

2º CICLO DE ESTUDOS  
HISTÓRIA DA ARTE, PATRIMÓNIO E CULTURA VISUAL

**Linha do Sabor:  
uma Paisagem, um Caminho, uma Memória**

Susana Andreia Mendes de Andrade

**M**

2024



Susana Andreia Mendes de Andrade

**Linha do Sabor:  
uma Paisagem, um Caminho, uma Memória**

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em História da Arte, Património e Cultura Visual, orientado pela Professora Doutora Maria Leonor César Machado de Sousa Botelho e coorientado pela Professora Doutora Teresa Dulce Portela Marques

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2024

*A todos com quem me cruzei pelo caminho.*

## Sumário

Declaração de honra .....	6
Agradecimentos .....	7
Resumo.....	9
Abstract .....	10
Índice de Figuras (ou Ilustrações).....	11
Índice de Tabelas (ou Quadros) .....	16
Lista de abreviaturas e siglas.....	18
Apresentação do Tema .....	20
1.A Linha do Sabor, como uma peça ... ..	37
1.1. ... de Território ... ..	37
1.2. ... Administrativa.....	51
2.A Linha do Sabor, como uma construção.....	68
2.1. ... de Paisagem .....	68
2.2. ... de uma Rede Ferroviária.....	82
2.3. ... da Malha Urbana .....	89
2.3.1. Sendim .....	97
2.3.2. Fonte de Aldeia .....	106
2.3.3. Duas Igrejas.....	122
2.4. ... de Arquitectura.....	139
2.4.1. Sendim .....	148
2.4.2. Fonte de Aldeia .....	156
2.4.3. Duas Igrejas.....	158
3.A Linha do Sabor, um caminho .....	171
3.1. 0km ( <b>KM93, 950</b> ) ao 6km ( <b>KM99, 683</b> ) .....	181
3.2. 6km ( <b>KM99, 683</b> ) ao 11,4km ( <b>KM105, 291</b> ) .....	213
3.3. Linha do Sabor, uma terceira paisagem .....	247
4.A Linha do Sabor, gravadora de memória .....	253
4.1. ... Individual.....	259
4.2. ... Coletiva .....	276
Considerações Finais .....	292

Referências Bibliográficas .....	297
Apêndices .....	310
Apêndice 1: Arquivo audiovisual – Protocolo .....	311
Apêndice 2: Índice de registos audiovisuais sobre a Linha do Sabor, o território de Miranda do Douro e Trás-os-Montes .....	319
Linha do Sabor 1980 by Bob Lennox (audiovisual) .....	329
A linha do Sabor by Graham Mather (audiovisual) .....	329
Linha Do Sabor Anos 70 - Versão Melhorada .....	330
(audiovisual) .....	330
Trás-os-Montes - Música tradicional (audiovisual) .....	330
No Sabor...da memória! (audiovisual) .....	330
Estações da linha do Sabor.....	330
Miranda do Douro: Debulha de cereais com trilho .....	331
puxado por junta de bois .....	331
Miranda do Douro: Trabalhos na eira (fotografia).....	331
5.Miranda do Douro: Trabalhos na eira (fotografia).....	331
Colheita do centeio: Regresso da Ceifa – Miranda do Douro (fotografia).....	333
Ifanes: Construção de carro de bois (fotografia) .....	333
Ifanes: Jogo da Barra (fotografia).....	333
Ifanes: Pastor (criança a tocar flauta (fotografia) .....	334
Ifanes: O pintor António Quadros a fazer festas a um burro junto à porta carral (fotografia) .....	334
Ifanes: o pintor António Quadros e o arquitecto Arnaldo Araújo junto a um burro em frente a porta carral (fotografia) .....	334
6.Ifanes: lavradeira no pátio / curral de casa (fotografia) .....	334
7.Miranda do Douro: mulher a fiar (fotografia).....	334
Apêndice 3: Conteúdos Museu da Terra de Miranda .....	338
Apêndice 3.1: “Coleção Linha do Sabor” .....	338
Apêndice 3.2: “Romada Santíssima”, trabalho desenvolvido na Unidade Curricular “Representações, Desenhos e Imagens do Território”, Unidade Curricular InovPed, segundo ciclo Universidade do Porto – Faculdades de Belas Artes, Letras e Engenharia, 2.º Semestre 2023-2024 .....	340

## **Declaração de honra**

Declaro que a presente dissertação é de minha autoria e não foi utilizada previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (textos, trabalhos, ideias) respeitam escrupulosamente as regras de atribuição de autoria e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referência. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Declaro ainda, que não utilizei ferramentas de inteligência artificial generativa (chatbots baseados em grandes modelos de linguagem) para realização de parte(s) da presente dissertação, encontrando-se todas as interações (prompts e respostas) transcritas em anexo.

Porto, 15 de setembro de 2024

Susana Andreia Mendes de Andrade

## Agradecimentos

O caminho feito até aqui foi cruzado por uma diversidade de pessoas e de experiências vividas. Todas contribuíram para uma aprendizagem construída paulatinamente, camada a camada.

Mas, devo dizer, este percurso não fica nunca concluído, havendo sempre mais que acrescentar, que estudar, aumentando sempre a curiosidade e o apuramento das formas de as consolidar.

O compromisso assumido com este ciclo de estudos, representa mais uma camada, mais cruzamentos e experiências. Espero ter tirado o maior partido que foi possível, e contribuir com algo para o conhecimento científico e para as formas de o concretizar.

Os mais sinceros agradecimentos vão em primeiro para a comunidade de Sendim, Fonte de Aldeia e Duas Igrejas que, generosamente, responderam de forma empática aos meus pedidos, aceitaram ser filmadas e, pacientemente, foram respigar à sua memória a sua história e as suas experiências de vida. São eles a Dr<sup>a</sup> Helena Barril, a Dr<sup>a</sup> Celina Pinto, os ferroviários Manuel Marcelino e José Miguel, a Tia Nica e o Sr. Manuel Rodrigues, à música Suzana Ruano, ao Sr. Manuel Santiago, ao Sr. José Antão e aos seus muito queridos pais, e ao Dr. António Rodrigues Mourinho. A estes, acrescento todos aqueles com quem mantive conversas informais e espontâneas, aos que contaram histórias e adivinhas, que ajudaram a dar nome a lugares e a objetos. Destes destaco a D. Teresa Monteiro de Duas Igrejas, a mais querida das pessoas. Não esqueço as muito doces D. Lurdes e a D. Isabel que sempre me fizeram sentir em casa durante as minhas estadias em Miranda do Douro. Agradeço a todos a simpatia e ajuda na construção deste trabalho.

Fazendo também parte desta comunidade, agradeço toda a ajuda da Câmara Municipal de Miranda do Douro na pessoa da sua presidente Dr<sup>a</sup> Helena Barril, assim como às Juntas de Freguesia de Sendim, Vila Chã da Braciosa e de Duas Igrejas.

Ainda neste contexto, é importante referir o interesse e entusiasmo do Museu da Terra de Miranda, na pessoa da Dr<sup>a</sup> Celina Pinto e da Biblioteca Municipal que deu toda a atenção na procura do que mais podia ser relevante no seu arquivo.

Um agradecimento muito particular à ACEC – Associação Círculos de Estudos do Centralismo, na pessoa do Prof. Dr. Sebastião Feyo de Azevedo, com sede em Miranda do Douro, que, com a bolsa de apoio atribuída para ajuda à execução desta dissertação, permitiu uma permanência maior neste território, aumentando as campanhas de trabalho de campo. À sua direção e a todos os seus funcionários agradeço a oportunidade e a confiança, o apoio e a simpatia.

Agradeço igualmente a paciência das minhas orientadoras, Prof. Maria Leonor Botelho e Prof. Teresa Portela Marques, que, através da sua orientação fizeram deste percurso objetivo e coerente, tendo feito a aluna caminhar com firmeza e entusiasmo. O meu obrigado estende-se também ao restante corpo docente deste mestrado que ajudou a construir o que deste trabalho de investigação resultou.

Agradeço ainda ao Arquivo de Memória, na pessoa da Dr<sup>a</sup> Alexandra Cerveira Lima, pela sua amizade e apoio, pelo entusiasmo e incentivo.

Por último, o meu obrigado ao Eduardo. Meu companheiro de sempre em tudo: na vida, no trabalho, nas aventuras. Obrigada!



## Resumo

A presente investigação, intitulada *Linha do Sabor: uma Paisagem, um Caminho, uma Memória*, incide sobre a supressão de uma via-férrea e a implicação dessa perda num território específico, o Planalto Mirandês, pertencente ao concelho de Miranda do Douro.

Convocando o conceito de Terceira Paisagem, o nosso objetivo será entender o que é hoje este antigo canal ferroviário no território que atravessa e qual a relação que persiste com os pequenos aglomerados e suas comunidades. Interrogará os efeitos transformadores que a construção de uma linha de caminho-de-ferro carrega, no que diz respeito à criação de uma nova paisagem, assim como a todo um quotidiano de um conjunto de comunidades, que cria mecanismos de adaptação a essa realidade e a transforma inevitavelmente. Neste contexto, procuramos dar resposta à questão do que pode guardar uma paisagem, quer da memória dessa função perdida, quer daquela que as comunidades construíram de forma individual e coletiva.

Metodologicamente, para além de uma revisão da literatura sobre as temáticas relevantes para esta investigação, nomeadamente as relacionadas com a construção da paisagem e os seus construtores, foi realizado um trabalho de campo que se constitui como peça relevante neste processo. Numa experiência fenomenológica, e de grande proximidade a esta paisagem e a estas comunidades, produziu-se um conjunto de informação e de material gráfico que resultou de um diálogo entre duas ações: o ato de caminhar e essa experiência sensorial do corpo que tivemos ao percorrer este antigo canal ferroviário e as suas aldeias de influência, e a relação direta com as comunidades através da recolha de testemunhos que darão nota das suas experiências pessoais, que constroem em conjunto a sua memória coletiva e a sua identidade.

Pretende-se contribuir para uma caracterização deste território tendo como ponto de partida a ideia de que uma paisagem pode ser uma reserva de memória.

**Palavras-chave:** Miranda do Douro, Linha do Sabor, Planalto Mirandês, Terceira Paisagem, Caminho-de-ferro.

## **Abstract**

The present investigation, entitled *Sabor Line: a Landscape, a Path, a Memory*, falls on the suppression of a railway and the implication of that loss on a particular territory, the Miranda Plateau, belonging to the county of Miranda of the Douro.

Convening the concept of Third Landscape, our aim will be to understand what is this ancient rail canal in this territory, and what relationship persists with the small clusters and their communities. It will interrogate the transformative effects that the construction of a railroad line carries, as regards the creation of a new landscape, as well as to a whole everyday every set of communities, which creates adaptation mechanisms to that reality, and it inevitably transforms her. In this context, we seek to give answer to the question of what can save a landscape either of the memory of that lost function, either what the communities have built individually and collectively.

Methodologically, in addition to a review of the literature on the subjects relevant to this research, namely those related to landscape construction and its builders, a field work will follow which will be constituted as a relevant piece in this process. In a phenomenological process, and of great proximity to this landscape and these communities, a set of information and graphic material will be produced that will result from a dialogue between two actions: the act of walking and that sensory experience of the body we will have when running through this old rail canal and its villages of influence, and the direct relationship with communities through the collection of testimony that will note their personal experiences, which jointly build their collective memory and identity.

It is intended to contribute to a characterization of this territory by having as the starting point the idea that a landscape may be a reserve of memory.

**Key-words:** Miranda do Douro, Sabor Railway line, Mirandese Plateau, Third Landscape, Railway.

## Índice de Figuras (ou Ilustrações)

FIGURA 1- MAPA OROGRÁFICO DO TERRITÓRIO PORTUGUÊS, À ESCALA 1:625000, SUJEITO ÀS CONDIÇÕES LUMINOSAS DO DIA 25 DE ABRIL DE 1974, ÀS 08H00 (1999-2009), FERNANDO BRITO.....	38
FIGURA 2 - MAPA DE PRODUÇÃO DE TRIGO E CENTEIO EM 1925, REALIZADO POR HERMANN LAUTENSACH ...	40
FIGURA 3 - FEIRA EM DUAS IGREJAS, 1975.....	43
FIGURA 4 - ORAÇÃO PARA «BENZER O COXO», MALHADAS, MIRANDA DO DOURO, 1984.....	46
FIGURA 5 - ELEMENTOS SIMBÓLICOS NA PAISAGEM .....	47
FIGURA 6 - POÇO COM TANQUE E FONTE DOS CARVALHOS (FONTE DE ALDEIA) E FONTE FERRADA (DUAS IGREJAS).....	48
FIGURA 7 - CURRALADA, DUAS IGREJAS).....	50
FIGURA 8 - MAPA DOS GRUPOS DE UNIDADES DE PAISAGEM, 2004 .....	51
FIGURA 9 - UNIDADE DE PAISAGEM E – DOURO .....	52
FIGURA 10 - UNIDADE DE PAISAGEM C – TRÁS-OS-MONTES .....	53
FIGURA 11 - MAPA DOS GRUPOS DE UNIDADES DE PAISAGEM, 2009 .....	54
FIGURA 12 - MAPAS HIPSOMETRIA, PRECIPITAÇÃO E TEMPERATURA, 2009.....	55
FIGURA 13 - UNIDADE DE PAISAGEM E – DOURO E SUBUNIDADE DE PAISAGEM 35 – ALTO DOURO .....	56
FIGURA 14 - UNIDADE DE PAISAGEM C – TRÁS-OS-MONTES .....	57
FIGURA 15 - SUBUNIDADE DE PAISAGEM 28 – BAIXO SABOR E TERRAS ALTAS DE MONCORVO .....	58
FIGURA 16 - SERRA DO REBOREDO .....	59
FIGURA 17 - SUBUNIDADE DE PAISAGEM 23 – PLANALTO MIRANDÊS .....	60
FIGURA 18 - PLANALTO MIRANDÊS.....	61
FIGURA 19 - SUBUNIDADE DE PAISAGEM 24 – DOURO INTERNACIONAL .....	64
FIGURA 20 - BARRAGENS NO DOURO INTERNACIONAL EM MIRANDA DO DOURO E MOGADOURO .....	65
FIGURA 21 - CAMINHANTES ACIMA DO MAR DE NEBLINA (1818), CASPAR DAVID FRIEDRICH.....	68
FIGURA 22 - PAISAGEM DE BLACK MESA, NOVO MÉXICO / OUT BACK OF MARIE'S II (1930), GEORGIA O'KEEFFE .....	69
FIGURA 23 - PAISAGEM DE GRANDES, CASTELA E LEÃO, ESPANHA.....	71
FIGURA 24 - ICONOGRAFIA FERROVIÁRIA E GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO .....	73
FIGURA 25 - CARTE DU TOURISTE - CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX - SUISSE - 1926.....	74
FIGURA 26 - ECOPISTA DO SABOR: TROÇO DE TORRE DE MONCORVO E TROÇO DE MIRANDA DO DOURO .....	77
FIGURA 27 - CASA COMUM (UP): PODCAST TERREIRO DE LA LHÉNGUA 25 .....	78
FIGURA 28 - IMAGENS DA LINHA DO SABOR.....	81
FIGURA 29 - ESQUEMA CRONOLÓGICO DO PLANEAMENTO E DA CONSTRUÇÃO DA LINHA DO SABOR .....	82

FIGURA 30 - GUIA OFICIAL DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL E GUIA PORTÁTIL DO VIAJANTE EM PORTUGAL.....	84
FIGURA 31 - PLANO FERROVIÁRIO APROVADO EM 1930.....	86
FIGURA 32 - MAPAS DA IMPLANTAÇÃO DAS LINHAS FERROVIÁRIAS EM PORTUGAL.....	88
FIGURA 33 - VIAS A TRABALHAR NO TROÇO SENDIM A DUAS IGREJAS: LINHA DO SABOR, «CARRIL MOURISCO» E IC5.....	92
FIGURA 34 - «CARRIL MOURISCO».....	94
FIGURA 35 - «CARRIL MOURISCO» NAS CARTAS MILITARES: SECÇÃO DA SÉRIE M888 FOLHAS 94 E 95, 1976 .....	95
FIGURA 36 - VILA DE SENDIM E O SEU NÚCLEO CENTRAL.....	97
FIGURA 37 - ALGUMAS TIPOLOGIAS VERNACULARES E AS NOVAS CONSTRUÇÕES DO CENTRO DA VILA.....	99
FIGURA 38 - ZONA DE CRESCIMENTO AO LONGO DA REDE VIÁRIA E A ÁREA OCUPADA DAS «EIRAS» E IMAGENS DE ARQUIVO DESSA OCUPAÇÃO.....	100
FIGURA 39 - SENDIM, REDE VIÁRIA MAIS SIGNIFICATIVA E ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.....	102
FIGURA 40 - PAISAGEM RURAL DE SENDIM: HORTAS, VINHAS E GERAIS.....	104
FIGURA 41 - FONTE DE ALDEIA, ESQUEMA VIÁRIO E CENTRO DA ALDEIA.....	106
FIGURA 42 - FONTES E BEBEDOUROS E ANTIGOS LAGARES DE VINHO E AZEITE.....	108
FIGURA 43 - CAMINHO DO CABEÇO DAS VINHAS.....	109
FIGURA 44 - CAPELA DO ESPÍRITO SANTO E LAMEIROS, CAMINHO DO CABEÇO DAS VINHAS.....	110
FIGURA 45 - CABEÇO DA TRINDADE.....	112
FIGURA 46 - CAMINHO PARA PRADO GATÃO E PALAÇOULO.....	115
FIGURA 47 - MARCAÇÃO DE IMÓVEIS.....	117
FIGURA 48 - DUAS IGREJAS, ESQUEMA VIÁRIO E CENTRO DA ALDEIA.....	122
FIGURA 49 - HORTAS, DUAS IGREJAS.....	123
FIGURA 50 - TERREIRO DO TOURAL, DUAS IGREJAS.....	125
FIGURA 51 - TELHA DE ATENOR.....	126
FIGURA 52 - VIA DE ACESSO À ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS.....	128
FIGURA 53 - MARCAÇÃO DE IMÓVEIS.....	130
FIGURA 54 - ESTAÇÃO DO ROSSIO (1887) E GARE DO ORIENTE (1998).....	141
FIGURA 55 - CASAS PORTUGUESAS, RAUL LINO.....	144
FIGURA 56 - LINHA DO SABOR – TROÇO A SER TRABALHADO: SENDIM A DUAS IGREJAS.....	145
FIGURA 57 - ESTAÇÃO DE SENDIM, EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS.....	148
FIGURA 58 - MODELO TIPO: APEADEIRO E MODELO TIPO: 4ª CLASSE.....	149

FIGURA 59 - LARGO DA ESTAÇÃO (VER FIG. 57).....	150
FIGURA 60 - EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DE SENDIM.....	151
FIGURA 61 - APEADEIRO DE FONTE DE ALDEIA.....	156
FIGURA 62 - MODELO TIPO: APEADEIRO E APEADEIRO DE FONTE DE ALDEIA.....	157
FIGURA 63 - ESTAÇÃO TERMINAL DE DUAS IGREJAS – MIRANDA DO DOURO .....	158
FIGURA 64 - HABITAÇÕES PARA FERROVIÁRIOS, ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS .....	159
FIGURA 65 - GUIA PSICOGEOGRÁFICO DE PARIS (1957), GUY DEBORD .....	173
FIGURA 66 - CAMINHAR: UMA FILOSOFIA (2024), FRÉDÉRIC GROS.....	174
FIGURA 67 - PONTO ASSINALADO NA CARTOGRAFIA E ORIENTAÇÃO DO RESPECTIVO REGISTO .....	178
FIGURA 68 - MAPA COM MARCAÇÃO DE TODOS OS PONTOS DO CAMINHO ENTRE A ESTAÇÃO DE SENDIM E A ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS (COM O CÍRCULO AMARELO AQUELES QUE TRABALHAMOS INDIVIDUALMENTE) .....	179
FIGURA 69 - CAMPO DE AVEIA.....	188
FIGURA 70 - PONTOS DE APAGAMENTO DO CARRIL MOURISCO.....	191
FIGURA 71 - VISTA DA AV. DA INDÚSTRIA PARA O CANAL FERROVIÁRIO E PARA O VIADUTO SOBRE O IC5 .....	192
FIGURA 72 - MARGEM NASCENTE DO CAMINHO .....	197
FIGURA 73 - ELEMENTO SIMBÓLICO E CAMPO DE VISÃO DA MARGEM NASCENTE DO CANAL FERROVIÁRIO.....	208
FIGURA 74 – VISTA DO CABEÇO DAS VINHAS.....	212
FIGURA 75 - MAPA E ESQUISSO EXPLICATIVO DA INTERRUPÇÃO DO CAMINHO E DO CARRIL .....	215
FIGURA 76 - ALMINHAS/CRUZEIRO E CAMINHO RURAL .....	218
FIGURA 77 - RETENÇÃO DE ÁGUA NAS TERRAS, CAMPOS CULTIVADOS E EM REPOUSO .....	221
FIGURA 78 - MUDANÇA DA PAISAGEM ENTRE A PRIMAVERA E O VERÃO .....	223
FIGURA 79 - CASCALHO DO ANTIGO CANAL FERROVIÁRIO .....	226
FIGURA 80 - CAMPOS CULTIVADOS E ZONA DE MATOS .....	227
FIGURA 81 – CAMPOS DE FORRAGEM .....	228
FIGURA 82 - CAMPOS DE PASTO, FORRAGEM E LAMEIRO .....	232
FIGURA 83 - VISTA PARA SUL DO CAMINHO .....	235
FIGURA 84 - PAISAGEM EM JUNHO.....	236
FIGURA 85 - SECÇÃO ENTRE O PONTO 72 E O PONTO 73 .....	240
FIGURA 86 - SECÇÃO ENTRE O PONTO 72 E O PONTO 73: PASTOS, CAMINHO RURAL, HABITAÇÕES DO AGLOMERADO .....	241
FIGURA 87 - PAISAGEM DA ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS.....	245
FIGURA 88 - O MOVIMENTO DAS COISAS, MANUELA SERRA, 1985.....	254

FIGURA 89 - SÉRIE DA AUTORIA DO ETNOMUSICÓLOGO MICHEL GIACOMETTI, EXIBIDA ENTRE 1971 E 1974	255
FIGURA 90 - ENTRADA GERAL DO ARQUIVO DE MEMÓRIA.....	260
FIGURA 91 - ARQUIVOS PESSOAIS NO SITE ARQUIVO DE MEMÓRIA .....	261
FIGURA 92 - VEÍCULOS DE AGRICULTORES À ESPERA PARA DEPOSITAR O SEU CEREAL NOS SILOS DE MOGADOURO .....	266
FIGURA 93 - HABITANTE A TRABALHAR NA SUA OFICINA IMPROVISADA NA SUA CURRALADA .....	273
FIGURA 94 - CONVERSA ESPONTÂNEA COM HABITANTES DAS DUAS IGREJAS .....	275
FIGURA 95 - EVOLUÇÃO DOS LOGÓTIPOS DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO E DAS SUAS EMPRESAS REGIONAIS.....	277
FIGURA 96 - GUIA OFICIAL DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL E CAMPANHA PUBLICITÁRIA AO COMBOIO RÁPIDO «FOGUETE».....	278
FIGURA 97 - FRAMES DA CURTA-METRAGEM «GENTE DA VIA», REALIZADO POR COTTINELLI TELMO .....	279
FIGURA 98 - CAPAS DE DOIS NÚMEROS DO BOLETIM DA C.P. E DA GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO .....	280
FIGURA 99 - PLACA DE AVISO: ATENÇÃO ÀS CATENÁRIAS / PERIGO DE MORTE; INDICADOR QUILOMÉTRICO DE PASSAGEM DE NÍVEL; CARTAZ DE INFORMAÇÃO: "EVITAI OS ACIDENTES 4"; "EVITAI OS ACIDENTES 9" .....	282
FIGURA 100 - BANDEIRAS AMARELA, VERMELHA E VERDE.....	284
FIGURA 101 - SINALÉTICA PARE, ESCUTE, OLHE EM SENDIM .....	284
FIGURA 102 - GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO Nº368, LISBOA, 16 DE ABRIL DE 1903, 8º DO 16º ANNO; GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO Nº373, LISBOA, 1 DE JULHO DE 1903, 13º DO 16º ANNO; GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO Nº1130, LISBOA, 16 DE JANEIRO DE 1935, ANO XLVII .....	285
FIGURA 103 - PAINÉIS DAS ESTAÇÕES DE DUAS IGREJAS E SENDIM.....	286
FIGURA 104 - SILOS DE MOGADOURO, CELEIROS DE SENDIM E DE DUAS IGREJAS .....	287
FIGURA 105 - PUBLICIDADE COMERCIAL A FERTILIZANTES (URRÓS) E ADUBOS (DUAS IGREJAS).....	288
FIGURA 106 - PLACA TOPONÍMICA E PARAGEM DE AUTOCARRO (ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS).....	289
FIGURA 107 - CAMINHADA 'L CARRIL DE L PRAINO' 2024, EM 23 DE JUNHO .....	290
FIGURA 108 - AUTORIZAÇÃO PATA DIVULGAÇÃO DE DADOS.....	313
FIGURA 109 - FICHA INFORMANTE .....	314
FIGURA 110 - FICHA AUDIOVISUAL.....	315
FIGURA 111 - FICHA TRANSCRIÇÃO DO CONTEÚDO DE CADA ENTREVISTA.....	316
FIGURA 112 - ENTRADA GERAL DO ARQUIVO DE MEMÓRIA.....	339
FIGURA 113 - APRESENTAÇÃO DA COLEÇÃO «LINHA DO SABOR» .....	339
FIGURA 114 - EXEMPLO DE UMA DAS ENTREVISTAS .....	340

FIGURA 115 - IMAGENS PRODUZIDAS PARA ELABORAÇÃO DE UM <i>FLIPBOOK</i> .....	341
FIGURA 116 - PEÇA FINAL.....	343

## Índice de Tabelas (ou Quadros)

TABELA 1 – ESTRATÉGIA PARA A COESÃO TERRITORIAL – XXIII GOVERNO – REPÚBLICA PORTUGUESA (2015.11.26 ATÉ 2019.10.26) .....	24
TABELA 2 – IMÓVEIS SINALIZADOS, FONTE DE ALDEIA .....	118
TABELA 3 – IMÓVEIS SINALIZADOS, DUAS IGREJAS.....	131
TABELA 4 – PAINÉIS AZULEJARES DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO DE SENDIM – INFORMAÇÃO GERAL .....	152
TABELA 5 – PAINÉIS AZULEJARES DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO DE SENDIM - FACHADA PRINCIPAL - TEMÁTICA .....	152
TABELA 6 – PAINÉIS AZULEJARES DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO DE SENDIM - FACHADA VIRADA AO CAIS - TEMÁTICA.....	154
TABELA 7 – PAINÉIS AZULEJARES DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS - FACHADA PRINCIPAL – INFORMAÇÃO GERAL .....	161
TABELA 8 – PAINÉIS AZULEJARES DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS - FACHADA PRINCIPAL - TEMÁTICA.....	161
TABELA 9 – PAINÉIS AZULEJARES DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS - FACHADA VIRADA AO CAIS - TEMÁTICA .....	164
TABELA 10 – PAINÉIS AZULEJARES DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS - FACHADA LATERAL DIREITA - TEMÁTICA .....	166
TABELA 11 – PAINÉIS AZULEJARES DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS - FACHADA LATERAL ESQUERDA - TEMÁTICA .....	168
TABELA 12 – PAINÉIS AZULEJARES DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DA ESTAÇÃO DE DUAS IGREJAS - FACHADA PRINCIPAL DA ESCADA EXTERIOR - TEMÁTICA .....	169
TABELA 13 – PERCURSO E TEMPO REALIZADO ENTRE SENDIM E DUAS IGREJAS.....	176
TABELA 14 – EXEMPLO DE ILUSTRAÇÃO DE CADA PONTO ANALISADO .....	180
TABELA 15 – PONTO 1/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	182
TABELA 16 – PONTO 2/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	185
TABELA 17 – PONTO 5/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	186
TABELA 18 – PONTO 6/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	189
TABELA 19 – PONTO 9/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	190
TABELA 20 – PONTO 14/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	194
TABELA 21 – PONTO 18/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	195
TABELA 22 – PONTO 21/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	198



TABELA 23 – PONTO 24/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	199
TABELA 24 – PONTO 27/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	202
TABELA 25 – PONTO 37/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	203
TABELA 26 – PONTO 39/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	205
TABELA 27 – PONTO 76/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	206
TABELA 28 – PONTO 47/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	209
TABELA 29 – PONTO 50/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	214
TABELA 30 – PONTO 51/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	219
TABELA 31 – PONTO 56/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	220
TABELA 32 – PONTO 58/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	224
TABELA 33 – PONTO 59/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	225
TABELA 34 – PONTO 61/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	229
TABELA 35 – PONTO 65/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	230
TABELA 36 – PONTO 70/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	237
TABELA 37 – PONTO 72/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	238
TABELA 38 – PONTO 73/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	242
TABELA 39 – PONTO 75/76 ASSINALADO NO CAMINHO .....	243
TABELA 40 – LINHAS TEMÁTICAS POTENCIAIS E ENTREVISTADOS PREVISTOS .....	257
TABELA 41 – ENTREVISTADOS E LINHAS TEMÁTICAS ABORDADAS .....	262
TABELA 42 – HIERARQUIA DOS TEMAS ABORDADOS .....	264
TABELA 43 – ENTREVISTADOS E LINHAS TEMÁTICAS ABORDADAS .....	317
TABELA 44 – ÍNDICE DE REGISTOS.....	319

## Lista de abreviaturas e siglas

FLUP ..... FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO

U.P ..... UNIVERSIDADE DO PORTO

U.PORTO ..... UNIVERSIDADE DO PORTO

CRCFP ..... COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO

PORTUGUESES

EP ..... EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

APE ..... APEADEIRO

EF ..... ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

CRCFP ..... COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO

PORTUGUESES

RTP ..... RÁDIO TELEVISÃO PORTUGUESA

RGPD ..... REGULAMENTO GERAL SOBRE A PROTEÇÃO DE DADOS

CP ..... COMBOIOS DE PORTUGAL

EN ..... ESTRADA NACIONAL

EN221 ..... ESTRADA NACIONAL 221

CM ..... CAMINHO MUNICIPAL

CR ..... CAMINHO RURAL

IC ..... ITINERÁRIO COMPLEMENTAR

IC5 ..... ITINERÁRIO COMPLEMENTAR 5

## **Apresentação do Tema**

Desde a sedentarização que o homem tentou garantir abrigo seguro, ter acesso a recursos básicos e a terra fértil. Tornou-se importante que se relacionasse com comunidades vizinhas e com elas se fizessem trocas, alianças, se criassem relações de parentesco de várias ordens e até ações de conflito. Complexificaram-se os assentamentos, as suas estruturas e as suas redes de ligação, sempre em busca da otimização da vida e ocupação humanas.

Para tentar compreender um território há que o olhar como uma complexa rede de elementos e de camadas adstritas à ação do tempo longo. Desta forma, é preciso entender a sua geografia, a sua ocupação e as suas morfologias, as suas atividades económicas, os seus hábitos e a sua evolução como comunidade ao longo do tempo. Falamos da capacidade de uma determinada comunidade se adaptar progressivamente à sua geografia, da consolidação da sua permanência num determinado território e das formas de introduzir as marcas da sua ação nesse lugar.

Um processo metodológico e conceptual mutável, ora convergente ora divergente, resultado de períodos de crise, ou apenas fruto de uma nova abordagem, ofereceu, ao longo do tempo, aos estudos patrimoniais conceitos de avaliação e de definição do que é Património e que permitiram um enriquecimento exponencial da materialização desses mesmos estudos. As várias dimensões do que é hoje considerado como Património tornou mais rica a experiência da investigação assim como colocou desafios à transmissão do conhecimento, impôs uma responsabilidade aos Estados e às comunidades. Um olhar complexificado pelo alargamento a várias disciplinas permite uma caracterização para além de uma análise determinista de causa/efeito, ou seja, uma determinada comunidade não é hoje entendida apenas como resultado da sua área geográfica e dos seus elementos, mas de um conjunto de outras camadas que podem potenciar a sua forma de ação.

Esta consciencialização é extremamente relevante para a compreensão do território do nosso objeto de estudo e para a definição de objetivos de investigação e da metodologia a aplicar.

A ferrovia, tema em que se integra o objeto do nosso estudo, assumiu-se como transformadora da paisagem, como coesora territorial e económica, e como democratizadora da viagem e do viajante (**Cap. 2.2.**). Modernizou a nossa mobilidade e o nosso imaginário, construiu todo o tipo de memória coletiva (**Cap. 4.2.**) e artística. Fez-nos criar novas relações entre o espaço e o tempo, reduzindo a distância, mas também regulou ou permitiu introduzir referências na passagem das horas através da paisagem sonora a ela associada. Em suma, constrói um conjunto de marcas físicas no território, assim como faz introduzir códigos no quotidiano, que as comunidades incorporam e aos quais se adaptam. O que para nós representam esses códigos, que ajudam a construir a nossa identidade cultural, e em que condições aceitamos a sua desconstrução, tem aqui particular relevância.

A progressiva redução da rede ferroviária nacional, fechando linhas que se entenderam de pouca viabilidade e retorno económico, dando lugar ao alargamento da rede rodoviária, transformou abruptamente essa relação com o território próximo e o mais alargado. O mesmo podemos dizer das relações do quotidiano que se passaram a fazer de outras formas. Dentro destas podemos estabelecer as de ordem prática, mas também as de ordem afetiva. As de ordem prática prendem-se com a regularidade das deslocações pendulares que permitiam não só os trajetos mais curtos da ida para o trabalho, a ida para a escola e outros afazeres, mas também os longos que ligavam as comunidades entre concelhos e distritos. Ao mesmo tempo foi sendo perdida a proximidade à rede ferroviária, a marcação do tempo dada pela frequência da passagem do comboio, a interação com as estruturas físicas da linha, com a paisagem e com os companheiros de viagem.

O nosso objeto de estudo, a Linha do Sabor, faz parte deste processo de supressão de um serviço de carácter público (nas suas vertentes económicas, sociais e de coesão) mas também desse terminar de uma rotina estabelecida. O facto de o término deste serviço ter já uma distância no tempo (encerrada no final dos anos de 1980) permite perceber que papel tem esta Linha hoje na vida das comunidades, como elemento no território que perdeu a sua função inicial e como ainda se encontra no

imaginário de quem a usou, onde se trabalhou e até da memória indireta passada pela oralidade, pela imagem, pelos objetos, pela arquitetura associada (**Cap. 3 e 4**).

Iremos compreender a linha férrea na sua totalidade para nos focarmos depois no território do Planalto Mirandês pertencente ao concelho de Miranda do Douro. Analisaremos o percurso terminal desta linha na perspetiva do seu enquadramento no território e na sua relação com os núcleos e comunidades atravessados por este canal ferroviário (para o qual usaremos preferencialmente o termo *caminho* ao longo de todos os capítulos) (**Cap. 2.3.**). Como é entendido este vazio físico e como se enquadra ainda na comunidade a ligação afetiva a esta infraestrutura? Qual a capacidade de a entender como fazendo parte do seu património cultural?

Para esta aprendizagem específica sobre o que significa o vazio funcional, voluntário ou imposto, foi importante compreender o conceito defendido por Gilles Clément<sup>1</sup> no seu *Manifesto del Tercer Paisaje*, lendo-o numa aplicação alargada e que faremos ao longo deste texto. A partir deste conceito, assumiu-se a liberdade de construir e aplicar o termo (des)função (associando o prefixo (des) à palavra função), remetendo-o para uma ideia de falta e/ou de perda e aplicando-o ao nosso objeto de estudo e ao seu território de influência.

Se por um lado existe esta (des)função física da infraestrutura inicial, o que significa para o território esta persistência na paisagem? Por outro, qual a aplicação deste conceito à memória formal das comunidades? Não poderemos entender as memórias afetivas como uma projeção de uma reconstrução de uma identidade coletiva? E assim, uma terceira paisagem?

Embora entendamos este conceito de vazio funcional na sua forma conceptual, podemos enquadrá-lo em políticas e estratégias que imprimem ao território alterações profundas ou de reajuste, e que implicam mudanças nos modos de vida ou mesmo os fazem desaparecer.

A proposta que se faz neste processo de aproximação é a da caracterização de uma linha férrea, a Linha do Sabor, que perdeu a sua função inicial, e de um território

---

<sup>1</sup> CLÉMENT, 2018

que tenta adaptar-se a um acentuar da interioridade e a uma mudança de paradigma da sua simbologia e representação de significado para as populações locais.

Assim, o que se pretende é uma caracterização ampla do que construiu este território e o que é neste momento, à luz destas novas realidades e mudanças. Desta forma, esta investigação irá dividir-se em duas partes que serão essenciais para cumprir os objetivos a que nos propomos. Assim, estabelecemos duas ordens de questionamento. Podemos dizer que as primeiras perguntas que serão colocadas destinam-se a um enquadramento conceptual do tema, refletindo sobre a Paisagem na sua definição cultural e técnica (**Cap. 1.1.**). Ou seja, não uma passagem sobre como estas evoluíram, mas como se aplicam à temática da ferrovia e a esta linha em particular. A questão do património emotivo faz todo o sentido também neste caso, uma vez que pretendemos perceber o que deste elemento estruturante do território se encontra ainda presente na identidade das comunidades e da paisagem (**Cap. 4.1.**). Interessa também compreender o vazio deixado pela supressão da função inicial, convocando o conceito de Terceira Paisagem<sup>2</sup>.

Ainda nesta primeira aproximação, mas já numa reflexão de transição, interessa fazer uma caracterização territorial sucessiva, partindo da macroescala da linha férrea, para a microescala do Planalto Mirandês, em território do concelho de Miranda do Douro (**Cap. 1.2.**).

A segunda fase terá a questão da fixação da Memória como elemento fundamental no completar de uma construção de um imaginário coletivo desta comunidade (**Cap. 4.2.**). Interessa fazer convocar essa imagem construída que permitirá identificar que camadas de reconhecimento e identificação têm ainda essas microexperiências individuais (**Cap. 4.1.**).

Em suma, pretende-se apurar:

- Que memória conserva desta infraestrutura ferroviária a Paisagem e o Território;

---

<sup>2</sup> CLÉMENT, 2018

- Que memória conserva desta infraestrutura ferroviária a comunidade a ela ligada;
- Em que medida a valorização da Paisagem é um elemento de identificação de culturas e povos, de engajamento das populações com as suas especificidades.

Pensamos que este projeto de investigação se insere nas linhas definidas pela Estratégia para a Coesão Territorial do Governo Português (Políticas das Cidades, Espaço rural-urbano e Polarização de Territórios Rurais)<sup>3</sup> de 2020 (**Tab. 1**) e, no que diz respeito à valorização dos recursos, pretendemos potenciar um maior conhecimento do que são estes territórios, do seu potencial de qualidade de vida, do seu carácter expectante e de possibilidade de transformação. Adirá conhecimento sobre a sua história através das várias pequenas experiências de vida de cada um. A redução da desigualdade territorial parte também deste reconhecimento alargado do que são e o que caracteriza estas comunidades. A procura de afirmação do que é a sua identidade cultural pode e deve fazer parte dessa real coesão territorial.

**Tabela 1 – Estratégia para a Coesão Territorial – XXIII Governo – República Portuguesa (2015.11.26 até 2019.10.26)**

Eixo I	Eixo II	Eixo III	Eixo IV
Valorizar os recursos endógenos e a capacidade empresarial do interior	Promover a Cooperação Transfronteiriça para a Internacionalização de Bens e Serviços	Captar Investimento e Fixar Pessoas no Interior	Tornar os Territórios do Interior mais Competitivos

Fonte: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/18-2020-130776793>

<sup>3</sup> Resolução do Conselho de Ministros n.º 18/2020, de 27 de março



Dentro dos objetivos e dos contributos sociais, no contexto dos eixos da Estratégia de Coesão Territorial referida acima, podemos dizer que será expectável que através deste processo de investigação de proximidade com as comunidades, se concorra para os seguintes pontos:

- Promover e valorizar o Património Ferroviário e Paisagístico;
- Registrar património imaterial;
- Promover a intergeracionalidade e minorar os efeitos da solidão;
- Combater o isolamento;
- Criar de uma Coleção Linha do Sabor online disponível para todos (integrado no site do Arquivo de Memória<sup>4</sup> - ver **Cap. 4.1. e Apêndice 1**);
- Sensibilizar para a importância da digitalização de documentos e acondicionamento de arquivos familiares;
- Desenvolver conteúdos científicos, pedagógicos e turísticos através de memórias associadas a lugares/ monumentos/ sítios/ percursos (ver **Apêndice 3**).

O nível de comprometimento das comunidades com o projeto é, por si só, a mais significativa criação de valor como objeto final. Essa recolha e o fazer reviver das memórias de cada um (e do próprio território), e a respetiva partilha do que é registado e digitalizado, representa a melhor forma de transmissão da herança cultural de uma comunidade, partilha esta que é um instrumento de potencial identitário com o território.

Neste contexto, podemos afirmar da relevância social e potencial cultural que este trabalho de investigação alavanca, tendo em conta que dá a conhecer uma realidade temporalmente próxima, mas que é urgente registar. A metodologia que será agora posta em prática poderá obviamente ser replicada para outras temáticas no mesmo território, construindo um mapa de memórias alargado a outras experiências de vida.

---

<sup>4</sup> Arquivo de Memória <https://arquivodememoria.pt/>

A metodologia aqui empregue assume um carácter ensaístico e sensorial, apoiado num trabalho de campo continuado e espaçado no tempo (entre dezembro de 2023 e junho de 2024), permitido em grande parte pela atribuição de uma bolsa de apoio. Esta bolsa foi atribuída pela ACEC - Associação Círculo de Estudos do Centralismo<sup>5</sup>, cuja ação e objetivos se centra no incentivo e promoção de trabalho que se debruce sobre temáticas ligadas à «organização político-administrativa» do território nacional, embora com incidência na sua área de implantação – Miranda do Douro. De referir que a opção pela fixação desta associação numa região interior e periférica, reflete a tentativa de enquadrar-se neste processo de coesão territorial que se ambiciona cumprido. Referir ainda que este apoio permitiu um trabalho de campo mais demorado e mais recorrente, o que trouxe enormes benefícios para uma proximidade mais consolidada com o território.

Assim, no contexto desta proximidade ao território e às comunidades, referimos Natália Fauvrelle<sup>6</sup>. No seu trabalho de investigação segue uma linha metodológica estruturada nessa aproximação ao objeto de estudo, permitindo experienciar e deixar o território “marcar o corpo”. Refere ainda a estrutura fenomenológica<sup>7</sup> como de aplicabilidade para um entendimento para além do que se vê, mas também de quem intervém e constrói o território. Este será o nosso processo de trabalho.

O processo metodológico exploratório que colocamos em prática, para além desse apoio num caminho fenomenológico que para nós é essencial, foi construído numa experiência acumulada de trabalho realizado ligado à Inventariação de Património Arquitetónico e à recolha de Património Imaterial<sup>8</sup>. Em relação ao Património Arquitetónico e à sua inventariação, foi possível adquirir instrumentos para a sua identificação como peças com significado, estabelecer critérios e categorias para o inscrever, mas também apurar ferramentas para as interpretar, comparar e fixar como

---

<sup>5</sup> ACEC – Associação Círculos de Estudos do Centralismo <https://acec.pt/>

<sup>6</sup> FAUVRELLE, Natália (2022), *Fazer a Paisagem no Alto Douro Vinhateiro: desafios de um território-museu*, Porto, junho 2022, CITCEM | Edições Afrontamento.

<sup>7</sup> MOUSTAKAS, Claude (1994), *Phenomenological research methods*, Thousand Oaks: Sage

<sup>8</sup> Membro da equipa de campo dos projetos Inventário do Património Imóvel dos Açores <https://www.culturacores.azores.gov.pt/cca/> e do Arquivo de Memória <https://arquivodememoria.pt/>.

elementos de exceção. O Património Imaterial, nas temáticas diversificadas em que se desdobra, capacitou um método de trabalho que perde o seu lado mais solitário da observação e da contextualização da peça imóvel, e ganha uma relação direta com os atores da sua própria história e do seu contexto.

A relevância desta experiência adquirida para o trabalho aqui a ser desenvolvido, encontra-se na grande proximidade ao objeto necessária, que ambas as recolhas implicam. Não poderíamos dissociar a construção deste território, em que incide o nosso estudo, dos seus construtores. A ligação a este(s) lugar(es) quis-se de aproximações sucessivas, complementando a análise e revisão da literatura relacionada, com o contributo desta proximidade à paisagem e aos seus intervenientes. Posto isto, realizado num processo construtivo linear, o método aplicado, podemos dizer, apoia-se em dois conceitos muito próximos e que podem ser lidos com o mesmo significado, mas que aqui lhe foram atribuídos dois sentidos, trabalhando para o mesmo objetivo: o percurso e o caminho.

