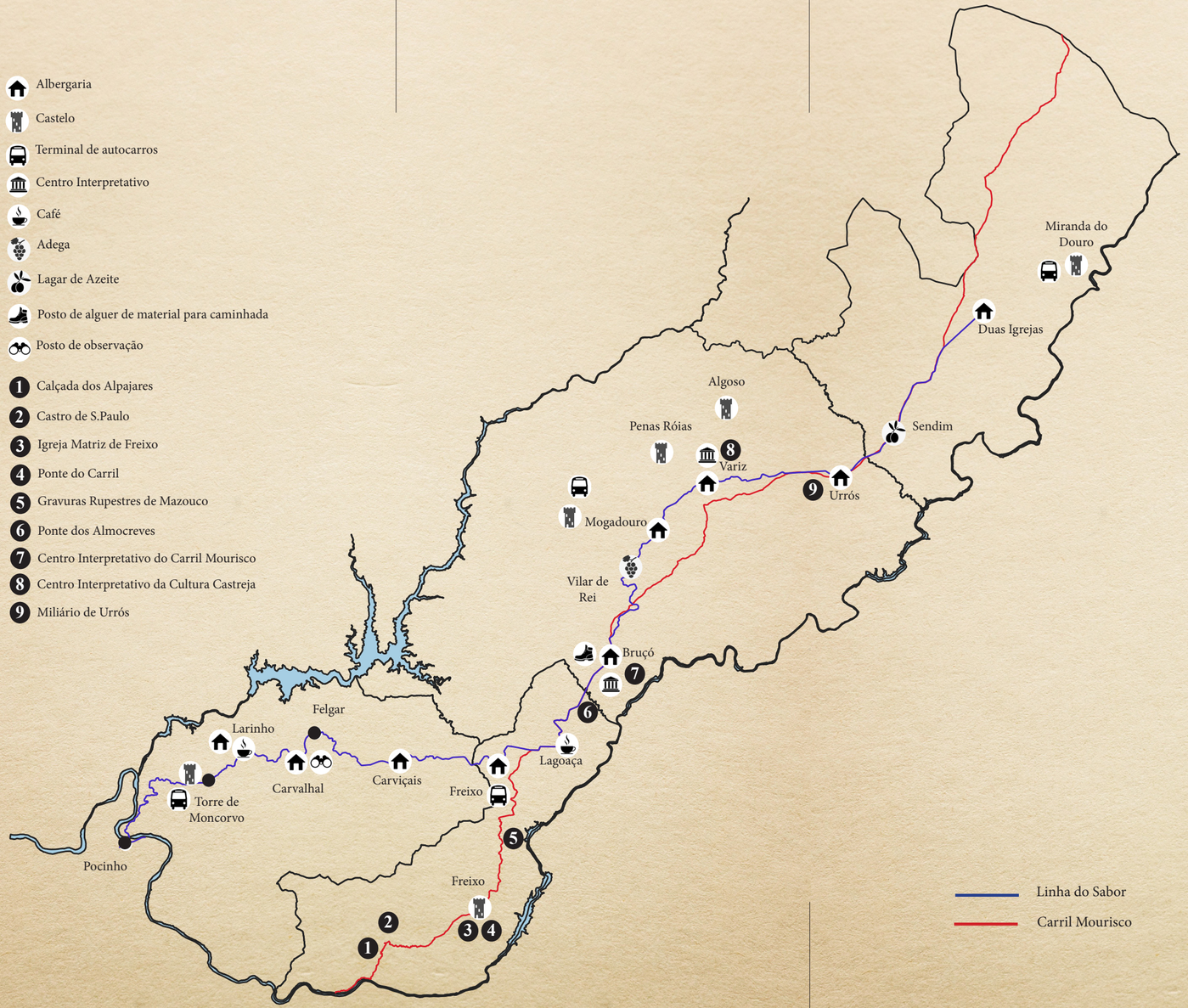
Estes equipamentos tratam-se das estações/apeadeiros desativados pertencentes a Larinho, Carviçais, Carvalhal, Freixo de Espada à Cinta, Bruçó, Vilar de Rei, Mogadouro, Variz, Urrós, Sendim e Duas Igrejas.