O primeiro, o percurso, aplicado pelo seu carácter simbólico e filosófico, e até arquitetónico, se quisermos, organizou a estrutura da nossa investigação. Ou seja, para a compreensão deste território era necessário que esta fosse um reflexo de um acumulado de conhecimento e de uma intimidade progressivos, que se fundou nesse contacto constante com o terreno, com as pessoas, com o todo e com o particular. O segundo, o caminho, foi entendido na sua dimensão física e operacional. Serviu como linha condutora para a progressão no território do nosso corpo como objeto participante e sujeito ao estímulo que a paisagem provoca. Também como observador e caminhante, numa construção da pertença e identificação do espírito destes lugares. Este segundo processo cabe dentro do primeiro, por ser ele também estruturante de uma identificação com estas paisagens e comunidades.

Para a concretização desta metodologia apoiada nesta experiência fenomenológica, que se entende como condutora deste método, devemos elencar a praticidade deste processo. A nossa metodologia de produção pretende criar, e deixar disponível, material de investigação que se possa constituir não só como fonte para futuras leituras deste território, mas também como um contributo para novos métodos

de trabalho. Assim, para além da revisão da literatura sobre o tema e o seu enquadramento no território, o trabalho de campo foi essencial para produzir todos os elementos de construção do tema e da estrutura deste trabalho.

Podemos dizer que estes elementos produzidos são também eles parte desse contributo científico (mas também social e cultural) desta investigação. São eles:

- Um conjunto de registos fotográficos;
- Imagens, desenhos realizados *in loco* e cartografia trabalhada sob o ponto de vista interpretativo do território, acompanhadas por legendas alargadas que contribuem com mais informação para uma melhor compreensão do que é mostrado;
- Recolha de Património Imaterial através de um conjunto de entrevistas formais e informais nas comunidades em estudo (**Cap. 4.1. e Apêndice 1**), assim como um levantamento de elementos, em suportes vários, que construíram a nossa memória coletiva sobre o tema e este território (**Cap. 4.2. e Apêndice 2**);
- Levantamento de Património Imóvel e a sua sistematização em tabelas para trabalho futuro (**Cap. 2.32. e 2.3.3.**);

E, por fim:

- Um registo do percurso feito pelo antigo canal ferroviário do qual fazem parte um descritivo desse caminho percorrido, corroborado por um conjunto de imagens e de mapas (**Cap. 3.**).

Desta forma, embora se desenvolva num processo paralelo, a estrutura do trabalho está dividida em duas partes que se complementam. Num total de quatro capítulos, enquadramos a infraestrutura caminho-de-ferro como um elemento do território, na sua vertente simbólica e como motor de coesão territorial, como construtora dessa mesma paisagem, transformadora das malhas urbanas e rurais, tal como introdutora de formas arquitetónicas, e também como elemento de uma rede ferroviária mais alargada. A segunda parte, nos dois capítulos restantes, refletimos sobre a nossa participação efetiva como atores desta paisagem, quase como num respigar de experiências oferecidas pelo caminho feito pelo canal ferroviário, deixado

pela desativação da linha férrea, e pelas memórias recolhidas e oferecidas pelos elementos destas comunidades.

Assim:

## **Capítulo 1**

Neste capítulo, entendemos que território é este onde a Linha do Sabor se implantou. Interessou apurar que construção foi operada pela humanização destas terras, no que diz respeito à sua ocupação, ao trabalho da terra e às suas culturas, às suas atividades e usos, tudo numa tentativa de adaptação às condições naturais que a terra oferece. Que formas de organização territorial é que daqui resultaram e que paisagens criaram.

Para a construção deste capítulo foi importante o trabalho desenvolvido por Virgílio Tabora (2011)<sup>9</sup> que nos anos de 1930 se debruçou sobre esta área geográfica. Este período tornou-se relevante pois caracteriza o tempo em que a Linha do Sabor se construía e estendia pelo território, processo que terminaria em 1938 com a última estação a ser inaugurada em Duas Igrejas. O trabalho conjunto de José Mattoso, Suzanne Daveau e Duarte Belo<sup>10</sup> ofereceu contributos para uma definição e construção deste e de todo o território nacional, num tempo longo, resultado de factos e condicionantes históricas, assim como da adaptação ao contexto geográfico de cada região. Aqui, foi importante verificar como se cruzam disciplinas distintas para uma caracterização e representação de um mesmo objeto. Através de Carlos Alberto Ferreira de Almeida (1966)<sup>11</sup> foi importante entender o espaço como um território antropológico, ligado ao simbólico e a uma organização das comunidades, que influenciaram as formas do espaço coletivo e dos seus usos, a sua matriz cultural, a sua presença no quotidiano e na paisagem.

Na segunda parte deste capítulo foi analisado o contexto mais administrativo das suas Unidades de Paisagem, o que permitiu abordar a questão da diversidade

---

<sup>9</sup> TABORDA, Virgílio (2011), *Alto Trás-os-Montes, Estudo Geográfico*

<sup>10</sup> MATTOSO, José, DAVEAU, Suzanne, BELO, Duarte (2017), *Portugal, o sabor da terra: um retrato histórico e geográfico por regiões*, 5ª ed., Temas & Debates.

<sup>11</sup> ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1966), *O Carácter Mágico do Toque das Campainhas: Apotropaicidade do Som*

paisagística que esta infraestrutura atravessou. O trabalho de fundo realizado em território continental, *Contributos para a identificação e caracterização da paisagem em Portugal Continental (2004)*<sup>12</sup>, enquadra cada contexto numa vertente organizativa, de potencial paisagístico, de territórios de exceção, da diversidade das diferentes ocupações resultantes das formas que o homem se serviu para aí se adaptar. Faz um retrato do que é este território na contemporaneidade, permitindo a verificação das permanências e das transformações a que esteve sujeita toda esta região.

## Capítulo 2

A leitura da Linha do Sabor como um elemento ativo na construção de um território e de uma paisagem, no seu sentido mais diverso, foi explorada neste capítulo. Em primeiro lugar, foi importante tomar consciência do que foi esta construção evolutiva do conceito de paisagem e no que deste tem hoje de diverso e mais alargado. O valor que hoje atribuímos a um território e as ferramentas utilizadas para a sua leitura, estão longe das suas raízes pictóricas e, de certo modo, das representações artificiais de um espaço geográfico do séc. XIX. A obra de Ilídio Alves de Araújo (2022)<sup>13</sup> foi importante para o entendimento destas camadas interpretativas que a paisagem potencia e para entender a relação essencial entre a ação do homem e os elementos naturais no sentido do equilíbrio e mesmo do belo. No entanto, o equilíbrio de que fala o autor mencionado, nem sempre permanece e sucumbe às transformações das comunidades, pela ação do tempo e das mudanças mais diversas. Foi importante introduzir aqui a questão da perda, o que dela resulta e questionar o que a partir dessa condição pode ser potenciado. A obra *Lugares em Perda, Restos y Rastros*<sup>14</sup> questiona e caracteriza este estado quase suspenso. O afastamento entre a forma de viver e a paisagem faz diminuir o sentido de pertença e leva a um crescente abandono. O território e o objeto do nosso estudo apresentam-se como claro potencial para a

---

<sup>12</sup> d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R., 2004.

<sup>13</sup> ARAÚJO, Ilídio Alves de (2022), *Arquitetura Paisagista ou «A Organização do Espaço» nas Paisagens, Porto, Edições Afrontamento.*

<sup>14</sup> FERRÃO (2023), *Lugares em Perda, Restos y Rastros.*

aplicação desta ideia de perda. Para além de sujeito aos problemas do isolamento e à diminuição de população, temos uma infraestrutura ferroviária despida da sua função: ou seja, podemos falar de potenciais lugares e paisagem em perda, e da procura de um sentido. A relação entre a via-férrea e os pequenos aglomerados que lhe estão próximos (Sendim, Fonte de Aldeia e Duas Igrejas) são aqui alvo de uma atenção e enquadramento nestas questões.

Uma parte deste capítulo apoia-se na procura de entender o que significa a construção da rede ferroviária nacional e, mais especificamente, o contexto do desenho da Linha do Sabor. Percebemos a forma de implementação da rede, os seus objetivos, o que significou para a democratização da viagem, para o território onde se implantou e que linguagens arquitetónicas introduziu. A imagem mais ou menos uniformizada que os caminhos-de-ferro quiseram construir tem aqui um papel na criação da própria identidade ferroviária e na forma de reconhecimento e identificação que fez crescer na população.

O seu traçado, da Linha do Sabor, entendamos, é relevante num conjunto que forma e representa uma rede de ligações que se fizeram desenhar neste território, resultado da ocupação destas terras no tempo longo, e na forma como comunicam entre elas. Estas relações e a qualidade em que se estabelecem irão ser trabalhadas adiante.

### **Capítulo 3**

Este capítulo é o primeiro em que empreendemos o nosso caminho físico e efetivo pelo canal ferroviário desativado, sendo que estabelecemos uma metodologia para o concretizar. A forma de percorrer o canal, através do ato de caminhar, efetiva a proximidade que elegemos como necessária e fundamental para ler este território. Dentro desta metodologia cabe não só um processo físico do corpo na sua apreensão sensorial dos elementos, como também através da observação, se fizeram um conjunto de registos que permitiram, pela sua diversidade, dar a ver de várias formas o caminho percorrido. O trabalho de campo, espaçado no tempo entre dezembro de 2023 e junho de 2024, permitiu apurar da forma como a paisagem se mostra e transforma, assim

como entender a potencialidade deste caminho como elemento ativo para a percepção da diversidade paisagística que este antigo canal ferroviário atravessa, que se transforma ao longo do ano em todo o seu processo performático.

Para, de certa forma, organizar a nossa observação, foram assinalados pontos com qualidades diversas - paisagísticas, de estímulo visual, demonstrativas da organização que resultou da ocupação humana, exemplificativas do ponto de vista do simbólico e de referência na paisagem. Através deles fomos compreendendo aquela paisagem a partir da sua organização, dos seus elementos, das suas mutações inerentes ao passar das estações do ano (ainda que não num ciclo completo), e dos seus estímulos. Decidiu-se seccionar esta análise em duas partes pois a nossa caminhada é interrompida por duas motivações distintas e no mesmo local. Assinalamos neste lugar um ponto de exceção paisagístico e simbolicamente relevante (abordado no **Capítulo 3, 3.1., Ponto 76**). Pelo seu oposto, assinala-se neste mesmo local um corte físico no antigo canal ferroviário, que impõe uma interrupção na marcha e exemplifica um ponto desqualificado (abordado no **Capítulo 3, 3.2., Ponto 50**).

Este capítulo põe em prática essa construção do que é o espírito do lugar. Por um lado, guarda as marcas da sua evolução ao longo do tempo e é reflexo das suas ocupações. Por outro, comporta outras potencialidades deixadas pelo vazio funcional resultado da desativação da linha férrea. Ainda também, através da nossa visão individual sobre esta paisagem, fazemos acrescentar a nossa leitura ao conjunto do que poderá constituir essa noção combinada entre a pertença aos lugares e essa identidade específica com que cada comunidade se revê.

A paisagem, para além da dimensão antropológica que lhe moldou os espaços e a arquitetura, pode ser também observada pela sua construção estética resultante da mesma humanização. É composta por planos, linhas e pontos de fuga que nos dispersam ou orientam o olhar, pela cor, pela textura e pelo relevo. Esta perspetiva deu corpo à nossa caracterização do caminho e revestiu a nossa ligação com os lugares e com o seu contexto de uma intimidade relevante. Para esta construção analítica e física do que representa esta paisagem, contribuíram várias leituras e processos de ação que serão devidamente enquadrados no desenvolvimento deste capítulo. Entendemos que este



olhar decomposto, reflexivo e crítico, fugirá ao estereótipo de uma paisagem estagnada, apreendendo as suas dinâmicas.

#### **Capítulo 4**

Se no capítulo anterior construímos a nossa relação de proximidade com a paisagem e o território, aqui a ligação desenvolvida foi com a memória que esta guarda. Esta, vista de duas perspectivas, a individual e a coletiva, contribui de forma relevante para este trabalho e para a metodologia seguida.

Se por um lado fizemos a recolha e o registo da memória individual através de entrevistas aos atores intervenientes e que compõem estas comunidades, quisemos saber também que elementos fazem parte da nossa memória coletiva relacionada com a ferrovia e com esta vivência da ruralidade e do isolamento.

A memória individual, para além da experiência vivida pelas várias relações que se foram estabelecendo com a ferrovia, permitiu encontrar e reunir experiências ligadas à terra, aos seus usos e costumes, e ao seu quotidiano associado a outras formas e condições de vida. Esta recolha permite a construção base de um conjunto de registos que pode ser alargado em número de informantes, estendido a mais temas e, principalmente, ser depois devolvido às comunidades como forma de reforçar a sua identificação com os seus lugares e modos de vida. Esse entendimento do que são as suas heranças culturais, alimentadas em tempo longo e entre gerações, reveste-se de toda a relevância no que é o reforçar do espírito e o sentido do lugar.

Aqui, para além dessa abordagem direta às histórias individuais, que claramente ajudam à construção da memória coletiva, achamos relevante introduzir uma outra leitura. Esta está marcada no nosso imaginário através de elementos visuais, sonoros, literários, em marcas físicas na paisagem como a arquitetura ferroviária, a sinalética e mesmo até em algumas profissões ligadas à ferrovia. Pareceu que esta abordagem formaria uma ideia de memória mais completa e alargada a uma cultura visual veiculada e fixada numa grande variedade de suportes.

Aceitando que o objeto de estudo se lê como integrante de um território, não o poderemos entender sem uma clara compreensão do que sabemos ser uma paisagem

cultural<sup>15</sup>. A sua importância na qualidade de infraestrutura leva a que a caracterizemos como paisagem também técnica, mais ou menos complexa, representativa de uma forma de transformação da paisagem. A perda da sua função traz uma outra perspectiva, ou seja, o que representa o vazio funcional para o território e para as comunidades, tendo para isso que ter presente o já referido *Manifiesto del Tercer Paisaje*<sup>16</sup> que tenta inscrever os vazios como potenciadores de novas ações ou, pelo contrário, permanecerem inativos e expectantes. Aspeto que nos leva a um outro conceito que se relaciona com a representação que as comunidades conservam e que real valor esta tem para elas – o património emotivo<sup>17</sup>.

A observação, aqui assumida como um instrumento de trabalho importante, tem significado para um alargado leque de disciplinas enquanto meio privilegiado para recolha de dados e de aproximação a qualquer objeto de estudo. Este meio de obtenção de informação através da observação foi veículo de passagem de práticas e formas de saber fazer que as gerações souberam adaptar aos tempos. Adaptação esta que ajuda a identificar processos quotidianos a todos os níveis. É disto exemplo o projeto *Mass Observation*<sup>18</sup>, iniciado nos anos 30 do séc. XX na Grã-Bretanha por uma equipa multidisciplinar, motivado pela necessidade de operar uma caracterização exaustiva da sociedade britânica. Projeto ainda ativo e que convida a todos a ser um observador construtor deste enorme arquivo que se estendeu para lá da fronteira inicialmente prevista. Fazemos referência a este projeto por ser exemplificativo de como o olhar e atenção dada ao nosso contexto próximo pode construir a macro-história. A partir da soma de pequenas coisas retiradas do quotidiano, da valorização do que é entendido como importante registar, é composto um arquivo multidisciplinar que congrega uma multiplicidade de olhares.

A observação será um instrumento essencial para a estrutura desta investigação. Será necessária para a compreensão desta paisagem humanizada, assim como para estabelecer a relação com o discurso direto dos atores destas comunidades. A obtenção

---

<sup>15</sup> CONVENÇÃO PARA A PROTECÇÃO DO PATRIMÓNIO MUNDIAL, CULTURAL E NATURAL

<sup>16</sup> CLÉMENT, 2018

<sup>17</sup> SMITH, 2006

<sup>18</sup> MASS OBSERVATION <http://www.massobs.org.uk/>

de resultados/considerações finais resultará desta simbiose entre o processo solitário deste caminho fenomenológico<sup>19</sup> e da interação com a comunidade.

Neste processo de compreensão do que é este território partimos para uma abordagem capitalizada por experiências anteriores<sup>20</sup>, na qual o contacto direto com as populações será de extrema relevância. Contacto este que terá duas aplicabilidades fundamentais no nosso processo científico. Por um lado, a informação obtida através de um maior número possível de entrevistas apurará a experiência vivida relacionada com a linha férrea em várias das suas camadas: a vivência direta do seu uso como ferroviário, como viajante, como vizinho das suas rotinas e pelas quais regulava até o seu tempo, assim como por outro permitirá perceber o discurso institucional através do poder político, patrimonial, técnico. Pretende-se entender a memória afetiva com o passado, mas também, abordar que aspirações pode ainda inspirar através da sua reativação, perceber que funções possíveis, e que visão tem a academia, nas suas disciplinas, sobre estas cicatrizes. Uma segunda aplicabilidade, tem a ver com essa fixação do relato de cada entrevistado como fonte e como memória futura. Será assim possível potenciar a construção de um arquivo imaterial deste território que poderá ser alargado a outras temáticas relevantes.

O registo de memórias, assim como o crescimento de plataformas que alojam a micro-história temática ou mais abrangente no seu objeto, constitui-se como uma fonte essencial para a construção da história de uma comunidade e de um território. De notar que cada vez mais se amplia a teia temática que tem permitido incluir registos de um passado mais recuado no tempo assim como de uma cronologia que nos é mais próxima.

Para além de todos os contributos já referidos, esta investigação pretende ajudar a criar comunidades comprometidas com a sua identidade cultural, capazes de influenciar as políticas e as estratégias públicas, podendo elas próprias ser o motor económico da sua região. Conhecer e interpretar formas de fazer perdidas ou em mudança, aceleradas pela transformação das comunidades, podem, num contexto de

---

<sup>19</sup> MOUSTAKAS, 1994

<sup>20</sup> PROJETO ARQUIVO DE MEMÓRIA

sustentabilidade e da gestão de recursos, construir meios de coesão territorial mais efetivos e eficientes.

# 1. A Linha do Sabor, como uma peça ...

## 1.1. ... de Território ...

*«Construir é colaborar com a terra; é colocar uma marca humana sobre uma paisagem que assim será para sempre modificada; é contribuir também para esta modificação lenta que é a vida das cidades. Quantos cuidados para encontrar o lugar exato de um ponto ou uma fonte, para dar forma a um caminho de montanha, aquela curva mais económica que no mesmo tempo se revela a mais pura.....»<sup>21</sup>*

A caracterização de um território procura uma leitura de todos os seus elementos, o *«traçar a imagem discursiva visual de um ser invisível ou, de um ser real»<sup>22</sup>*, identificar as marcas e a condição dos usos continuados do homem.

As características da «terra», como lugar geológico e geográfico, identificam o que dele é permanente ou transitório, o peso da história e as identidades regionais (muitas vezes apagadas pelas identidades nacionais) e permitem uma definição do que é uma paisagem humanizada e a mecânica da sua construção, sendo que *«é um processo contínuo, que dura enquanto as pessoas habitam o meio»<sup>23</sup>*. Podemos apontar os fatores físicos e materiais como geradores do carácter imaterial, construindo uma paisagem e uma identidade singulares.

A região de Trás-os-Montes localiza-se na área mais a nordeste do território nacional, numa zona de fronteira com o país vizinho, compreendendo um território *«que vai do Marão ao Douro fronteiriço, do Douro português à raia de Leão e Galiza»<sup>24</sup>*, partido numa *«região norte e numa região sul, duriense»<sup>25</sup>*, ambas com características muito próprias. Se a região sul claramente vive das atividades e microclima que o Rio

---

<sup>21</sup> YOURCENAR, Marguerite (2010), *Memórias de Adriano*

<sup>22</sup> MATTOSO, DAVEAU, BELO, 2017

<sup>23</sup> FAUVRELLE & SEMEDO, 2018

<sup>24</sup> TABORDA. 1932: 3 - 4

<sup>25</sup> TABORDA, 1932: 3 - 4

Douro provém, a região norte caracteriza-se pela sucessão montanhosa e planáltica de terras menos férteis, graníticas e xistosas, e de clima temperado (Fig. 1).

**Figura 1- Mapa Orográfico do Território Português, à escala 1:625000, sujeito às condições luminosas do dia 25 de abril de 1974, às 08h00 (1999-2009), Fernando Brito**



---

Fonte: Culturgest <https://www.culturgest.pt/pt/programacao/fernando-brito-mapa-orografico-do-territorio-portugues-escala-1625000-sujeito-condicoes-luminosas-do-dia-25-de-abril-de-1974-08h00-1999-2009/>, Fotografia de Renato Cruz Santos

Este território é diretamente influenciado pelas bacias hidrográficas do Sabor e, principalmente, do Douro, juntamente com os afluentes de ambos, formando uma geografia de vales que, protegidos pelas terras altas dos planaltos (resultado de um

processo mais recente de erosão e de alteração do relevo neste território<sup>26</sup>), e providos de água e clima mais favorável, se compõe de terrenos agrícolas mais aptos.

Para que fique mais claro esta caracterização e os seus objetivos, mas também para que entendamos o que vemos hoje, faremos um caminho através do que relata Vergílio Taborda<sup>27</sup> nos anos 1930, aquando da sua campanha de estudos geográficos neste território (que designa por Alto Trás-os-Montes). Neste período, a Linha do Sabor não se encontrava ainda terminada, o que só viria a acontecer em 1938 com a sua chegada a Duas Igrejas. Assim, o autor falava de paisagem que resultava num coberto vegetal formado por um equilíbrio entre os «*bosques, o monte, os prados e as culturas*»<sup>28</sup>, fruto de uma variedade climática de influência atlântica e mediterrânica que permitem a existência de vegetação arbórea e arbustiva diversa. Esta circunstância permitiu uma disponibilidade de madeira e lenhas para o quotidiano, mas também a possibilidade de culturas que caracterizam a economia local, como a castanha e a azeitona. Os terrenos incultos e os matos, muitas vezes referidos por Orlando Ribeiro<sup>29</sup> e por outros estudos ligados à Geografia, apresentavam enorme relevância para a vida comunitária como fonte de recolção necessária ao quotidiano. A qualidade e as características destes solos tiveram um papel definidor da sua ocupação, permitindo pastos e prados naturais, mas também terreno arável para outras culturas, ainda que pouco profundo e pobre em nutrientes.

As características topográficas, climáticas e da diversidade e tipo de manto vegetal, condicionaram a prática agrícola assim como as culturas desenvolvidas. A exposição a condições de certo modo severas e imprevisíveis, acrescentaram, segundo o mesmo autor<sup>30</sup>, um certo atraso na chegada de novas formas de minimização da imprevisibilidade e, mesmo, de novas técnicas agrícolas, o que sempre deixou inculta uma quantidade significativa de terra.

---

<sup>26</sup> TABORDA, 2011: 59

<sup>27</sup> TABORDA, Virgílio (2011), *Alto Trás-os-Montes, Estudo Geográfico*

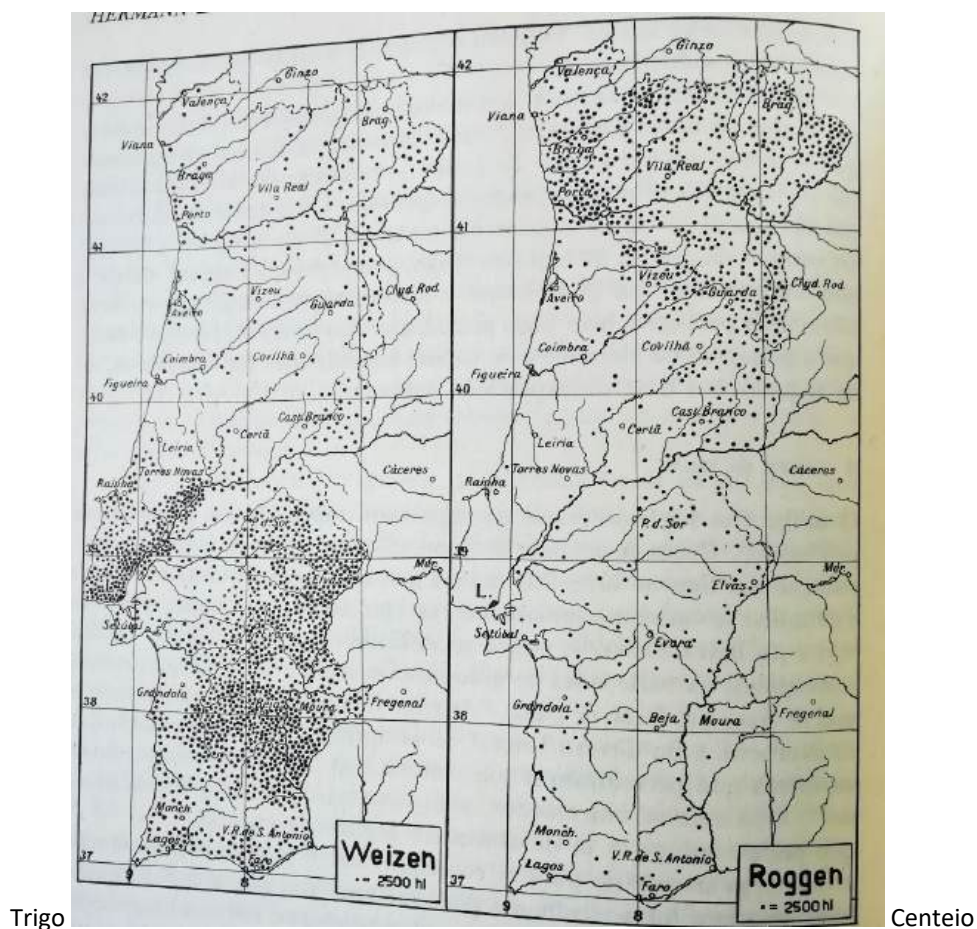
<sup>28</sup> TABORDA, 2011: 91 - 92

<sup>29</sup> RIBEIRO, Orlando (2004), *Geografia de Portugal*

<sup>30</sup> TABORDA, 2011: 101

As terras foram sendo conquistadas às florestas iniciais de forma a aumentar a área de cultivo, enquanto as povoações foram crescendo e fixando mais população, apesar de sempre se ter esta região caracterizado pela falta de gente. As terras foram ocupadas pelos pequenos aglomerados, cujas gentes se dedicavam à agricultura e à criação de gado e, consequentemente, ao pastoreio. As áreas mais férteis e com água abundante para cultivo, prados e lameiros, e as serras, matos e baldios para o pasto e reserva de lenhas e adubos naturais.

Figura 2 - Mapa de produção de Trigo e Centeio em 1925, realizado por Hermann Lautensach



Fonte: RIBEIRO, Orlando (2004), Geografia de Portugal

A base da produção agrícola era o cultivo de cereal essencialmente de sequeiro, como o centeio, a cevada e algum trigo (Fig. 2). O que na altura era cultivo de subsistência e para venda, é hoje quase exclusivamente para a alimentação dos animais.



Esta ocupação desenhou a configuração das terras que se serviam do sistema de *folhas* que alternavam entre o estado cultivado e o de pousio, assim como a aplicação da rotatividade do que era cultivado, tentando conservar os recursos do solo. Esta paisagem era formada ainda pela vinha, pelos pomares, castanheiros e a antiga produção do linho. Mais tarde foram introduzidas a oliveira, a batata e o milho (este em pouca quantidade).

Cada uma destas culturas foram condicionadas pelo tipo de solos, pela existência de água e pela exposição solar, como atesta Virgílio Tabora<sup>31</sup>

«A distribuição das culturas era função da topografia, da exposição, da vizinhança da água e habitações. Junto das casas, os quintais, cortinhas e hortas; à beira de água, os linhares; as vinhas, nas colinas e encostas viradas ao sol; estendendo-se mais longe, as searas; e por fim, trepando as encostas, manchando de verde sombrio os planaltos, a mata de castanheiros. Tudo o mais era o descampado, a imensa extensão das terras bravias e incultas.»

Comunidades sujeitas à persistência de condições adversas a uma agricultura que produza muito além do consumo da população local, desde sempre tiveram de diversificar as suas atividades. Assim, estas populações apoiaram-se na criação de gado que, de resto, se refletiu na ocupação destes solos. Os prados naturais e os lameiros são uma marca neste território, ocupando muitas vezes os terrenos mais férteis para o sustento dos animais. Estes espaços contrastam com os campos abertos das terras de cultivo distinguindo-se não só pela verdura quase constante, mas também pela sua delimitação por muros de pedra, sebes e bordaduras de árvores lenhosas (carvalhos, freixos, negrilhos, etc.). A atividade da criação de gado (bovino, caprino, ovino e suíno), para além da organização da paisagem, refletiu-se igualmente nos hábitos alimentares, no comércio de animais e de carne, alguma produção de leite e o uso da lã para a confeção das mais variadas peças e tecidos (Capa de Honras de burel, etc.).

---

<sup>31</sup> TABORDA, 2011: 109

A construção desta paisagem é, também, resultado da definição ou tipo de propriedade que se operou neste território. Sem uma extensa explicação sobre a evolutiva cadastral, podemos dizer que esta terra se dividiu, essencialmente, em parcelas de uso e propriedade comunitárias e de natureza individual. Ambos os casos resultam da herança histórica dos forais comunitários e dos de incentivo individual dados à nobreza, ao clero e a outros abastados, sempre com o objetivo de povoar estas terras de difícil manejo e de fronteira, e sofredoras dos males do isolamento. Com estas condicionantes, o comum nestas terras são as parcelas de média e pequena dimensão.

É relevante entender a enorme importância que o uso comunitário das terras e dos recursos significou para a construção da vida e dos usos destas comunidades. Estas terras de uso e gestão comuns eram formadas pelos solos mais pobres, menos férteis, mas que se constituíam como valor de pasto e de recursos vários para o dia a dia das populações. Terras mais afastadas dos aglomerados populacionais e topograficamente mais complexas, eram deixadas à fruição comum e encaradas como um bem de todos. Estas áreas representavam grande parte do território nesta zona, mas paulatinamente foram sendo reduzidas à medida que a população necessitava de mais terra. A propriedade privada cresce em detrimento da de uso comunitário, retalhando parte destes baldios.

A propriedade individual que resulta quer da geografia deste território, quer do retalhe dos baldios, quer do aforamento direto, reserva-se ao cultivo. O número de proprietários privados cresce revelando um desenho mais compartimentado das terras, que tende a acentuar-se fruto da transmissão das parcelas através de partilhas sucessivas<sup>32</sup>. O facto de ser comum cada proprietário ter terras dispersas conforme o uso e fertilidade do solo, a pequena e média cultura é a mais comum. Ou seja, a também pequena e média dimensão dos terrenos não permitia o cultivo de grandes quantidades de cada cultura. Logo, pratica-se pouco mais do que uma agricultura de subsistência e de consumo local. Esta divisão desenha a delimitação das hortas, pomares e lameiros (regra geral mais ricas em água e nutrientes) com pequenos muros de pedra solta,

---

<sup>32</sup> TABORDA, 2011: 166

enquanto os campos para a cultura do cereal são deixados abertos e sem delimitações. O cultivo é individual e realizado pelo proprietário, fazendo-se sentir a tradição comunitária de ajuda entre vizinhos aquando das ceifas e da apanha.

Neste território de difícil acesso, tornaram-se necessárias e frequentes as feiras para venda de excedentes agrícolas e de gado e para compra e abastecimento de bens não produzidos localmente. Estas feiras eram ainda importantes para estas comunidades nos anos de 1970 e 1980, como aparece relatado em algumas campanhas de reconhecimento deste território após a Revolução de Abril de 1974. Fixadas em arquivo audiovisual<sup>33</sup>, constituem um registo significativo para um entendimento do declínio e das preocupações das gentes destas comunidades em relação à sua identidade, nomeadamente ao falar do Mirandês e às atividades quotidianas (**Fig. 3**). A transformação, ou mesmo o desaparecimento, destes momentos de troca e reunião acompanharam as mudanças ocorridas nestas comunidades. A diminuição da população e da produção que se comercializava fez decrescer a necessidade de se concretizarem. O encerramento da circulação ferroviária fez diminuir a mobilidade daqueles que se deslocavam para comprar e vender, e com a melhoria das comunicações rodoviárias os produtos deixaram de se produzir para passarem a ser trazidos para o consumo local.

**Figura 3 – Feira em Duas Igrejas, 1975**



---

Fonte: RTP Arquivos <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/ser-jovem-na-aldeia/>

---

<sup>33</sup> RTP Arquivos em <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fala-se-mirandes-parte-i/>  
<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fala-se-mirandes-parte-ii/> e <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/ser-jovem-na-aldeia/> consultados em Março de 2024

O processo da industrialização não teve aqui um papel relevante, com a devida exceção para a já há muito desaparecida produção de tecidos de seda. A produção de tecidos foi-se mantendo pequena e em teares artesanais individuais. Servia a transformação da lã e do linho, quase sempre numa lógica de consumo próprio, ainda que em alguns momentos se tenha transformado em atividade principal de alguns. Para além da utilização nos trajes tradicionais locais, a transformação destas fibras naturais serviu de palco para serões entre familiares e vizinhos, momentos estes de transmissão de saber fazer e de passagem da tradição oral<sup>34</sup>. O tratamento das peles foi também uma atividade natural para uma comunidade criadora de gado.

A extração de minérios, nomeadamente o ferro (Moncorvo), não tem aqui grande reflexo na transformação da paisagem, embora com raízes antigas, o extrativismo não se prolongou longamente, ainda que tenha sido um dos motivos económicos para a chegada do caminho-de-ferro a esta região.

A necessidade de acesso às terras de cultivo e a outros aglomerados populacionais, assim como as tradicionais romarias que são, ainda hoje, reflexo de um conjunto de rituais pagãos<sup>35</sup> conviventes com os adquiridos pelo cristianismo, obrigou sempre à existência de um conjunto de caminhos. Rede esta sempre hierarquizada e resultante de um fenómeno de palimpsesto que é fruto, em primeiro lugar, das condições físicas do território, sendo, depois, resultantes das progressivas inovações tecnológicas. Virgílio Taborda<sup>36</sup> refere-se a estas ramificações viárias iniciais como de *circulação de pormenor*. Ou seja, pequenas ligações que não pretendiam estruturar grandes manchas de território. Intenção estruturadora esta só implementada pela ocupação romana da Península, que lhe moldou a hierarquia e privilegiou a ligação entre núcleos urbanos de importância para a malha administrativa desenhada. Esta nova rede viária implementou-se tirando partido das melhores condições topográficas para otimizar o seu traçado. Nos anos de 1930, o mesmo autor refere a persistência, na região de Trás-os-Montes, dos caminhos de *pormenor*, em detrimento de melhores vias

---

<sup>34</sup> Foram referidos em várias entrevistas informais realizadas pela aluna neste território (2023/2024)

<sup>35</sup> As Festas do Solstício são ainda hoje festejadas em Miranda do Douro, como marca da sua identidade cultural: festas várias entre o Solstício de Inverno e o Equinócio de Março

<sup>36</sup> TABORDA, 2011: 188

intermédias de ligação aos aglomerados de maior dimensão. Estes acessos de *pormenor* não eram mais do que caminhos rurais mal preparados para outro tipo de circulação que não fossem a pedonal e a de tração animal para realizar o trabalho da terra. À época (1932), a Linha do Sabor chegava apenas a Mogadouro e apresentava já algumas dificuldades de rentabilidade.

O território é também um espaço antropológico<sup>37</sup>, tem nele vertido todas as vivências do quotidiano. Carlos Alberto Ferreira de Almeida refere que *o «onde» alimenta todas as raízes do nosso viver, do nosso sentir e da nossa imaginação*<sup>38</sup>. Neste sentido, podemos dizer que o povoamento concentrado destas terras é herdeiro de uma organização formada pela criação de paróquias que garantiam uma *ocupação legítima*<sup>39</sup> e a fixação de comunidades cristãs em todo o território nacional pós-reconquista. Esta organização em torno de um elemento físico sacralizador destes territórios paroquiais - a igreja e o seu sino - e todos os rituais associados a esta prática religiosa de proteção das pessoas e das suas culturas, construíram um património cultural apoiado em elementos simbólicos que alimentam uma ideia bucólica do desconhecido e do isolado, que forma uma identidade muito própria e muito profunda na comunidade. A presença física destes elementos sacralizadores, para além desse papel protetor e de enraizamento da fé cristã, regulava também todo o quotidiano e as atividades associadas. Não só através das rotinas religiosas diárias (ouvir missa ou dizer o rosário), como através desse cadenciado do toque sineiro, associado às horas canónicas que marcavam o começo e o fim do dia de trabalho assim como as pausas das tarefas. O uso do som como meio de afastamento dos males, não só está presente no toque do sino como é transferido simbolicamente, como elemento amulético e protetor, para as campainhas e chocalhos utilizados por pessoas e animais. Simbolismo este que atravessou culturas e se enraizou em várias etapas da nossa vida, passando do rito pagão para outras formas de religiosidade, em tempos de paz e em tempo de guerra, quando nascemos e quando morremos.

---

<sup>37</sup> ALMEIDA, 1986: 113

<sup>38</sup> ALMEIDA, 1986: 114

<sup>39</sup> ALMEIDA, 1986: 116

A crença em entidades e seres alimentados pelas superstições e pela incapacidade popular de uma explicação cabal de alguns fenómenos<sup>40</sup>, fez crescer a fé na capacidade que alguns ritos ajudariam a resolver males diversos ou a proteger o corpo, o produto do trabalho na terra e os animais, dessas manifestações que não eram entendidas de outra forma (Fig. 4).

**Figura 4 – Oração para «benzer o coxo», Malhadas, Miranda do Douro, 1984**



---

Fonte: RTP Arquivos <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/tradicao-oral-em-montalegre-e-miranda-do-douro/>, 33m18. Consultado em junho de 2024

Todo este imaginário em torno desta vivência, molda e pontua a paisagem com marcas do simbólico que, de algum modo, introduzem formas também de sacralização dos caminhos e de outros elementos da paisagem. Estes elementos, que são não só pequenas cruzes, pelourinhos, alminhas e edifícios de culto, mas também procissões e romarias, ajudam a reforçar o sentido de vizinhança e de pertença comunitária (Fig. 5).

---

<sup>40</sup> ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1966), *O Carácter Mágico do Toque das Campainhas: Apotropaicidade do Som*: 339 - 340.

**Figura 5 – Elementos simbólicos na paisagem**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

As formas de trabalhar as terras definiram o tipo de povoamento concentrado desta paisagem. A concentração do edificado deixa livre tudo o resto para as atividades agrícolas e de pastoreio. A escolha da implantação destes povoados relaciona-se diretamente com as melhores condições topográficas e exposição solar, mas a proximidade de água é um dos fatores mais significativos para a fixação das populações. No entanto, a prática agrícola e a escolha dos melhores terrenos para cada cultura assumem aqui um papel predominante em relação à implantação do povoado. A relação

com a água é relevante quer para alimentar os canais de rega ligados às terras de cultivo, quer para a vida da aldeia. Os pontos de água representam não só o acesso a água potável e corrente para uso da população, mas também para usufruto dos animais. É frequente a existência de fontes, nascentes, poços e bebedouros. São muitas vezes peças de exceção em termos de desenho e dimensão, assim como os de mais tosca construção atestam a antiguidade deste aproveitamento (Fig. 6).

**Figura 6 – Poço com tanque e Fonte dos Carvalhos (Fonte de Aldeia) e Fonte Ferrada (Duas Igrejas)**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

A concentração do edificado, definidor de um conjunto de ruas estreitas e de configuração orgânica, caracterizam grande parte destes lugares. Os alargamentos destas pequenas malhas são deixados para compor o adro da Igreja (espaço público



relevante para a vida destas comunidades) e para as zonas limítrofes, espaços privilegiados e adaptados para as feiras e mercados, para de seguida se diluírem nos caminhos rurais de acesso às terras.

Nos vários aglomerados vemos uma constância tipológica impressa pela vida rural e pela vida comunitária. No *Inquérito à Arquitetura Popular em Portugal*<sup>41</sup> a comparação feita entre a organização dos aglomerados e da sua gestão, com as tipologias de habitação organizadas em torno de pátios interiores, referem essa transposição do público para o privado. Uma organização que cumpre o seu propósito utilitário e hierarquizado entre o espaço do homem, dos animais e das alaias agrícolas, num reduto de intimidade familiar. Estas unidades familiares, agarradas ao seu contexto pelo uso dos materiais locais, pelos usos do quotidiano e pelo refúgio na religiosidade, configuram comunidades que aprenderam a viver segundo processos de sobrevivência muito próprios do isolamento. Cumprem a necessidade de uma economia de meios não só pelo facto de concentrarem todos os bens do seu proprietário num ambiente seguro e próximo, mas também como forma de otimização dos recursos materiais. Estas tipologias são representativas de uma arquitetura de características vernaculares que marcaram a forma como o homem destas terras interpretou os materiais disponíveis, o esquema funcional que mais se adaptava à sua vida e usos quotidianos, assim como à forma como poderia em conjunto construir estes lugares de sobrevivência e de desafio. A complexidade que estes núcleos familiares trazem para o conjunto das tipologias de habitar, informa da necessidade prática do acondicionamento do programa funcional, mas também de uma certa beleza formal resultante da resolução espacial, funcional e construtiva. O *Inquérito à Arquitetura Popular em Portugal*<sup>42</sup> demonstrou não existir em território nacional, uma forma única de habitar, sendo que esta se foi adaptando ao seu contexto territorial, às atividades produtivas e à sua herança cultural (**Fig. 7**).

O isolamento e o difícil viver deste território reflete-se no decréscimo da sua população<sup>43</sup>, quer pelos fenómenos da migração para centros urbanos mais densos e

---

<sup>41</sup> AAVV, 1961

<sup>42</sup> AAVV, 1961

<sup>43</sup> População residente: 1960 - 18.972; 1981 - 9.948; 1991 - 8.697; 2001 - 8.048; 2011 - 7.482; 2021 - 6.463

com diferentes oportunidades, quer também pelo efeito da emigração para fora das fronteiras nacionais. O resultado desta desertificação tem incidência no abandono das arquiteturas vernaculares, mas também das atividades económicas que aqui eram representativas dos modos de vida e de subsistência.

Esta região, pela sua geografia agreste e de difícil acesso, e de clima extremado, e por um conjunto de fenómenos políticos e de gestão territorial aplicados ao longo do processo de construção do território nacional, tem a sua identidade marcada por esta permanência do tempo e da continuidade. A prevalência e a constância destas condicionantes moldou-lhe a sua organização, a sua ocupação e povoamento, os seus traços comunitários e de sacralização da terra construída a partir dos medos e de crenças populares. Ou seja, se por um lado as populações sofreram transformações de vária ordem, a marca da organização e ocupação a que este território foi sujeito, e dela resulta, é ainda muito visível.