As propostas de requalificação destinadas a cada um dos equipamentos têm o intuito de oferecer pontos de repouso, dormida e/ou toma de refeições para os indivíduos que pretendam percorrer a ecopista, nas quais se procurem soluções que auxiliem o desenvolvimento socioeconómico deste território; onde localmente se poderão identificar programas complementares que se apresentem oportunos para as localidades onde se situam.

Tanto como memória histórico-industrial, como pelas qualidades arquitetónicas que possuem, as estruturas adjacentes ao trajeto da ferrovia deverão contribuir para a concretização destes objetivos, através da ampliação com construção e/ou reabilitação dos edifícios necessários à realização das propostas.

- Albergaria
- Castelo
- Terminal de autocarros
- Centro Interpretativo
- Café
- Adega
- Lagar de Azeite
- Posto de alguer de material para caminhada
- Posto de observação

1. Calçada dos Alpajares
2. Castro de S.Paulo
3. Igreja Matriz de Freixo
4. Ponte do Carril
5. Gravuras Rupestres de Mazouco
6. Ponte dos Almocreves
7. Centro Interpretativo do Carril Mourisco
8. Centro Interpretativo da Cultura Castreja
9. Miliário de Urrós



O CAMINHO DE FERRO

LINHA DO SABOR

CONSTRUÇÃO

Em 1877, deu-se o começo do planeamento da Linha do Sabor, com os objetivos de alcançar o planalto Mirandês, captar o tráfego internacional em Zamora e servir os importantes jazigos mineiros da região (SOUSA, 1903).

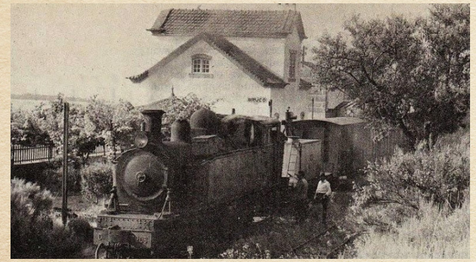
A tração por muares, requerendo pequeno investimento, resolveu durante alguns anos o problema de rolagem. Ferrominas , Moncorvo, 1955 (CUSTÓDIO, 1984, p.103).

O plano de construção a linha foi aprovado pela portaria de 20 de junho de 1903 e foi decretada a sua construção conforme a carta lei de 1 de julho do mesmo ano, sendo subsidiada pelo Estado. Poucos meses depois, no dia 15 de novembro de 1903, deu-se a inauguração das obras da Linha do Sabor, com o início dos trabalhos da ponte do Pocinho. A ponte foi terminada 3 anos mais tarde e em 1908 já estava anunciada a construção do troço seguinte, entre Carviçais e Bruçó. O primeiro troço, correspondente a Pocinho – Carviçais, foi inaugurado no dia 17 de agosto de 1911 (TORRES, 1958).

Devido à crise sociopolítica que atravessava o país, os trabalhos na linha foram interrompidos no ano de 1921. Passaram 5 anos até se retomarem os trabalhos a partir de Carviçais, desta vez, já previstos até Mogadouro (Gazeta dos Caminhos de Ferro nº 935, 1926, p.351-352). As obras avançavam com alguma lentidão, pelo que, a linha não conseguiu chegar a Bruçó como estava previsto. (SOUZA, 1927).

Deu-se assim a abertura do segundo troço, desde Carviçais até Lagoaça em 1927 (SOUSA, 1903). No mesmo ano, o Estado resolveu passar a gestão das antigas linhas para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (SOUZA, 1927). Somente em 1930 é que se deu a inauguração do troço de Lagoaça a Mogadouro (SOUSA, 1903).

Simultaneamente, já se planeava a seguinte fase de construção, pelo que em 1934 foi aprovada pelo Conselho de Ministros a terceira empreitada da Linha do Vale do Sabor (Gazeta dos Caminhos de Ferro nº1107, 1934, p. 73–76). No ano seguinte, foi aberto o concurso para a construção do troço desde Urrós até Duas Igrejas. O comboio nunca chegou a Miranda do Douro, como tinha sido planeado inicialmente, pelo que, a 22 de maio de 1938, deu-se a abertura do último troço da Linha do Sabor, desde Mogadouro até Duas Igrejas (SOUSA, 1903).



Locomotiva E206 na Estação de Bruçó (NETO, 2021. p.182).