**Figura 7 – Curralada<sup>44</sup>, Duas Igrejas**



---

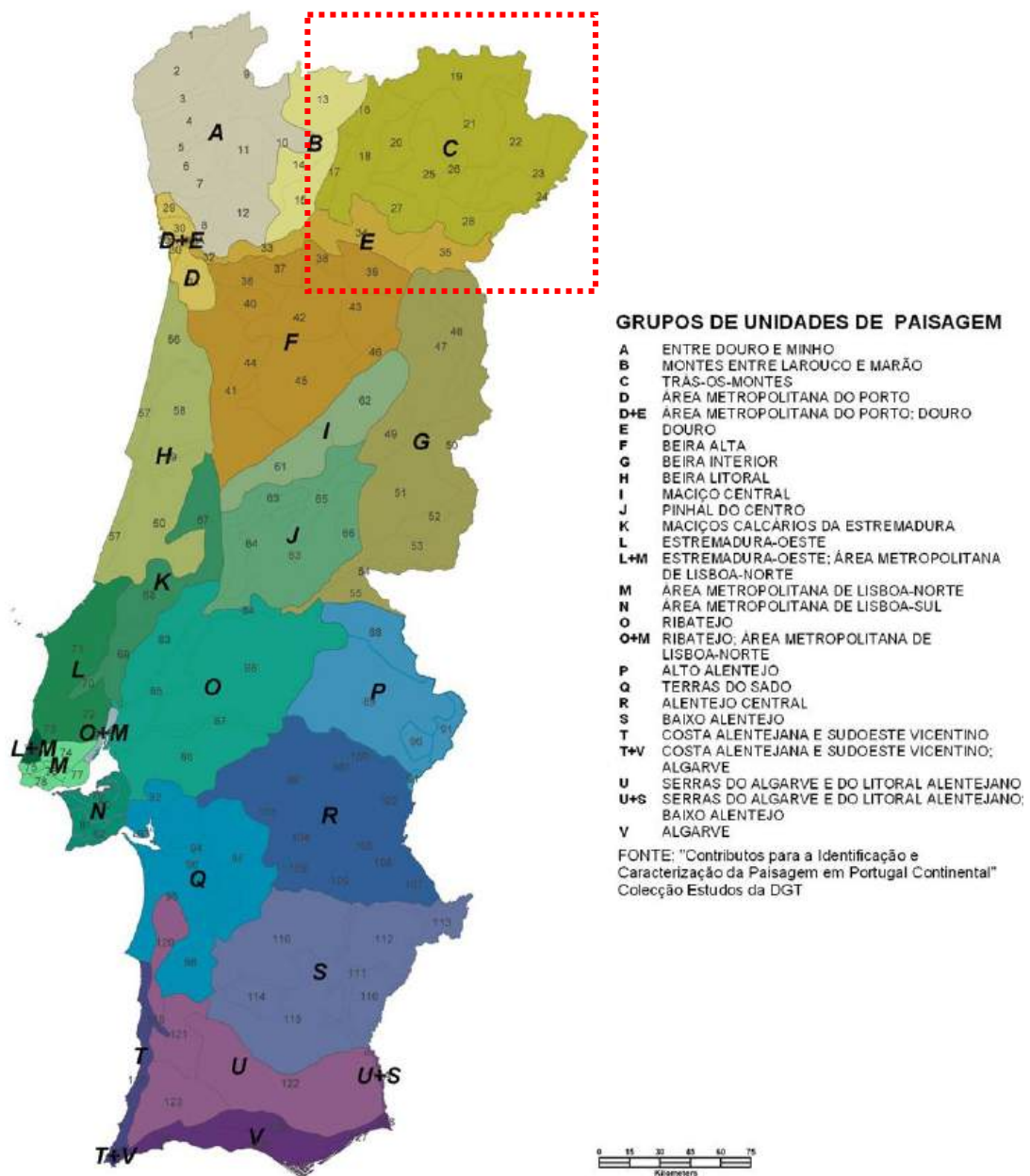
Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

---

<sup>44</sup> Tipologia de habitação, de características vernaculares, organizada em torno de um pátio

## 1.2. ... Administrativa

Figura 8 – Mapa dos Grupos de Unidades de Paisagem, 2004



Fonte: Direcção-Geral do Território <https://www.dgterritorio.gov.pt/> consultado em fevereiro de 2024

Ainda num processo de reconhecimento do que é este território e estas paisagens, achamos pertinente enquadrar o traçado da Linha do Sabor nas suas

Unidades de Paisagem específicas (**Fig. 8**). A referência utilizada para esta caracterização foi a obra *Contributos para a identificação e caracterização da paisagem em Portugal Continental*<sup>45</sup>. Assim, interessa referir que esta linha ferroviária atravessa duas Unidades de Paisagem: (1) Unidade **E** – Douro (**Fig. 9**) e (2) Unidade **C** – Trás-os-Montes (**Fig. 10**). Da primeira unidade iremos referir a Subunidade **35** - Alto Douro, e da segunda as identificadas com os nº **23** - Planalto Mirandês, **24** - Douro Internacional e **28** - Baixo Sabor e Terras Altas de Moncorvo. Introduziremos cada Unidade e cada Subunidade usando o traçado sequencial da linha ferroviária em estudo, com início na Estação do Pocinho e término na Estação de Duas Igrejas.

**Figura 9 – Unidade de Paisagem E – Douro**



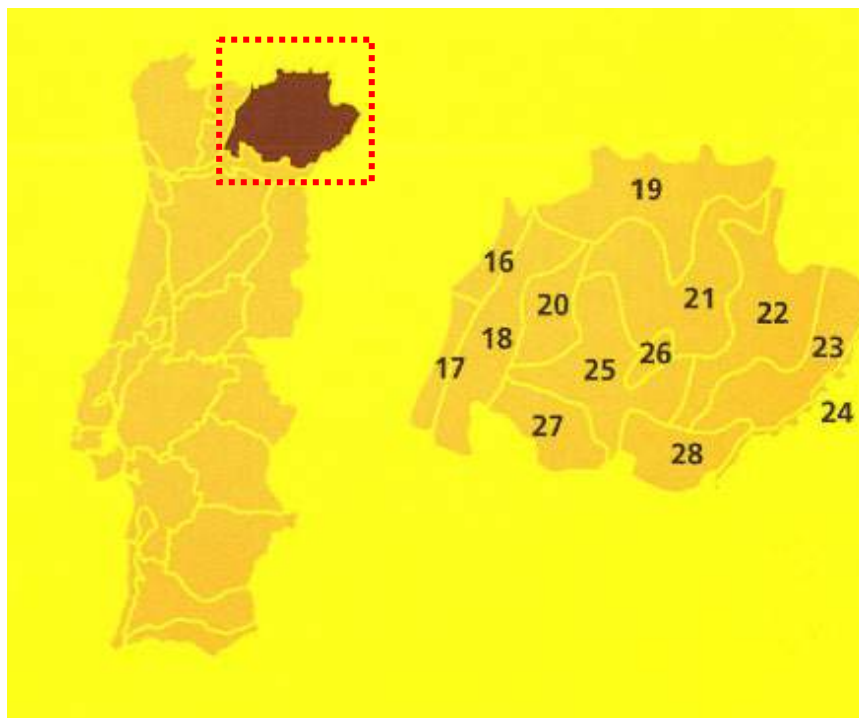
---

Fonte: Direcção-Geral do Território <https://www.dgterritorio.gov.pt/> consultado em fevereiro de 2024

---

<sup>45</sup> d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R., 2004

Figura 10 – Unidade de Paisagem C – Trás-os-Montes

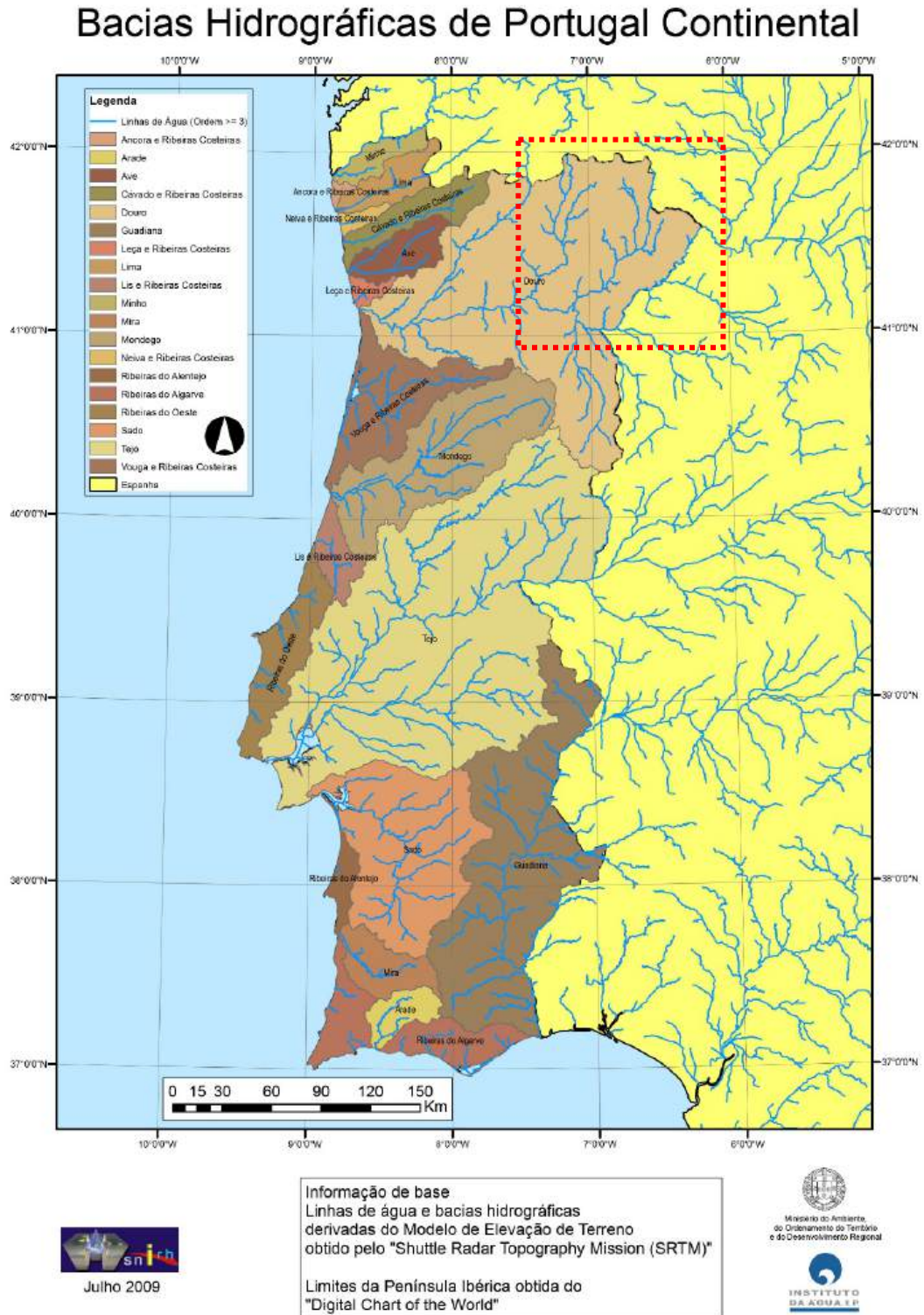


---

Fonte: Direção-Geral do Território <https://www.dgterritorio.gov.pt/> consultado em fevereiro de 2024

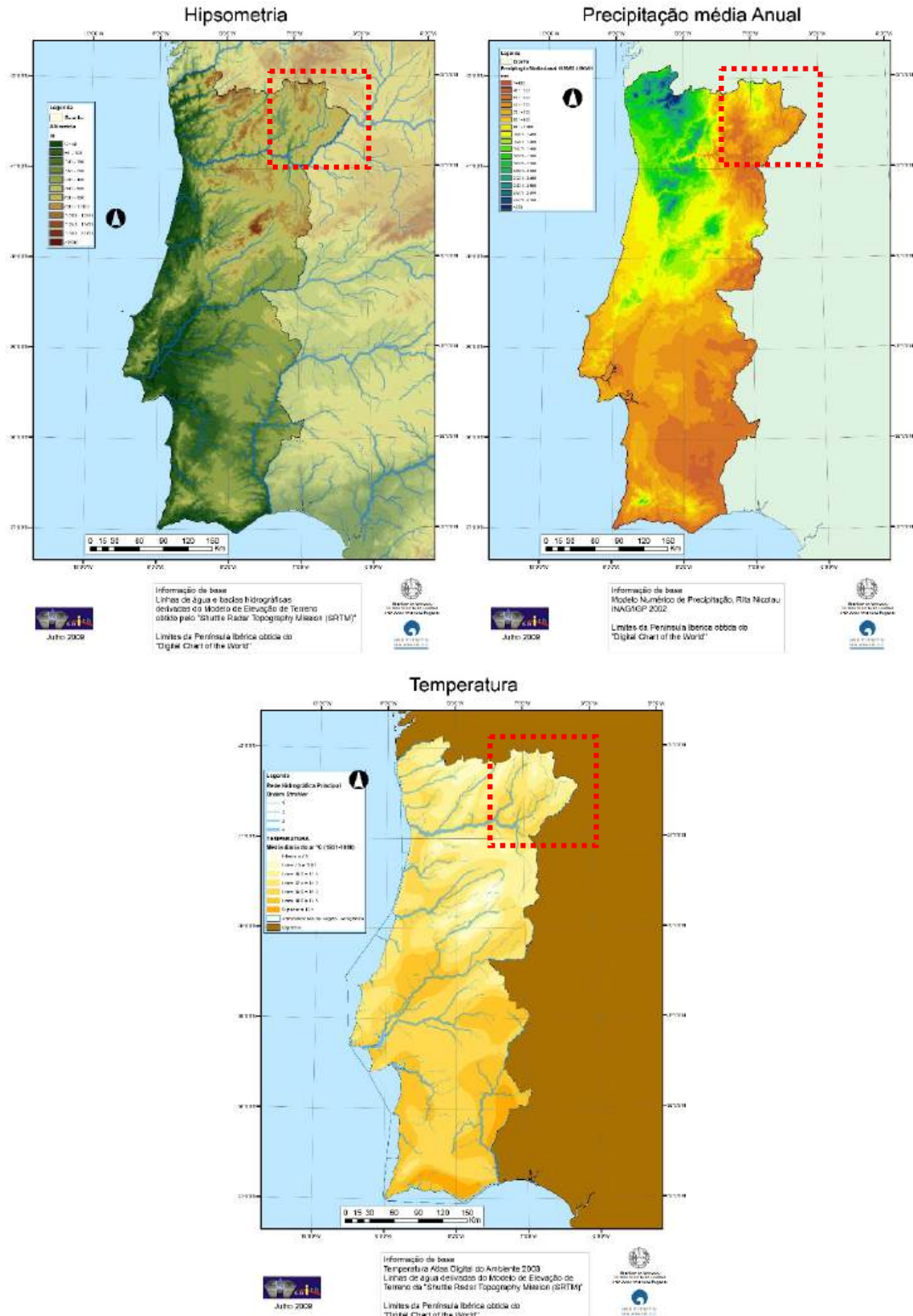
O conjunto de Subunidades em estudo está inserido na grande Bacia Hidrográfica do Rio Douro, da qual fazem parte o Rio Sabor e os rios Maçais e Angueira, seus afluentes na margem direita e na área de estudo (**Fig. 11**). Desta condição geográfica resultam paisagens caracterizadas por uma diversidade visual e sensitiva, construídas pelos elementos naturais e pelos introduzidos pela humanização e ocupação das terras. As condições geográficas e geológicas, assim como as climatéricas (precipitação e temperatura), conjugam-se num processo condicionador da formação destas paisagens específicas (**Fig. 12**).

Figura 11 – Mapa dos Grupos de Unidades de Paisagem, 2009



Fonte: Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos Direcção-Geral do Território <https://snirh.apambiente.pt/index.php?idMain=> consultado em fevereiro de 2024

Figura 12 – Mapas Hipsometria, Precipitação e Temperatura, 2009

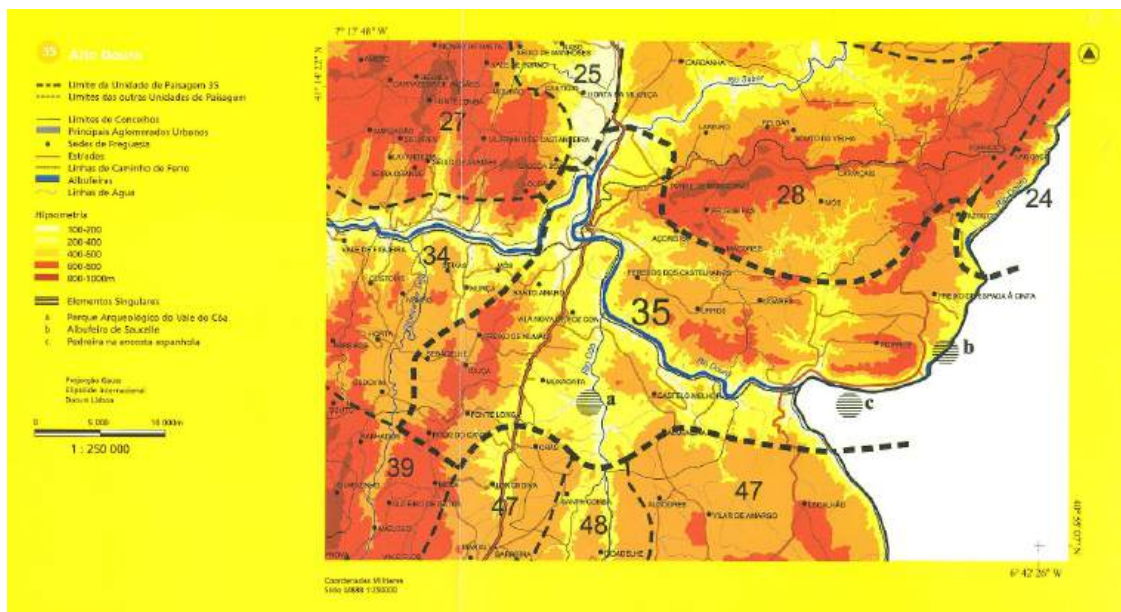


Fonte: Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos Direcção-Geral do Território <https://snirh.apambiente.pt/index.php?idMain=> consultado em fevereiro de 2024

Figura 13 – Unidade de Paisagem E – Douro e Subunidade de Paisagem 35 – Alto Douro



Unidade E



Fonte: Direcção-Geral do Território <https://www.dgterritorio.gov.pt/> consultado em fevereiro de 2024

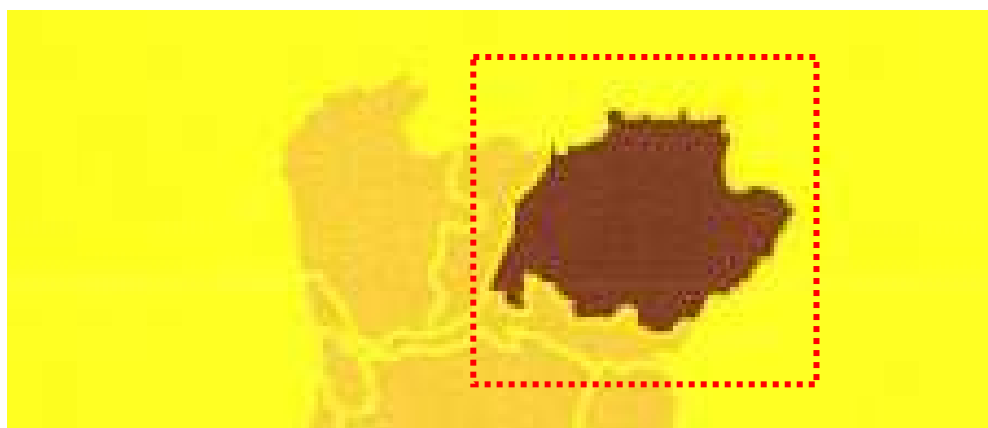
A Linha do Sabor tem início na Estação do Pocinho, inserindo-se na Unidade E e na Subunidade 35 (Fig. 13). É uma paisagem *ordenada*<sup>46</sup> resultante do aproveitamento da morfologia do vale do Douro, onde a cultura da vinha se mistura com outros usos do solo, impostos pela topografia e por uma maior pobreza da terra. A ocupação humana, sendo esta uma zona de transição, divide-se entre os povoamentos dispersos e os concentrados, sendo estes consequência de ocupação consecutiva a partir dos assentamentos mais coesos de origem castreja e de carácter estratégico (militar, comercial, etc.). As encostas dos montes são armadas para receber o cultivo misto da

<sup>46</sup> d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R., 2004, vol. II: 250



vinha com a oliveira e a amendoeira, cultivo este que confere uma diversidade cromática ao longo das estações do ano. Esta paisagem é ainda caracterizada pelas hortas e pomares, nas zonas mais beneficiadas pelas linhas de água, e pelos matos, nas zonas mais altas. Estas e outras características contribuíram para a criação de Áreas de Paisagem Protegida<sup>47</sup> como a fortemente humanizada, desde tempos recuados, do Alto Douro Vinhateiro e a do Vale do Côa, de importância relevante no âmbito cultural, paisagístico e ambiental. Podemos acrescentar, citando o estudo referido<sup>48</sup>, uma *riqueza biológica* que resulta diretamente deste equilíbrio entre as condições e desafios da terra e da sua adaptação à fixação humana.

**Figura 14 – Unidade de Paisagem C – Trás-os-Montes**



Unidade C

---

Fonte: Direção-Geral do Território <https://www.dgterritorio.gov.pt/> consultado em fevereiro de 2024

Saindo da Subunidade **35**, o traçado da Linha do Sabor entra na Unidade **C** (Trás-os-Montes) (**Fig. 14**), pela Subunidade **28** (Baixo Sabor e Terras Altas de Moncorvo). Esta paisagem transmontana caracteriza-se pelos seus contrastes morfológicos e climáticos, reflete a forma como a ação humana tirou partido dos grandes planaltos, dos vales entre montanhas sucessivas, enriquecidos pela retenção das águas, e das zonas de mato que

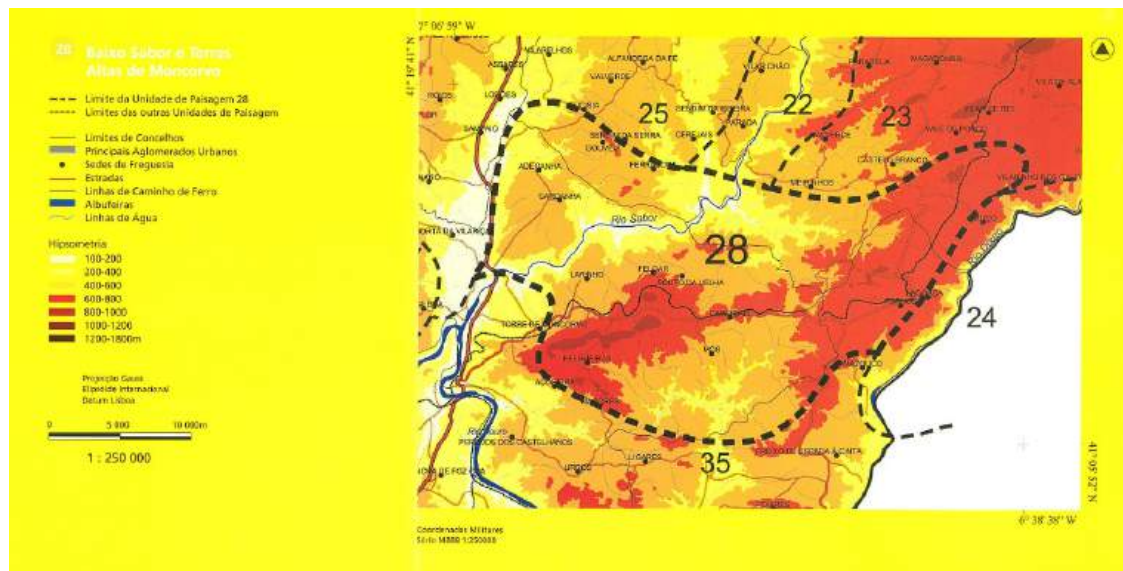
---

<sup>47</sup> Paisagem Cultural do Alto Douro Vinhateiro e Parque Arqueológico do Vale do Côa - Sítios de Arte Rupestre Pré-histórica do Vale do Côa

<sup>48</sup> *d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R., 2004*

permitiram a existência de algum pasto e reserva de lenhas e adubos naturais. A paisagem daqui resultante é fruto de uma ocupação variada e diversa.

**Figura 15 – Subunidade de Paisagem 28 – Baixo Sabor e Terras Altas de Moncorvo**



Fonte: Direcção-Geral do Território <https://www.dgterritorio.gov.pt/> consultado em fevereiro de 2024

A Subunidade **28** (Fig. 15) é fortemente marcada pelo Vale do Baixo Sabor e pelas Terras Altas de Moncorvo onde *a sensação dominante é a de uma paisagem agreste, pouco acolhedora apesar de humanizada*<sup>49</sup>. Esta ocupação humana faz-se seguindo as possibilidades do declive destas terras. A agricultura, pobre em produção, faz-se a cotas mais baixas onde a fertilidade e o clima é mais temperado. As condições difíceis ditaram uma ocupação humana menos presente, consubstanciada em apenas pequenos povoados circundados pelas terras anteriormente disponíveis para a produção de cereal, hoje destinadas maioritariamente à produção de alimento para o gado. O planalto que medeia a cota dos vales formados pelo Rio Sabor e o contínuo rochoso da Serra de Reboredo, é ainda de ocupação agrícola e de pastagem, mas com condições mais difíceis do que as verificadas às cotas baixas devido à maior pobreza dos solos e ao

<sup>49</sup> d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R., 2004

clima menos propício. No entanto, *as vistas são alargadas e sente-se bem a altitude*<sup>50</sup>. As cotas mais altas da Serra do Reboredo (**Fig. 16**) apresentam-se mais pobres em vegetação e mais rochosas, com esporádicas zonas de mata que ocupam as suas encostas, adaptando-se ao pastoreio extensivo. Aqui, a nossa perspetiva visual amplifica-se sendo possível entender o que caracteriza esta paisagem, nomeadamente a realidade da ocupação deste território, com diversidade em retrocesso devido ao abandono progressivo das atividades, dos povoamentos e também da própria mancha florestal.

**Figura 16 – Serra do Reboredo**



---

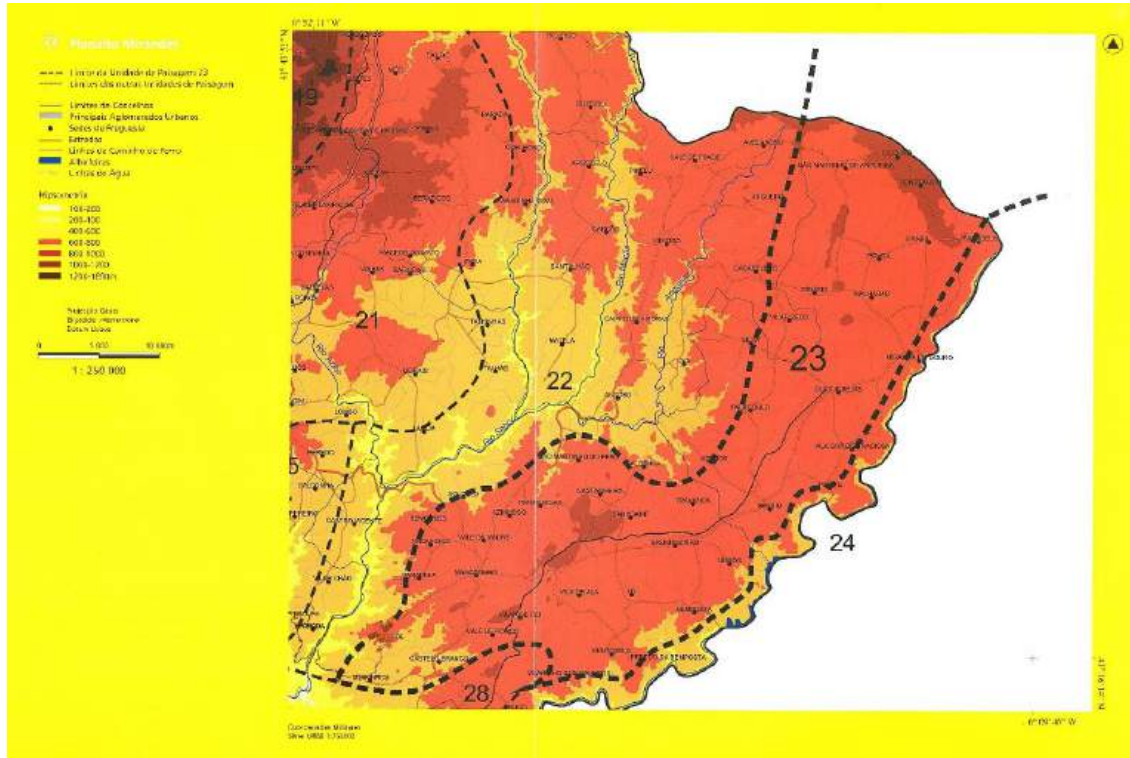
Fonte: Câmara Municipal de Torre de Moncorvo

Neste estudo, e devido ao potencial paisagístico desta Subunidade, é identificada a Linha do Sabor como um capaz e privilegiado canal de observação deste território.

---

<sup>50</sup> d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R., 2004

Figura 17 – Subunidade de Paisagem 23 – Planalto Mirandês



Fonte: Direcção-Geral do Território <https://www.dgterritorio.gov.pt/> consultado em fevereiro de 2024

A Subunidade 23 (Fig. 17), término da Linha do Sabor, compreende o extenso Planalto Mirandês. De relevo maioritariamente plano, por vezes ondulado, a partir dele tem-se um alargado campo visual que permite observar não só o uso da terra como os pequenos aglomerados populacionais que pontuam o território (Fig.18).

Figura 18 – Planalto Mirandês



---

Fonte: Arquivo da Aluna (2023/2024)

A economia rural, baseada na agricultura extensiva e na criação de animais, está claramente marcada no seu desenho - um rendilhado de campos delimitados, amiúde, quer por renques de árvores (referido num documento de intenções do séc. XVIII para esta região como forma de *temperar*<sup>51</sup> as terras e *as estações* através da introdução de árvores de fruto) quer por muros de pedra que ajudam na sua configuração e na despedrega da terra preparando-a para o cultivo. A diversidade arbórea era no século XVIII maior. O castanheiro, assim como o carvalho, existia em grande número sendo aproveitada a castanha para a dieta alimentar da região, e a madeira pela sua grande qualidade. A doença que atingiu o castanheiro, fez decrescer a sua quantidade, sendo introduzido o pinheiro como produtor de lenha e amparo da vinha. A amoreira existia também em quantidade pois alimentava a indústria da seda que teve aqui uma importância relevante, assim como a produção de linho e cânhamo. A oliveira foi e é importante ainda para a produção de azeite.

Hoje, a produção agrícola neste território é menor e baseada no cultivo de cereal e no aproveitamento do solo para pastagem, nas terras mais longe das povoações, e cultivo de alguma vinha e pomar mais junto aos aglomerados. No entanto, as propriedades (em regra com área menor do que 1 hectare<sup>52</sup>) estão maioritariamente em uso. O estudo mencionado no início deste capítulo<sup>53</sup> refere que é *de realçar a sua forte dinâmica cromática ao longo do ano, devido aos diferentes estados vegetativos das culturas e da vegetação natural (os matos, as matas e as galerias ripícolas), bem como da cor do solo nas diversas parcelas (principalmente depois das colheitas e das mobilizações)*. O mesmo estudo classifica os aglomerados aqui formados como pouco estruturados e com algumas dissonâncias na sua identidade arquitetónica, nomeadamente a ruína de muitas das suas estruturas vernaculares e a adição de novas

---

<sup>51</sup> MENDES, 1995. *As Campanhas do Trigo*, iniciativa (1929-1938) realizada durante a Ditadura Militar e o Estado Novo cujo objetivo era a autossuficiência produtiva do país, poderão, posteriormente, ter tido aqui também algum papel.

<sup>52</sup> d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R., 2004, pp. 164

<sup>53</sup> d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R. (2004), *Contributos para a identificação e caracterização da paisagem em Portugal Continental - Coleção Estudos 10*, Lisboa, Universidade de Évora, Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

construções *na maior parte incaracterísticas ou com elementos construtivos estranhos à região*<sup>54</sup>.

A continuidade, no tempo, de uma vivência comunitária desenhou este manto de terras que se comunicam, que facilitam a entreatajuda da preparação das terras e da safra e o pastoreio coletivo. Importante será referir que, a organização política e administrativa do território fez transformar parte desta organização reduzindo o *coletivismo agrário*<sup>55</sup> incluindo-a algures no tempo em morgados e outros modelos de propriedade individual.

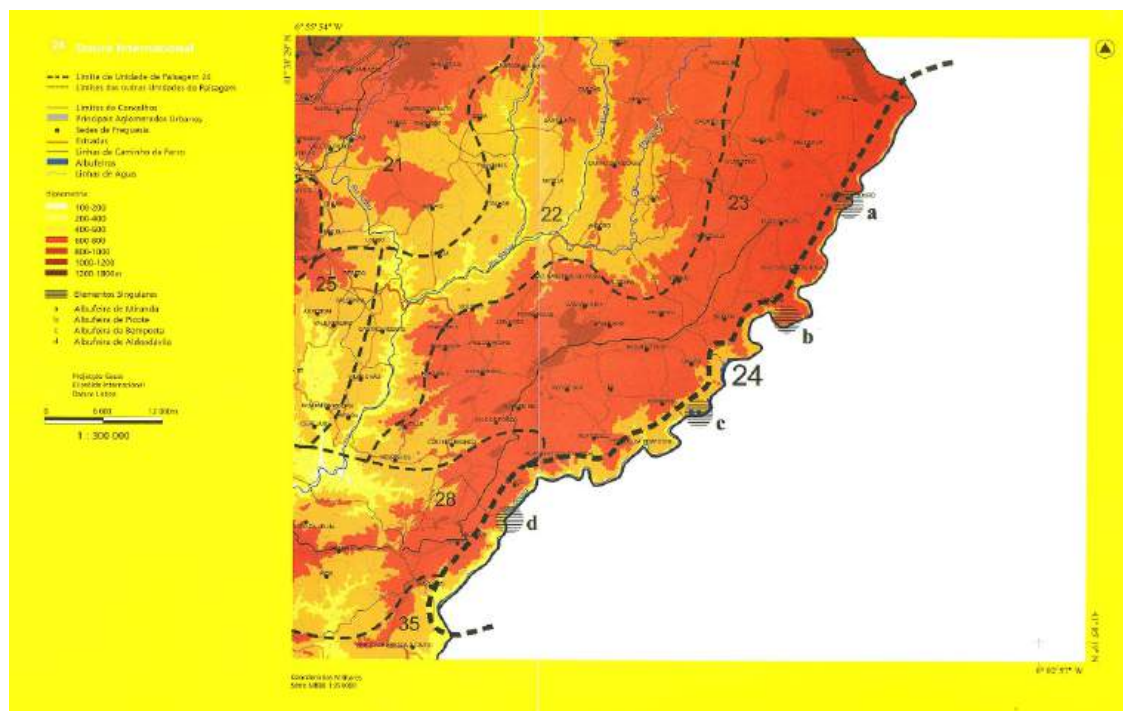
A pequena dimensão dos povoados, a necessidade de requisitar população das aldeias próximas (e até ao país vizinho) para as colheitas e armazenamento da produção, fez crescer e persistir a circulação pelos caminhos que serpenteiam, ainda hoje, entre as extensas áreas de cultivo. A arquitetura e a organização das aldeias fazem prova deste modo de vida, cada vez menos presente pelo contínuo esvaziamento populacional. No entanto, é apontada uma certa permanência no que diz respeito à configuração deste território, em parte pelo esvaziamento populacional, tendo mantido a sua coerência ocupacional e permitindo a preservação quer da sua diversidade e riqueza ecológica, como também a sua memória paisagística. Esta certa constância, ao longo do tempo, permitiu conservar outros valores complementares de leitura da paisagem que se interligam com o valor do património imaterial de uma língua e de atividades próprias e identitárias deste território.

---

<sup>54</sup> d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R., 2004, Vol. II: 161-162

<sup>55</sup> MENDES, 1995

Figura 19 – Subunidade de Paisagem 24 – Douro Internacional

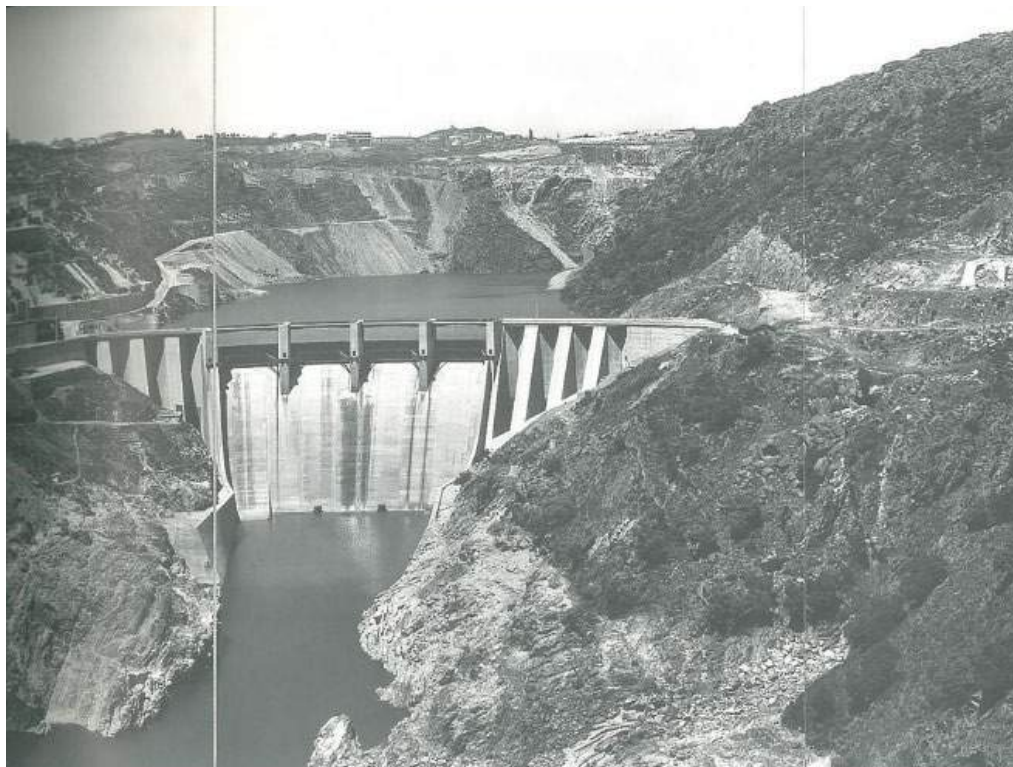


Fonte: Direção-Geral do Território <https://www.dgterritorio.gov.pt/> consultado em fevereiro de 2024

Sob este ponto de vista, a Subunidade **24 (Fig. 19)**, que representa a faixa do Douro Internacional, revela-se da maior importância. Apesar de a linha ferroviária não ter nesta Subunidade qualquer presença física, esta tem um papel fundamental como identidade partilhada com o país vizinho, configurando uma fronteira física e administrativa, mas não uma descontinuidade paisagística e cultural. Introduce na região uma nova paisagem de contrastes abruptos entre as escarpas rochosas que se debruçam e se deixam cair no troço internacional do Rio Douro, aqui amansado pela construção das barragens hidroelétricas que se sucedem a partir de Miranda do Douro: Miranda, Picote e Bemposta (**Fig. 20**). Barragens estas que não só transformaram a leitura do leito e margens do rio e o avanço das águas durienses, mas marcaram também a paisagem com a sua arquitetura e com a introdução das estruturas de condução da energia elétrica. Estas, embora de claro benefício para o conforto da vida das populações, introduziram perturbações visuais na paisagem afetando, também, a sua leitura.



**Figura 20 – Barragens no Douro Internacional em Miranda do Douro e Mogadouro**



**Miranda**



**Picote**



**Bemposta**

---

Fonte: Michele CANNATÀ, Michele e FERNANDES, Fátima (coord) (1997), *Moderno Escondido*

A grande afluência de mão-de-obra para a construção destas estruturas (nos anos de 1950/60), provocou um aumento demográfico significativo. A chegada de famílias inteiras a esta região, que procuravam trabalho nestes estaleiros, criou a necessidade de que os projetos dos complexos hidroelétricos contemplassem a construção de bairros e estruturas de apoio a estas populações migrantes. A obra *Moderno Escondido*<sup>56</sup> esclarece o papel importante que estes projetos têm na história da Arquitetura Portuguesa:

*As três centrais hidrelétricas realizadas nos anos 50/60, próximo da fronteira Portugal-Espanha no ponto onde o rio Douro entra em território*

---

<sup>56</sup> CANNATÀ, Michele e FERNANDES, Fátima, coord. (1997), *Moderno escondido: a arquitetura das centrais hidroelétricas do Douro, 1953-1964*: Picote, Miranda, Bemposta. Porto: FAUP, 1997. 222 p.

*português, constituem claramente um acontecimento excepcional para verificar e investigar a possibilidade, através de um método de projeção, no qual a Arquitetura se propõe como disciplina orientadora dos múltiplos intervenientes e condicionantes envolvidas no processo, criar novos cenários antropomórficos de grande qualidade.*<sup>57</sup>

Esta paisagem de estranha rudeza, é descrita como de *forte carácter e identidade*<sup>58</sup>. A sua natureza difícil condicionou a ocupação pelo homem, sendo esta quase inexistente, se não tivermos em conta o aproveitamento hidroelétrico, e caracterizada por uma permanência das suas características fundamentais: o vale escarpado, a diversidade biológica, a *imponência e grandeza vertical, com grandes contrastes quanto à luz (ao longo do dia e das estações do ano - xisto refletindo a radiação solar recebida diretamente, encostas e fundo do vale frequentemente ensombrados)*<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> CANNATÀ, Michele e FERNANDES, Fátima (coord), 1997: 6

<sup>58</sup> d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R., 2004, Vol. II: 169

<sup>59</sup> d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R., 2004, Vol. II: 170

## 2. A Linha do Sabor, como uma construção...

### 2.1. ... de Paisagem

Acha-se pertinente fazer aqui uma breve leitura do que foi na sua gênese, e o que é na contemporaneidade, a noção de Paisagem.

A sua raiz pictórica, da representação em tela de vistas e de fundos de cenas diversas, associou o termo paisagem a uma representação nem sempre real e nem sempre associada a um local geográfico específico<sup>60</sup>. Foi associada ao campo e ao rural numa ideia bucólica e idílica do que eram estas realidades efetivamente, apresentando-se como um lugar de reserva e de refúgio do homem urbano.

**Figura 21 - Caminhantes acima do mar de neblina (1818), Caspar David Friedrich**



---

Fonte: DailyArt, <https://www.getdailyart.com/>

Esta construção, para além de uma barreira criada entre campo e cidade, esvaziou o espaço rural de importância como produtor de bens, de valor económico e social.

---

<sup>60</sup> ALVES, 2001: 67-74

Esta abstração do real e a construção de um ou vários olhares coletivos do e sobre o mundo<sup>61</sup>, foi-nos impressa através de vários suportes artísticos como a pintura, literatura, a música e mesmo pela oralidade e, mais tarde, pela fotografia e pela imagem animada. Suportes estes, que se foram transformando, tentando acompanhar a evolução das sociedades, dos modos de vida e dos olhares humanos sobre os elementos que nos envolvem.

**Figura 22 - Paisagem de Black Mesa, Novo México / Out Back of Marie's II (1930), Georgia O'Keeffe**



---

Fonte: Georgia O'Keeffe Museum <https://www.okeeffemuseum.org/>

É interessante pensar que a construção da memória afetiva com o lugar que habitamos foi sendo construída antes da tomada de consciência, pelo homem, do efeito de adições de elementos artificiais à paisagem natural, e antes do nascimento dos estudos e disciplinas ligadas à paisagem e ao território, que as compreenderam e apuraram. Essa ordem entre o natural e o artificial, fruto da harmonia entre as partes e

---

<sup>61</sup> ALVES, Teresa (2001), *Paisagem – Em Busca do Lugar Perdido*, in *Finisterra*, XXXVI, 72: 67-74

o todo<sup>62</sup>, resulta, em primeiro lugar, da experiência do fazer e da contínua adaptação às condições do meio.

Sem nunca perder a raiz pictórica do conceito inicial, Ilídio Alves de Araújo<sup>63</sup> introduz na compreensão da paisagem, que vai para além da leitura cognitiva e empírica que o corpo e os sentidos produzem, a questão do belo como qualidade ligada ao equilíbrio entre a natureza e a ação do homem. Esse equilíbrio resulta da constante adaptação de homem e natureza, e da aptidão que essa paisagem tem de responder às necessidades funcionais do primeiro, sem perder a harmonia e a coerência ecológica. O que hoje entendemos como paisagem é mais do que essa «imitação» de uma realidade geográfica. É mais abrangente e resulta de várias camadas de perceção, mais rica na sua leitura e também mais desafiadora no que diz respeito à sua análise, planeamento e intervenção. À paisagem é atribuído um valor<sup>64</sup> que foi construído, ao longo do tempo, sobre bases históricas, identitárias e culturais. É entendido que o seu valor é o resultado desse processo acumulado e contínuo da ação humana por sucessivas gerações. Em causa está a avaliação dessa intervenção respondendo à questão da sua importância para as comunidades locais, para os territórios nacionais e/ou de importância global. O valor desta multiplicidade de paisagens construídas, tal como o conceito de belo de Ilídio de Araújo<sup>65</sup>, é medido pelo equilíbrio que é atingido pela ação da humanização do território.

Por demais apontado, o desequilíbrio entre o que são as manchas essencialmente urbanas e as de características rurais, é crescente e rápido. A expansão urbana absorve as antigas cinturas verdes circundantes, e as comunidades e territórios rurais padecem de uma crescente desertificação humana que levam ao abandono e a transformações na organização social e económica desses territórios.

---

<sup>62</sup> ARAÚJO (2022), pp. 69 a 72

<sup>63</sup> ARAÚJO, Ilídio Alves de (2022), *Arquitetura Paisagista ou «A Organização do Espaço» nas Paisagens», Porto, Edições Afrontamento: 111-118*

<sup>64</sup> Decreto n.º 4/2005 Convenção Europeia da Paisagem, Florença, 20 de outubro de 2000

<sup>65</sup> ARAÚJO, Ilídio Alves de (2022), *Arquitetura Paisagista ou «A Organização do Espaço» nas Paisagens», Porto, Edições Afrontamento: 111-118*

O crescente distanciamento entre a cidade e o campo evidenciou a falta de uma estratégia e de um papel dos espaços rurais como motores de revalorização das paisagens produtivas. Estratégias estas que, tendo em conta as mudanças pelas quais as sociedades passam, em tempo mais ou menos lento, devem acompanhar essas transformações.

O trabalho de investigação que se tem vindo a desenvolver sob o tema *Povoamento e Paisagem*<sup>66</sup>, no seu último volume publicado<sup>67</sup>, aponta as perdas graduais destes territórios como resultado de uma *dissociação crescente entre modo de vida e paisagem*<sup>68</sup>. Produto de uma ocupação e construção lenta, a paisagem necessita do sentido de pertença por parte das comunidades e da sua adequação ao espírito do lugar para sobreviver e potenciar o cuidar contínuo destes locais.

**Figura 23 - Paisagem de Grandes, Castela e Leão, Espanha**



---

Fonte: Lugares em Perda, Restos y Rastros (2023), Miguel Martín Hernández, fotógrafo paisagista

---

<sup>66</sup> Desenvolvida no âmbito do projeto de investigação interuniversitária Landscape in Translation

<sup>67</sup> Volume nº 4 da colecção *Landscape in Translation – Lugares em Perda, Restos y Rastros* (2023)

<sup>68</sup> FERRÃO (2023), *Lugares em Perda, Restos y Rastros*, Prólogo: 12

A afetividade, a identificação e a pertença a um lugar, faz depender a sua concretização, valorização e continuidade, de um processo de participação coletiva que constrói e descodifica a nossa matriz cultural.

Teresa Alves<sup>69</sup> refere a globalização e a uniformização das sociedades como causa de uma crescente perda de identidade e de pertença e do desaparecimento das qualidades que tornam os lugares únicos e autênticos. Fenómeno que eventualmente resultará, também, em paisagens padronizadas pela falta de adaptação às suas características biofísicas e desqualificadas pela não ligação entre formas de ocupação vernáculas e um novo modo de vida criado por um modelo global de carácter indiferenciado.

O abandono, a destruição, a (des)função e uma certa caotização da paisagem, tornam relevantes e atuais as discussões sobre como compreender para atuar nestes territórios.

A paisagem ferroviária, e o caso da Linha do Sabor em estudo, pode ser lida e enquadrada nas visões e problemas identificados até aqui: (1) o imaginário coletivo associado, (2) o seu valor patrimonial, (3) a sua relação com os aglomerados populacionais, (4) e a sua (des)função.

O caminho de ferro está intimamente ligado a um imaginário coletivo construído e traduzido pela História, pelas Artes nos seus mais diversos suportes e pela experiência contínua e quotidiana da sua utilização. A ferrovia assumiu desde sempre um papel fulcral na transformação da paisagem, na coesão territorial e económica, na democratização da viagem e do viajante. Personificou a ideia de modernidade, de velocidade, potenciou e serviu-se dos avanços técnicos da Revolução Industrial e tornou-se elemento do quotidiano. Por outro lado, construiu também a ideia de “medo do desastre”, animalizando-se o comboio como a grande “besta de aço”. Em momentos de graves crises sociais ou políticas, foi meio de transporte de grandes vagas migratórias, foi veículo e símbolo de colonização e de massivo transporte de pessoas para a sua morte. Transformou vivências e enraizou-se no quotidiano em todas as suas vertentes.

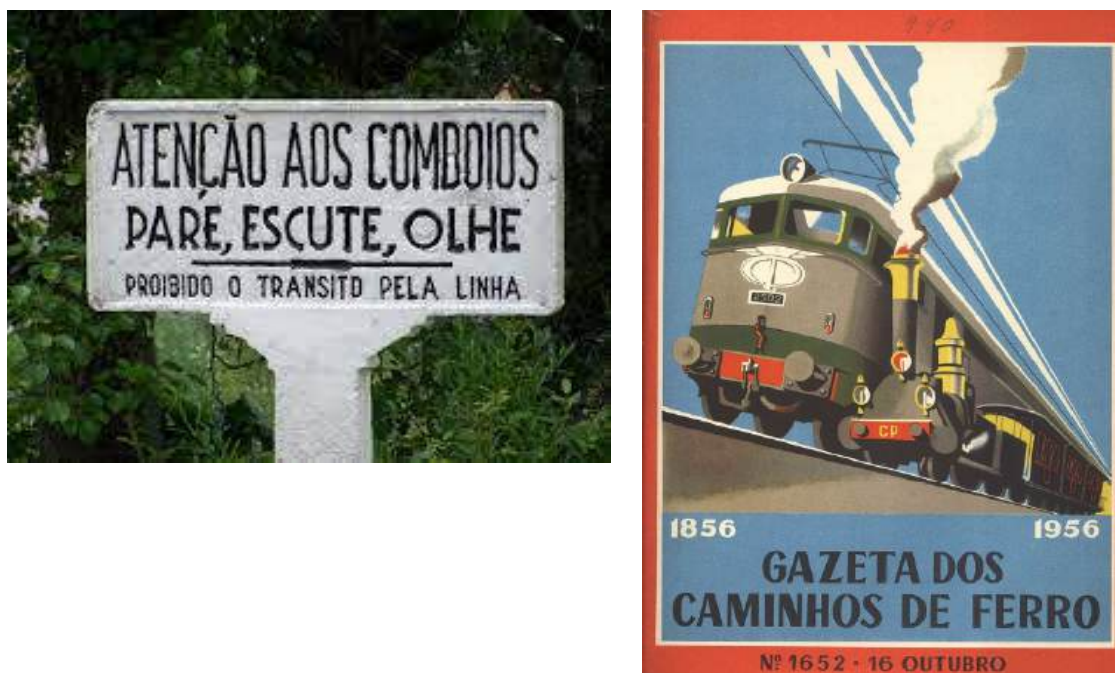
---

<sup>69</sup> *Paisagem – Em Busca do Lugar Perdido, 2001: 73*



A viagem de comboio produziu formas diferentes de ler a paisagem, outras velocidades de o fazer e uma relação entre o tempo e o espaço muito diferentes da viagem mais lenta. O caminho de ferro como acelerador do mundo pelo encurtar da distância dada pelo menor tempo para a percorrer, agilizando não só a mobilidade de pessoas e bens, permitiu também reduzir o isolamento de certas partes do território.

**Figura 24 - Iconografia ferroviária e Gazeta dos Caminhos de Ferro**



Fonte: Arquivo da aluna (2019) e Hemeroteca de Lisboa <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/>

Muitas linhas ferroviárias foram construídas não só com esse propósito de aproximação, mas também para que o viajante tomasse contacto com as paisagens que se consideravam únicas e excepcionais. São disso exemplo as linhas turísticas suíças implementadas a partir dos finais do séc. XIX, com a criação do Chemins de Fer Fédéraux<sup>70</sup>. Estas linhas constituíram-se como das primeiras em que a viagem é organizada e guiada para fins de observação da paisagem alpina. Esta transformação recebeu a desaprovação das comunidades que antes se encontravam isoladas, que temiam que a introdução do turismo de montanha e de paisagem transformasse os seus

---

<sup>70</sup> Criado em 1878, fundindo várias empresas privadas

modos de vida. À época, Marguerite Burnat-Provins<sup>71</sup> escreve vários artigos na imprensa onde se opõe vivamente a esta intervenção, caracterizando-a como um ato de vandalismo e de uma banalização da paisagem<sup>72</sup> que considerava inaceitável.

Figura 25 - Carte du touriste - Chemins de Fer Fédéraux - SUISSE - 1926



Fonte: EBAY <https://www.ebay.fr/itm/314493916934>

Hoje, a estas paisagens é atribuído um valor patrimonial que envolve não só o reconhecimento do apuramento técnico e industrial necessário à sua construção, mas também ao processo evolutivo do meio de transporte que passa não só pelo planeamento nacional das redes ferroviárias de cada país, mas também por projetos internacionais de ligação entre redes<sup>73</sup>.

<sup>71</sup> Marguerite Burnat-Provins (1872-1952, Grasse), escritora e pintora franco-suíça

<sup>72</sup> PICCIONI, Luigi (2014) Ninety years of the Abruzzo National Park 1922-2012: 49

<sup>73</sup> Projecto Trans Europ Express (1957), comboios rápidos de 1ª Classe. Ver: [https://www.youtube.com/watch?v=z\\_ui4sPQikE](https://www.youtube.com/watch?v=z_ui4sPQikE) ou <https://antena3.rtp.pt/outros/40-anos-trans-europe-express/>, consultados a 10 fevereiro de 2024

Deste valor técnico, não podemos dissociar o valor arquitetónico a que estão associadas as estruturas ferroviárias, mas também as geradas sob a sua influência, fazendo crescer pequenos e grandes aglomerados. Em muitos casos as grandes gares e estações constituíram-se como organizadoras de partes de cidade e transformaram-se em elementos icónicos e identitários dessas urbes<sup>74</sup>.

Hoje, com a distância suficiente no tempo, podemos avaliar o impacto gerado pela implantação desta estrutura pesada e dispersa, territorialmente. No entanto, e com o passar do tempo, estas linhas foram sendo assumidas como componentes integrantes das paisagens construídas, o que significou a patrimonialização de algumas, direcionando-as para turismo ferroviário e de paisagem<sup>75</sup>.

Uma infraestrutura e via de comunicação com estas características é parte integrante de um conjunto de ações e intervenções do homem que fazem parte do Património Cultural destes territórios. Sendo hoje um conceito alargado no seu espectro, interessa olhar para a Linha do Sabor como transformadora de um território, pensando-a como uma peça de uma paisagem humanizada na sua vertente técnica e de superação da topografia, mas também numa vertente afetiva.

### **O caso da Linha do Sabor**

A falta de investimento na linha e a sua não integração no *Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro*<sup>76</sup> nos anos 1980, marcou o seu fecho em agosto de 1988.

Apesar do encerramento da linha e do levantamento total dos carris, o canal e as construções que acompanhavam a infraestrutura ferroviária são marcas ainda reveladoras de uma paisagem técnica e polifuncional. Essa multiplicidade funcional faz-se refletir não só na dimensão e diversidade das estações e apeadeiros, mas também na importância e escala nos locais onde estas se fizeram edificar. A relação estabelecida revela não só a qualidade da arquitetura das construções ferroviárias, tal como Rui Alves

---

<sup>74</sup> Estação de São Bento (Porto), Gare du Nord, Gare / Musée d'Orsay e Gare d'Austerlitz (Paris), Antwerpen-Centraal (Antuérpia), etc

<sup>75</sup> p.ex. Grand Train Tour of Switzerland

<sup>76</sup> Resolução do Conselho de Ministro n.º 6/88, de 19 de fevereiro

(2015) na sua tese de doutoramento<sup>77</sup> exemplifica, mas também da importância que estas assumem ao interligar-se com as atividades económicas que aí se desenvolviam. Neste contexto podemos referir a existência de vários armazéns e silos de cereal e, em menor escala, a mineração, marcas da forte atividade da economia rural deste território. No entanto, apesar do mau estado de conservação de grande parte destas estruturas, permanece um conjunto de edificações de interesse patrimonial, particularmente estações e apeadeiros que seguiam projetos e programas tipo e usavam uma linguagem arquitetónica com um vocabulário de inspiração vernácula, integrando elementos azulejares que retratavam, muitas das vezes, as paisagens e atividades locais e outras características identitárias. A implantação dessas construções revestiu-se das mesmas características das do traçado do canal ferroviário, que atravessou terrenos arroteados e de pasto, e implantou-se de forma mais propícia ao embarque e desembarque de mercadorias, para escoamento da produção agrícola e dos minérios locais.

As estações e apeadeiros, para além da sua função primeira, foram locais de relevância para o quotidiano, como locais de encontro e de troca, de conversa demorada, de feira, muito diferente dos atuais fluxos pendulares casa / trabalho / escola. Se houve locais em que, por vários motivos, a linha ferroviária não favoreceu o crescimento dos núcleos urbanos na sua vizinhança nem aproximou os já existentes, outros houve que conseguiram, de algum modo, integrar a estrutura ferroviária na sua vida urbana. No caso de Torre de Moncorvo, embora também construída em zona um pouco afastada do centro da cidade, houve o cuidado de estabelecer uma ligação viária direta à estação e, gradualmente, a construção urbana fez-se aproximar desta estrutura. Aos edifícios que a compõem foram associados serviços camarários, o que permite que estas estruturas façam parte da vida da cidade de alguma forma.

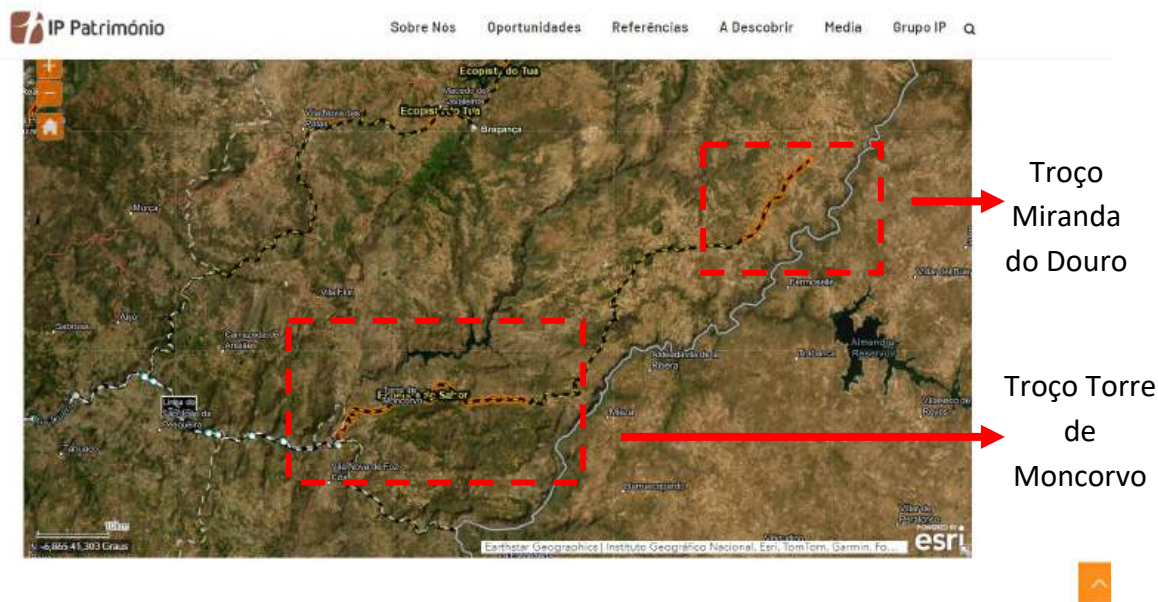
A marca deixada pela linha férrea na paisagem é ainda visível e mantida através da sua adaptação, em alguns troços, a Ecovia e Ecopista. Função esta que não deixa de

---

<sup>77</sup> ALVES, Rui Manuel Vaz (2015), *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro*. As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro, vol. I e II, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Tese de Doutoramento.

perpetuar o atravessamento, o ir de um ponto a outro. A questão que se coloca é: que tipo de exercício de apreensão, do que é percorrido e do que é visto, é, efetivamente, feito?

Figura 26 - Ecopista do Sabor: Troço de Torre de Moncorvo e Troço de Miranda do Douro



Fonte: IP Património <https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/ecopistas-ip-patrimonio/ecopista-do-sabor>

O enriquecimento e estímulo visual, e muitas vezes físico, que nos é oferecido pela viagem de comboio, constrói um conjunto de mapas mentais que nos relaciona com o território e nos permite o posicionar a cada momento do trajeto. Se a fazemos pela primeira vez, tudo é apreendido com o espanto da novidade. Por outro lado, a repetição cria códigos de reconhecimento que nos permitem, quase numa simbiose com o comportamento da máquina de ferro, assegurar ou reconhecer o local onde se está e o nosso restante tempo de viagem.

Um pequeno conto mirandês, *L derretir de la niebe i de l tiempo*<sup>78</sup>, usa a metáfora do derreter da neve que faz ressurgir uma nova terra a cada estação do ano, ainda que seja sempre a mesma que conhecemos. Similarmente, a magia da viagem cria uma

<sup>78</sup> Podcast «Terreiro de la Lhéngua 25», episódio 72 <https://www.up.pt/casacomum/terreiro-de-la-lhengua-25/72-l-derretir-de-la-niebe-i-de-l-tiempo/>. Consultado a 25 de janeiro de 2024

marca forte e individual que regista experiências sensoriais do quotidiano ou adiciona-lhe algo a que anteriormente não demos atenção.

**Figura 27 - Casa Comum (UP): Podcast Terreiro de La Lhéngua 25**



---

Fonte: Casa Comum (UP) <https://www.up.pt/casacomum/terreiro-de-la-lhengua-25/>

O imaginário coletivo e individual, e as marcas físicas e emotivas construídas pela experiência da viagem, e por esta viagem específica ao longo da Linha do Sabor, serão importantes para o nosso estudo. As memórias associadas ao percurso do comboio ao atravessar este território, cruzadas com as que podem hoje ser fixadas e estimuladas através do caminhar, poderão apontar para um novo olhar sobre o programa das Ecopistas.

A experiência da viagem muda consideravelmente quando deixamos de ser conduzidos pela máquina para sermos nós a encetar o caminho pelo nosso próprio pé. A perceção que temos da paisagem é afetada pelo nosso corpo que se move em vez da máquina; os sentidos alertam-se para os sons que nos rodeiam; a posição vertical do corpo do viajante, e a contemplação mais lenta da paisagem, permite um maior alargamento visual e uma escolha do ponto de vista; o enquadramento visual deixa de ser o definido pelo caixilho da janela do comboio.

Que utilidade poderão ter estes «caminhos» na paisagem de hoje para as comunidades? A procura desse novo uso constitui-se como determinante para que continue a ser identificado como pertença das pessoas, da sua história e identidade cultural. Essa sensação de pertença poderá caminhar em dois sentidos: (1) o conhecimento do saber fazer, através da memória coletiva e individual, que moldou esta paisagem em particular e (2) transformar esse saber em matéria científica que possa ser transmitida e sirva de suporte para um repensar sobre este património múltiplo de camadas. É isto relevante para essa comunhão entre as comunidades e o lugar que habitam. Ou seja, é necessário que se atinja esse equilíbrio entre o espírito do lugar<sup>79</sup>, que é indissociável da ocupação humana informada e identificada com o seu *palco*<sup>80</sup> de todos os dias. Neste contexto, podemos referir as recomendações da Declaração de Québec<sup>81</sup> que assume a enorme importância que os valores intangíveis como a memória, o saber fazer e os da ordem do simbólico, têm para um entendimento mais informado do que são as comunidades locais. Chama também a atenção para uma leitura multidisciplinar destes valores, criadores de identidade, numa relação conjunta com os valores de carácter tangível. Desta forma, a Declaração delineou os princípios pelos quais se devem reger os estados e as comunidades, de forma a manter vivo o espírito de pertença e a especificidade do lugar: repensar o *Genius Loci* na sua complexidade; identificar as possíveis ameaças ao seu desaparecimento ou adulteração; protegê-lo desses perigos identificados e garantir que se reúnam as condições para que a sua transmissão se estabeleça.

Entramos claramente no domínio do discutido pelo conceito de *Terceira Paisagem*<sup>82</sup>. Nesta obra, Clément explora a decomposição da paisagem a partir da sua (des)função, do efeito da ação do tempo e da vontade política. Caracteriza o espaço de reserva como lugar expectante em potência, cujo pensamento é enquadrado sempre pela identificação, pela consciência e pela vontade coletiva. Do conceito, com a sua

---

<sup>79</sup> FERRÃO, 2023: 10 – 17

<sup>80</sup> ARAÚJO, 2022: 107 - 110

<sup>81</sup> Declaração do Québec, Canadá, 4 de outubro de 2008

<sup>82</sup> CLÉMENT, Gilles (2018), *Manifiesto del Tercer Paisaje*, Barcelona, Gustavo Gili.

aplicabilidade aberta, conclui-se da sua pertinente transposição ao tema que se encontra em estudo.

Há, no caso da Linha do Sabor, um abandono da sua função inicial, transformando de alguma forma a relação que tinha com o território atravessado e também com as comunidades que lhe estavam próximas. O problema que a perda de função aqui apresenta, e representa, está diretamente ligado a uma realidade de abandono, de alterações à atividade económica e social locais, e uma maior sensação de isolamento. Há, de facto, ao longo do território que a linha percorria, paisagens e lugares em *perda* que se materializam de várias formas, e que poderemos enquadrar em algumas das categorias referidas por João Ferrão (2023)<sup>83</sup>. São elas: em ruína; onde a memória prevalece face às estruturas remanescentes; tentando a sobrevivência com novas funções; tentando a regeneração do seu papel no território; e a metamorfosear-se, apagando a função inicial. Neste contexto, entendemos como paisagens aquelas que nos são dadas a percorrer e observar através do canal ferroviário (entre Sendim e Duas Igrejas) e, como lugares, as aldeias que esta via-férrea servia (Sendim, Fonte de Aldeia e Duas Igrejas), assim como outros pontos que se acharem pertinentes. Será feito o devido enquadramento nas categorias acima elencadas no desenvolvimento deste trabalho (**Cap. 2.3.**).

A Linha do Sabor convoca um património emotivo construído pela memória afetiva, e efetiva, por parte de quem a usou e tirou partido de uma vida que se gerou em torno desta estrutura (**Cap. 4**). Esse património conjuga o esforço da sua implantação na paisagem e a superação da máquina das condições difíceis e agrestes que encontrou, memória da capacidade humana. Assim como conjuga a forma como o viajante apreendeu a viagem através do que a máquina lhe fez perceber pelo percorrer do território: a mudança de velocidade, o descanso demorado para recuperar o «fôlego», os sons e os cheiros.

Ao nosso estudo cabe a pertinência desta procura de sentido para a paisagem ferroviária como novo caminho e forma de experimentar o território. Como podemos

---

<sup>83</sup> FERRÃO (2023), *Lugares em Perda, Restos y Rastros*, Prólogo: 10 - 17



colocar em prática esta apreensão do que nos rodeia e como é que essa nova realidade relacional nos implica e identifica com ela? Podemos utilizar o nosso objeto de estudo como linha explicativa e interpretativa de ações impostas a este território?

**Figura 28 - Imagens da Linha do Sabor**

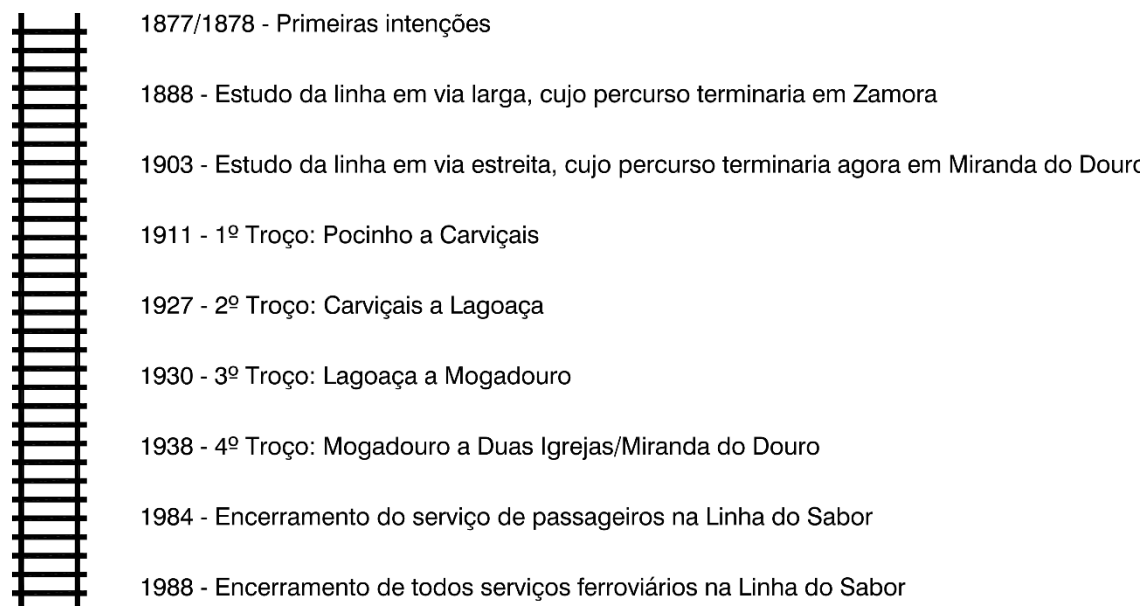


---

Fonte: *Saudades do comboio na Linha do Sabor*, Jornal Público, 5 de dezembro de 2009, Pedro Garcias (texto) e Paulo Pimenta (fotografias)

## 2.2. ... de uma Rede Ferroviária

Figura 29 - Esquema cronológico do planeamento e da construção da Linha do Sabor



Fonte: Elaborada a partir da tese «O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor», Teresa Alice Pinto Amaro, 2021

Não é objetivo deste trabalho produzir uma narrativa histórica na perspetiva do elencar dos factos da construção da rede nacional ferroviária, nem da construção da Linha do Sabor, havendo estudos recentes que o fizeram já<sup>84</sup>. Estes factos interessam, apenas, para identificar os objetivos do seu planeamento e construção, conhecer o seu desenvolvimento no território e, em traços gerais, compreender o que mudou na forma de viajar em Portugal.

Assim sendo, referimos apenas que o planeamento da Rede Ferroviária Portuguesa sofre um atraso em relação às já planeadas e construídas nos restantes países europeus. Rui Alves (2015)<sup>85</sup> identifica a instabilidade nacional e a falta de recursos para a implementação desta rede de transporte transformadora da forma da

<sup>84</sup> ALVES (2015); AMARO, 2021; MARTINS, 2022; NUNES, 2023

<sup>85</sup> ALVES, Rui Manuel Vaz (2015), *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro, vol. I e II*, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Tese de Doutoramento.

paisagem e da viagem. Em toda a Europa se davam grandes transformações urbanas, alavancadas pela Revolução Industrial e por novas políticas de fazer cidade, das quais o caminho-de-ferro fazia parte, enquanto transformador das malhas citadinas e dos aglomerados servidos pelo comboio.

Segundo o mesmo autor supracitado, o grande objetivo do Plano Ferroviário Português (finais do século XIX<sup>86</sup>), era dotar o país de condições para que se constituísse como uma plataforma para a circulação de pessoas e mercadorias, de e para a Europa, mas também para o resto do Mundo, ligando-se pelas rotas marítimas a África e à América. Apontar estes objetivos, ajuda a entender o traçado desta rede apoiado nos grandes portos marítimos de Lisboa e Leixões, assim como nos portos fluviais que, em conjunto, fizeram circular pessoas e bens pela costa marítima e pelos rios navegáveis (Douro, Minho, Tejo, etc.). No entanto, a rede complementar de estradas e caminhos, em paisagens de relevo maioritariamente acidentado, não permitia a viagem e circulação interna fácil e rápida. Confiava-se que o desenvolvimento do país, principalmente do seu interior, poderia ser alavancado pela implementação de linhas de comboio. Apesar da gradual progressão da ferrovia no território, a rede rodoviária não acompanhou o mesmo ritmo, deixando as populações (maioritariamente no interior) sem acessos mais diretos às estações e apeadeiros.

Tal como em toda a Europa, a viagem democratizou-se em Portugal, fazendo circular pessoas e bens, ajudando à troca de produtos que chegavam pela via marítima e ao escoar dos que vinham do interior do país<sup>87</sup>. Hugo Pereira (2010)<sup>88</sup> refere-se à viagem de lazer como uma nova forma de percorrer o território e de experimentar a paisagem como um espaço contemplativo e de descoberta, assim como de ganho

---

<sup>86</sup> CP <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia>

<sup>87</sup> PEREIRA, 2010: 25 - 40

<sup>88</sup> PEREIRA, Hugo Silveira, *As Viagens Ferroviárias em Portugal (1845-1896)*, in CEM/Cultura, Espaço & Memória. Porto: CITCEM/Edições Afrontamento, nº 1, 2010. Dossier temático «Viagens e Viajantes», PEREIRA, Gaspar Martins (Dir.); Ed. do dossier temático Isabel Morujão, p. 25-40

económico e de passageiros para a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (CRCFP) (Fig.30) e para as outras empresas que, ainda no séc. XIX, exploravam parte da rede ferroviária portuguesa.

Os grandes objetivos traçados para a rede ferroviária nacional tiveram dificuldades de concretização de vária ordem. Ainda Rui Alves (2015) reforça a falta, numa fase inicial, de autonomia do Estado para a imposição dos seus planos devido à sua dependência em relação aos consórcios privados que foram sendo estabelecidos, à difícil orografia do território, ao atraso técnico e da técnica, nomeadamente a lenta industrialização nacional e a falta de técnicos especializados, e, por fim, à pobre economia do país.

**Figura 30 - Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal e Guia Portátil do Viajante em Portugal**



Fonte: Elaborada a partir da tese «O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor», Teresa Alice Pinto Amaro, 2021

A construção da Linha do Sabor<sup>89</sup> ficou compreendida entre 1911 (logo a pós a Implantação da República<sup>90</sup>) e 1938 (nos inícios do Estado Novo<sup>91</sup>).

Traçada dentro dos objetivos gerais para a rede nacional (inserida no Plano das Vias-Férreas a norte do Mondego, 1898<sup>92</sup>), interessa referir a intenção de fazer crescer a rede ferroviária a norte, nomeadamente em Trás-os-Montes (*a mais interior e mais oriental*<sup>93</sup>), de aproximar as populações numa certa coesão territorial, que se pretendia não só no território nacional, mas se estenderia, fazendo a ligação ao país vizinho, ao restante território europeu.

O escoamento da produção e dos minérios constituíram as primeiras grandes forças para a sua execução, como podemos ler em dois números da Gazeta do Ferroviário

À cerca da importância económica d'aquellas duas linhas (Sabor e Valle do Tâmega) muito há que dizer.<sup>94</sup>

e

A linha do Pocinho a Miranda é o instrumento indispensável do progresso económico da vasta região entre Douro e Sabor, completamente destituída de meios de comunicação.<sup>95</sup>

A construção de uma linha férrea tem na sua base uma função utilitária, económica e de serviço. O seu traçado tem motivações e segue aquele que será o percurso mais propício e favorável à sua implementação, adequado à técnica disponível.

---

<sup>89</sup> O projeto tem data de 29 de fevereiro de 1904 e aprovação a 20 de abril do mesmo ano

<sup>90</sup> Implantação da República a 5 de outubro de 1910

<sup>91</sup> Regime político que vigorou em Portugal entre 1933 e 1974

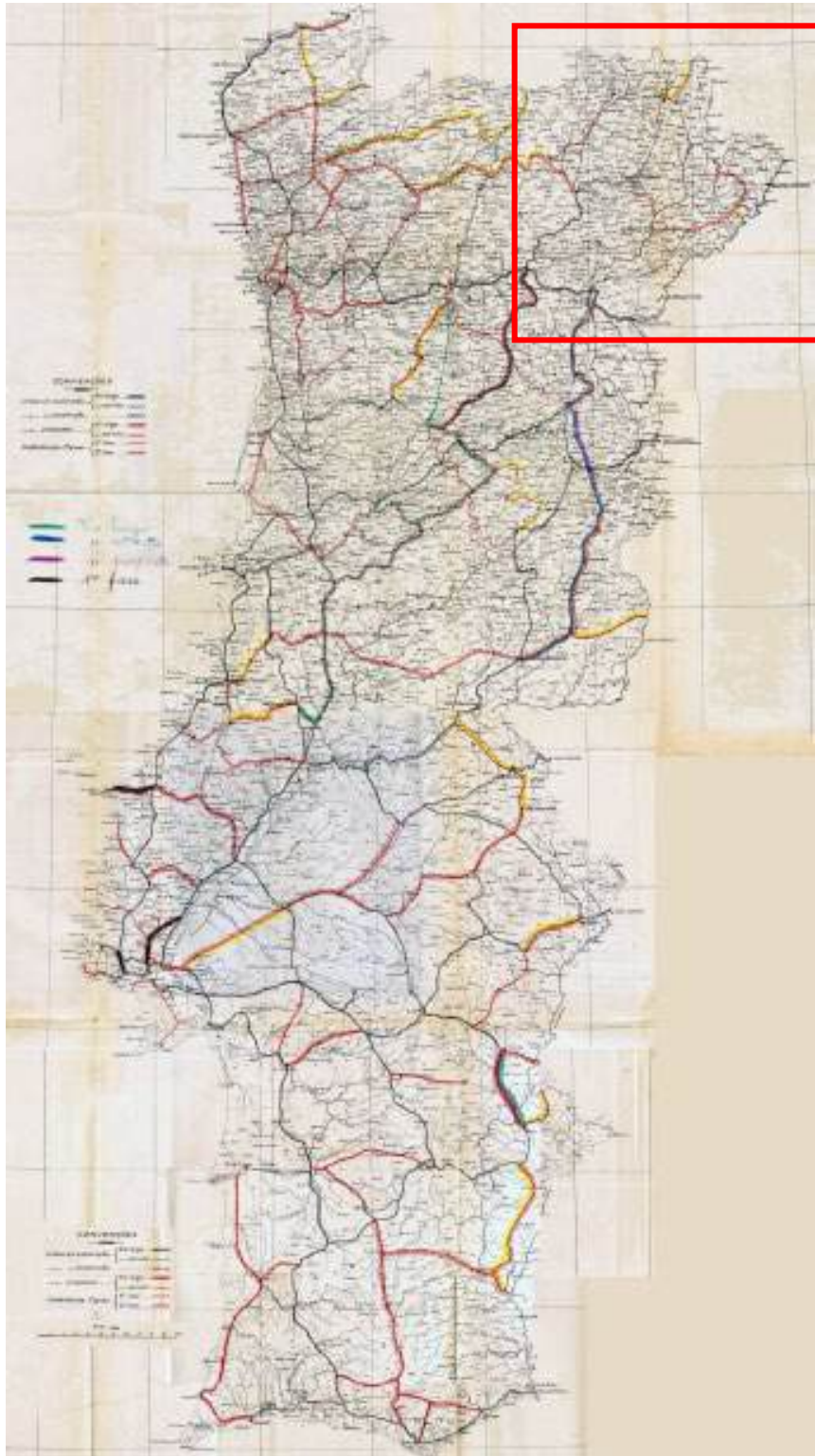
<sup>92</sup> CP <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia>

<sup>93</sup> ALVES (2015)

<sup>94</sup> GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO nº366, 1903

<sup>95</sup> SOUZA in GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO nº368: 117 - 118

Figura 31 - Plano Ferroviário aprovado em 1930



Fonte: ALVES, Rui Manuel Vaz (2015), *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro, vol. I e II*, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Tese de Doutoramento.

Após várias contrariedades políticas e de financiamento, a linha, pensada com uma outra dimensão, não atravessa a fronteira e não chega a Miranda do Douro (nem mesmo a Vimioso, como se previa (**Fig. 31**), ficando em Duas Igrejas a sua estação terminal. A proposta inicial dos finais do séc. XIX previa esta linha como de via larga, mas é já no início do séc. XX (1903) que um novo estudo se realiza prevendo que se faça executar de via estreita, sendo indicada como melhor opção técnica para resolver a difícil topografia. Tratava-se, então, de uma via ferroviária complementar à Linha do Douro (fazia parte do chamado *novello*<sup>96</sup>), e fazia o percurso até Miranda do Douro acompanhando, em parte, o Rio Sabor, infletindo, depois de contornar a Serra de Reboredo, para nordeste atravessando todo o Planalto Mirandês, tantas vezes referido como sofrendo de um isolamento agudo.

Da Linha do Sabor não poderemos dizer que, tecnicamente, seja comparável com outras linhas da mesma bitola ou até de uma linha como a do Douro. O seu traçado, de via estreita, delineou o seu percurso tirando partido da topografia ainda que difícil de transpor. A primeira grande obra com impacto na paisagem é a realização da Ponte do Pocinho, que fazia a linha atravessar o Rio Douro e seguir por território transmontano. Embora possamos dizer que grande parte do seu traçado percorre a grande extensão do planalto mirandês, o seu troço inicial pertence ainda ao vale do Douro, fazendo o seu caminho entre o Pocinho e Torre de Moncorvo até Felgar, iniciando a sua subida às terras altas na secção mais difícil de transpor, dada a altitude que é necessário vencer (540m) e a curta distância para o fazer (25Km).

O transporte das mercadorias prevaleceu em detrimento do serviço de passageiros. Um relativo afastamento das infraestruturas ferroviárias aos aglomerados habitacionais tornou sempre difícil o acesso à linha ferroviária. O fecho das explorações mineiras, o desinvestimento na manutenção da infraestrutura ferroviária, a aposta na construção de melhores estradas, com a conseqüente e gradual perda de passageiros para o transporte rodoviário de passageiros e para o transporte individual, ditaram o encerramento total da Linha do Sabor a 1 de agosto de 1988. Ao abrigo do Plano de

---

<sup>96</sup> Rede complementar das linhas do Minho e Douro

Modernização dos Caminhos de Ferro foram encerrados, nesta altura, 770 Km de ferrovia, grande parte no interior do país.

**Figura 32 - Mapas da Implantação das Linhas Ferroviárias em Portugal**



---

Fonte: ALVES, Rui Manuel Vaz (2015), *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*, vol. I e II, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Tese de Doutoramento.



### **2.3. ... da Malha Urbana**

O traçado de uma linha de caminho-de-ferro implanta-se, de várias formas, numa paisagem.

A localização das estações principais ou centrais foi sempre uma oportunidade para reformular, construir e requalificar partes das cidades. Nos aglomerados, as estações assumem um papel construtor de espaço urbano e potenciador de novas articulações viárias, de espaço público e novas funcionalidades. São, estes edifícios, marcos da modernidade arquitetónica, do apuramento técnico, do pensamento urbano e da transformação de modos de habitar e viver a cidade, e também de mobilidade territorial.

A importância assumida por esta infraestrutura (e pelo conjunto de estruturas que lhe dá corpo) na malha urbana e na mobilidade das populações, é válida para qualquer escala, podendo diferir a qualidade arquitetónica, a dimensão e o dinamismo que imprime nos locais onde se implanta.

Qualquer que seja o enquadramento e implantação de uma via-férrea, esta implica, sempre, um papel transformador da malha e paisagem urbanas. Não só aos edifícios de passageiros foi dada uma importância clara, ao serem o espelho da nova contemporaneidade, mas também foi preciso enquadrar os canais ferroviários e o material circulante nesses mesmos aglomerados. Os estudos consultados sobre o tema da ferrovia, incidem particularmente nas estruturas que a compõe (estações, apeadeiros e edifícios de apoio), no seu planeamento e construção, no seu enquadramento, e até na sua reconversão. Mas a infraestrutura ferroviária desenhou e interviu igualmente no território. Para o nosso estudo é relevante entender também o que são esses espaços de paisagem daí resultantes.

Se, por um lado, entendemos que a introdução em contexto urbano ou rural, destas novas estruturas ferroviárias como positivas, nem sempre vimos a restante infraestrutura da mesma forma, dado o seu impacto na paisagem dos centros e periferias urbanas. A ela associamos quebras na continuidade do edificado, a barreiras visuais e físicas e, mesmo, a uma desqualificação do espaço urbano que vai crescendo junto a estes canais. Estas sobras, engolidas pelas periferias e pelas zonas de

crescimento dos aglomerados populacionais, muitas vezes não considerando a integração nos seus planos de expansão a existência destes canais e estruturas, resultam numa paisagem que sofre de uma perda de contexto e de qualidade a vários níveis: visual, integração e contextualização. No entanto, são elas também paisagem que hoje entendemos como fazendo parte de uma camada evolutiva das cidades. Permitem perceber as mudanças operadas, as opções estratégicas (ou ausência delas) de uma determinada fase histórica ou política, e os processos de crescimento dos lugares. A atual observação e estudo das paisagens deve, hoje, conseguir entender que as paisagens desqualificadas são naturais merecedoras de atenção. Importam não só aquelas que demonstram um equilíbrio entre os elementos naturais e os construídos, mas também compreender as causas que tornam menos saudáveis outras que ainda não o conseguiram repor ou atingir.

A Linha do Sabor é uma via-férrea desenhada e construída fora dos grandes aglomerados urbanos colocando um conjunto diferente de questões. Em território geograficamente difícil e de características rurais, é importante compreender a localização desta Linha em relação aos lugares que, por ela, eram servidos. Qual a interdependência entre as atividades a que se dedicavam as populações e as que se criaram em função da ferrovia, das estruturas com as qualidades naturais do território, com as características socioeconómicas de cada lugar, com a sua arquitetura, com as suas redes de caminhos e terrenos de cultivo e de pasto?

Para obter respostas a esta questão iremos explorar o troço final da Linha do Sabor entre Sendim e Duas Igrejas, em pleno Planalto Transmontano, como ensaio e possibilidade de aplicação à totalidade da Linha ou a outros troços da mesma.

Neste território em estudo, os aglomerados caracterizam-se pela sua pequena dimensão, concentrados e nem sempre com uma estrutura urbana e espacial muito clara, como daremos nota em capítulos posteriores (**Cap. 2.3.**). Lugares estes que se comunicam por caminhos e vias mais antigas e mais recentes e em conformidade com a utilidade e a urgência da deslocação, resultando, daqui, a sua maior ou menor expressão no esquema viário. Podemos dizer que esta malha se organiza a partir de

Estradas Nacionais (EN), herdeiras das Estradas Reais (juntamente com as Estradas Regionais) e que ligam mais direta e rapidamente estes locais; pelos Caminhos Municipais (CM) que ainda cumprem o acesso aos terrenos de cultivo e se constituem como alternativos às EN; e, por fim, os pequenos Caminhos Rurais (CR) que resultam da bifurcação dos CM, ligando-os ao interior das terras. Atualmente, podemos acrescentar um Itinerário Complementar (IC), uma via de circulação rápida (**Fig. 33**).

Figura 33 – Vias a trabalhar no troço Sendim a Duas Igrejas: Linha do Sabor, «Carril Mourisco» e IC5



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro

Para a nossa análise, interessa a ligação entre os três núcleos – Sendim, Fonte de Aldeia e Duas Igrejas - pela EN221 e as suas ramificações para o interior dos aglomerados; os traçados, quase paralelos, do antigo caminho designado por «Carril Mourisco», do canal ferroviário da Linha do Sabor e do atual IC5 (**Fig. 33**). Deste conjunto, aquele em que iremos incidir mais aprofundadamente será a antiga linha de caminho-de-ferro, mas nunca dissociada dos restantes. O «Carril» assim como o IC5, serão importantes para perceber a sua organização e relação com os aglomerados, os seus cruzamentos e afastamentos, o seu papel e significado numa hierarquia espacial e funcional do seu entorno.

A nossa análise, embora com conhecimento e apoio histórico, construir-se-á segundo formas de aproximação exploratórias e interpretativas do que vemos e identificamos neste território (**Cap. 3**). Ou seja, que memórias na terra são deixadas para entender as movimentações humanas, como é feita essa circulação e com que objetivo, e como se ligam às atividades destas populações.

Desta forma, é necessário ler estas manifestações humanas à luz do tempo longo e de uma ocupação antiga, sendo que, quer o «Carril Mourisco» quer os caminhos hoje entendidos como secundários, foram, em tempos, as principais vias de comunicação, de acesso às terras, de comércio e de peregrinação.

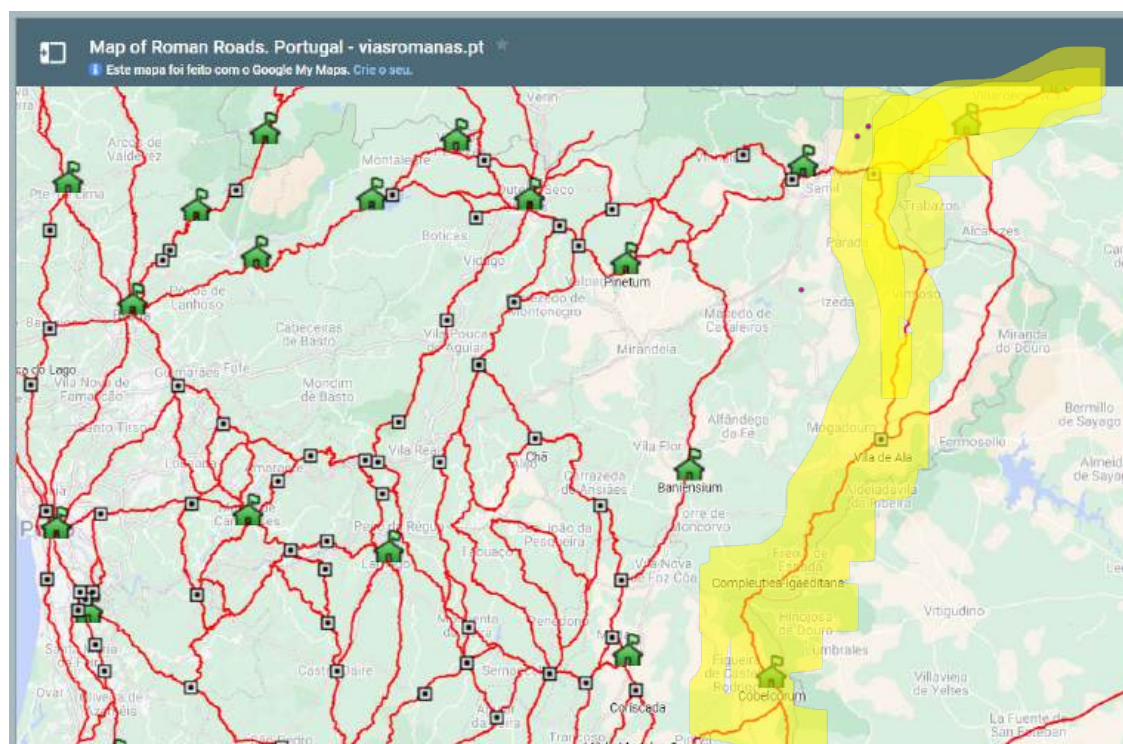
Neste contexto, talvez seja importante reclamar um enquadramento desta via a que dão o nome de «Carril Mourisco». Talvez resultado de um caminho anterior, terá sido transformado e melhorado durante a ocupação romana<sup>97</sup>. Fazia parte da rede viária que a romanização aproveitou, traçou e construiu em todo o território sob a sua influência. O «Carril Mourisco» (**Fig. 34**) fazia a ligação entre Astorga (ASTURICA) e Torre de Almofala (COBELCORUM). Se observarmos o seu trajeto a partir de Torre de Almofala, podemos observar que o seu caminho segue paralelamente ao Rio Águeda, e faz o mesmo com o Rio Douro (no seu troço hoje dito internacional) após o seu atravessamento em Barca D'Alva, para seguir depois em direção a norte para Astorga (na então Meseta Ibérica). Estaria igualmente ligado a caminhos importantes de ligação

---

<sup>97</sup> Vias romanas em Portugal (<https://www.viasromanas.pt/>)

ao litoral atlântico e ao interior da península. Para além de algumas referências documentais<sup>98</sup>, esta via foi assinalada também pela Cartografia Militar na série M888 (1/25 000) (Fig. 35), revelando a sua significativa importância para o território que atravessa.