ENCERRAMENTO

Muitos anos se passaram até se anunciar a cessação do transporte de passageiros, no final da década de 70. Motivos como a acentuada diminuição da atividade económica regional, nomeadamente, o fim da exploração das minas de ferro do Carvalhal, a desertificação social e o forte crescimento da opção rodoviária, a partir dos finais da década de 40, contribuíram para a desativação da linha.

Todos os serviços ferroviários na Linha do Sabor foram suspensos no dia 1 de agosto de 1988 (AMARO, 2021, p.57). Após o abandono da linha, deram-se diversas vandalizações e pilhagens nas suas infraestruturas, atestando ao cenário de destruição com o qual nos deparamos atualmente.

Gazeta dos Caminhos de Ferro n.º 1652, 1956.

A HISTÓRIA ESCREVE-SE POR LINHAS

"A busca do terreno fácil reflete-se ainda na coincidência que se verifica frequentemente entre o traçado das estradas romanas e o traçado dos caminhos de ferro, que não poucas vezes se lhe sobrepõe, dificultando-lhes o estudo dos vestígios ao mesmo tempo que confirma as preferências construtivas dos engenheiros romanos." (GIL, 2012, p.61)

A chegada do caminho de ferro ao planalto mirandês resultou na sobreposição do traçado da ferrovia com uma antiga via romana. Era uma via secundária que atravessava o planalto mirandês, paralela à Via da Prata, que vinha desde o rio Douro (Barca d'Alva) e alcançava a Terra de Aliste, onde entroncava com a via XVII. Esta via é apelidada de "Carril Mourisco".

O Carril Mourisco é uma estrada considerada de origem romana que atravessa os concelhos transmontanos de Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro e Miranda do Douro. Desde o século II-III d.C. até ao século XIX, esta via foi largamente utilizada na região transmontana, para deslocações entre povoações, sendo associado (até muito recentemente) a rotas de contrabando e emigração a salto.

"O seu abandono deu-se incrementalmente ao ser substituído pelas novas vias que, tal como ele, dizem respeito a toda uma região. Primeiro, o Carril deixa de ser via complementar ao comboio para ser, em parte, substituído por ele." (LIMA,2015, p.63)

Com o intuito da preservação dos dois traçados, é proposta a criação de um Centro de Apoio ao Caminhante, que para além de atender todas as necessidades do caminhante, também tenha uma componente expositiva e informativa (centro interpretativo) sobre estes dois percursos.

Assim o Centro Interpretativo do Carril Mourisco. visa tratar a história da evolução da circulação na região, desde a utilização da carroça até à chegada da locomotiva, para melhor compreender a grande transformação na conjuntura da rede que decorreu ao longo do século XX. A exposição, com especial enfâse no papel que o Carril Mourisco teve na construção da região Oriental transmontana (até ao momento da sua destruição parcial com a chegada da Linha do Sabor ao planalto mirandês) pretende providenciar as informações essenciais para aos visitantes sobre o contexto histórico da circulação, com o sentido de despoletar o interesse ao visitante de percorrer os trajetos da antiga estrada romana e/ou do antigo caminho de ferro. Neste sentido, a preservação do traçado da Linha do Sabor é também a preservação da memória do Carril Mourisco.

Colheita do feno em Miranda do Douro (MORAES,1907, vol.VII)

CARRIL MOURISCO

Anexos

UNIVERSITY
INSTITUTE
OF LISBON

Porto
Viana
Castromao
Cepedelo
Ponton
Prado
Villarino
Villavieja
Moldones
Loreto
S. Bernabe
la Mezquita
Las Nieves
Ravano
Alcañizas
BRAGANCA
Brito
Murtosa
Mos
Outeiro
Villa Franca
Parada
Villarico
Vimioso
MIRANDA de Douro
MIRANDELA
Cebolim
Azeba
Azinhoo
Mazadouro
Formoselo
Castel Branco
Trabanca
Almendra
Perena
Masueco
Moncorvo
TORRE de MONCORVO
Fregnea de S. Pedro
Castro de Avra
Bermellar
Villarino
Villanueva
Riomegro
Fresno
Cernadilla
Cubo
Peque
Vallehuengo
Cierras
Villar
Junquera
Melgar
Villa Nueva
Cabanas
La Torre
Palazuelo
S. Vicente
Riofrio
Aneiera
Ceadea
Gallegos
Samir
Carvalhais
Carvalhaes
Villar del Rey
Meraltina
Duero
Cozcurrita
Argamin
Pasariegos
Fermarin
Villar del Buey
Almeyda
Asmesna
Quadra
Ledesma
El Campo
Penalba
Pinelas
Sardons
Villas Buenas
Peralejos
Granucillo
Vitigudino
La Maraña
San Christoval
Yecla
Pozos
Alcornocal
la Moral
Pedro Alvaro
Cespedosa
Mieza
Las Uces
Fuentes
Brigeone
Sanchon
Guadramiro
Peralejos
Villas Buenas
Barrueco
Marneco
Cerezal
Parido
Vilarica
Cabeza de Mouco
Felgar
Eminencia
Castel Melhor
Prado
Burga
Mogadouro
Lodesma
Quadrillos
Moscoso
Cabeza
Vara
Pena
Villaseco
El Monianos
Sardon
Santo Domingo
Hermes
Quadra
Villa Flor
Villa Ber
Cabeza de Mouco
Vilarchao
Lodrica
Bernes
Castro Vito
Meceadaria
Samdado
Castel Branco
Lagoaca
Orico
Estevaens
Frioa
Barcade
Mogrinhos
Correo
Tuadem
Rempostelo
Lagoa
Picoto
Mera
S. Martin
S. Paio
Chalim
Valbemfeito
Terradella
Corthes
Valda Pera
Bragee
Macedo
Lamas de Orelhas
Pudeme
Ala
Melhe
Villa Nova
Tamalonca
Ortes
Paide
Carrudo
Villa Cham
Villa Cham
Cacarellos
Villa Cham
Villa Cham
Villa Cham

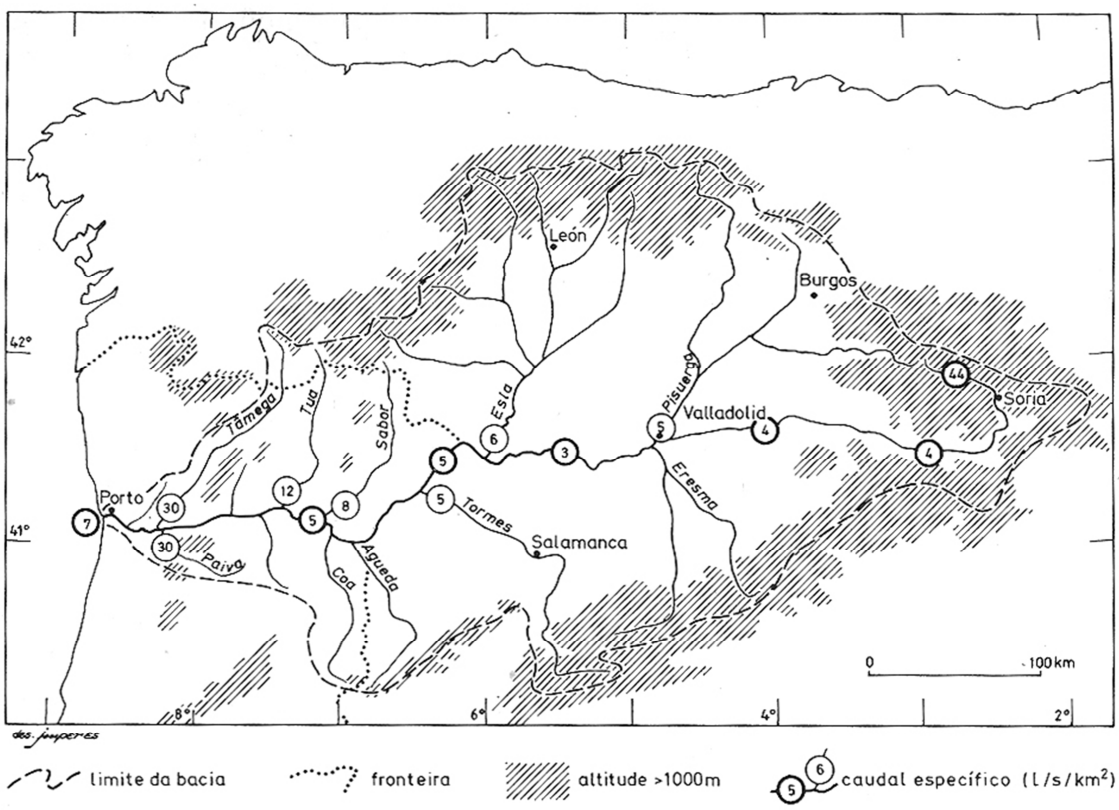


Figura 115.