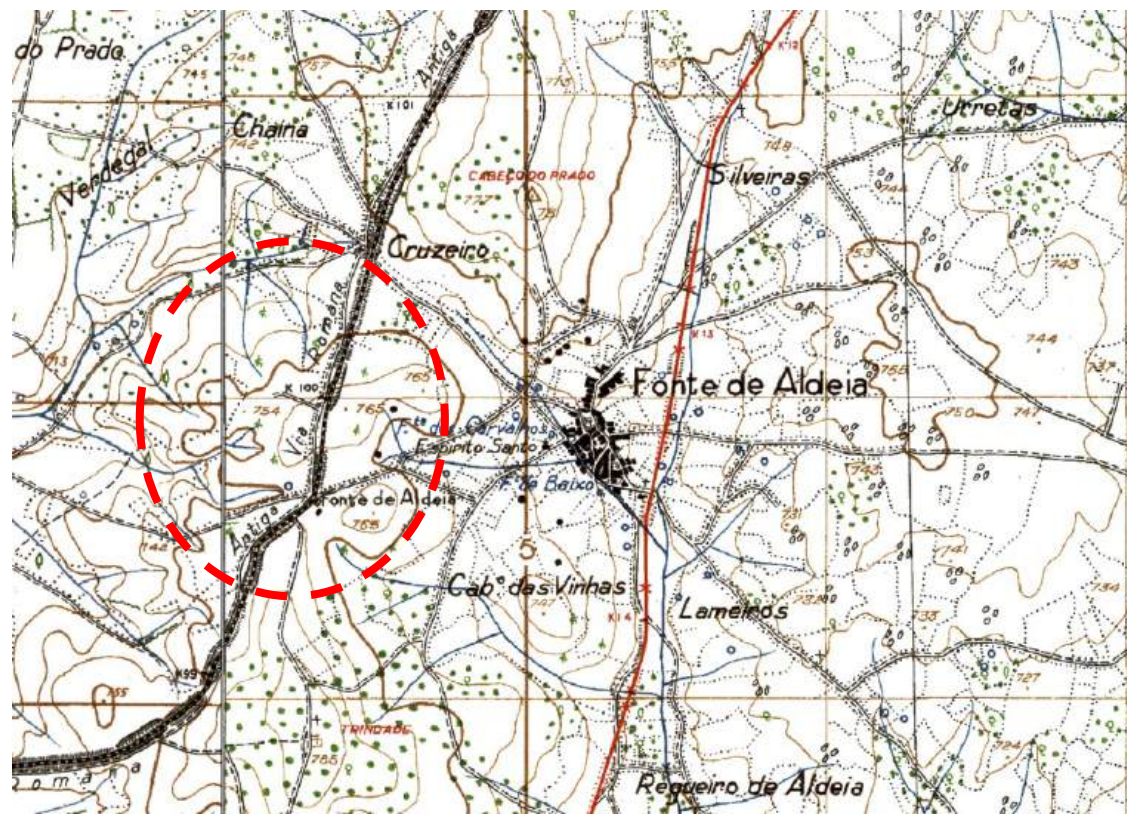
Figura 32 - «Carril Mourisco»



Fonte: Vias romanas em Portugal (<https://www.viasromanas.pt/>) Astorga (ASTURICA) - Torre de Almofala (COBELCORUM)

<sup>98</sup> Nas fontes consultadas por via indireta, o «Carril Mourisco» é referenciado por um manuscrito afonsino de 1172; é também descrito por Abade de Baçal em 1915, apoiado em notas do Major Celestino Beça (Alves, 1915)

Figura 35 - «Carril Mourisco» nas Cartas Militares: secção da Série M888 Folhas 94 e 95, 1976



Fonte: Arquivo da aluna e Mapoteca

A persistência deste caminho é relevante para o nosso estudo como uma marca de uma vivência no território, cuja importância funcional, no presente, apuraremos. Esse uso continuado e transformado num tempo longo, reformulando a relação que as comunidades estabeleciam com ele, pode ser importante para que entendamos os mecanismos da ação humana. Existe um paralelismo entre o traçado do «Carril» e o da linha de caminho-de-ferro. Deve-se à viabilidade que a topografia prestava à construção de um e de outro nesse trajeto (e que condicionou, mais recentemente, também o traçado do IC5). O que significa que as duas linhas se desenvolvem à margem dos pequenos aglomerados que estudamos, ligando-se a estas comunidades por caminhos de ligação secundários entre terras de cultivo. O artigo *Contos do Caminho*<sup>99</sup> faz-nos refletir sobre esse afastamento em relação aos núcleos habitacionais em dois

---

<sup>99</sup> SANTOS e MORANGO, 2015

momentos: (1) o isolamento desse percurso e (2) a forma como se relaciona espacialmente com esses núcleos construídos. O isolamento desses trajetos constrói um sentido de perigosidade perante o desconhecido, processo este que enriquece claramente o folclore, as lendas e a construção de um imaginário da ruralidade e das formas de vida a ela associadas<sup>100</sup>. Ainda no mesmo artigo, se faz referência à composição hierárquica dos pequenos núcleos a partir do que identificam como linhas de segurança. Ou seja, o centro da aldeia é considerado no imaginário como o lugar seguro, no sentido comunitário. O seu entorno, composto pelas áreas de cultivo, é ainda um lugar protegido. Mas à medida que seguimos para as áreas de baldio, de pastagem, de matas, etc., essa sensação de falta de proteção cresce. E é nesta linha que estes caminhos periféricos, como o «Carril», se encontram.

Ambos, o “Carril” e a linha ferroviária do Sabor, encontram-se expectantes em termos funcionais, mas neles resiste uma memória coletiva de vária ordem: material e imaterial, social e económica, territorial e tipológica. O que foi hoje transferido da via-férrea para a rede rodoviária teve lugar também neste caminho («Carril») de construção distante, aquando da introdução da estrutura ferroviária. Pela sua importância na vida comunitária, estendeu no tempo a sua relevância e utilidade.

A EN221 é relevante na ligação entre os três pequenos aglomerados e na sua relação com a malha viária de cada um, assim como se pretende entender a sua posição em relação ao crescimento de cada aldeia, ao seu atravessamento ou o seu traçado tangente aos povoados. Interessam então os troços que se relacionam diretamente com os lugares em causa.

O IC5 desenvolve-se paralelamente às três vias assinaladas, representando um objeto estranho na paisagem e neste conjunto viário mais antigo. Estudaremos melhor esse cruzamento e impacto quando incidirmos sobre o canal ferroviário (**Cap.3.**).

---

<sup>100</sup> MOURINHO (1987) Cancioneiro Tradicional Mirandês



### 2.3.1. Sendim

Figura 36 – Vila de Sendim e o seu Núcleo central



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro. Legenda: Núcleo central (amarelo tracejado); Igreja Matriz (vermelho cheio); Vias (vermelho tracejado), EN221 (branco tracejado); Estação (verde tracejado), Linha do Sabor (vermelho cheio); «Carril Mourisco» (azul cheio)

Com os atuais 1240 habitantes<sup>101</sup>, Sendim é das três aldeias em estudo, a que apresenta uma estrutura mais complexa. O centro da freguesia é, ainda, o largo da Igreja Matriz, a uma cota mais alta relativamente ao restante aglomerado, sendo que o crescimento urbano mais antigo fez-se a poente desta peça arquitetónica de enorme relevância para a vida urbana (**Fig. 36**). A rede de caminhos e ruas parte deste largo numa necessidade de articulação com os terrenos de cultivo e de pasto, mas também com os pontos de água. A toponímia mantém ainda essa memória como podemos ver pela Rua do Caminho do Prado, Urbanização das Eiras, Rua da Fonte Nova, Rua do Caminho das Vinhas, etc. A parte central do aglomerado é constituído por quarteirões quase na totalidade preenchidos pelas edificações e sem terreno livre. As tipologias que ocupam este núcleo central são de carácter mais urbano, com mais pisos e preparadas para o comércio e serviços que ainda hoje ocupam esta parte da aldeia. Nas zonas mais afastadas do centro encontram-se ainda tipologias de uma arquitetura vernacular, associadas a pequenos terrenos de cultivo.

O edificado, neste contexto territorial, é bastante marcado tipologicamente pela sua função. No entanto, os edifícios representativos de uma ocupação ligada a uma economia rural, foram sendo paulatinamente intervencionados e «modernizados», criando uma paisagem urbana dissonante e adaptada às atividades terciárias. Fenómeno este que não é particular de Sendim, mas que se pode entender sob duas perspectivas. A primeira prende-se necessariamente com a evolução, crescimento e transformação dos aglomerados, e a segunda, com a necessidade de resposta a questões inerentes a essa transformação: a mudança social e económica, ao tempo e a adaptação às novas técnicas e materiais. Este último ponto, leva-nos à forçosa transformação do que construímos e para quê, com a inevitável perda ou mutação tipológica do construído. O desligamento entre a forma e a função (neste caso em apreço à atividade rural), assim como a conotação da arquitetura vernacular com uma baixa situação económica ou até de pobreza, levou a uma transformação total ou o

---

<sup>101</sup> CENSOS 2021 População da União das freguesias de Sendim e Atenor. Consultado em <https://tabulador.ine.pt/indicador/?id=0011609>

abandono de modos e tipologias de habitar. No entanto, existem ainda alguns pequenos exemplos que dão nota dessa ocupação inicial muito ligada ao cultivo das terras.

É visível uma contínua mudança de ocupação e atividade económica que foi acontecendo também aqui. O aparecimento de edifícios de tratamento arquitetónico mais rico dá-nos a observar que poderá marcar igualmente o surgimento de uma classe social que se dedicava não só ao cultivo da terra, mas também ao comércio dessa produção e de outras mercadorias que a chegada do comboio tornou possível. Terá sido resultado igualmente da diversidade de atividades que esta vila possuía<sup>102</sup> (Fig. 37).

**Figura 37 - Algumas tipologias vernaculares e as novas construções do centro da vila.**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

---

<sup>102</sup>MOURINHO, António Rodrigues (2013), *Sendim, a terra e o homem: apontamento monográficos*. Sendim, António Rodrigues Mourinho e Junta de Freguesia de Sendim: 177 - 234.

O crescimento da aldeia (elevada a vila em 1989) fez-se ao longo de caminhos existentes e ocupando alguns antigos terrenos de cultivo (**Fig. 38**). A norte, as «eiras» – localizadas num suave vale ensolarado, aproveitando a proteção das zonas mais altas – foram ocupadas pelos novos equipamentos necessários à contemporaneidade: os agrupamentos escolares, bombeiros, cooperativa agrícola, etc. De notar, que quando aqui nos referimos a eiras não falamos de uma plataforma nivelada e pavimentada construída para o efeito, mas sim de um pedaço de terra no meio dos terrenos de cereal, cuja compactação e perda de humidade pelo calor estival, era utilizado na ceifa para o primeiro tratamento do trigo e do centeio (a «trilha» e a limpeza), antes de seguir para armazenamento.

Este crescimento urbano de que falávamos faz-se até à EN221, que se fez acompanhar de frentes com comércio e serviços, e por loteamentos para construção de habitação unifamiliar. Podemos comparar este tipo de ocupação ao muito comum e generalizado crescimento urbano ao longo das estradas nacionais dando origem a uma paisagem urbana que não acrescenta ou cria vida urbana. A predominância da circulação automóvel impõe-se em detrimento da do peão. Para norte, e igualmente ao longo de vias já existentes, foram crescendo as habitações unifamiliares, dentro do mesmo tipo de ocupação referido para a EN221.

**Figura 38 - Zona de crescimento ao longo da rede viária e a área ocupada das «eiras» e Imagens de arquivo dessa ocupação**





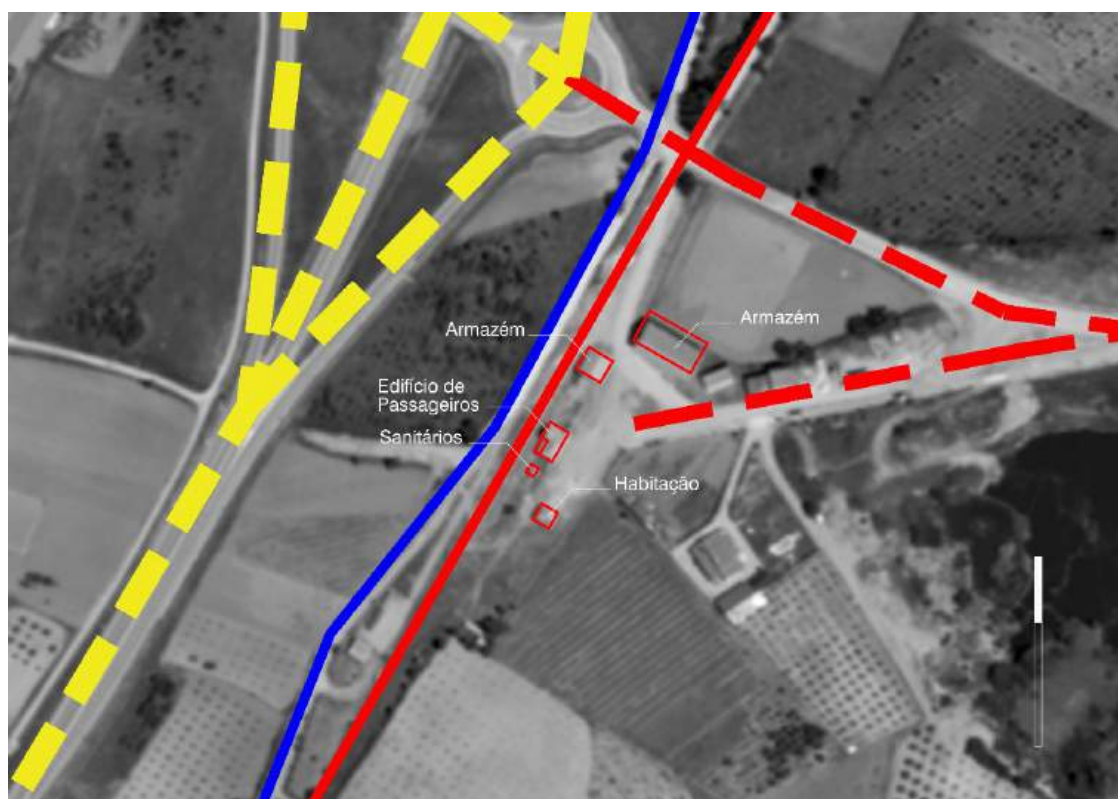
---

Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro. Legenda: Núcleo central (amarelo tracejado); Igreja Matriz (vermelho cheio); Vias (vermelho tracejado); EN221 (branco tracejado); Zonas de crescimento (Laranja tracejado)

A vila é, no entanto, rodeada ainda por terras de cultivo que constituem um manto retalhado de parcelas de pequena e média dimensão (hortas e pequenas culturas), ainda que esporadicamente vejamos parcelas de maior dimensão, antigas searas de centeio e trigo, hoje cultivadas para consumo dos animais, e as zonas de alguma vinha, que se estendem para sudeste, em direção ao rio. A ocupação agrícola deste território continua a fazer permanecer o seu carácter.

Desta paisagem faz parte a infraestrutura ferroviária (**Fig. 39**). Como já referido, implanta-se com algum afastamento da aldeia, procurando uma cota constante que lhe permite percorrer o território de forma mais suave. Como elencado anteriormente, o traçado desta linha, nomeadamente em grande parte do troço em estudo, segue quase paralelamente ao «Carril Mourisco». Este facto é relevante pois ambos se acompanham e se integram da mesma forma na paisagem. Ambos perderam a sua função primeira, mas também ambos marcam simbolicamente este território. Quanto à readequação do seu papel atual, aferiremos nas nossas conclusões após todos os elementos recolhidos e analisados. Por agora, interessa uma análise da sua posição e papel neste contexto. O traçado do IC5, embora seja muito semelhante, é visível, neste olhar mais afastado, como uma estrutura com uma intrusão no lugar mais efetiva. Essas relações (ver **Cap. 3.1.: Ponto 2; Ponto 27 e Cap. 3.2.: Ponto 51**) irão ser mais visíveis nesse aproximar da análise.

Figura 39 – Sendim, rede viária mais significativa e Estação Ferroviária



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro. Legenda: Núcleo central (amarelo tracejado); Vias (vermelho tracejado); Estação (círculo verde tracejado); Caminho de ferro (vermelho cheio); Carril Mourisco (azul cheio); IC5 (tracejado amarelo-torrado)

A antiga estação ferroviária e o largo formado pelos edifícios de apoio, recebe a via de traçado regular que faz a ligação à vila, sendo na sua proximidade e junto à EN 221 onde se encontram mais edificações. A ocupação tem-se vindo a aproximar da estação em tempos mais recentes, ocupando lotes de antigos campos de cultivo e à medida que vai ficando desocupado ou transformado o centro da vila. Esta nova ocupação deve-se não só ao abandono das antigas tipologias de habitação, mas também à introdução de novas funções como serviços, pequena indústria e habitação.

Numa análise cartográfica preliminar ao trabalho de campo mais direto com o objeto, a linha férrea é exatamente isso – um traçado linear que se mistura com a restante e hierarquizada rede viária e dos caminhos rurais. Por sua vez, estes acompanham os terrenos agrícolas e as pequenas bolsas de terrenos com outras funções, conferindo à paisagem uma organização funcional. Estas linhas, as de carácter mais regular e as mais orgânicas, dão acesso às terras agrícolas que ora assumem uma delimitação regular, ora também elas irregulares e adaptadas à topografia e aos acidentes geográficos (**Fig. 40**). Aqui, a malha deste reticulado é mais aberta, encolhendo na proximidade do aglomerado, resultante da localização de antigas hortas, mas também de algumas ainda hoje trabalhadas.

Se quisermos enquadrar a Vila de Sendim nas categorias de perda<sup>103</sup> que referimos em capítulo anterior (**Cap. 2.1.**), podemos acrescentar que esta se insere em algumas delas. Mas talvez a que pode ser mais relevante referir será que este lugar estará entre a sobrevivência e a regeneração. Por um lado, tenta encontrar novas formas funcionais de existência baseadas em questões identitárias como a importância do ensino da música e a construção de instrumentos, assim como pela manutenção das manifestações religiosas; por outro tenta a partir destas afirmar um novo papel no território.

---

<sup>103</sup> FERRÃO (2023), *Lugares em Perda, Restos y Rastros*, Prólogo.

Figura 40 – Paisagem rural de Sendim: hortas, vinhas e gerais







---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

### 2.3.2. Fonte de Aldeia

Figura 41 – Fonte de Aldeia, esquema viário e centro da aldeia



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro

Fonte de Aldeia, um pequeno aglomerado, pertencente a Vila Chã da Braciosa<sup>104</sup>, e herdeiro de uma ocupação que terá tido lugar no Cabeço da Trindade<sup>105</sup>, apresenta uma organização espacial simples e clara (**Fig. 41**). O adro da igreja, o Largo do Sagrado, apresenta-se como natural espaço social e cívico, tendo a restante ocupação sido realizada em seu torno, mas essencialmente para sul, acompanhando o relevo do terreno fixando-se neste pequeno vale. Não apresenta zonas de expansão muito significativas sendo que as que se deram, há muito se consolidaram. As mais recentes tiveram lugar mais próximo da EN221, sem grande relevo para o seu crescimento. Para além de um braço edificado que se fez expandir para nordeste em direção ao cemitério da aldeia (Rua do Cemitério), a sua concentração deixa livre tudo à volta para as terras de cultivo, para os lameiros e para algum pasto. Existe uma hierarquia neste desenho organizativo, sendo que as terras de menor dimensão e mais planas se encontram mais perto da aldeia, destinadas às hortas e aos lameiros (muitas vezes murados e delimitados por linhas de árvores). As terras mais afastadas e em zonas mais declivosas e ensolaradas, estão mais libertas de delimitações. Existe ainda alguma vinha e olival, ocupação que seria bastante forte nesta zona, a justificar-se pela grande quantidade de lagares de vinho e azeite na aldeia.

A relação desta organização rural com o edificado é ainda significativa, embora abandonada, em ruína ou em mau estado, ou transformada para adaptação a outros níveis de conforto. Esta perda iminente do que ainda se conserva destas tipologias e de outras peças de significado e interesse, levou a que se tornasse relevante executar um pequeno levantamento do que são ainda estas permanências no território. Foram marcadas em cartografia e fotografadas. Não deve ser visto como um inventário exaustivo e profundo, nem definitivo, uma vez que usou uma malha larga para a seleção, mas sim como o início do que poderia ser executado em consequência deste exercício. Talvez seja importante que façamos um resumo do que foi apurado. Assim, num total de 22 peças identificadas (**Fig. 47 e Tab. 2**, no final do capítulo), grande parte pertence

---

<sup>104</sup> Segundo os Censos de 2021, com 259 habitantes no seu conjunto

<sup>105</sup> CAETANO, Joaquim Inácio (2021), *Pintura mural: A raia transmontana no século XVI*, Coleção Património a Norte N.º 09, Edição Direção Regional de Cultura do Norte

à tipologia habitação ou de cariz utilitário, pertencentes a uma arquitetura de raiz e características vernaculares. Para além da arquitetura doméstica, claramente que a peça mais relevante do que foi registado, é a Igreja de Santa Ana, apoiada pela Capela do Espírito Santo e pela Capela da Santíssima Trindade, implantada no Cabeço com o mesmo nome, e à qual se encontra associado um rito antigo do qual se dará nota mais adiante (**Apêndice 3.2.**).

As peças de cariz utilitário têm também presença, nomeadamente as ligadas ao fornecimento de água, à transformação da uva e da azeitona e, obviamente, à infraestrutura ferroviária (**Fig. 42**).

**Figura 42 – Fontes e bebedouros e antigos lagares de vinho e azeite**



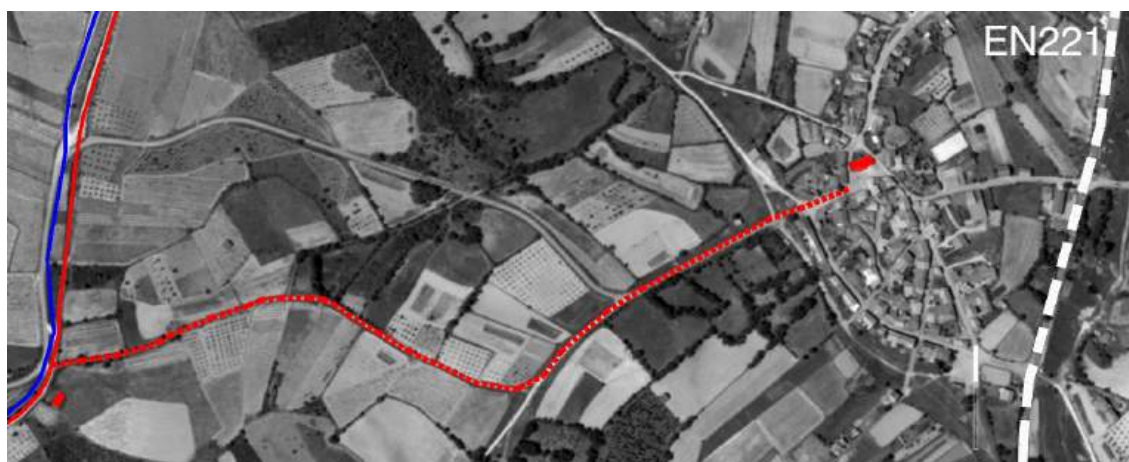
---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Deste pequeno exercício faz parte também o reconhecimento do que são os caminhos de *pormenor* de que fala Virgílio Taborda<sup>106</sup>, e que aqui ainda persistem. Desde logo o que acede ao Apeadeiro da antiga linha ferroviária, de ligação a outros povoados próximos e às terras de cultivo, o de acesso ao Cabeço da Trindade (que bifurca do anterior), e o Caminho para Prado Gatão e Palaçoulo que se fazia ligar ao «Carril Mourisco» e às aldeias mais para norte. Das características em comum, podemos referir que nos três exemplos o acesso a terras é por estes realizada, embora cada um apresente perfis e traçados distintos.

O Caminho do Cabeço das Vinhas (**Fig. 43**), cujo término se faz no antigo Apeadeiro de Fonte de Aldeia, tem um primeiro troço partilhado com a estrada municipal que liga à aldeia de Prado Gatão e a Palaçoulo.

**Figura 43 – Caminho do Cabeço das Vinhas**



---

Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro. Legenda: Igreja de Santa Ana e Apeadeiro (a vermelho cheio); Caminho (tracejado vermelho); Linha do Sabor (vermelho cheio); Carril Mourisco (azul cheio)

Também este, para além da Capela do Espírito Santo, é ladeado por terras e lameiros, ainda com algum uso (**Fig. 44**). O restante percurso, em terra batida e com um

---

<sup>106</sup> TABORDA, Virgílio (2011), *Alto Trás-os-Montes, Estudo Geográfico*: 188

perfil estreito, faz-se entre pequenas hortas, as vinhas e oliveiras. Não podemos dizer que se encontram em pleno uso, mas destacamos alguns focos de reabilitação do existente, e de algum plantio. O caminho é delimitado por muros de pedra solta e por algumas árvores. Nos terrenos são ainda visíveis as *cegonhas*<sup>107</sup> para rega das hortas, e os antigos pombais, fornecedores de adubos naturais para as terras.

**Figura 44 – Capela do Espírito Santo e lameiros, Caminho do Cabeço das Vinhas**



---

<sup>107</sup> Sistema artesanal de rega, similar a um poço



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

O caminho do Cabeço da Trindade (**Fig. 45**), derivante do anterior, tem no seu início terrenos trabalhados, alguns em pousio, e também algum pasto, mas o mais relevante deste percurso sinuoso que se percorre até ao cimo deste cabeço, é encontrar-se por entre uma mata de sobreiros cuja gestão florestal é realizada, assim como a recolha de cortiça. Consiste num lugar de exceção paisagística à qual se adiciona a camada simbólica da sua festa anual, de que falaremos em capítulo posterior (**Cap. 3.1. e Apêndice 3**).

Figura 45 – Cabeço da Trindade









---

Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro e Imagens do arquivo da aluna (2023/2024). Legenda: Igreja de Santa Ana, Igreja da Santíssima Trindade e Apeadeiro (a vermelho cheio); Caminho (tracejado vermelho); Cabeço da Trindade (círculo tracejado branco); Linha do Sabor (vermelho cheio); «Carril Mourisco» (azul cheio), EN221 (branco tracejado)

Por fim, o Caminho para Prado Gatão e Palaçoulo (**Fig. 46**), parte de um largo importante, à saída da aldeia para poente. Caracteriza-se este alargamento por nele se encontrarem três estruturas ligadas à água: para uso da comunidade e para os animais matarem a sede. Este caminho, em terra batida, apresenta um perfil mais largo, atestando essa importância das ligações mais distantes. Antes de ser interrompido pela passagem do IC5, encontra-se com a via-férrea e com o «Carril» num momento relevante do seu percurso. Este cruzamento (ver **Cap. 3.1.** e **Ponto 51**) faz-se num pequeno largo subtraído aos terrenos de cultivo. Esta exceção no seu traçado, diminuída pela barreira do IC5, é marcada por um elemento simbólico ligado à Salvação das Almas, tema este recorrente nas igrejas desta região. Neste caminho existe mais uma cruz de desenho mais simples, o que denota uma rotina de passagem e circulação. Deste caminho há a dizer ainda que se lê a organização dos terrenos, mas o abandono de

alguns deles é significativo. De referir alguns elementos ligados também à água, talvez interligados ao sistema do largo de partida, aqui com um desenho mais rudimentar dos que aí se encontram.

**Figura 46 – Caminho para Prado Gatão e Palaçoulo**





---

Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro e Imagens do arquivo da aluna (2023/2024). Legenda: Igreja de Santa Ana e Apeadeiro (a vermelho cheio); Caminho (tracejado vermelho); Largo (polígono tracejado vermelho); Linha do Sabor (vermelho cheio); «Carril Mourisco» (azul cheio), EN221 (branco tracejado); Ponto 51 (círculo amarelo e vermelho)

Se quisermos enquadrar Fonte de Aldeia nas categorias<sup>108</sup> apontadas por João Ferrão (2023)<sup>109</sup>, poderemos dizer que a aldeia é um lugar em perda. A maior causa prende-se com o decréscimo populacional. Este implica o abandono da terra, mas também do património edificado e de um saber fazer, apurado pelo tempo e pelo passar

---

<sup>108</sup> Em Ruína, de Memória, os Sobreviventes, os Regenerativos e os Metamorfoseados

<sup>109</sup> FERRÃO, João (2023), Prólogo, in AFONSO, Rui Braz, *Lugares em perda: restos y rastros*, Porto: FAUP, Landscape in translation.

de gerações através da oralidade e da observação. Esse desligamento entre o lugar, a quebra de identificação com ele e com o abandono das atividades que aqui eram preponderantes, contribuem para esse sentimento de maior isolamento e de ausência. No entanto, a ruína ou o mau estado de algum do seu edificado e o abandono de algumas atividades e de terras, não apagaram a memória desta ocupação e do que esta significou para a construção do património paisagístico.






**Figura 47 – Marcação de imóveis**














---

Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro







**Tabela 2 – Imóveis sinalizados, Fonte de Aldeia**

Nº de Ordem	Imagem	Tipologia
IM_01		Habitação
IM_02		Habitação
IM_03		Habitação
IM_04		Habitação e utilitário
IM_05		Habitação e utilitário

IM_06		Utilitário
IM_07		Habitação e utilitário
IM_08		Religioso
IM_09		Habitação e utilitário
IM_10		Habitação

IM_11		Habitação e utilitário
IM_12		Habitação e utilitário
IM_13		Habitação e utilitário
IM_14		Habitação e utilitário
IM_15		Habitação e utilitário
IM_16		Utilitário



IM_17		Habitação e utilitário
IM_18		Sistema construtivo
IM_19		Utilitário
IM_20		Religioso
IM_21		Religioso
IM_22		Serviço

Fonte: Elaborada pela aluna (2023/2024)

### 2.3.3. Duas Igrejas

Figura 48 – Duas Igrejas, esquema viário e centro da aldeia



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro. Legenda: Igreja de Santa Eufémia, Estação e Apeadeiro (a vermelho cheio); Caminho (tracejado vermelho); Linha do Sabor (vermelho cheio); EN221 (branco tracejado)

A aldeia de Duas Igrejas<sup>110</sup> não possui um núcleo construído muito compacto. Existe uma pequena concentração junto à Igreja de Santa Eufémia, em cujo entorno se aglomera algum do edificado, sendo que o restante construído faz as frentes dos antigos caminhos que formavam a malha viária da aldeia, até ao atravessamento da EN221, que divide a aldeia em duas partes (a norte e a sul da estrada). Este crescimento linear ao longo desses caminhos mais antigos, repetiu-se ao longo da Estrada Nacional, sendo aqui que se concentram as construções de idade mais recente (**Fig. 48**).

Tal como em Fonte de Aldeia, as pequenas hortas e *cortinhas*, aparecem associadas às habitações ou localizam-se na sua proximidade, ou ainda, neste caso, perto da ribeira que passa junto à aldeia (**Fig. 49**). Os terrenos de maior dimensão ocupam as zonas mais afastadas e com exposição solar mais favorável.

**Figura 49 – Hortas, Duas Igrejas**



---

<sup>110</sup> Segundo Censos de 2021: 558 habitantes <https://tabulador.ine.pt/indicador/?id=0011609>



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Desta malha mais estendida que estrutura a aldeia, há um espaço que se destaca pela sua configuração e pela dimensão que ocupa neste contexto. Associado ao adro da igreja, o terreiro do Toural (**Fig. 50**), forma, a nordeste, um espaço público e cívico bastante definido. Não só para este terreiro se encontra virado um dos edifícios singulares da aldeia, como também aqui se encontra o acesso a água, e, na proximidade, a antiga escola primária.

Figura 50 – Terreiro do Toural, Duas igrejas



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro e Imagens do arquivo da aluna (2023/2024). Legenda: Igreja de Santa Eufémia (a vermelho cheio); Toural (tracejado vermelho); EN221 (branco tracejado)

A ruína deste edifício de exceção, uma habitação cuja arquitetura denota um cuidado revelador de uma maior capacidade financeira e de uma posição social diferenciada, mas também o verificar de várias construções em igual estado, levou a que se tenha decidido também aqui proceder a um pequeno levantamento do edificado (**Fig. 53 e Tab. 3**, no final do capítulo). Num total de 43 peças identificadas, também a predominância da arquitetura doméstica foi verificada. Neste caso, para além da existência de arquitetura mais pobre e com menos meios e com preocupações de cariz utilitária, encontramos também edifícios cujo tratamento e construção, representam um maior apuro construtivo, de maior dimensão e com outro cuidado no trabalho de cantaria, sendo-lhe adicionada a decoração e outras atenções estéticas. O seu mau estado, ou mesmo ruína, restando por vezes apenas a sua estrutura de pedra mais robusta, torna necessário um trabalho de levantamento arquitetónico para apuramento tipológico, e um registo mais exaustivo do que resta. Assim como, proceder à criação de um banco de materiais, onde fosse possível a recolha e preservação de alguns materiais e técnicas construtivas. De salientar, a telha de canudo antigamente produzida em Atenor, freguesia vizinha, cuja qualidade estética e especificidade da sua dimensão, teria todo o interesse em ser protegida, com vista à sua reprodução e uso na reabilitação (**Fig. 51**).

**Figura 51 – Telha de Atenor**



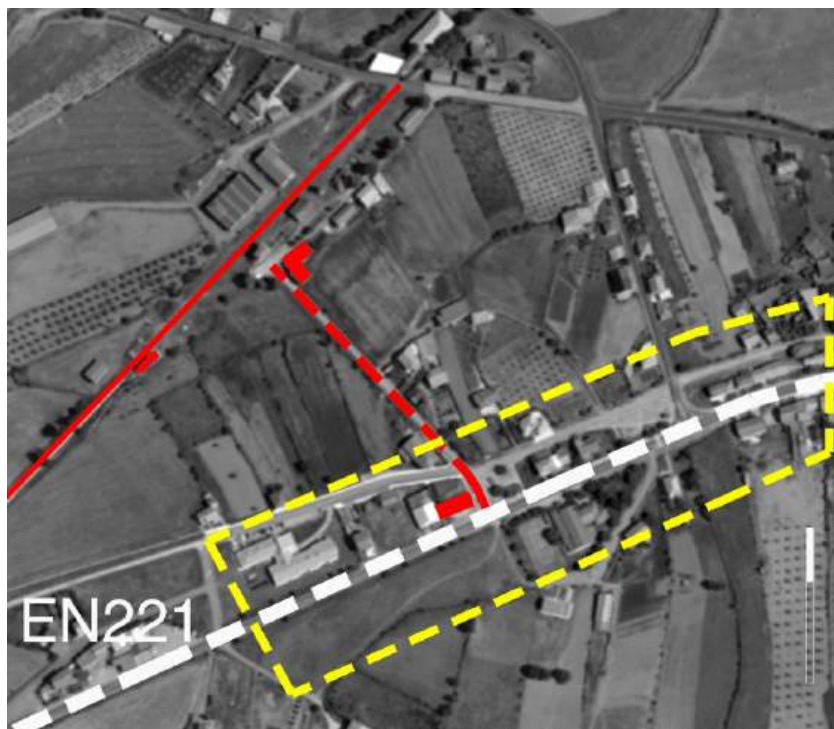


---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

A relação da antiga via-férrea com a malha mais significativa de Duas Igrejas não existe de forma direta. Esta estabelece-se com a zona de crescimento potenciada pela construção da EN221 e através do acesso à antiga estação que se faz a partir dela. Esta área, a poente do núcleo mais antigo, embora pouco qualificada em termos espaciais e urbanos, logo com características menos propícias para a concentração de pessoas, teve, até aos anos de 1980 (altura do fecho da Linha do Sabor), um uso bastante recorrente e de grande importância para a vida económica da aldeia. Era aqui, em toda esta área que acompanha a EN221, que se fazia a feira. Com uma periodicidade quinzenal, era um fator de grande dinamismo para esta comunidade (ver **Apêndice 2:** RTP Arquivos <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/ser-jovem-na-aldeia/>), acrescido pela facilidade de mobilidade que o comboio providenciava, assim como pelo aparecimento de outras estruturas para acomodação e refeições, que se implantaram neste local, permitindo uma maior circulação de pessoas.

Figura 52 – Via de acesso à Estação de Duas Igrejas



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro. Legenda: Hospedaria e Refeições (vermelho sólido); Zona aproximada de feira (amarelo tracejado); Linha do Sabor (traço vermelho cheio) e Imagens do arquivo da aluna (2023/2024)



Duas Igrejas, apesar de um esforço para manter a sua identidade, nomeadamente do seu conteúdo imaterial através da salvaguarda das Danças de Pauliteiros e as suas festas, é demonstrativa de um lugar em que o desaparecimento do comboio, a forte emigração e a diminuição de laços mais fortes com a terra, causaram um substantivo sentimento de perda. Talvez seja nesta aldeia, em que mais é visível essa diminuição de sentido comunitário, ainda que com uma pequena exceção para o adro da Igreja de Santa Eufémia, onde também nós nos deixamos estar à conversa e a ouvir histórias de outros tempos e a tentar decifrar tantas *cuontas e lhonas*<sup>111</sup>.

A perda é aqui sinónimo não tanto da desagregação da organização da paisagem, mas de uma ruína de um passado arquitetónico e de uma quebra com a continuidade comunitária. Mas há aqui também um sentimento de «ruína emocional», uma nostalgia latente de um passado de construção efetiva de uma comunidade que entendia o seu papel neste lugar.

---

<sup>111</sup> Contos e advinhas mirandesas






Figura 53 – Marcação de imóveis









---







Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro







**Tabela 3 – Imóveis sinalizados, Duas Igrejas**







Nº de Ordem	Imagem	Tipologia
IM_01		Poço (utilitário)
IM_02		Poço (utilitário)
IM_03		Fonte e bebedouro (utilitário)
IM_04		Habitação e utilitário
IM_05		Habitação e utilitário

IM_06		Habitação e utilitário
IM_07		Habitação e utilitário
IM_08		Habitação e utilitário
IM_09		Religioso
IM_10		Religioso
IM_11		Habitação e utilitário

IM_12		Habitação e utilitário
IM_13		Habitação
IM_14		Religioso
IM_15		Habitação e utilitário
IM_16		Habitação e utilitário
IM_17		Utilitário

IM_18		Habitação e utilitário
IM_19		Habitação e utilitário
IM_20		Habitação e utilitário (conjunto)
IM_21		Habitação e utilitário
IM_22		Habitação e utilitário
IM_23		Habitação e utilitário

IM_24		Habitação e utilitário
IM_25		Religioso
IM_26		Utilitário
IM_27		Habitação e utilitário
IM_28		Habitação e utilitário
IM_29		Habitação e utilitário

IM_30		Utilitário
IM_31		Habitação
IM_32		Habitação e utilitário
IM_33		Habitação e utilitário
IM_34		Habitação e utilitário
IM_35		Serviço



IM_36		Religioso
IM_37		Habitação e utilitário
IM_38		Poço (utilitário)
IM_39		Habitação e utilitário
IM_40		Religioso

IM_41		Habitação e utilitário
IM_42		Lagar (utilitário)
IM_43		Estação Ferroviária (serviço)

Fonte: Elaborada pela aluna (2023/2024)

## 2.4. ... de Arquitectura

As construções ferroviárias portuguesas obedeceram a um programa de ação baseado em projetos e programas arquitetónicos-tipo com critérios específicos. Segundo Ana Faísca e Pedro Januário (2022)<sup>112</sup>, esta definição clara e prévia, permitiu não só uma maior rapidez da construção dos edifícios de passageiros e apoios respetivos, como a adaptação às características socioeconómicas do território onde se implantavam. Se por um lado a utilização de projetos-tipo facilitava o avanço rápido da sua construção e uma coerência de linguagem arquitetónica associada aos caminhos-de-ferro, não deixava espaço para uma interpretação do lugar e da arquitetura local. No entanto, referem os mesmos autores<sup>113</sup>, realizaram-se obras únicas de encomenda específica, reservadas a locais com importância social, económica e política, nomeadamente as grandes cidades. Estes edifícios, e os outros de menor escala, procuravam não só transformar urbanisticamente vilas e cidades, como também cumprir um ensejo estético. Ou seja, passavam a representar a imagem dos caminhos de ferro portugueses pois era também necessário conquistar passageiros pelo impacto que essas estruturas causavam aquando da sua utilização.

A implementação tardia da ferrovia em território nacional, permitiu que fosse aplicada em Portugal<sup>114</sup> a experiência adquirida pelos restantes países mais avançados na sua disseminação nos seus territórios. Este caderno de encargos, para a construção da infraestrutura ferroviária e das respetivas estruturas, bastante completo, permitiu não só a rapidez da implementação no terreno, mas também sistematizar a distribuição das infraestruturas e modelos arquitetónicos-tipo. Permitiu ainda que, apesar de serem várias as companhias que se formavam para construir e gerir as linhas que iam fazendo crescer a rede, existisse uma relativa coerência tipológica e estética.

---

<sup>112</sup> FAÍSCA, Ana Rute, JANUÁRIO, Pedro Gomes (2022), *Arquitetura Ferroviária em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo*, in ART IS ON edição especial, N.º 12: 110 – 122.

<sup>113</sup> FAÍSCA e JANUÁRIO, 2022: 112

<sup>114</sup> FAÍSCA e JANUÁRIO, 2022: 111

A ferrovia trouxe consigo um conjunto de programas arquitetónicos que era necessário definir tipologicamente<sup>115</sup>: (1) o edifício de passageiros (EP), (2) o apeadeiro (AP) e (3) estruturas de apoio.

Em cada país, para além do já referido impacto urbano que potenciam, estão associadas a estas estruturas linguagens arquitetónicas, linhas estéticas resultado do seu tempo e influenciadas pela técnica disponível, pelas políticas de gosto instituídas e pela capacidade financeira. Rui Alves (2015)<sup>116</sup> refere a Revolução Industrial como a primeira grande construtora da ferrovia, permitindo a standardização e a produção, em maior quantidade e variedade, de materiais de construção e, por outro lado, a alavancagem económica que se via na construção rápida das estradas de ferro.

Do conjunto das estruturas ferroviárias, o edifício de passageiros (EP) é aquele que mais se destaca e a que mais importância é dada, no que diz respeito à qualidade arquitetónica e espacial. Dependendo do seu enquadramento ou implantação no território, interessa entender que o edifício de passageiros foi sempre o mais trabalhado arquitetonicamente. Em qualquer situação, ele pretende ser o rosto dos caminhos-de-ferro, e quanto mais importante for considerado o local onde se implanta, mais desafios se colocam: inserção urbana se assim for o caso, que escala e que valências deve oferecer aos passageiros.