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

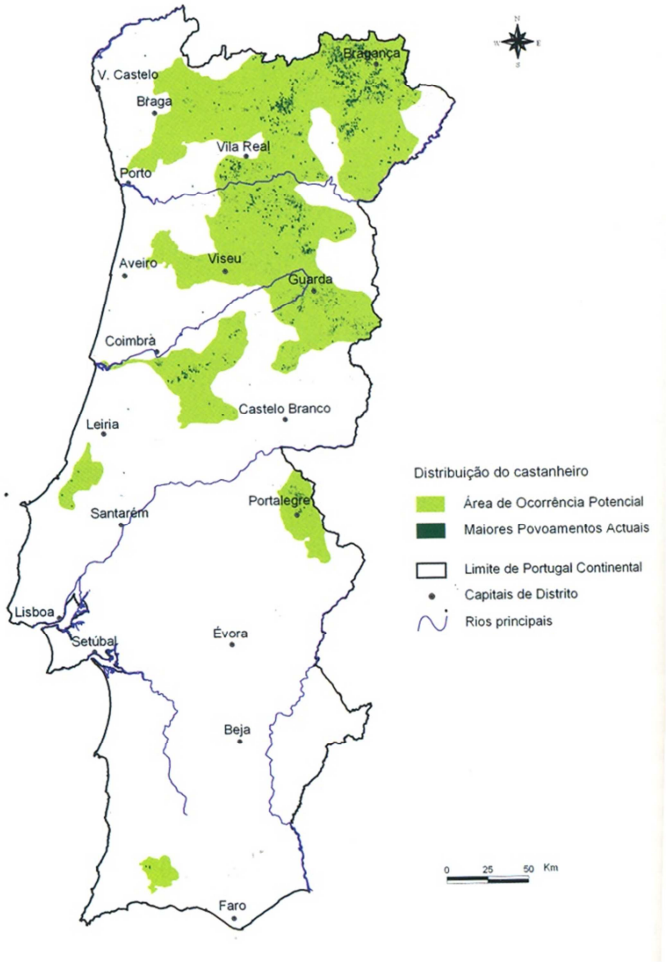
> *O lugar ainda não existe antes de a ponte existir. Antes de a ponte se erguer existem, naturalmente, muitos pontos ao longo do rio que podem ser ocupados por algo. Um deles prova ser um lugar, e é-o por causa da ponte. Assim, a ponte não vem directamente a um lugar para se erguer nele; antes, o lugar 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 *Vortäge und Aufsätze,* G. Neske, Pfullingen, 1954 (tradução do inglês: JLSaldanha)

Quando a humanidade desbrava[1] 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 díalogos "Da Pintura Antigua", de 1548, onde num dos seus diálogos tertualianos coloca nada menos que Miguel Ângelo, dizendo sobre os pintores do norte de Europa: "O seu pintar é trapos, maçonerias, verduras de campos, sombras d'arvores e rios e pontes, a que chamam paisagens, e muitas feguras 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 Arquitetura 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 bravio.
[2] "Diálogos em Roma", Livros Horizonte, 1984, p.29.
[3] MORENO MENDOZA, Arsénio – *Presentación*, in "Paisaje Mediterráneo". Milão: Electa, 1992.

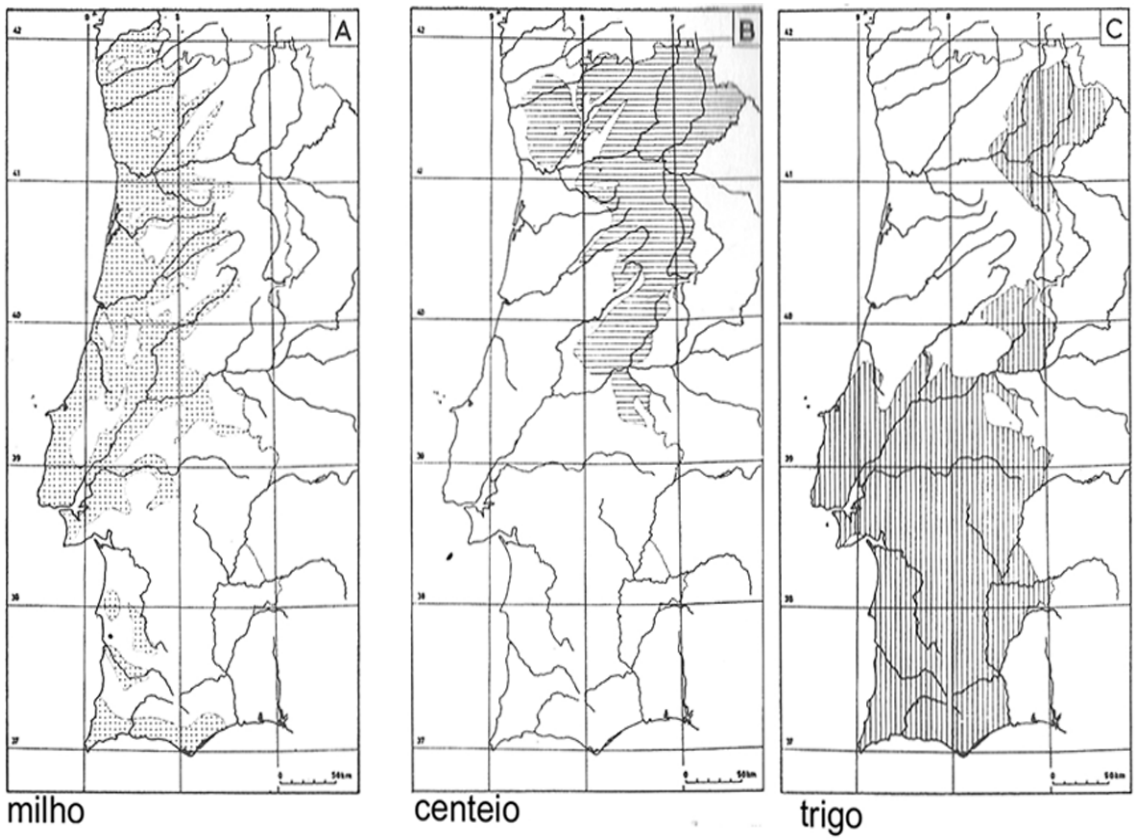
Figura 5.4 – Carta de distribuição do castanheiro em Portugal. (FC)



Fonte: "Árvores e Florestas de Portugal", Volume 05, "Do Castanheiro ao Teixo"

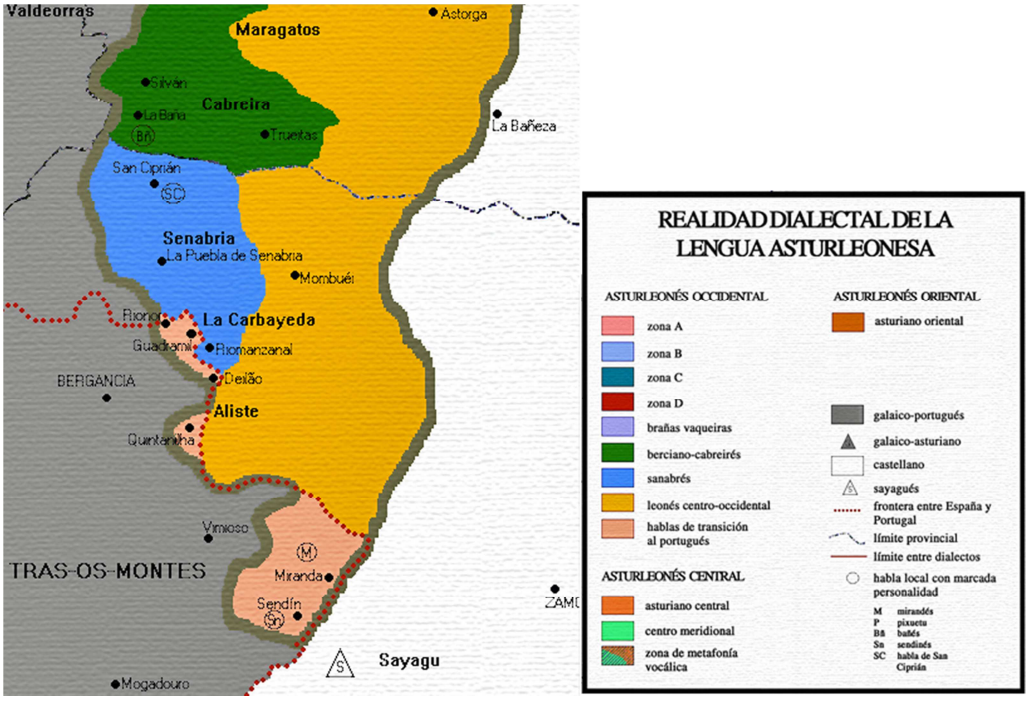
O traçado do ramal do Sabor, com ligação à linha do Douro no Pocinho e estação terminal em Duas Igrejas, junto a Bragança, realiza uma secção do distrito sediado nessa cidade, correspondente à parte oriental de Trás-os-Montes, que por sua vez se reparte entre a "Terra Quente" e a "Terra Fria" transmontana. 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 castinçais, 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 levedar – 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). Consome-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.