Não querendo fazer uma história exaustiva sobre a evolução da tipologia e da linguagem arquitetónica aplicada, podemos dizer que estas foram determinadas pela imagem sólida e robusta que as construções deveriam proporcionar ao passageiro. O seu carácter de transição entre a partida e a chegada a um local, tinha relevância para a experiência da viagem. Eram, e são ainda, espaços de representação do seu lugar e tornam-se muitas vezes elementos iconográficos de uma cidade ou região, através da sua implantação, linguagem arquitetónica e a escolha do que pretende mostrar do seu contexto identitário.

---

<sup>115</sup> ALVES, 2015, vol. I: 583 - 584

<sup>116</sup> ALVES, Rui Manuel Vaz (2015), *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro, vol. I e II*, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Tese de Doutoramento.

O edifício da estação passa a encerrar em si a imagem de um novo mundo, com uma mentalidade inovadora ... com um ritmo de acelerada transformação e «progresso constante»<sup>117</sup>.

Talvez pelo facto de o período da grande evolução e desenvolvimento da ferrovia, entre o séc. XIX e XX, coincidir com períodos de transição dos modelos arquitetónicos e também do surgimento das novas vanguardas, a tipologia destas estruturas foi sendo reflexo dessa transformação<sup>118</sup>. A dimensão e a diversidade de funções evoluíram ao mesmo tempo que a situação económica também se transformava<sup>119</sup>.

O caso português não constitui uma exceção no contexto europeu. Podemos referir edifícios com linguagens tão distintas como a Estação do Rossio (1887) e a Gare do Oriente (1998), esta representativa mais contemporânea, da constante vontade dos caminhos-de-ferro marcarem a paisagem urbana (**Fig. 54**).

**Figura 54 - Estação do Rossio (1887) e Gare do Oriente (1998)**



---

Fonte: Open House Lisboa <https://2015.openhouselisboa.com/places/estacao-ferroviaria-do-rossio/index.html> e Santiago Calatrava site <https://calatrava.com/projects/oriente-station-lisboa.html>

---

<sup>117</sup> ALVES, 2015, vol. I: 597

<sup>118</sup> ALVES, 2015, vol. I: 588

<sup>119</sup> ALVES, 2015, vol. I: 588

O processo de construção do caderno de encargos para a organização da construção de cada linha e para a definição do programa arquitetónico a ser seguido em cada uma, previsto no início da construção da ferrovia em Portugal (em meados do séc. XIX) pretendia uma uniformização e definição de uma linguagem arquitetónica. Essa coerência abrangia todos os edifícios a construir. Segundo Rui Alves (2015)<sup>120</sup>, todas as estruturas a edificar seguiam categorias de escala e de expressão: a paragem, o apeadeiro, estações de 4ª, 3ª e 2ª classe, e estações de 1ª classe. Apenas a estação de 1ª classe era considerada de exceção e, para essas, era realizada uma encomenda de um projeto de arquitetura, externa às companhias, para o desenho e integração dessas peças no espaço, projeto este único e não mais repetido. A categorização atribuída a cada estrutura implicava diretamente um certo tipo de oferta espacial: diferentes valências para passageiros e funcionários. Apesar de todo um processo previsto e decidido previamente, sempre houve lugar a ajustes e apuramento de propostas ao longo da construção.

A Linha do Sabor, em estudo, segue um caderno de encargos em muito semelhante aos restantes realizados para o resto do país. Apesar de a sua construção ter sido espaçada no tempo (27 anos entre o seu início e o seu término), a linguagem arquitetónica das suas 10 estações e 10 apeadeiros e paragens, a tipificação e categorização foram, na sua maioria, seguidas. Podemos dizer que existe coerência na generalidade das suas construções. Estando a via afastada de grande parte dos núcleos urbanos da região que atravessa, não existem estações de classificação mais elevada, (ainda que algumas apresentem diversidade de estruturas e funções, implicando uma grande implantação no território, como no caso de Mogadouro) que impliquem problemas de inserção urbana. Ou seja, dado o seu afastamento dos aglomerados, os problemas foram sempre de ligação viária e não de cozedura com as malhas urbanas existentes.

---

<sup>120</sup> ALVES, Rui Manuel Vaz (2015), *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro, vol. I e II*, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Tese de Doutoramento: 588 (vol. I)

Neste estudo, iremos trabalhar o troço final da Linha do Sabor, pertencente à Terra de Miranda e ao concelho de Miranda do Douro. Terá como objetivo entendê-lo como projeto piloto que poderá ser replicado para outras partes do trajeto. Assim, debruçar-nos-emos sobre duas estações, com estrutura e realidade de implantação diferentes - Sendim e Duas Igrejas - e um apeadeiro - Fonte de Aldeia (**Fig. 56**).

A linguagem arquitetónica e programática comum a quase todas as estruturas que constituem esta linha, pode ser classificada como uma combinação de duas orientações projetuais: (1) uma linguagem baseada nos primeiros projetos-tipo do séc. XIX e (2) uma aposição de um vocabulário de cariz nacionalista. O resultado desta combinação de desenho resulta numa austeridade arquitetónica simplificadora das formas e dos materiais.

Ana Faísca e Pedro Januário (2022)<sup>121</sup> apontam, num artigo decorrente do seu projeto de doutoramento sobre a temática do património industrial ferroviário, para uma influência da Arquitetura Chã desses primeiros desenhos. Uma linguagem arquitetónica liberta da ornamentação excessiva, dando aos espaços, às volumetrias e ao tratamento das fachadas uma racionalidade de desenho.

As estruturas mais tardias da Linha do Sabor, a partir dos anos 1930, combinam essa base mais simples de uma arquitetura de raiz vernacular, com um vocabulário linguístico difundido e defendido pelo Estado Novo, com uma clara adesão ao modelo d' *A Casa Portuguesa*<sup>122</sup> (**Fig. 55**) e utilizando um vocabulário Português Suave. Refletindo a experiência de outras investigações<sup>123</sup>, optou-se por caracterizar o definido como Português Suave<sup>124</sup> não como uma linguagem arquitetónica total, mas distinguindo o que é o corpo arquitetónico nos seus elementos construtivos dos que configuram as formas decorativas. Ou seja, obedece a uma linguagem arquitetónica austera (vertida da arquitetura vernacular e de outros modelos mais complexos), com

---

<sup>121</sup> *A Arquitectura Ferroviária em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo*, in ART IS ON edição especial, N.º 12, 2022, pp. 110 a 122

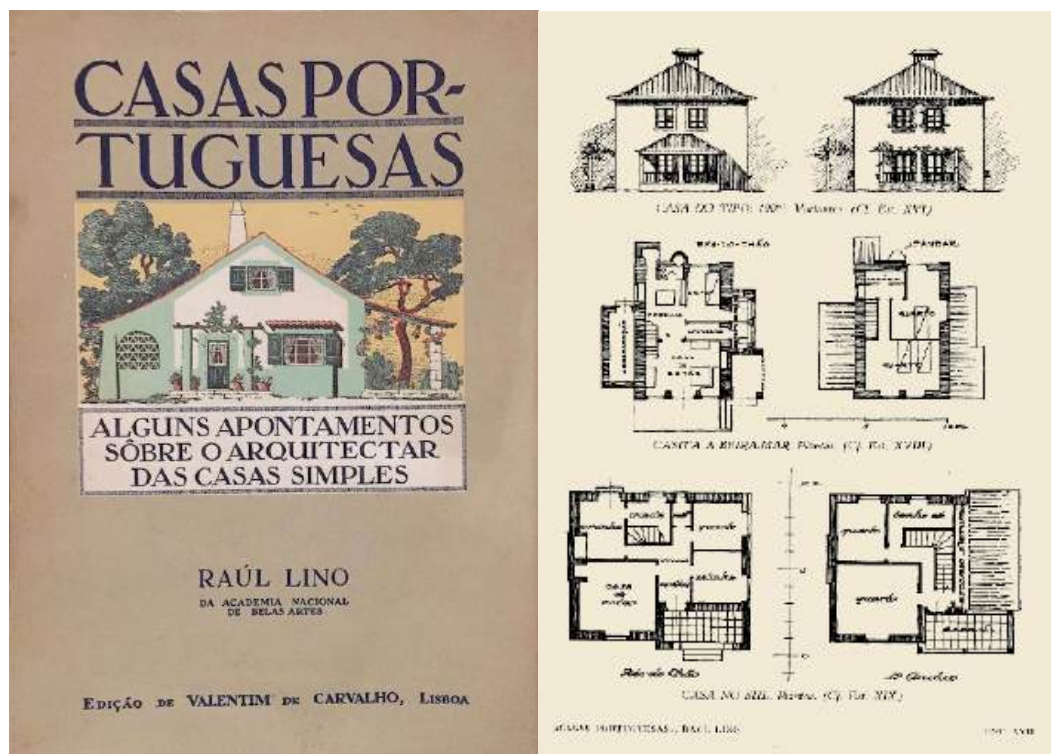
<sup>122</sup> LINO, 1929

<sup>123</sup> *INVENTÁRIO DO PATRIMÓNIO IMÓVEL DOS AÇORES* (Vila Franca do Campo, Lagoa, Ponta Delgada e Angra do Heroísmo), 2006 a 2010, IAC – Instituto Açoriano de Cultura e DRC – Direção Regional da Cultura.

<sup>124</sup> FERNANDES, 2003

espaços bem iluminados e ventilados, que remetem para uma construção duradoura e sólida. A essa austeridade da arquitetura é aposta uma linguagem decorativa que não resulta diretamente das opções construtivas, mas faz parte da identificação desta opção linguística. Esta não reflete a sua localização geográfica, o seu enquadramento e compreensão das linguagens arquitetónicas existentes, que apenas criam e disseminam uma uniformidade da forma como o Estado se apresenta e marca a sua presença.

Figura 55 - Casas Portuguesas, Raul Lino



Fonte: Artigo «A perspetiva das coisas. Raul Lino em Cascais», Rui Jorge Garcia Ramos, Revista Monumentos nº31, 2011, pp. 106 a 121



Figura 56 - Linha do Sabor – Troço a ser trabalhado: Sendim a Duas Igrejas



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro. Legenda: Rio Douro (a azul); Troço da Linha do Sabor em estudo (a vermelho); Linha do Sabor não em estudo (a verde tracejado)

No entanto, não sendo a partir da linguagem arquitetónica que estes edifícios se ligam ao seu contexto, é a partir dos painéis azulejares introduzidos como elementos decorativos que essa relação é estabelecida. Para o nosso estudo interessam-nos particularmente como elementos de reserva e fixação de modos de vida locais através da representação das atividades desenvolvidas quotidianamente, pela representação da sua arquitetura, pela identificação do seu património local e da sua paisagem. Para entender esta relação entre a representação e o representado nos painéis azulejares, adotamos a metodologia seguida por Sergio Reyes-Corredera e Paulo Silva<sup>125</sup> que procura ver essas representações do espaço geográfico, das suas paisagens, como marcas de um património cultural local ou mesmo alargada à escala regional ou nacional. Este património azulejar, e este estudo invoca-o, é e pode ser relevante para um conhecimento direto dos locais, mas também uma forma de valorização desses modos de vida que desenharam paisagens específicas e, certamente, a sua transformação para os tempos atuais. No entanto, colocam uma questão pertinente, e claramente a ter em conta, no que diz respeito à imagem criada por estas representações que muitas vezes veiculam uma leitura oficial da paisagem<sup>126</sup> e dos seus atores. Nesta linha de investigação, os autores<sup>127</sup> identificam uma relação direta entre os períodos históricos e as temáticas representadas. Dos quatro períodos<sup>128</sup> históricos identificados, podemos dizer que os painéis do troço da linha em estudo se inserem no período do Estado Novo, que, consideram os autores mencionados, se inicia em 1926 com a Ditadura Militar, e termina em 1974. É feito um apuramento da temática das representações, do tipo de azulejo e técnicas utilizadas, relacionando-as com a importância de cada edifício. Questiona-se a relevância que estas imagens podem ter para as próprias comunidades.

---

<sup>125</sup> REYES-CORREDERA, Sergio e SILVA, Paulo (2023), Representação da paisagem em painéis azulejares nas estações e apeadeiros de comboio da Área Metropolitana do Porto e envolvente, Cidades [Online], 47, consultado o 14 março 2024

<sup>126</sup> REYES-CORREDERA e SILVA, 2023: 212

<sup>127</sup> REYES-CORREDERA e SILVA, 2023: 213 e 214

<sup>128</sup> Regime Monárquico (1820-1910), Primeira República (1910-1926), «Ditadura» do Estado Novo (1926-1974) e Democracia (1974-atualidade)

Tiago Borges Lourenço, na sua dissertação de mestrado<sup>129</sup> explora o período (de 1905 a 1940) em que foram realizadas estas encomendas, procurando entender a evolução programática das temáticas representadas assim como enquadrá-la no contexto da arte portuguesa. A representação histórica e etnográfica disseminou-se por todo o país, entendendo e fixando iconograficamente a arquitetura, os modos de vida, as paisagens e até os trajés e instrumentos de trabalho. As linguagens artísticas foram adaptando-se ao executante e ao encomendador, numa lógica decorativa e de embelezamento das estruturas ferroviárias<sup>130</sup>. Muitos destes programas azulejares foram apostos a edifícios pré-existentes, outros, como o caso da Linha do Sabor, foram concebidos ao mesmo tempo que o projeto de arquitetura, para locais previstos e desenhados para o efeito. Estes dividem-se entre a aplicação de painéis nas fachadas exteriores e os de padrão nos interiores numa lógica decorativa e utilitária. O mesmo autor aponta igualmente o efeito afetivo que estas representações tinham sobre os locais, e informativos para os que encontravam apenas de passagem. A fotografia tinha um papel importante pois era a partir desta imagem realista que o artista realizava a sua representação<sup>131</sup>. A forte identificação nacional com o azulejo como material de uso corrente, fez da aplicação destes painéis, com uma linguagem de carácter revivalista de pendor *rococó e rocaille*<sup>132</sup>, como uso generalizado nas estruturas ferroviárias nacionais. O autor conclui que

As diferentes histórias e vidas eram contadas localmente numa iconografia alusiva a saberes, fazeres e tradições

O que vemos tratado e representado nos edifícios em estudo são exemplificativos desta abordagem ao local e ao regional como temáticas de representação e de fixação.

---

<sup>129</sup> LOURENÇO, Tiago Borges (2014), *Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas*, Dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova, Lisboa

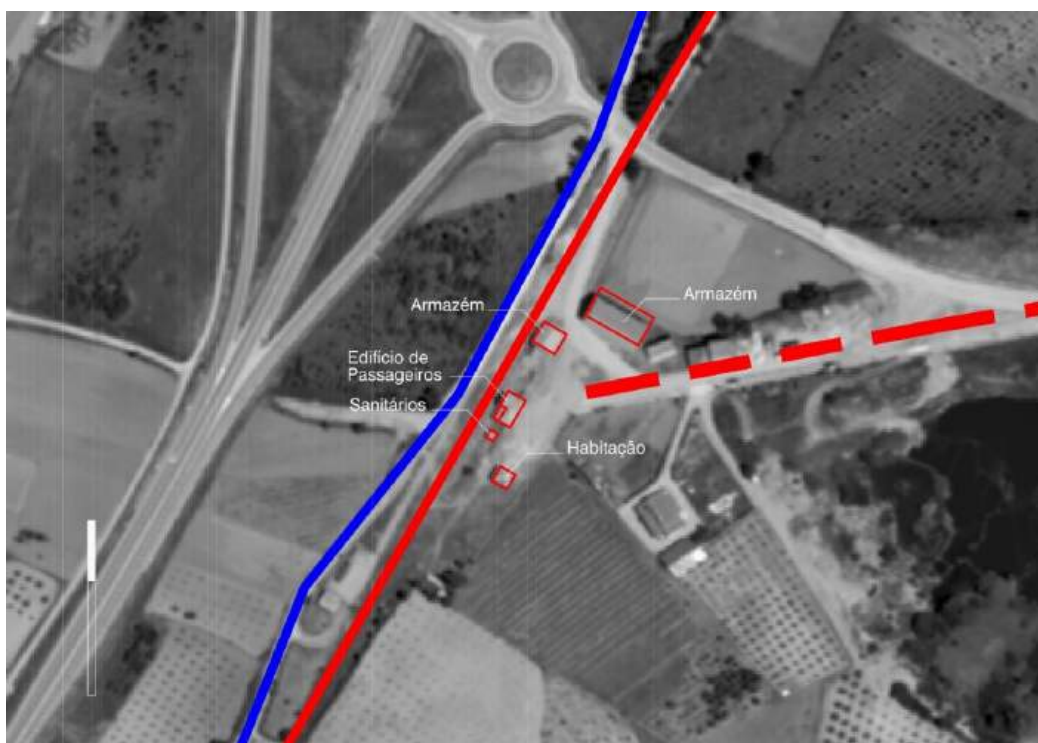
<sup>130</sup> LOURENÇO, Tiago Borges (2014), *Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas*, pp. 162

<sup>131</sup> LOURENÇO, Tiago Borges (2014), *Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas*, pp. 163

<sup>132</sup> LOURENÇO, Tiago Borges (2014), *Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas*, pp. 164

### 2.4.1. Sendim

Figura 57 – Estação de Sendim, Edifício de passageiros



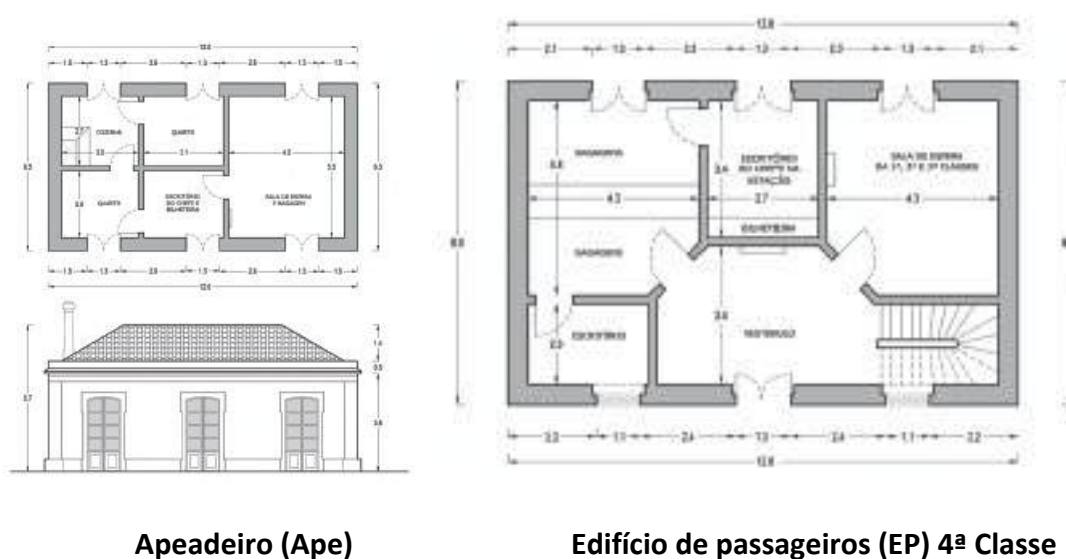
Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024) e mapa elaborado sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro Legenda: Via-Férrea – Linha vermelha; Carril mourisco – Linha azul

Enquadrando o troço em estudo na contextualização programática e de linguagem arquitetónica realizada no ponto acima, começamos pela estação ferroviária

(EF) de Sendim ( $\frac{KM}{93,950}$ ), seguindo depois para nordeste, em direcção à estação (EF) terminal de Duas Igrejas ( $\frac{KM}{105,291}$ ).

Tal como Rui Alves (2015) afirma, tendo esta linha sido tardia na sua construção, o caderno de encargos poderá não ter sido tão rigoroso quanto o foram os iniciais e fundadores dos Caminhos-de-Ferro. Ou seja, segundo a categorização estabelecida, podemos considerar que esta estação poderá ser enquadrada numa categoria híbrida. Poderá utilizar características de um apeadeiro e de uma estação de 4ª classe (Fig. 58). Podemos dizer que usa a estrutura de um piso do modelo tipo de Apeadeiro, mas em termos de programa funcional está mais próximo da configuração do Edifício de Passageiros de 4ª Classe.

**Figura 58 - Modelo tipo: apeadeiro e Modelo tipo: 4ª Classe**



Fonte: in A Arquitectura Ferroviária em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo, in ART IS ON edição especial, N.º 12, 2022, pp. 115 a 116

O programa da estação de Sendim é formado pelo edifício de passageiros (EP) com um pequeno edifício exterior destinado aos sanitários, pela habitação do ferroviário e pelo cais de mercadorias com um pequeno armazém. A este conjunto foi acrescentado um segundo armazém complementar. Todos eles se organizam em torno

de um pequeno largo onde remata a via de circulação que liga ao aglomerado de Sendim (Fig. 57).

O edifício de passageiros, com apenas um piso, era (previamente à sua reabilitação para funções associativas) programaticamente simples, não tendo mais funções do que as atribuídas a um apeadeiro. Citando Rui Alves (2015), este edifício albergaria apenas funções ligadas ao transporte de passageiros e mercadorias: bilheteira, átrio de passageiros, gabinete do chefe e sala de despacho. Neste caso, a habitação não se encontrava associada ao edifício de passageiros, mas é um elemento isolado, ajudando na definição do largo da Estação.

**Figura 59 – Largo da Estação (ver Fig. 57)**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024).

Neste sentido, o conjunto das estruturas da estação foi adaptado à escala do aglomerado que servia e ao volume de passageiros e mercadorias a que teria de dar resposta. Seguindo uma linguagem arquitetónica austera dos desenhos iniciais, foi-lhe aposta a feição decorativa da época da sua construção e decorrente da linguagem oficial (Fig. 60).

**Figura 60 – Edifício de Passageiros de Sendim**



**Fachada do Edifício de Passageiros**

**Elementos decorativos apostos: beirais, reforço superior dos cunhais, «pombinhas» nos beirais, painéis azulejares**

---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024).

Destacamos a aplicação dos painéis azulejares nas fachadas do edifício de passageiros. A importância que assumem relaciona-se, claramente, com o facto de registarem locais e edifícios que permitem enquadrar este lugar no seu território local e regional. As temáticas, neste caso em particular, dividem-se entre representações da arquitetura doméstica local, da arquitetura religiosa, da arquitetura medieval, enquadradas por paisagens bucólicas e de quase ausência humana, não fosse a representação do trabalho da ceifa e, já destruído, de uma mulher com o seu animal de trabalho – o burro - todas buscando uma imagem identitária da região.


Para uma melhor leitura destes painéis decidiu-se pela construção de uma tabela com informações gerais (**Tabela 4**) e uma tabela por fachada (**Tabela 5 e 6**), em que, associada à imagem de cada painel, estará a identificação daquilo que foi representado e o seu enquadramento temático (a leitura faz-se da esquerda para a direita).

**Tabela 4 – Painéis azulejares do Edifício de Passageiros da Estação de Sendim – Informação Geral**

<b>Local</b>	Estação de Sendim
<b>Autor</b>	Gilberto Renda
<b>Data</b>	c. 1938
<b>Fábrica</b>	Sant'Anna (Lisboa)
<b>Cor</b>	Moldura e Painel: Azul e Branco
<b>Estilo</b>	<i>Rocaille</i>

Fonte: LOURENÇO, Tiago Borges (2014), Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas, vol. II, p. 167 – 168

**Tabela 5 – Painéis azulejares do Edifício de Passageiros da Estação de Sendim - Fachada principal - Temática**

Painel	Temática + Local
	<p data-bbox="1075 1317 1297 1357">Arquitetura Civil</p> <p data-bbox="1182 1397 1198 1420">-</p> <p data-bbox="1046 1460 1332 1500">(Identificação Regional</p> <p data-bbox="1177 1541 1198 1563">+</p> <p data-bbox="1058 1603 1321 1644">Património Material)</p>
<p data-bbox="400 1821 756 1850">Vista com ponte de comboio</p>	





**Ponte medieval dos Canos, Miranda do Douro**

**Arquitetura Civil**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Material)**



**Igreja de Malhadas e Capela de Santo Cristo  
(Caçarelhos)**

**Arquitetura religiosa**

**Miranda do Douro e Vimioso**

-

**(Identificação Local e Regional**

**+**

**Património Material))**



**Castelo de Mogadouro e Castelo de Penas Róias**

**Arquitetura militar**

-

**(Identificação Regional**

**+**

**Património Material)**



**Painel da Fachada virada ao largo**

**Painel Símbolo**  
-  
**(Identificação Nacional**  
+  
**Património Material e Imaterial)**

Fonte: Arquivo da aluna (2024) e Fonte: LOURENÇO, Tiago Borges (2014), Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas, vol. II, p. 167 – 168

**Tabela 6 – Painéis azulejares do Edifício de Passageiros da Estação de Sendim - Fachada virada ao cais - Temática**

**Painel**

**Temática + Local**



**Grupo de pessoas apanhando e peneirando o cereal**

**Etnográfico**  
**Miranda do Douro**  
-  
**(Identificação Local**  
+  
**Património Imaterial)**



**Casa transmontana**

**Arquitetura Civil**  
**Miranda do Douro**  
-  
**(Identificação Local**  
+  
**Património Material)**



Fonte dos Canos, Miranda do Douro e Casa transmontana

Arquitetura Civil  
Miranda do Douro  
-  
(Identificação Local  
+  
Património Material)



Castelo de Algosó

Arquitetura militar  
-  
(Identificação Regional  
+  
Património Material)



Painel da Fachada virada ao cais

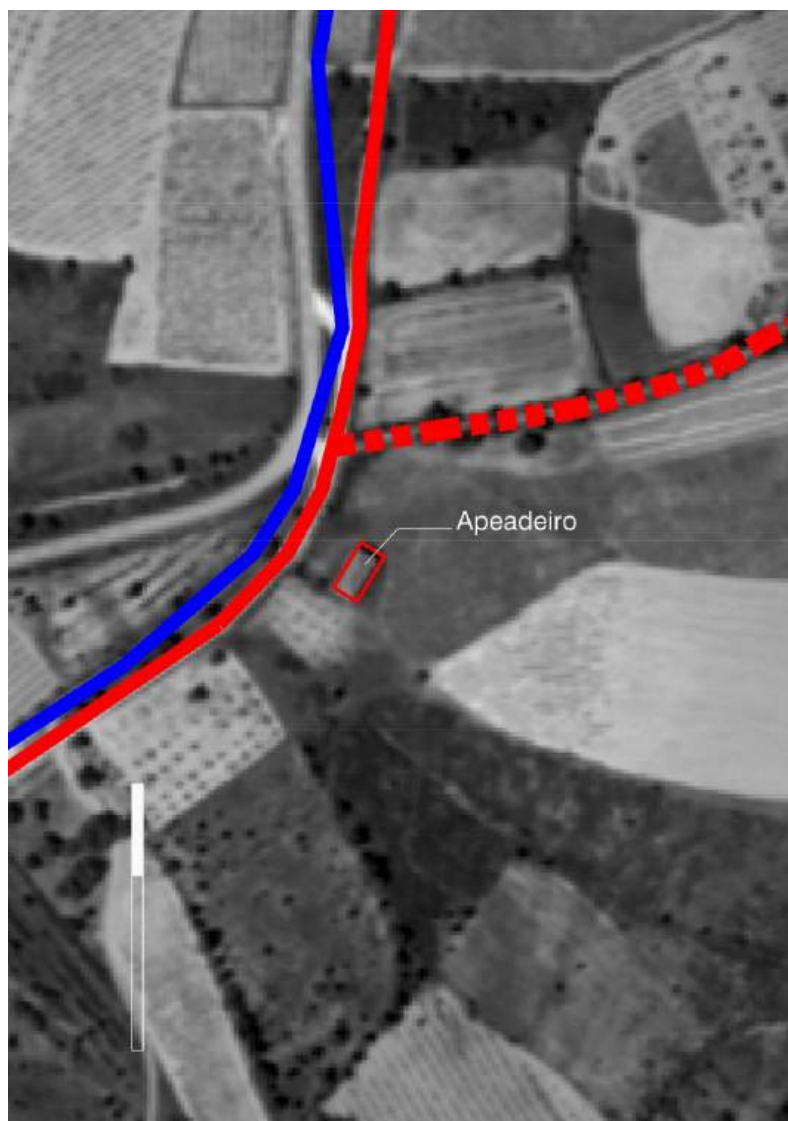
Painel Símbolo  
-  
(Identificação Nacional  
+  
Património Material e Imaterial)

---

Fonte: Arquivo da aluna (2024) e Fonte: LOURENÇO, Tiago Borges (2014), Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas, vol. II, p. 167 – 168

## 2.4.2. Fonte de Aldeia

Figura 61 - Apeadeiro de Fonte de Aldeia



---

Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro. Legenda: Via-Férrea – Linha vermelha; Carril mourisco – Linha azul

O Apeadeiro de Fonte de Aldeia ( $\frac{KM}{99,683}$ ) (Fig. 61), foi edificado um pouco afastado do aglomerado com o mesmo nome. De estrutura e linguagem muito simples, podemos enquadrá-lo no modelo tipo inicial<sup>133</sup>: desenvolve todo o seu programa num único piso e associa o serviço ferroviário mínimo à habitação permanente para um ferroviário e

---

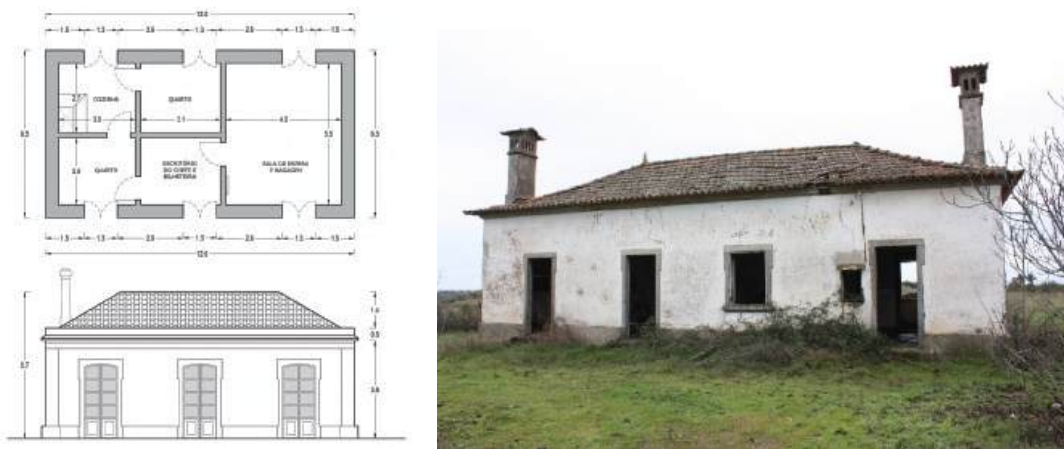
<sup>133</sup> ALVES (2015); FAÍSCA (2022) e JANUÁRIO (2022)

família, e uma outra para funcionários, na eventual necessidade de pernoitarem no local. Foram acrescentados dois pequenos sanitários e um espaço de apoio à circulação.

Está despojado de qualquer ornamentação e tem uma estrutura reduzida a um pequeno cais e a um abrigo para resguardo dos passageiros.

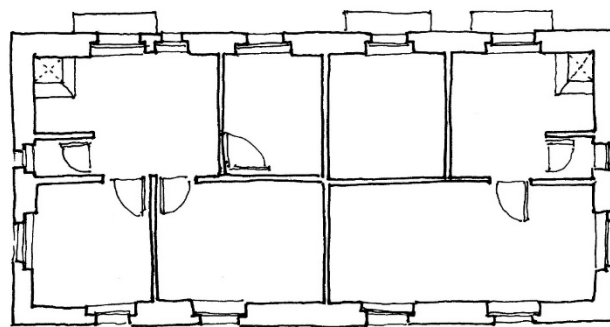
Apesar do estado atual de degradação em que se encontra, foi possível elaborar um pequeno esboço da sua distribuição interior (Fig. 62).

**Figura 62 - Modelo tipo: apeadeiro e Apeadeiro de Fonte de Aldeia**



**Apeadeiro (Ape)**

**Fachada do Apeadeiro de Fonte de Aldeia, virada ao cais**



**Esboço da planta funcional do Apeadeiro de Fonte de Aldeia**

Fonte: in A Arquitetura Ferroviária em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo, in ART IS ON, edição especial, N.º 12, 2022, pp. 115 a 116; Arquivo da aluna (2023), Esboço realizado pela aluna (2024)

### 2.4.3. Duas Igrejas

Figura 63 – Estação Terminal de Duas igrejas – Miranda do Douro



Fonte: Fotografia do arquivo da aluna (2024) e mapa elaborado sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro. Legenda: Via-Férrea – Linha vermelha a cheio; Vias – Linha vermelha a tracejado

Esta estação terminal da Linha do Sabor em Duas Igrejas ( $\frac{KM}{105,291}$ ), apresenta um programa mais diversificado do que a Estação de Sendim e, mais ainda, do que o Apeadeiro de Fonte de Aldeia ( $\frac{KM}{99,683}$ ), compreendendo o isolamento da sua localização e da necessidade de prestar o maior número de serviços aos passageiros, de dotar de condições de fixação aos funcionários e de manutenção do material circulante. Das construções remanescentes do seu programa inicial (construções estas em mau estado de conservação), constam ainda o edifício de passageiros (EP), várias habitações para funcionários, o pequeno edifício dos sanitários, o armazém, a oficina, a carvoeira, o depósito e a tomada de água (**Fig. 63**). Não só existe uma maior quantidade e diversidade de edifícios, como também o cais e a infraestrutura, no geral, é mais complexa integrando linhas para a circulação principal, para aceder aos pontos de carga e descarga de mercadorias e para a inversão de marcha da máquina (rotunda de inversão). Devido à importância e ao movimento que os caminhos-de-ferro potenciavam, foram sendo construídos na proximidade da estação outros edifícios de apoio e de interdependência com a circulação ferroviária.

As construções complementares ao edifício de passageiros, destinadas às habitações dos funcionários, são de desenho simplificado lembrando a tipologia do apeadeiro. A estas habitações, de piso térreo, encontravam-se anexos pequenos espaços vedados para horta e jardim (**Fig. 64**).

**Figura 64 – Habitações para ferroviários, Estação de Duas igrejas**



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Todas estas construções se dispunham ao longo do canal ferroviário, em cada um dos seus lados, abrindo-se o Edifício de Passageiros (EP) para um pequeno largo, onde remata a via que lhe dá acesso a partir da EN221 e que a ligava à aldeia. Este edifício tem a sua fachada alinhada por esta via.

O Edifício de Passageiros (EP) é também aqui o que mais se destaca em termos de desenho e de complexidade funcional. Mais uma vez, e seguindo a classificação tipológica por classes já referida, podemos apontar para uma categoria intermédia entre o que se entendeu por 3ª e 2ª classes<sup>134</sup>. O programa deste edifício desenvolve-se em dois pisos sendo que o piso térreo se destina a todas as funções ligadas à viagem (bilheteira, sala de espera e cais de passageiros coberta), despacho de mercadorias (balcão e sala de despacho) e a administrativa (gabinete do chefe). O piso superior era ocupado pela habitação destinada ao chefe da estação.

Também neste edifício de passageiros foram aplicados vários painéis azulejares. Sempre figurativos e coerentes com a linguagem utilizada em Sendim, o foco temático centra-se essencialmente em Miranda do Douro, ainda que também existam representações de elementos locais e regionais. A localização privilegiada para a colocação destes painéis foi a fachada principal, e os restantes foram distribuídos pela fachada virada ao cais de passageiros e pelas fachadas laterais. As temáticas da arquitetura, das paisagens e os motivos etnográficos são aqui as escolhidas para figuração e fixação daquilo que se interpretou como de mais significativo.

Para uma melhor leitura destes painéis decidiu-se pela construção de uma tabela com informações gerais (**Tabela 7**) e uma tabela por fachada (**Tabela 8, 9, 10, 11 e 12**), em que, associada à imagem de cada painel, estará a identificação daquilo que foi representado e o seu enquadramento temático (a leitura faz-se da esquerda para a direita).

---

<sup>134</sup> Por comparação entre estações da mesma linha, a tipologia utilizada em Mogadouro foi classificada como de 2ª classe




**Tabela 7 – Painéis azulejares do Edifício de Passageiros da Estação de Duas Igrejas - Fachada principal – Informação Geral**

<b>Local</b>	Estação de Duas Igrejas
<b>Autor</b>	Gilberto Renda
<b>Data</b>	c. 1938
<b>Fábrica</b>	Sant'Anna (Lisboa)
<b>Cor</b>	Moldura: Polícroma; Painel: Azul e Branco
<b>Estilo</b>	<i>Rocaille</i>

Fonte: LOURENÇO, Tiago Borges (2014), Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas, vol. II, pp. 57 a 59

**Tabela 8 – Painéis azulejares do Edifício de Passageiros da Estação de Duas Igrejas - Fachada principal - Temática**

Painel	Temática + Local
	<p><b>Arquitetura Religiosa</b></p> <p><b>Bragança</b></p> <p>-</p> <p><b>(Identificação Regional</b></p> <p><b>+ Património Material)</b></p>
<b>Igreja do Santo Cristo do Outeiro (Outeiro)</b>	



**Igreja Matriz de Duas Igrejas**

**Arquitetura Religiosa**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Material)**



**Carro do feno**

**Etnográfico**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Imaterial)**



**Grupo de Pauliteiros**

**Etnográfico**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Imaterial)**



**Edifício do antigo Tribunal de Miranda do Douro (atual Câmara Municipal)**

**Arquitetura Civil**  
**Miranda do Douro**  
-  
**(Identificação Local**  
+  
**Património Material)**



**Painel Caminhos de Ferro do Estado**

**Iconografia**  
-  
**(Identificação Nacional**  
+  
**Património Material e Imaterial)**

---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024) e LOURENÇO, Tiago Borges (2014), Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas, vol. II, pp. 57 a 59

**Tabela 9 – Painéis azulejares do Edifício de Passageiros da Estação de Duas Igrejas - Fachada virada ao cais - Temática**

**Painel**



**Vista Geral de Miranda do Douro (com Sé e antiga Domus Municipalis)**

**Temática + Local**

**Arquitetura**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Material)**



**Vista geral de Miranda do Douro**

**Arquitetura**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Material)**



**Paisagem com árvore**

**Paisagem**  
 ?  
 -  
 (Identificação Local  
 +  
**Património Material e Imaterial)**



**Mulher com traje típico junto de família com traje domingueiro**

**Etnográfico**  
**Miranda do Douro**  
 -  
 (Identificação Local  
 +  
**Património Material e Imaterial)**



**Homem trajando uma Capa de Honra Mirandesa**

**Etnográfico**  
**Miranda do Douro**  
 -  
 (Identificação Local  
 +  
**Património Material e Imaterial)**



**Etnográfico**  
**Miranda do Douro**  
 -  
**(Identificação Local**  
 +  
**Património Material e Imaterial)**

**Homem trajando uma Capa de Honra Mirandesa, com antiga casa transmontana em pedra em segundo plano (a mesma casa do painel da fachada lateral)**

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024) e LOURENÇO, Tiago Borges (2014), Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas, vol. II, pp. 57 a 59

**Tabela 10 – Painéis azulejares do Edifício de Passageiros da Estação de Duas Igrejas - Fachada lateral direita - Temática**

**Painel**

**Temática + Local**



**Arquitetura civil vernacular**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

+

**Património Material)**

**Antiga casa transmontana em pedra**



**Mulheres com trajos típicos**

**Etnográfico**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Material e Imaterial))**



**Sé de Miranda do Douro**

**Arquitetura Religiosa**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Material)**



**Ruínas do Paço Episcopal de Miranda do Douro**

**Arquitetura Religiosa**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Material)**

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024) e LOURENÇO, Tiago Borges (2014), Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas, vol. II, pp. 57 a 59

**Tabela 11 – Painéis azulejares do Edifício de Passageiros da Estação de Duas Igrejas - Fachada lateral esquerda - Temática**

**Painel**

**Temática + Local**



**Etnográfico**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Imaterial)**

**Pastora com gado ovino**



**Arquitetura Militar**

**Miranda do Douro**

-

**(Identificação Local**

**+**

**Património Material)**

**Ruínas do Castelo de Miranda do Douro**

---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024) e LOURENÇO, Tiago Borges (2014), Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas, vol. II, pp. 57 a 59



**Tabela 12 – Painéis azulejares do Edifício de Passageiros da Estação de Duas Igrejas - Fachada principal da escada exterior - Temática**

**Painel**

**Temática + Local**



**Arquitetura Civil  
Miranda do Douro  
-  
(Identificação Local  
+  
Património Material)**

**Antiga Domus Municipalis**



**Arquitetura Civil  
Miranda do Douro  
-  
(Identificação Local  
+  
Património Material)**

**Rua de Miranda do Douro – Rua de la Costanielha**

---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024) e LOURENÇO, Tiago Borges (2014), Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas, vol. II, pp. 57 a 59

A arquitetura e as representações de carácter etnográfico assumem um papel relevante para a identificação do que forma, ainda hoje, a identidade cultural do concelho: uma comunidade com uma matriz religiosa, ligada à terra e aos seus elementos e às suas tradições mais singulares. Remetem para a antiguidade e permanência da ocupação deste território, identificada não só pelo castelo, mas também pela arquitetura representada e pela sua função. Simbolizam a importância da cidade de Miranda do Douro neste contexto: a Sé, a Câmara e o Tribunal como representação do poder da Igreja, do poder do Estado e da Justiça, respetivamente. Ao mesmo tempo, também evocam a vida quotidiana nos trabalhos na terra e os momentos de descanso e lúdicos, reveladores de uma comunidade comprometida com o lento passar do tempo e de uma vida simples. De referir, também, as paisagens como tema de alguns painéis, e como pano de fundo de outros, como informadoras da sua forma natural e da sua vegetação assim como da intervenção do homem, como vemos na representação de muros de pedra delimitadores das terras e do aproveitamento dos materiais disponíveis na construção da arquitetura tradicional local.

### 3. A Linha do Sabor, um caminho

A observação considera um conjunto de sentidos que nos fornecem dados, imagens, sons, sensações. Estes elementos permitem chegar a um conjunto de conclusões cujas variáveis resultam da disciplina que os interpreta, do objetivo e da forma como os conseguimos cruzar e daí construir a nossa própria conclusão. Essa conclusão, ou apontamento na sua direção, é tanto mais rica quanto mais se fizer cruzar visões sobre o mesmo objeto.

No caso concreto deste estudo, para além do potencial adquirido pelas leituras já realizadas sobre o objeto - a Linha do Sabor - e o seu território, que nos forneceram visões da Geografia, da História e da Técnica (nomeadamente na organização da economia agrícola mas também ligada à construção ferroviária), far-se-á uso da experiência sensorial do observador e do seu capital de conhecimento adquirido, ancorado quer no percurso académico ligado às artes e à arquitetura, quer na experiência profissional ligada à Inventariação de Património Arquitectónico e ao registo de Património Imaterial. Desta forma, faz todo o sentido que as nossas conclusões e o nosso olhar sobre o objeto sejam baseadas não apenas nas respostas dadas à pergunta *Como?*, mas também de uma análise treinada no apuro plástico e estético resultantes da organização desta paisagem.

Uma certa infinitude poética que forma, organiza e define este território, tornou necessário que fossem consideradas e colocadas em paralelo duas formas de análise: (1) a base científica de processamento de informação proveniente das fontes disponíveis e (2) a experiência do lugar. Assim, a análise de elementos iconográficos e cartográficos históricos será acompanhada por material produzido no âmbito desta investigação, tais como desenhos realizado *in loco*, mapas, fotografias que registam o que demais significativo é percebido pelo nosso corpo ao longo do percurso feito pelo canal da desativada linha ferroviária do Sabor.

Sobre esta relação direta com a terra que se pisa, procuramos perceber que olhares e conceitos colocam estas questões, levantadas pela análise das fontes e pelo *Genius loci*, e quais seriam pertinentes para alicerçar o nosso conhecimento e, se possível, para lhes acrescentar novas perspetivas.

O *Movimento Situacionista*<sup>135</sup> (**Fig. 65**) colocava no centro de uma *revolução* social e artística, o conhecimento do ambiente em que nos movemos, considerando que somos produto das suas condicionantes. Assim, a ação seria uma fuga ao determinismo e ao que, à época, o modo de vida impunha. Uma vida condicionada pela padronização e passividade dos nossos atos e movimentos, fruto da sociedade do pós-guerra, que colocava de fora a espontaneidade e a afetividade. Sendo a paisagem considerada um laboratório, era necessário transformar o seu utilitarismo funcional num espaço de surpresa e de multiplicidade. O conjunto de sensações que são construídas a partir do situar do corpo no espaço, são aqui mais importantes do que aquilo que a geografia real impõe. A transposição desta leitura para o nosso objeto de estudo, implica que, para além desse olhar inquisitivo que procura as condicionantes, se possa ajudar a uma reconversão deste espaço linear expectante que é hoje a via-férrea neste território. Ou seja, que tipo de paisagem podemos criar a partir desta ideia de sermos atores dessa transformação pensada, programada e objetiva?

A paisagem como objeto estético<sup>136</sup> cabe nesta ideia de que a nova paisagem pode ser desenhada percebendo os elementos que a compõem naturalmente e/ou dos que são fruto da intervenção humana. Esta perspetiva está diretamente influenciada pela bagagem cultural de quem observa e por aquilo a que se vai dar mais importância. Para além da certeza de que o nosso olhar captura e fará a seleção do que é mais significativo, é certo também que se poderá ensinar a ver<sup>137</sup> e a apreender para além do que o olhar do observador regista. A paisagem como objeto observável<sup>138</sup>, é tanto ou mais compreendida na sua estrutura quanto mais informado for o olhar do observador.

---

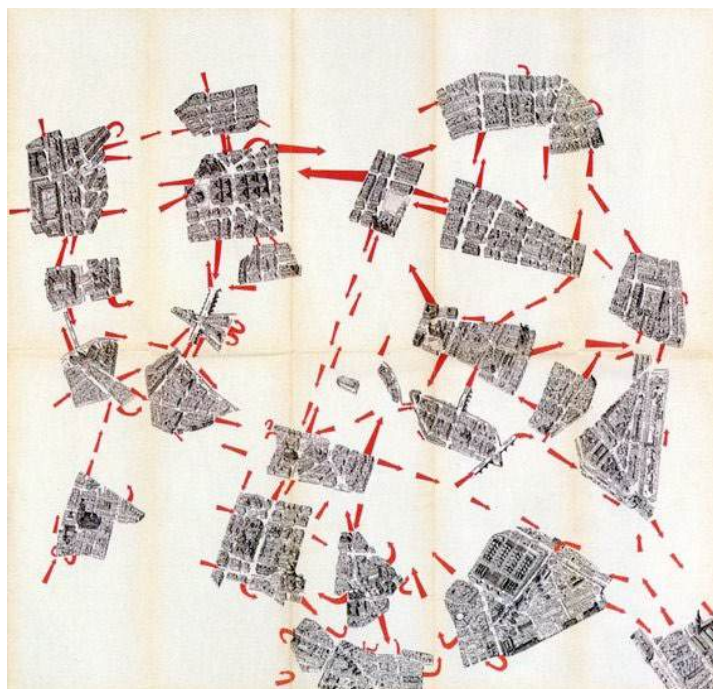
<sup>135</sup> Movimento Internacional Situacionista, 1960

<sup>136</sup> GENÉSIO, 2000: 241-244

<sup>137</sup> GENÉSIO, 2000: 252-253

<sup>138</sup> ARAÚJO, 2022: 37-42

Figura 65 - Guia Psicogeográfico de Paris (1957), Guy Debord



---

Fonte: FBAL – Faculdade de Belas Artes de Lisboa, *Roteiro do Outro*, Leonor Araújo

Segundo Ilídio Alves de Araújo, a compreensão destes sistemas produtivos naturais e artificiais (que constituem a paisagem) e do seu equilíbrio é o que nos permite identificar a singularidade e identidade de um compartimento geográfico<sup>139</sup>. Constrói-se a partir do equilíbrio do sistema causa/efeito que requer gestão e planeamento que permita uma paisagem sã e bela. Ainda segundo o autor<sup>140</sup>, este conceito de beleza está diretamente relacionado com a aptidão e a qualidade da organização da paisagem para responder às necessidades funcionais de quem dela depende. É relevante a relação estabelecida pelo autor entre a paisagem e os termos *palco* ou *cenário* como impressão afetiva em cada um de nós. Interessa esta reflexão ao fio condutor da nossa investigação, uma vez que estabelecemos, também nós, esta interdependência entre a paisagem deixada pela Linha do Sabor e a memória refletida nas comunidades por ela servida.

---

<sup>139</sup> ARAÚJO, 2022: 37-42

<sup>140</sup> Idem: 107-110

A relação que estabelecemos com o espaço, e com o lugar, está condicionada por um conjunto de formas de percepção visual, que Luísa Genésio<sup>141</sup> enumera - a cor, o ritmo, a escala e a textura – e que nos ajudam a equilibrar o todo a partir das partes, através da nossa aproximação progressiva ao objeto.

O caminhar (forma que utilizaremos para reconhecer o território em estudo), ainda que sem o significado do vagar sem destino que os situacionistas nos propunham, é aqui entendido como meio de estabelecer a transição<sup>142</sup> que Frédéric Gros (**Fig. 66**) defende. O percorrer um caminho como ato natural do ser humano tem aqui um carácter filosófico: o de se fazer parte da paisagem como seu ator. Ator este que recebe impulsos desse território e que os reverte para suportes que podem ser tão diversos como o número de caminhantes. O ritmo desta caminhada depende apenas da marcação que a experiência performativa da paisagem nos impõe e implica uma observação aberta e disposta à leitura dos elementos que esta nos propõe.

**Figura 66 - Caminhar: uma filosofia (2024), Frédéric Gros**



---

Fonte: Antígona Editores Refractários, **Ilustração** Carolina Celas

A paisagem rural, herdada de um modo de vida que nos é já distante, constitui-se como um repositório do saber fazer popular que procurava o equilíbrio entre as suas necessidades e a produtividade da terra, assim como de um conjunto de atividades e práticas associadas ao mundo rural. Esta adaptação implica uma dinâmica de transformação que pode operar múltiplas mudanças consecutivas ou, no seu oposto, impor a mesma ocupação e configuração por um tempo longo. Um conhecimento que possa fundir um saber popular com o técnico-científico (*etnoconhecimento*<sup>143</sup>), fará uso

---

<sup>141</sup> GENÉSIO, 1999: 5

<sup>142</sup> GROS, 2024: 9-11

<sup>143</sup> LOPES, COSTA e RIBEIRO, 2013

não de uma ideia idílica do que era a vida no espaço rural, mas poderá compreender para enquadrar e para servir de base para uma utilização que potencie esse saber para a construção de uma nova ruralidade. A leitura da paisagem, condicionada pelo nosso acumulado cultural, pelo simbólico e pelas características biofísicas do território, evidencia um conjunto de códigos e marcas reconhecidas pelas comunidades, mas que vão perdendo importância devido ao abandono de atividades económicas e sociais e à perda de população.

Prefaciando uma publicação recente<sup>144</sup> (enquadrada num continuado projeto de investigação que se tem vindo a desenvolver), João Ferrão<sup>145</sup> indica a dissociação entre o modo de vida e a paisagem como potenciador de *lugares em perda*, caracterizando-os através do que chama *categorias de perda*: Lugares – Ruína; Lugares – Memória; Lugares – Sobreviventes; Lugares – Regenerativos; Lugares – Metaforseados. Estas categorias permitem entender, a partir de uma compreensão dos seus elementos, quer o seu grau de perda, quer as possibilidades da sua sobrevivência e do que de seu é autêntico. Introduce-se aqui o conceito de lugar único, equilibrado entre o modo de vida, sentimento de pertença da comunidade e a paisagem. Esse equilíbrio só poderá ser alcançado se for construído a partir das novas realidades vividas por estas comunidades assim como das suas especificidades.

O diálogo entre Património e Identidade é realizado dentro de uma comunidade e alargado a escalas sucessivas. Se lermos esta transmissão à luz da performatividade que Laurajane Smith<sup>146</sup> aplica aos seus estudos de Património e às formas de reforçar o seu entendimento, tem um sentido quase universal. O processo de identificação com o território e com as práticas a ele ligado deverá ser trabalhado em primeiro lugar com as comunidades que as vivem, experienciam e constroem. Se essa estiver consolidada será entendida como autêntica e a comunidade será capaz de empaticamente transmitir essa identidade a terceiros. Este entendimento de certo modo afetivo, pode encontrar suporte no conceito de *Topofilia*<sup>147</sup>, que integra o reconhecimento e aceitação dos

---

<sup>144</sup> Volume nº 4 da coleção Landscape in Translation – Lugares em Perda, Restos y Rastros (2023)

<sup>145</sup> FERRÃO, 2023: 12

<sup>146</sup> SMITH, Uses of Heritage, 2006

<sup>147</sup> TUAN, 1972



elementos positivos e negativos de um lugar, construindo formas de equilibrar e minimizar essas diferenças.

A construção do nosso modo de apreensão e compreensão do território afasta-se do determinismo apenas funcional (ainda que seja fundamental o conhecimento desse saber fazer para pensar a sua reconfiguração), mas pretende acrescentar uma leitura focada nas partes para se fazer compreender o todo. Esse contacto através do ato de caminhar, permite uma experiência performativa e uma leitura sensitiva do caminho, sendo, portanto, um ponto de partida para a compreensão do que vemos.

0km ( $\frac{KM}{93,950}$ ) de 11,4km ( $\frac{KM}{105,291}$ )

O caminho entre Sendim e Duas Igrejas foi realizado a pé. O tempo gasto para o percorrer foi medido considerando os períodos de paragem para observação e registo (Tab.13).

**Tabela 13 - Percurso e tempo realizado entre Sendim e Duas Igrejas**

SENDIM	FONTE DE ALDEIA	DUAS IGREJAS
		
<b>PARTIDA</b>	<b>PARAGEM</b>	<b>CHEGADA</b>
<b>9:30</b>	<b>12:50</b> <b>13:00</b>	<b>15:40</b>

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

O resultado do trajeto percorrido materializa-se num mapa com um total de **76** pontos assinalados que correspondem a cruzamentos, vistas, mudanças significativas da paisagem e elementos singulares (Fig. 68). Nem todos serão tratados individualmente pois comungam de características muito semelhantes. Será dado ênfase aos pontos de exceção, de surpresa e de singularidade. Estes serão evidenciados pelas suas características paisagísticas, pelas solicitações visuais, pela morfologia e ritmo que impõem à caminhada ou pela amostra da organização que resultou da ocupação



humana. Mas também pelos aspetos negativos provocados pela proximidade do IC5, pela interrupção da caminhada ou pelo desconforto causado por alguns cruzamentos do canal com outras vias.

O percurso foi dividido em dois troços. Não porque a paisagem mude radicalmente entre os dois momentos, mas porque se achou pertinente que se estabelecesse uma quebra junto a um dos pontos singulares deste caminho, o Cabeço da Trindade (**P 76**) situado em Fonte de Aldeia, junto ao Apeadeiro com o mesmo nome, mas também junto a um dos pontos críticos deste percurso. Assim, esta opção é justificada por duas razões: (1) não por estarmos sensivelmente a meio do nosso caminho, mas pelas características paisagísticas e topográficas deste cabeço, assim como pelo carácter simbólico atribuído a este lugar<sup>148</sup>; mas também (2), provocado pelas alterações na rede viária junto ao Apeadeiro, ser este o único momento em que o canal ferroviário sofre uma interrupção física no seu trajeto.

Foram vários os suportes utilizados para fixar o percurso. Para além da marcação em cartografia, já referida, foi utilizada a fotografia digital de reconhecimento, a fotografia e o vídeo analógico, que procura um outro tipo de olhar sobre o mesmo objeto, e o desenho realizado no local, que aproxima o caminhante da escala do lugar. Talvez possamos invocar o método reflexivo de Gordon Cullen<sup>149</sup> que apresenta, para a compreensão da *Paisagem Urbana*<sup>150</sup> três pontos de apoio: a ótica (visão serial), o local e o conteúdo. Embora aplicado ao meio urbano, achamos que poderia fazer sentido para a organização do nosso processo de observação, uma vez que se apoia nos sentidos como coletores de informação. Assim sendo, em cada ponto, o que vimos foi registado no sentido da marcha, para a direita e para a esquerda e, por fim, para o que deixamos para trás (**Fig. 67**).

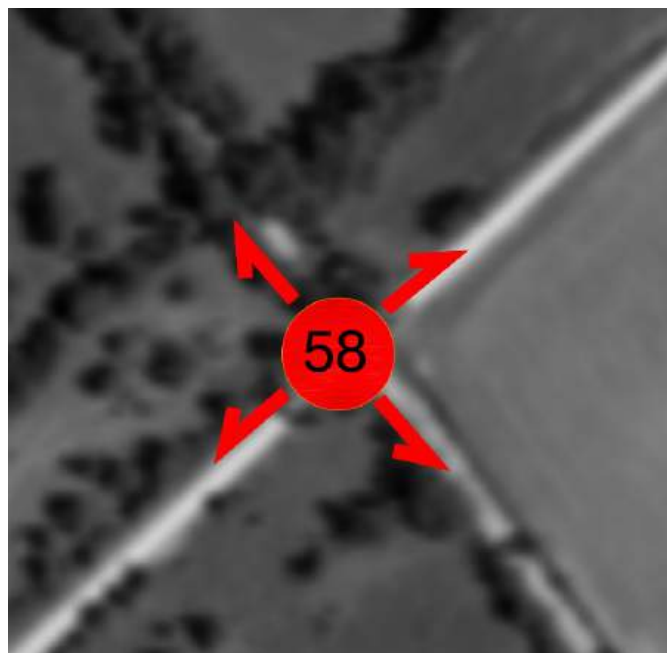
---

<sup>148</sup> A propósito deste lugar foi feito um trabalho paralelo, mas com objetivos muito distintos dos do nosso objeto de trabalho, e do qual daremos nota mais tarde.

<sup>149</sup> Thomas Gordon Cullen (1914 - 1994), Arquitecto britânico

<sup>150</sup> CULLEN, 2015: 9-14

**Figura 67 - Ponto assinalado na cartografia e orientação do respetivo registo**



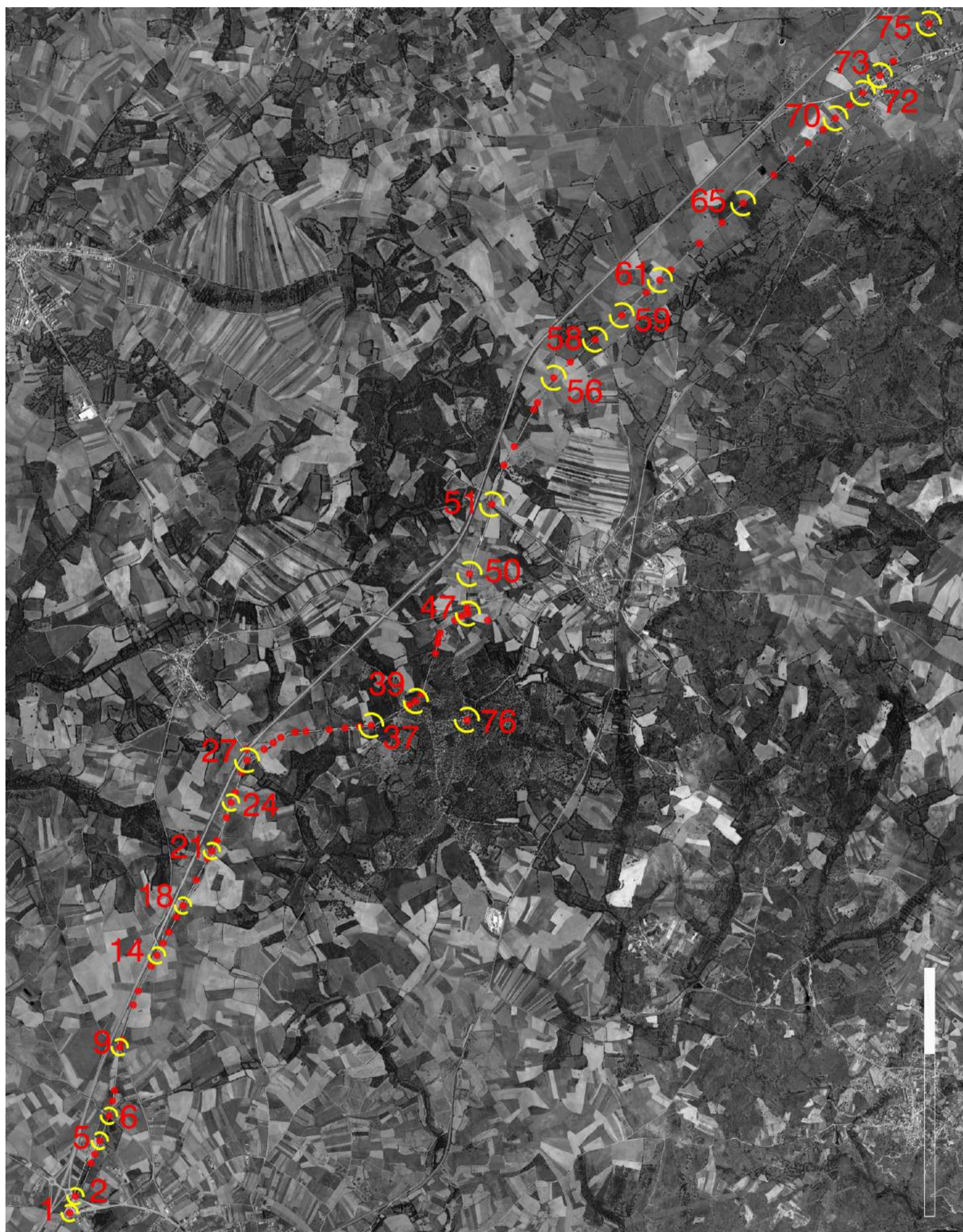
---

Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro

A experiência do caminho foi realizada de duas formas: (1) em trabalho de campo, onde foram feitos todos os registos de observação, e (2) durante uma caminhada coletiva, em que essencialmente se fez o percurso no sentido inverso ao primeiro e direcionado para a recolha de testemunhos informais. O primeiro tipo de incursão produziu todos os elementos que serão tratados neste capítulo.

A cada ponto irá corresponder uma tabela (**Tab. 14**) onde constarão os seus elementos identificativos: fotografias, nº de Ponto, sua localização no mapa e esquisso. A tabela não limitará a inclusão de outras imagens, se assim se achar relevante.

Figura 68 – Mapa com marcação de todos os pontos do caminho entre a Estação de Sendim e a Estação de Duas Igrejas (com o círculo amarelo aqueles que trabalham individualmente)



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro

**Tabela 14 – Exemplo de ilustração de cada ponto analisado**

Fotografia digital (à esquerda da marcha)	Fotografia digital (sentido da marcha)	Fotografia digital (à direita da marcha)
Ponto e localização	Fotografia digital (sentido inverso da marcha)	Mapa

Fotografias suplementares + Esquisso

Fonte: Arquivo da Aluna (2023/2024)

### 3.1. 0km ( $\frac{\text{KM}}{93,950}$ ) ao 6km ( $\frac{\text{KM}}{99,683}$ )

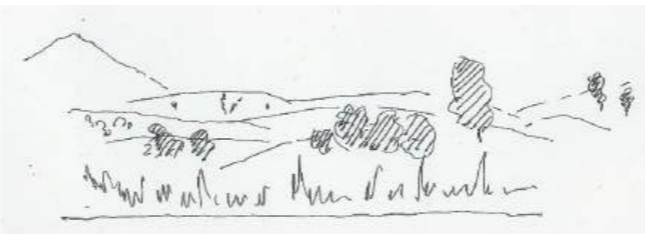
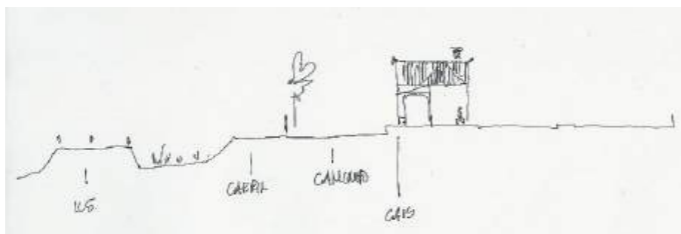
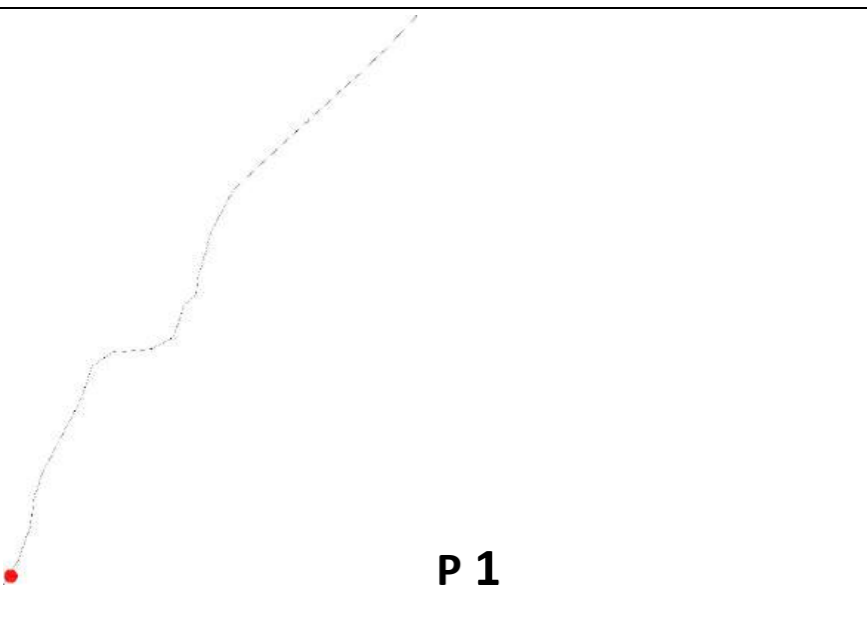
As incursões realizadas neste antigo canal ferroviário não tiveram apenas a intenção de constatar o que foi investigado e apurado sobre este território. Foi com um olhar exploratório que o percorremos. Apesar desse olhar disponível, ele procura objetivamente compreender e fixar o que observa através de uma metodologia previamente definida. Para além do método, o olhar parte instruído de uma experiência adquirida e informada.

Como nota prévia, importa referir que utilizaremos a terminologia *caminho* para nos referirmos ao antigo canal ferroviário, resultado da eliminação da via-férrea. Pensamos ser mais clara a leitura com a utilização desta uniformização. No entanto, em alguns pontos do texto, pode ser lido o termo canal ferroviário para que este caminho não se confunda com outras vias.

Esta relação entre o caminho como um elemento físico construído e definido, e o percurso como uma entidade que forma uma aproximação e um conhecimento progressivo deste objeto, foi muito relevante neste ato de caminhar. Não só porque existe esse objeto com características físicas diversificadas que se apreendem e fixam através de vários suportes ao nosso dispor, mas também pela capacidade que essa aproximação progressiva tem de produzir múltiplos efeitos sensoriais no caminhante. O percurso objetivo, definido previamente por um ponto de partida e um outro terminal, nem sempre corresponde àquele que é produzido pela espontaneidade e pela curiosidade do caminhante. Esta questão da surpresa e da curiosidade despertada pelo ato de caminhar, permitiu identificar um ponto de exceção que ajudou a intermediar a nossa caminhada.

Assim, esta primeira parte do troço do antigo canal ferroviário tem início na Estação de Sendim e termina no Apeadeiro de Fonte de Aldeia. A análise far-se-á com base em momentos do trajeto, identificados de uma malha mais larga de pontos assinalados, partindo do que constrói a singularidade das suas características mais qualitativas, mas também pelas que lhe conferem qualidades mais negativas.

Tabela 15 – Ponto 1/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Este primeiro segmento é marcado pela proximidade do IC5, sendo significativa a sua presença visual. Essa proximidade dilui-se no último terço do trajeto, junto ao Cabeço da Trindade, sendo retomada no último segmento deste caminho. O IC5, para além da sua presença marcada pelo seu perfil largo e com desnivelamentos que obrigaram à construção de viadutos, à transformação ou interrupção de caminhos rurais, estabeleceu também um corte visual e um sentimento de fronteira.

O caminho é acompanhado pelo traçado do antigo Carril Mourisco<sup>151</sup>, seguindo lado a lado ou cruzando-se em pontos de maior e menor exceção. A sua convivência faz-se de forma serena, quase lúdica, ora seguindo à mesma cota, ora desnivelados entre si, pontuados os seus cruzamentos com elementos simbólicos que marcam a importância deste traçado, até seguirem direções distintas, continuando sozinho o caminho.

Os dois Pontos iniciais, **1** e **2** (**Tab. 15** e **Tab. 16**), demonstram alguns conflitos entre estas três vias de atravessamento deste território. A Estação de Sendim (**Tab. 15**), implantada num local sem contacto visual com o aglomerado urbano próximo, tira partido da abertura do campo de visão tido a partir do antigo cais de embarque. Daí se deslumbra uma paisagem humanizada de um território de geografia suave, de vales pouco cavados e marcada pela ocupação das terras pela agricultura que persiste, e pelo seu esquema de caminhos e vias. Existe uma tentativa de inverter uma certa aridez deste antigo cais com a plantação de árvores que, de certa forma, definem o traçado antigo das catenárias da linha ferroviária.

O Ponto **2** (**Tab. 16**) representa um cruzamento complexo entre o caminho, o Carril e a tentativa de cozedura de um conjunto de vias cuja escala não é hoje compatível. A introdução de um nó viário de grandes dimensões, para a ligação do IC5 à vila de Sendim e a outras aldeias, introduziu um elemento cuja escala e desenho criou um conflito neste cruzar da EN221-2 com o caminho e com o Carril. A vontade de transpor este cruzamento rapidamente não permite uma leitura focada do seu entorno, sendo considerado como desqualificado paisagisticamente. De notar, que neste ponto

---

<sup>151</sup> Antiga Via Romana

o Carril Mourisco tem um uso continuado permitindo ainda a passagem de máquinas para o lavradio, assumindo a função de caminho rural.



Tabela 16 – Ponto 2/76 assinalado no Caminho

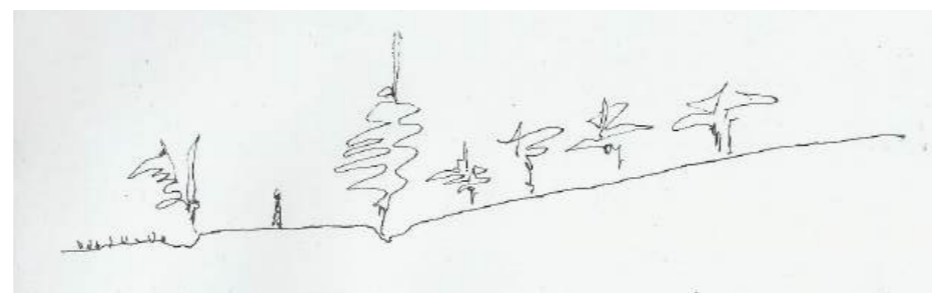
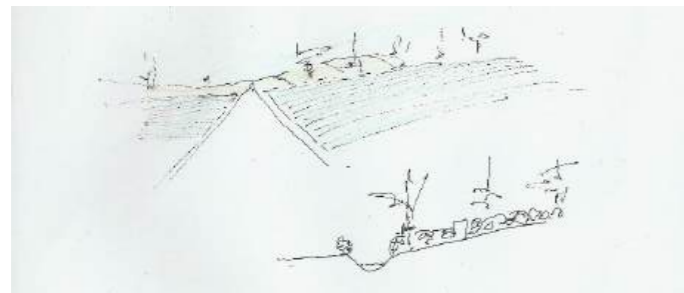
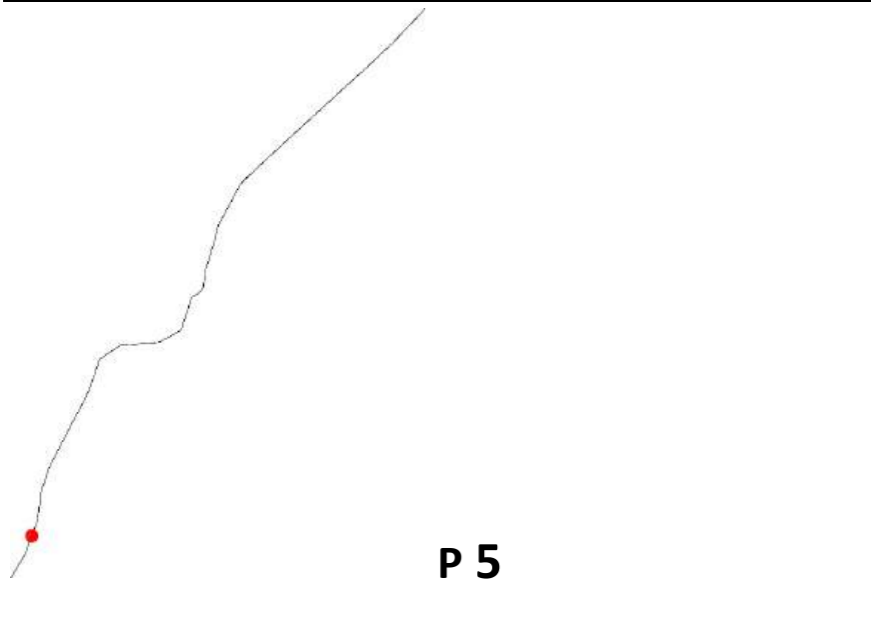


P 2



Não mereceu qualquer registo em desenho

Tabela 17 – Ponto 5/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2024)

Se num primeiro momento o nosso corpo sente o desconforto de um lugar menos amigável, o ato de caminhar prossegue por entre as terras de cultivo. O caminho é o nosso grande ponto de fuga. A sua linearidade quase militar, imposta pela necessidade técnica de planura, desenhou, neste local, um perfil cuja cota se eleva ligeiramente em relação às suas margens. A espaços, a vegetação espontânea e algumas árvores reforçam a leitura e a linearidade deste caminho. O território não apresenta acidentes geográficos, no entanto o que é dado à nossa observação não é o mesmo em ambas as suas margens. A nascente da nossa linha de marcha, a ocupação das terras não aparenta ter-se alterado. Ou seja, as terras são ainda organizadas em folhas que apresentam um uso continuado, ainda que talvez com novas culturas (a aveia p.ex.) (**Fig. 69**). São visíveis as linhas de árvores que delimitam alguns destes campos, que ajudam a criar não só essa divisão, fruto do cadastro e de uso agrícola diverso, e dos seus benefícios ambientais para o sucesso das culturas, mas que nos criam planos sucessivos que o nosso olhar hierarquiza pela sua maior ou menor proximidade, criando diferentes pontos de fuga e reforçando as características da topografia. A poente da nossa marcha, o caminho é acompanhado por uma faixa estreita de terreno formada entre este e o Carril Mourisco. Esta linha apresenta uma estabilização de uso e de parcelamento introduzido aquando da implantação da linha do comboio, o que não aconteceu com a construção do IC5 nesta faixa de terreno a poente do Carril. Também aqui é visível o corte que esta via de circulação rápida introduziu ao desenho desta organização de base agrícola, cortando a ligação física entre os terrenos e cortando o sistema de folhas agrícolas. A exemplo deste ponto do caminho assinalamos o Ponto 5 (**Tab. 17**).

De novo, elegemos um ponto - Ponto 6 (**Tab. 18**) - correspondente a um cruzamento do caminho com outra via de atravessamento, um caminho rural ainda em uso. Este liga a vila de Sendim, através das antigas eiras, a uma área cultivada e a uma outra de mato, que permitiria a recolha de lenhas e adubos naturais. Há, no entanto, uma certa continuidade na forma organizativa da paisagem. Permanece a ocupação agrícola, nomeadamente para produção de pasto para os animais. O nosso campo de visão continua aberto, pois, o território geográfico assim o permite, fruto da ausência de pontos de referência relevante que afastem o nosso olhar do traçado linear do nosso

caminho. Este ponto marca a forma de cruzar lento e esporádico entre o comboio, pessoas, animais de produção e de trabalho e as máquinas agrícolas, de uma forma convivente entre os usos desta terra. Ou seja, ambas as atividades, o transporte ferroviário, o trabalho das terras e a criação de animais, ocorrem sem aparente interferência. Este caminho rural, que aqui se cruza com a nossa progressão, é a certa altura interrompido e transformado em viaduto com a construção do IC5, alterando-lhe neste local a natureza do seu desenho e desenvolvimento.

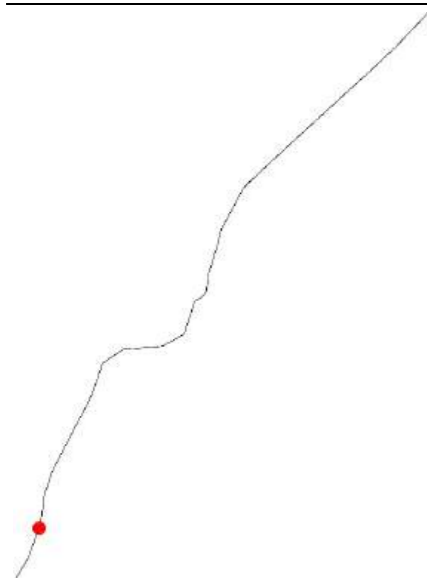
**Figura 69 - Campo de Aveia**



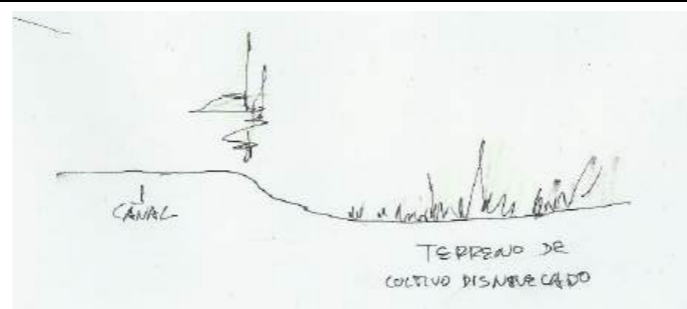
---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 18 – Ponto 6/76 assinalado no Caminho

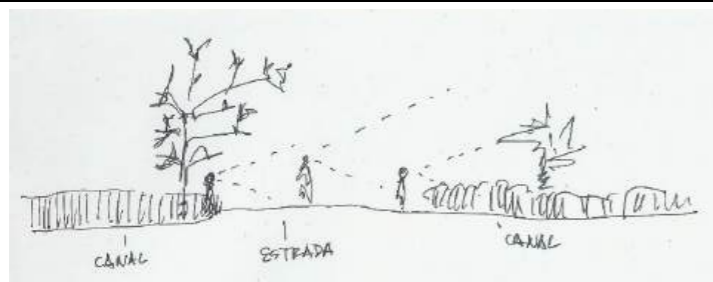
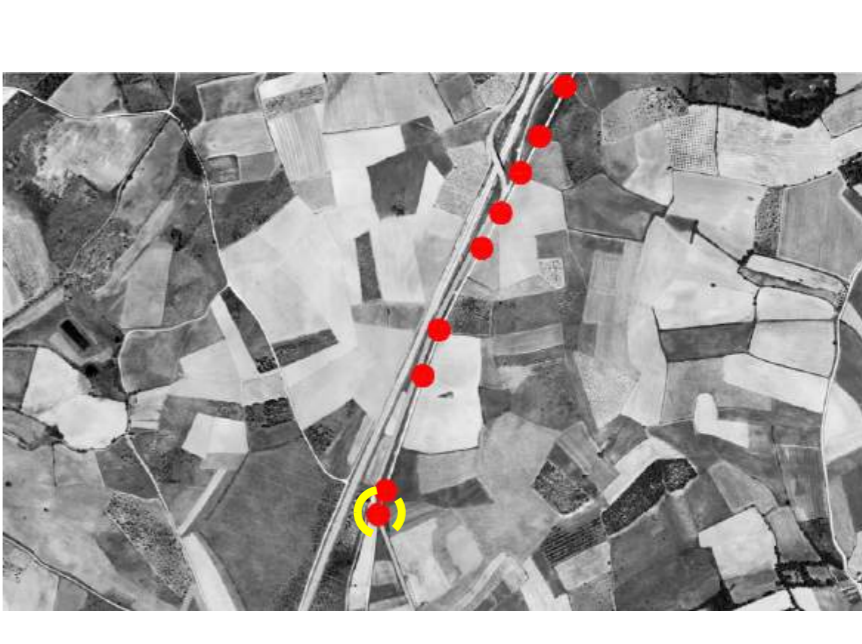
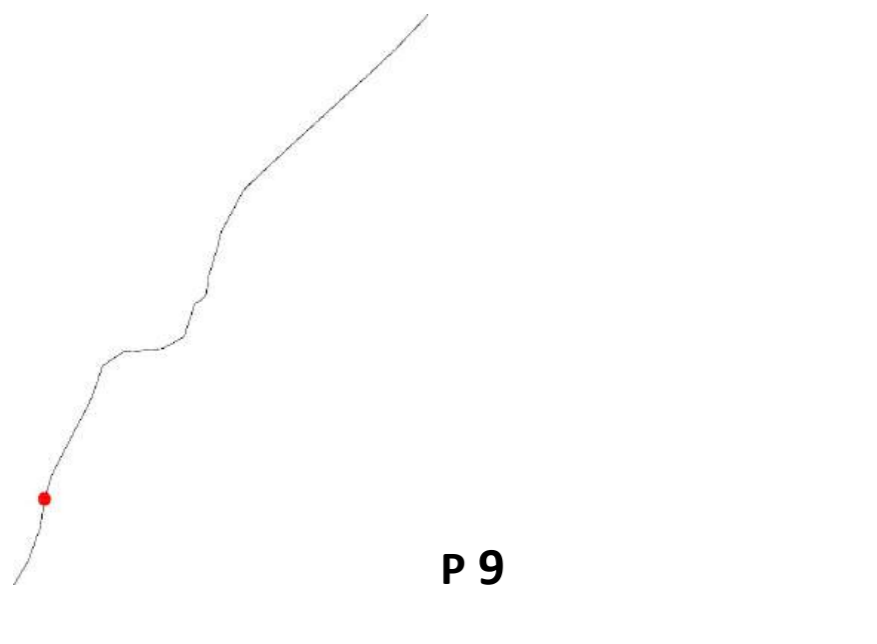


P 6



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 19 – Ponto 9/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Os pontos de encontro do caminho com vias de maior velocidade, correspondem aos lugares sensorialmente menos estimulantes, e mesmo menos atrativos visualmente para o caminhante. O Ponto 9 (Tab. 19), que aqui se assinala, cruza o traçado deste caminho com a Av. da Indústria (Sendim), variante da EN221-2, e que liga Sendim a Prado Gatão, aldeia próxima. Esta via impõe-se pela cota do seu traçado. Mais alta do que o caminho, representa um obstáculo visual ao caminhar, ainda que o seu perfil seja relativamente estreito. Antes e após o cruzamento, o caminho apresenta-se neste ponto quase diluído com o seu entorno, continuando a ser acompanhado a nascente da marcha pelo afolhamento agrícola. A ponte da marcha essa ligação visual é bloqueada pela via rápida (IC5), que assume uma cota ligeiramente mais alta e que impede, neste ponto, a observação da organização dos terrenos nesta área. Este ponto é representativo do apagamento de um segmento do Carril Mourisco pelo traçado da Avenida (Fig. 70). Juntamente com o IC5, que aqui se acompanham numa proximidade e paralelismo muito marcado, são ambos exemplo das descaracterizações e da imposição do tempo e das transformações impostas à paisagem através da adição de camadas, neste caso a construção de novas vias. Camadas estas que por vezes apagam as marcas do tempo longo de construção deste território e da sua humanização.

**Figura 70 – Pontos de apagamento do Carril Mourisco**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023 / 2024) e Google maps

O Ponto **14 (Tab. 20)** é assinalado junto ao retomar do traçado do Carril Mourisco, ainda que não o vejamos já, devido à continuada subida da cota da Av. da Indústria que aqui se transforma num viaduto sobre a IC5 (**Fig. 71**). Também neste ponto sentimos a inclinação suave do caminho. Ela é mais sensível ao olhar do que aquilo que oferece de esforço ao corpo. Tendo o caminho como o nosso ponto de fuga, ele é acentuado no sentido da marcha, mas é-o mais quando invertemos o nosso olhar para observar o que vemos do caminho deixado para trás. Enquanto no sentido da marcha, o nosso campo de visão é fechado por uma linha do horizonte ligeiramente acima do nosso olhar, ao contrário, alarga-se o nosso campo visual permitindo uma leitura de uma secção maior de território e das variações da topografia deste planalto. Continuamos, no entanto, rodeados por terrenos agrícolas. A nascente da marcha o plano de observação é largo e único, apenas limitado pela linha de algumas árvores que rematam numa pequena colina. A poente, ao contrário de outros pontos, não é o IC5 que nos quebra a visão, mas sim a Av. da Indústria. Ainda assim, o que vemos é uma continuidade de uma mesma forma organizativa das terras. Não deixa de ser interessante que, se fizermos o exercício de nos deslocarmos até à Avenida, o que vemos é um traçado da linha ferroviária, o nosso caminho, sem qualquer interferência com o nosso campo visual. Observamos a inclinação suave da colina e a nossa linha do horizonte relaciona-se melhor com as delimitações das terras realizadas através da existência de árvores.