Assumiu 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, passageiramente, aos pobres que o não tinham.

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, Rocamador, Cantuária, etc., verificando-se o mesmo na Península Ibérica para abrigar os peregrinos de Santiago de Compostela, Roncesvales, 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.

Fonte: "Enciclopédia Luso-Brasileiro de Cultura", Volume 1. Lisboa: Verbo, 1963

Metodologia de Trabalho

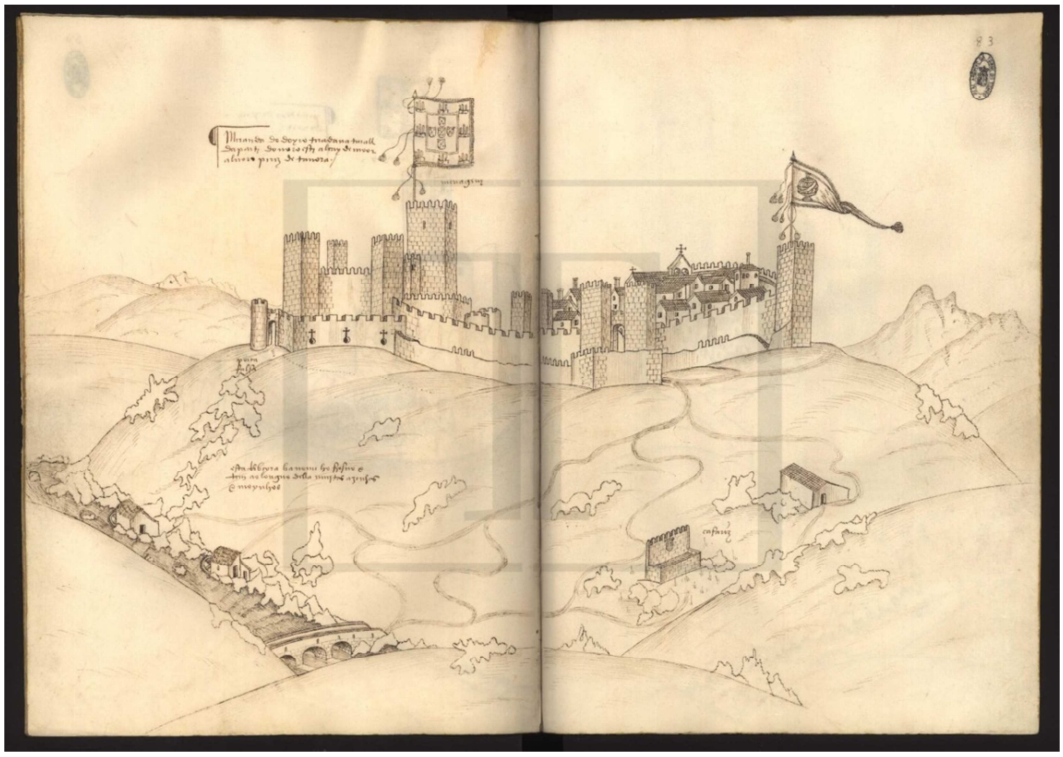
Os estudantes serão distribuídos inicialmente em 3 grupos:

- 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 intervencionar, 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 especificos. 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 fisiografica 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 territrorias 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 intervencionar.

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

Arquitectura 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 – **Aquitectura 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