**Figura 71 – Vista da Av. da Indústria para o canal ferroviário e para o viaduto sobre o IC5**



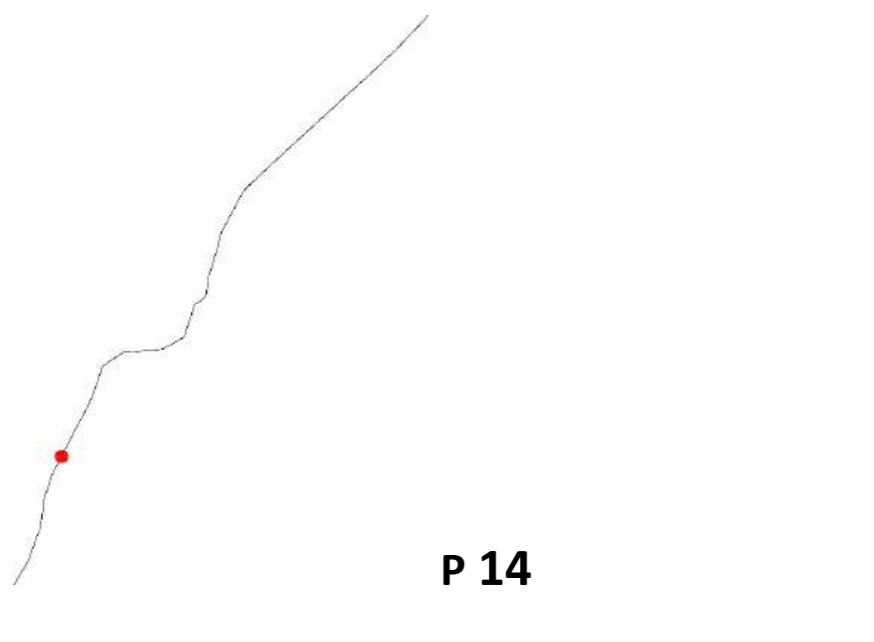




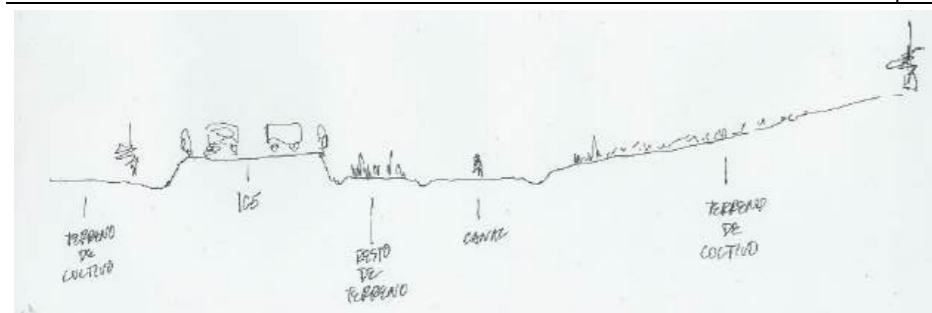
---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 20 – Ponto 14/76 assinalado no Caminho

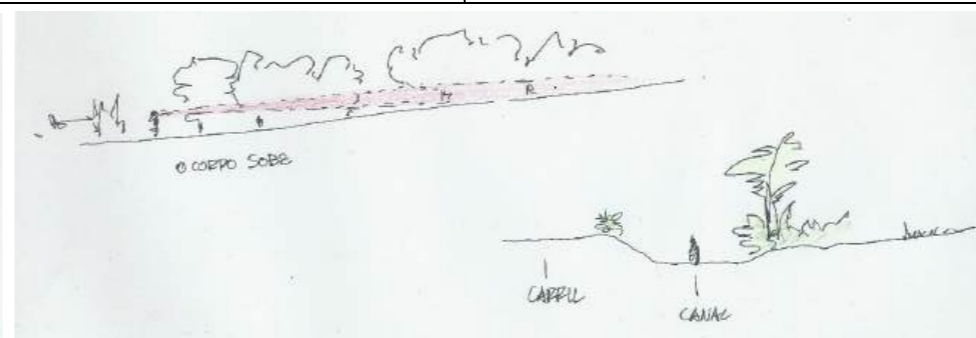
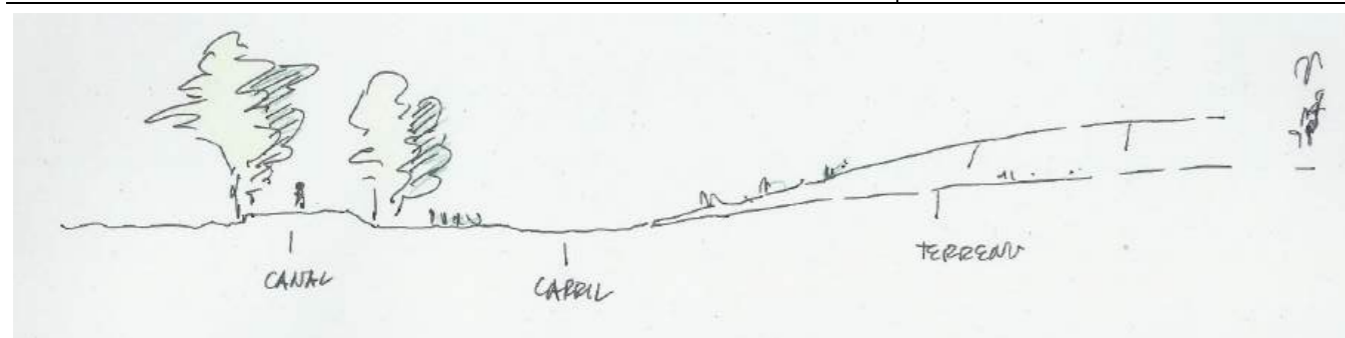
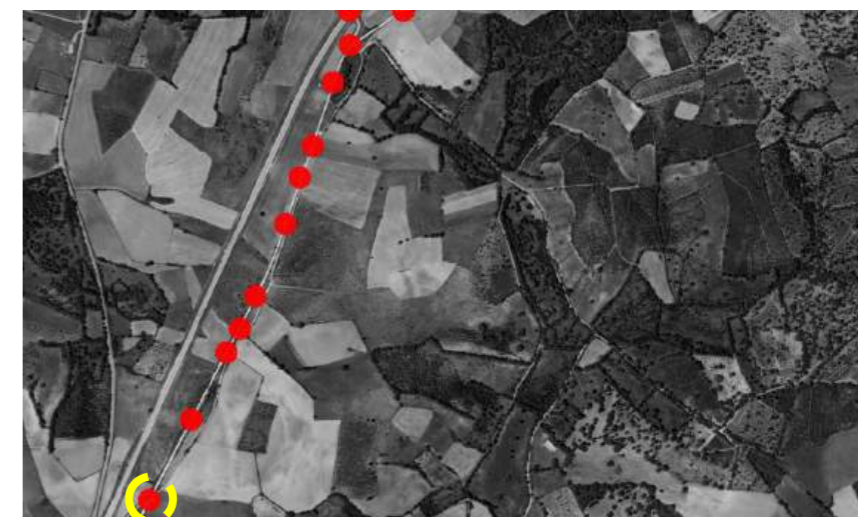
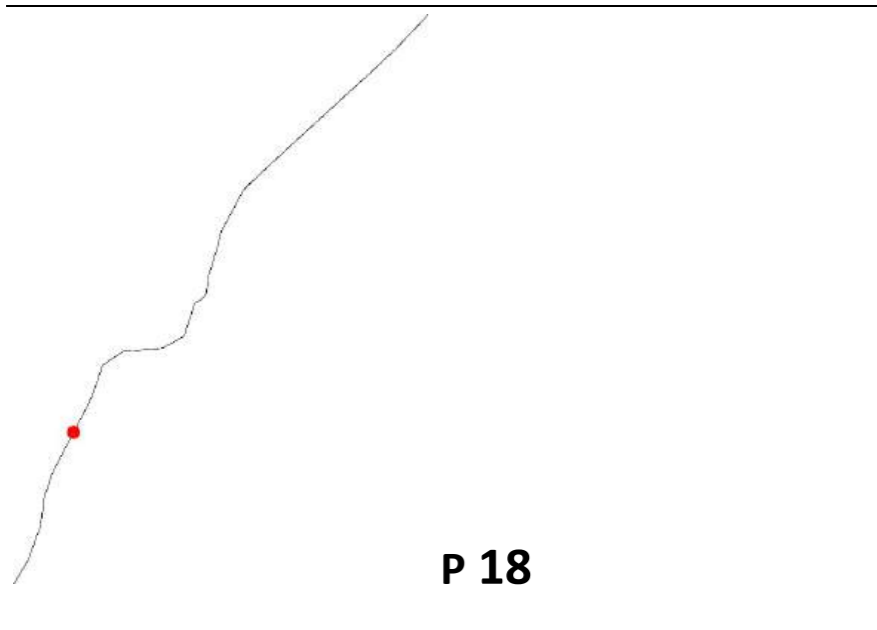


P 14



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 21 – Ponto 18/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/202)

No Ponto **18 (Tab. 21)** é visível um outro tipo de cruzamento. Aqui, já com o Carril Mourisco presente e visível, observamos um dos locais onde o caminho atravessa a antiga via romana. Este encontro faz-se à mesma cota e denota um uso continuado do Carril para passagem das máquinas agrícolas para as terras de cultivo. O caminho é atravessado quase na perpendicular por esta antiga estrada romana. Não sendo o encontro mais lúdico, é provocador de uma leitura animada deste ponto. Para além do ponto de foco que continua a ser o caminho, ele é desviado por este atravessamento fazendo compreender que esta via romana acompanha, a nascente da marcha, a mesma linearidade. De notar que o caminho se encontra muito bem definido pela existência de uma linha de árvores e arbustos, que nos fazem afunilar a visão para o ponto mais longínquo que avistamos do caminho. Há aqui um sentido de direção muito mais apurado e marcado. As margens do caminho são o resultado da constância deste desenho adaptado à atividade agrícola e ao pasto, ora prado, ora cereal, esporadicamente hortícolas.

Ao longo do caminho o nosso olhar vai sendo chamado a ler pequenas alterações na topografia, fruto da forma como se implantou o canal ferroviário. No Ponto **21 (Tab. 22)** assinalamos essas variações. O caminho é aqui lido destacado da sua envolvente, continuando acompanhado por vegetação espontânea que o afasta das terras aradas. Assume um protagonismo que lhe permite um campo alargado de observação. Daqui destacamos o que vemos na margem direita da marcha, a nascente. Aqui, o Carril segue em paralelo ao caminho, mas a uma cota inferior e com uma ligação direta com as terras, dando-lhes acesso. A topografia e a ocupação das terras são aqui mais diversas e estimulantes para o observador. Não só vemos a ondulação do terreno criando pequenos vales, como é também diversa a ocupação do solo: folhas de cultivo divididas entre si por pequenas linhas sinuosas de arbustos e árvores, e também pequenas bolsas de mata (**Fig. 72**). Os planos sucedem-se entre estes elementos, dando-nos a ler o escarpado do outro lado da fronteira territorial com Espanha. Há aqui uma multiplicidade visual que nos trava o passo. A margem poente apresenta menos diversidade paisagística e perturbada pela presença do IC5. No entanto, o nosso olhar consegue ainda ler algum território, ainda que topograficamente mais monótono.

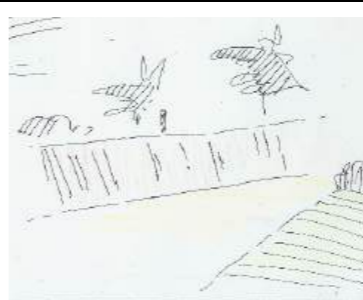
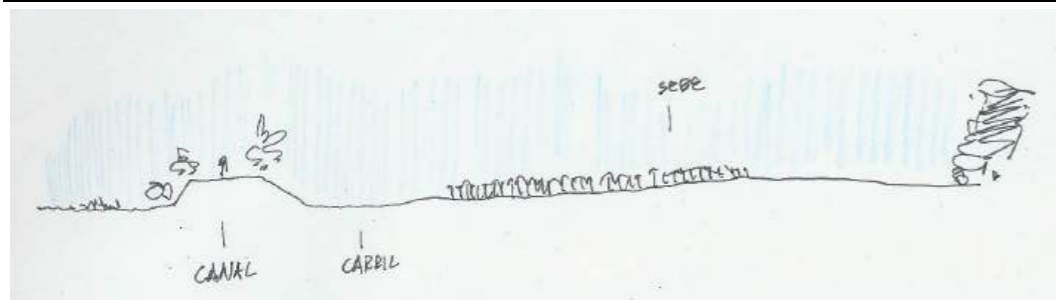
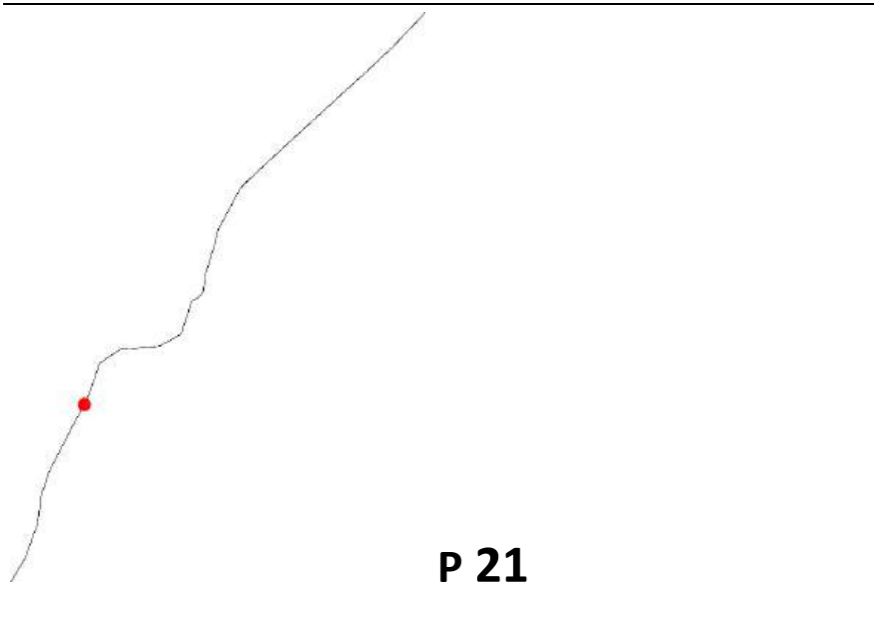
**Figura 72 – Margem nascente do caminho**



---

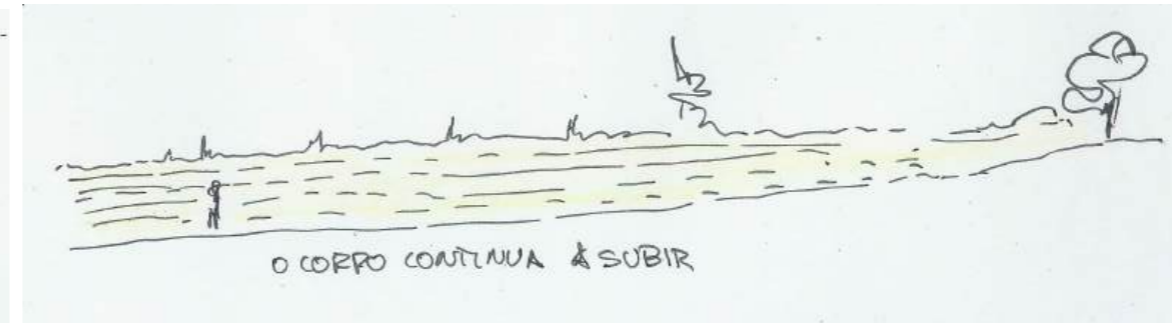
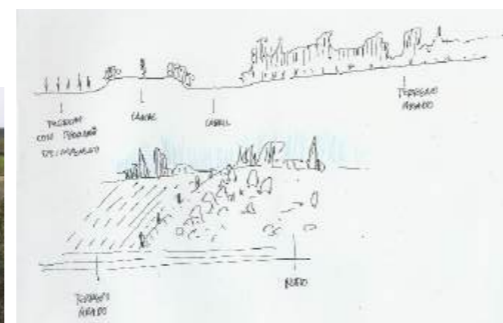
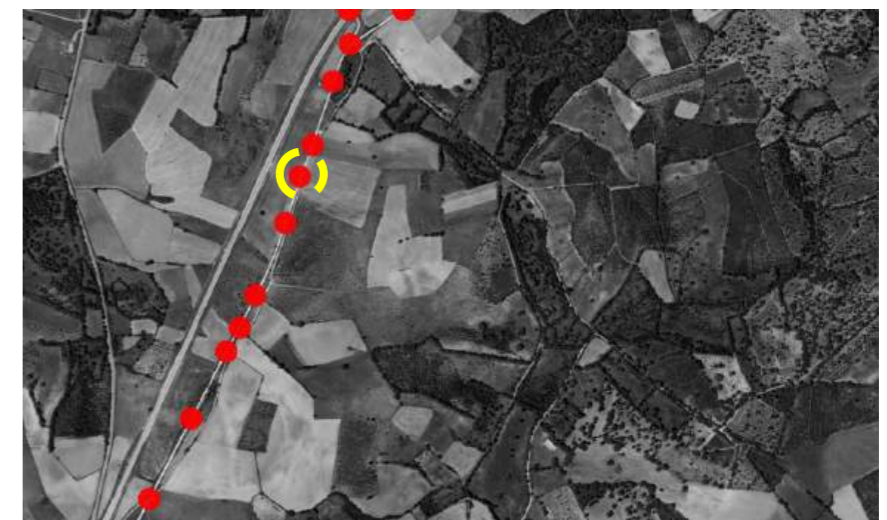
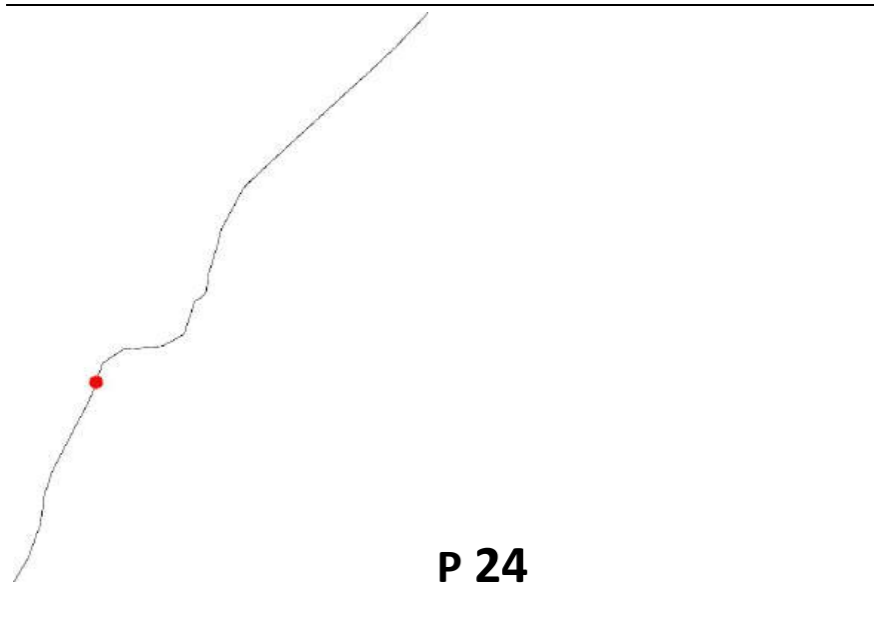
Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 22 – Ponto 21/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 23 – Ponto 24/76 assinalado no Caminho



O Ponto **24 (Tab. 23)** prolonga esta dinâmica que vemos no local anterior. O caminho continua a elevar-se acima dos campos que o orlam permanecendo como o nosso ponto de referência direcional, acompanhado ainda pelo Carril Mourisco. Aqui, em particular, sente-se a permanência do seu uso, pois fruto da existência de água retida neste ponto mais baixo dos terrenos, apresenta uma deterioração do seu traçado pela passagem continuada das máquinas. A margem nascente continua a assumir uma diversidade e sucessão de planos que faz o nosso olhar mover-se com mais curiosidade. Aqui temos um contacto mais direto entre o que são as terras cultivadas e as zonas de mato, de reserva e de proteção às terras. São visíveis alguns muros de delimitação dos campos: uns mais conservados em pedra solta e outros, mal conservados, feitos de pedras fincadas no terreno. Mais uma vez a margem poente apresenta-se com menor sucessão de planos e menos ritmo. Devido à inclinação das terras neste local, o nosso campo visual termina na linha superior do terreno. Esta ligeira elevação permite também que a interferência visual do IC5 não seja aqui muito presente. Ao olharmos para o que deixamos para trás (para sul), a nossa perspetiva não muda radicalmente provocando a mesma leitura que a do sentido da marcha. No entanto, sente-se uma maior abertura visual tirando partido do facto de nos encontrarmos num ponto mais elevado do que aquele de onde partimos. Aqui, neste campo aberto e próximo do nosso caminho, permanece uma árvore isolada que funciona como um elemento referenciador do local onde estamos, concorrendo com o nosso ponto principal que dirige o nosso caminho.

O ponto assinalado sequencialmente com o nº **27 (Tab. 24)** é um dos mais complexos deste jogo visual e físico entre os vários elementos que humanizaram esta paisagem. O traçado do caminho perde aqui a sua retitude constante para iniciar um traçado com pequenas curvaturas, oferecendo à apreensão visual um ritmo ainda não experienciado e um afastamento progressivo do IC5 (ainda que neste ponto ele tenha uma expressão muito presente). A conjugação de cotas entre o caminho, o Carril e o caminho rural que dele diverge (fazendo-se passar em viaduto sobre o IC5), focaram o nosso olhar no nosso objeto e pelas várias opções que esta confluência nos oferece. O canal cruza, a uma cota mais alta, com o caminho rural que provém dos terrenos de



ambas as margens que, por sua vez, cruza a uma cota inferior com o Carril Mourisco. Esta relação entre camadas e escalas várias de intervenção apenas se desqualifica com a introdução do viaduto que cruza o IC5 que, claramente, se intromete num campo de visão que seria de uma abertura de planos sucessivos de campos, linhas de árvores, pequenos apontamentos de zonas de mato e do desenvolvimento topográfico do território, que deixou de se fazer apreender. No entanto, há uma camada que persiste e que marca a importância deste cruzamento ao longo do tempo. Ao cruzar o Carril com o caminho rural, a existência de uma pequena cruz marca simbolicamente a vivência destas comunidades. Não só apresenta um sinal protetor ao caminhante, como é também um marcador do trajeto, dando indicação da sua localização e da antiga (e ainda alternativa) ligação entre freguesias (Sendim, Picote e Prado Gatão). Sendo visualmente estimulante, este ponto representa as formas de ocupação e de uso destas terras, dando nota dos seus percursos e circulações e demonstram as suas atividades e crenças (**Fig. 73**).

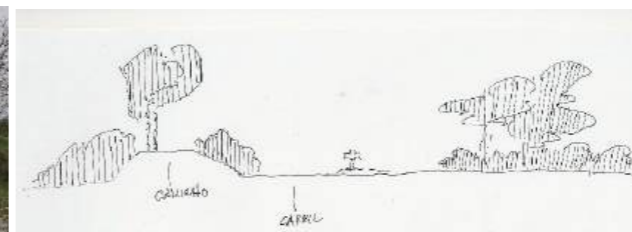
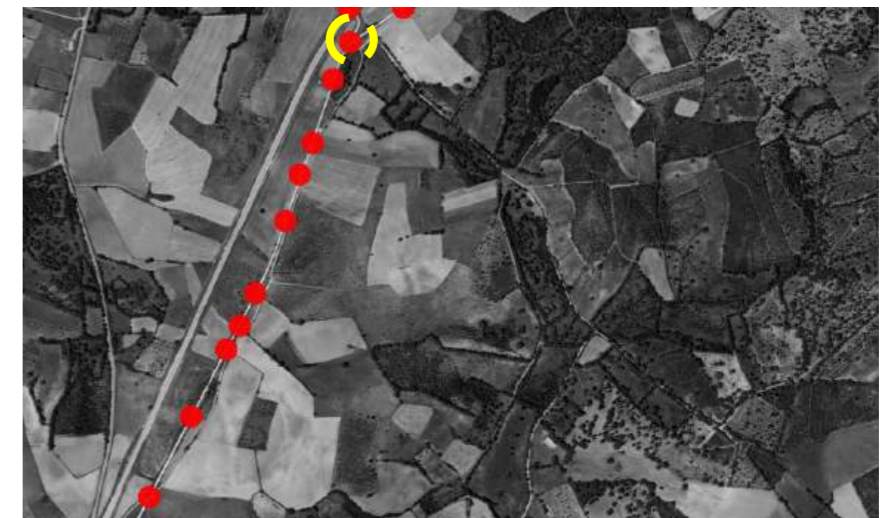
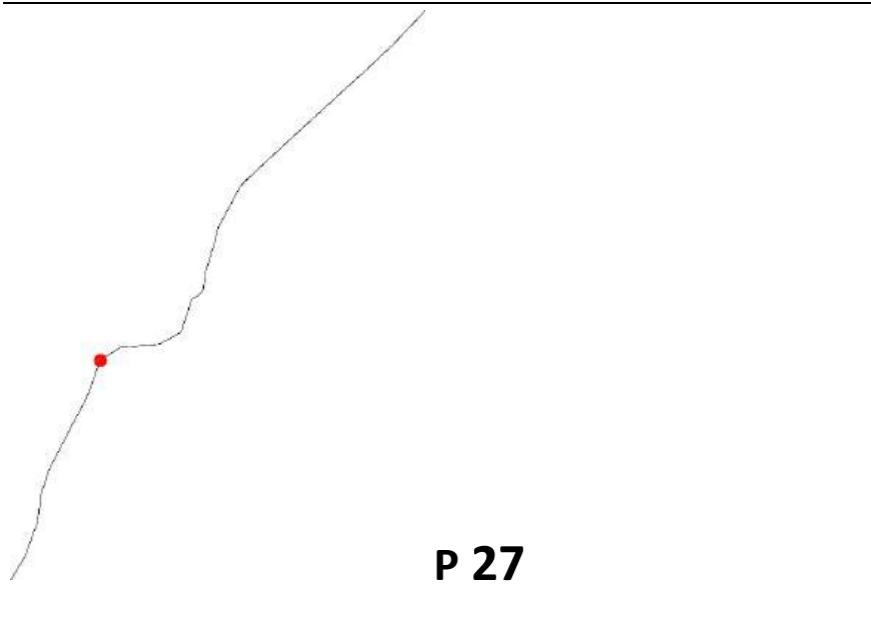
**Figura 73 – Elemento simbólico e campo de visão da margem nascente do canal ferroviário**



---

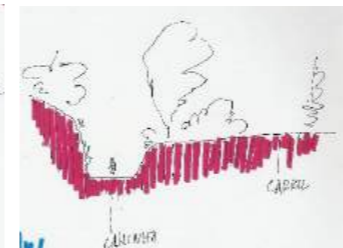
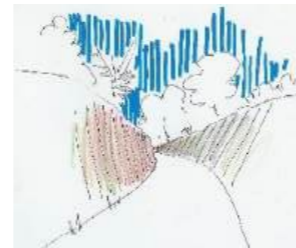
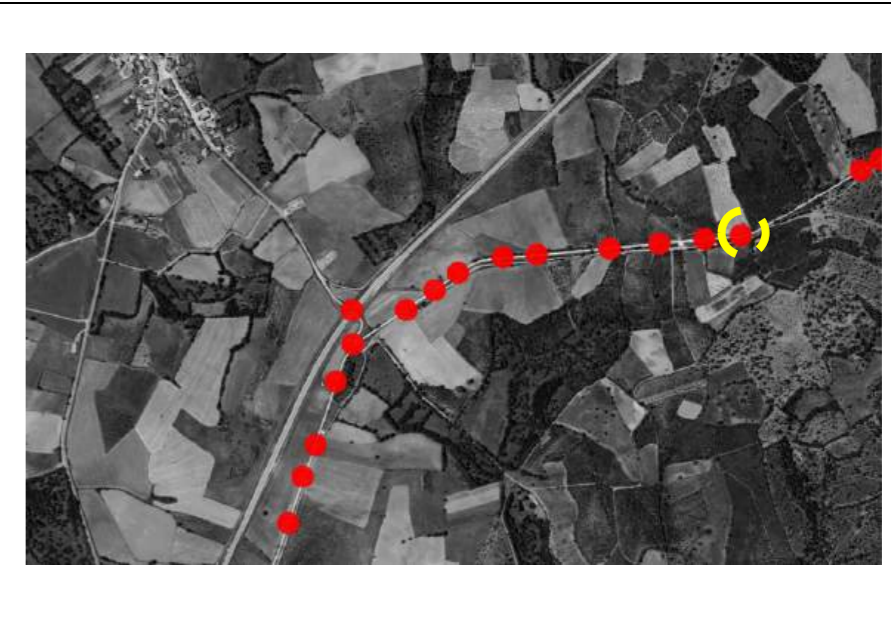
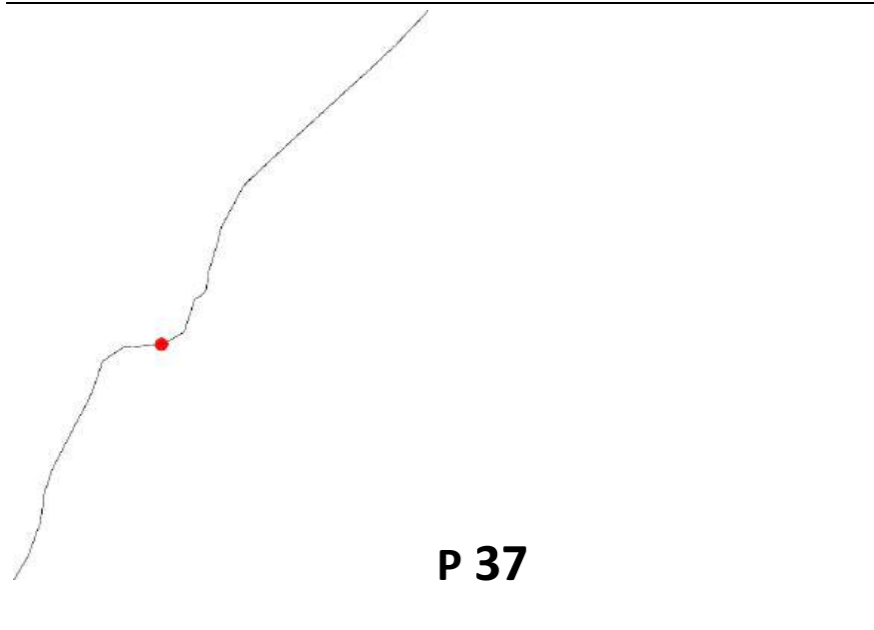
Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 24 – Ponto 27/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 25 – Ponto 37/76 assinalado no Caminho

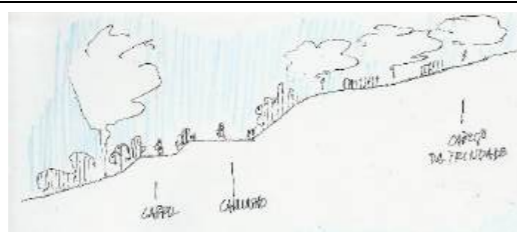
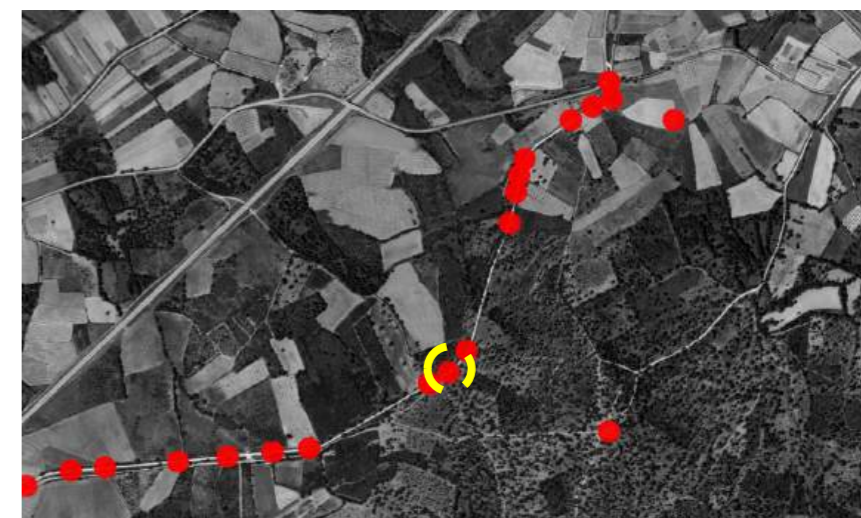
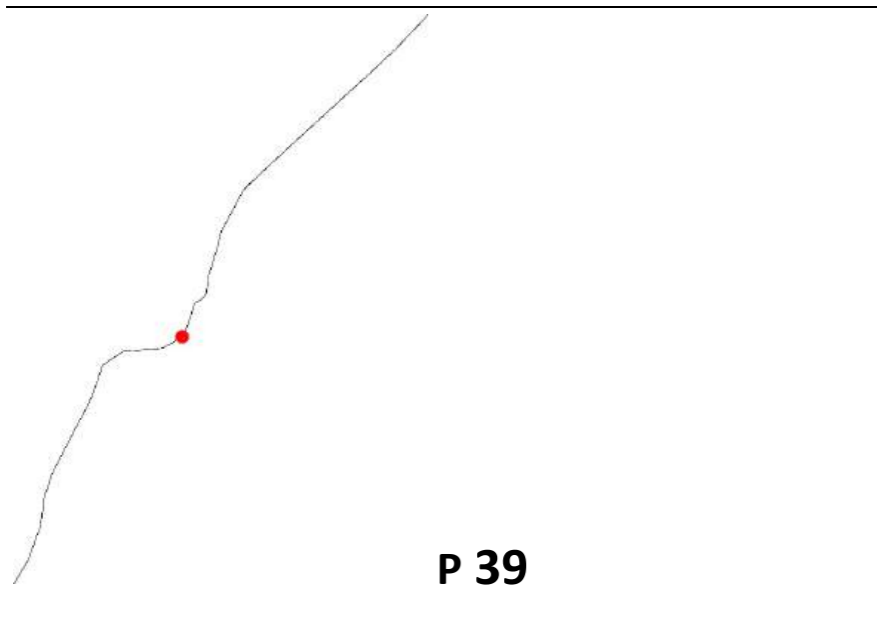


Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

O Ponto **37 (Tab. 25)** tem características muito díspares dos restantes locais já analisados. Representa um segmento do caminho que é resultado de um corte vertical do terreno existente para aí se fazer passar o canal ferroviário. Num enquadramento na temática de todo este estudo, em que a paisagem guarda memórias, podemos dizer que este local guarda a marca de uma continuidade geográfica interrompida. Esta é visível tanto nesta sensação de túnel que foca o caminhante no trajeto, mas que também o deixa ver do que é esta terra composta. As margens deste segmento não são aqui a paisagem agrícola, nem a rede de caminhos, nem os aglomerados, mas sim o golpe estratificado neste solo, pertencente à base do Cabeço da Trindade, ponto singular deste trajeto (Ponto **76, Tab. 27**). Este túnel contracurvado foca o nosso olhar no caminho sem quase revelar o seu fim. Somos encaminhados por estes dois planos verticais muito próximos, rematados por uma linha de arbustos e algumas árvores que, ora nos incita à progressão, ora nos direciona o olhar para cima.

No Ponto **39 (Tab. 26)** continua visível o corte no terreno para o atravessamento da via-férrea, mas o que difere do anterior local analisado é que, aqui, este trabalhar da topografia não gerou um efeito de túnel, ficando o canal numa espécie de meia encosta, deixando a margem, a poente da marcha, livre para uma apreensão da envolvente, ainda que a vegetação seja mais densa do que em qualquer parte deste primeiro troço. Podemos invocar um grande primeiro plano representado por esta linha de carrascos, sobreiros e estevas, que deixam entrever um grande plano do rendilhado agrícola que por aqui se estende até a um último plano constituído por pequenas colinas e por alguns dos aglomerados humanos que aqui se implantaram. O Carril Mourisco volta a acompanhar o caminho a poente. A margem nascente é aqui constituída não só por um plano vertical fruto do referido corte, mas é também o início da vertente poente do Cabeço da Trindade, deixando transparecer as características singulares deste local. Este Ponto marca essa curiosidade do caminhante por entender o que é este local, rodeado de pequenos caminhos e formado por uma concentração de sobreiros.

Tabela 26– Ponto 39/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 27 – Ponto 76/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

O Ponto **76 (Tab. 27)**, o Cabeço da Trindade (a 785m acima da cota do mar), é um lugar de exceção deste percurso, não só pelas características topográficas, de ocupação e organização, mas também pelo seu uso. Este ponto deu origem a uma paragem demorada e a um regresso mais informado para o ler mais atentamente. Desta forma, não só falamos desta singularidade de uma ocupação muito específica, mas a ele está ligado um ritual mantido pelas aldeias vizinhas. Falamos aqui de memória geográfica, pois representa um ponto que, pela sua elevação, se constitui como orientadora no espaço, mas também reflete uma memória coletiva através da romaria anual que ali é realizada. O Cabeço da Trindade é, então, uma elevação que estende as suas vertentes até Fonte de Aldeia (a norte), à EN221 (a nascente), em direção a Sendim (a sul) e para o canal ferroviário (a poente). O topo deste cabeço é pontuado pela Capela da Santíssima Trindade (com origem no séc. XV), à qual dão inúmeros caminhos em torno de toda esta elevação. A este cabeço e a esta capela, situada em ponto alto com toda a simbologia associada<sup>152</sup>, está ligado a um rito enraizado no tempo. Juntava as comunidades vizinhas num ato que visava resolver, através do confronto direto entre os desavindos, todos os mal-entendidos surgidos ao longo do ano. Desse processo de tentativa de resolução dos problemas, resultou uma sucessão de rituais que têm palco neste local. Sem invocar todo o processo festivo atual, que envolve um ato religioso e um mais enraizado na tradição pagã, a caminhante encetou um processo performativo que envolveu uma interpretação do lugar, uma reinterpretação do rito e uma inversão do papel que o masculino tem neste processo, pensando-o numa perspetiva feminina. O resultado foi uma peça artística, fruto da recriação do percurso e dos processos do rito. Do registo fotográfico e sonoro do ato processional em que consistiu esta performance, resultou uma peça que metaforicamente representa o local e este território. É composta pelos objetos utilizados neste processo: a capa de pastora, o cajado, o sino e a cortiça.

---

<sup>152</sup> CAETANO, Joaquim Inácio (2021), *Pintura mural: A raia transmontana no século XVI*, Coleção Património a Norte N.º 09, Edição Direção Regional de Cultura do Norte

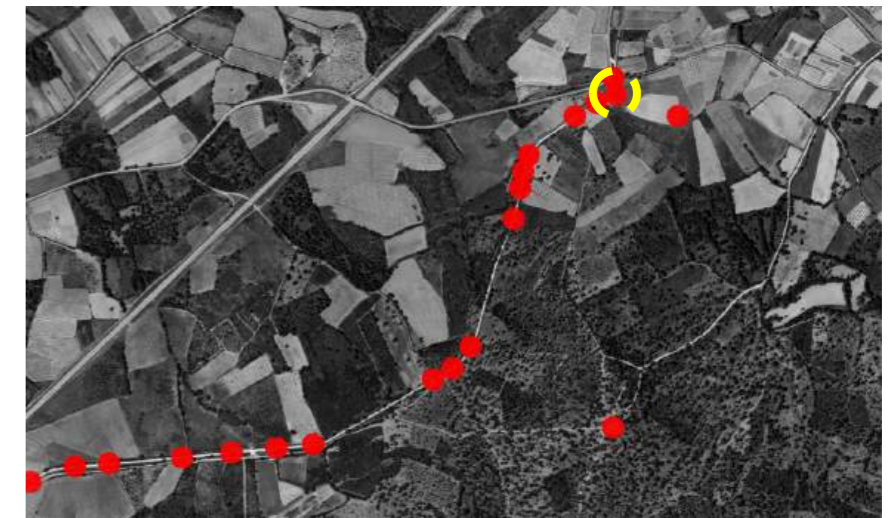
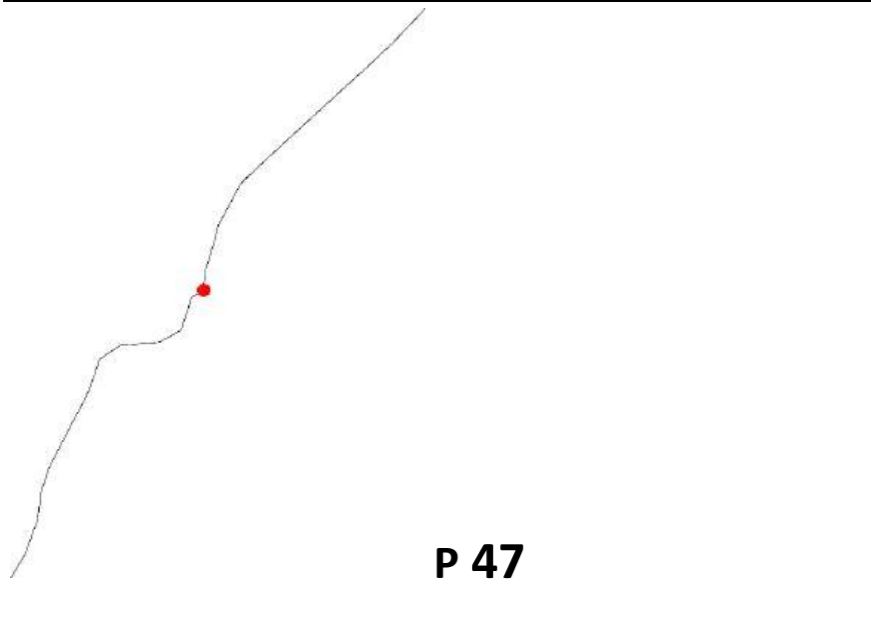
Este trabalho, realizado à margem do estudo principal que aqui apresentamos, permitiu reforçar a ideia de que conhecer e interpretar o território implica um envolvimento integrado, com a disposição física e mental para deixar marcar o corpo<sup>153</sup> (ver **Apêndice 4**).

---

<sup>153</sup> FAUVRELLE, Natália (2022), *Fazer a Paisagem no Alto Douro Vinhateiro: desafios de um território-museu*, Porto, junho 2022, CITCEM | Edições Afrontamento.



Tabela 28– Ponto 47/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

O fim do primeiro segmento do nosso caminho é feito no Apeadeiro de Fonte de Aldeia, assinalado com o Ponto **47 (Tab. 28)**. Neste lugar faz-se o encontro entre o caminho, o Carril Mourisco, um caminho rural e um caminho municipal. Este é o único ponto em que se verifica uma interrupção do nosso percurso. Esse corte é físico, fruto da construção do caminho municipal que, após o fecho da linha, fez assentar o seu talude sobre uma secção do canal ferroviário, a poucos metros do apeadeiro. Esta construção fez também desaparecer uma secção do Carril Mourisco, que aqui segue paralelo ao caminho, de forma concordante no seu desenvolvimento.

Apesar deste corte abrupto no trajeto do caminho, e que obriga o caminhante a continuar a marcha em território inseguro e pouco qualificado para o ato de caminhar, este local goza de características físicas que interessa dar importância. O Apeadeiro de Fonte de Aldeia implanta-se quase que a meia encosta, tal como o Ponto **39 (Tab. 26)**, analisado atrás. Este facto oferece uma abertura do campo visual para poente que revela ao observador uma fatia de território demonstrativa do desenvolvimento geográfico em vales pouco profundos e ensolarados, organizados para o trabalhar da terra, e da diversidade dessa mesma ocupação, em folhas delimitadas por linhas de árvores ou muros ou apenas distinguidas, entre elas, pela cor e revolver da terra, da sementeira ou pousio dos campos. As vinhas tiram partido da exposição solar favorável e os pequenos matos são também frequentes. Este local apresenta uma diversidade visual que se complementa com a rápida subida do observador e caminhante ao pequeno cabeço a nascente do Apeadeiro. Daqui as vistas sobre esta paisagem humanizada são uma exceção neste percurso. Ou seja, a partir deste cabeço, a leitura deste território, é ainda mais ampla pois a vista permite uma rotação de 360° do nosso campo de visão. Esse movimento permite ler uma sucessão de planos e mesmo de cores que, de forma lúdica, espreita a nossa observação, dá a entender de forma clara a adaptação do homem a esta geografia, à sua topografia e clima através da forma como dispôs as suas terras de cultivo e o seu aglomerado habitacional, como protegeu as suas culturas e como se movimentou de uns locais para outros, como é exemplo o caminho rural que, junto ao apeadeiro, o liga ao centro da aldeia. Aqui encontramos pombais que nos mostram as formas mais naturais de enriquecimento nutritivo dos solos e a

percepção de que estamos em terras de fronteira ao ser visível, no último plano do nosso campo visual, o contínuo planalto que se prolonga para o país vizinho (Espanha) (**Fig. 74**).

Figura 74 – Vista do Cabeço das Vinha



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023)

### **3.2. 6km ( $\frac{\text{KM}}{99,683}$ ) ao 11,4km ( $\frac{\text{KM}}{105,291}$ )**

Este segundo tramo do nosso caminho apresenta algumas das características que encontramos no primeiro segmento percorrido. Continua a ser acompanhado pelas terras de cultivo – trabalhadas, abandonadas ou em transformação, pelas esporádicas zonas de mata e alguns pastos.

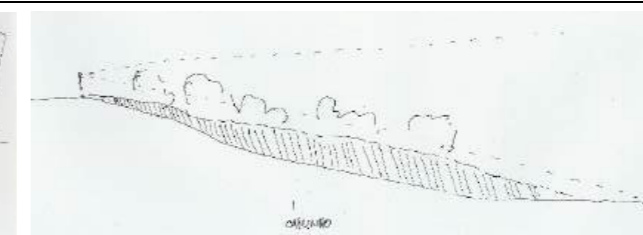
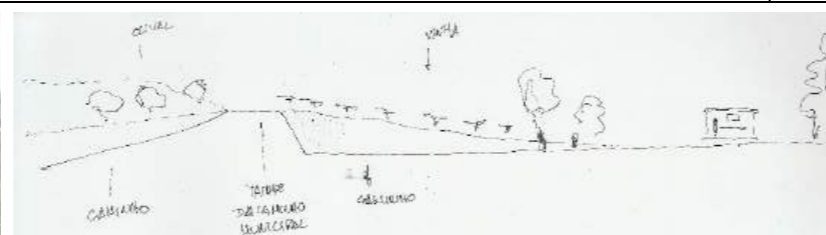
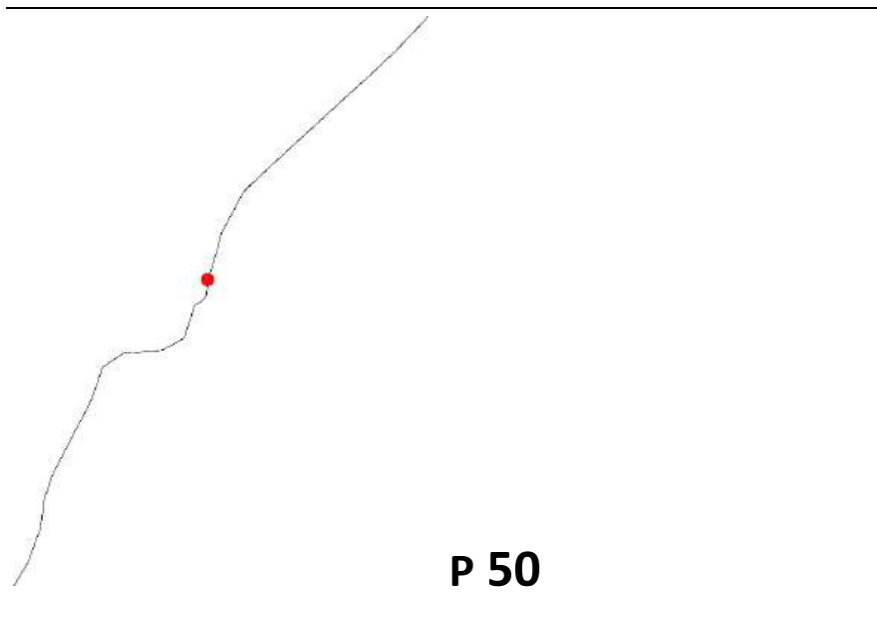
Esta secção do caminho inicia-se a partir de um ponto de corte, único local que a este se impôs uma interrupção do seu curso. Durante este percurso vemos o Carril Mourisco seguir para norte, e o nosso caminho prosseguir apenas acompanhado pelo IC5.

O critério para a escolha dos pontos a analisar mantém-se: o cruzar do canal com outras vias e tipos de atravessamento, momentos de exceção ou marcados por elementos singulares.

Esta porção do nosso percurso desenvolve-se, em grande parte do seu traçado, numa longa linha reta, cuja dinâmica é introduzida pela variação de cotas que imprime ao caminho uma alteração da sua inclinação que, por sua vez, confere mudanças ao modo de percepção da paisagem pelo caminhante.

O troço final do caminho é marcado pela aproximação a novas construções e à aldeia de Duas Igrejas, término do nosso percurso, e à desativada Linha do Sabor. Este facto tem alguns reflexos na forma como o caminho se relaciona com o seu contexto.

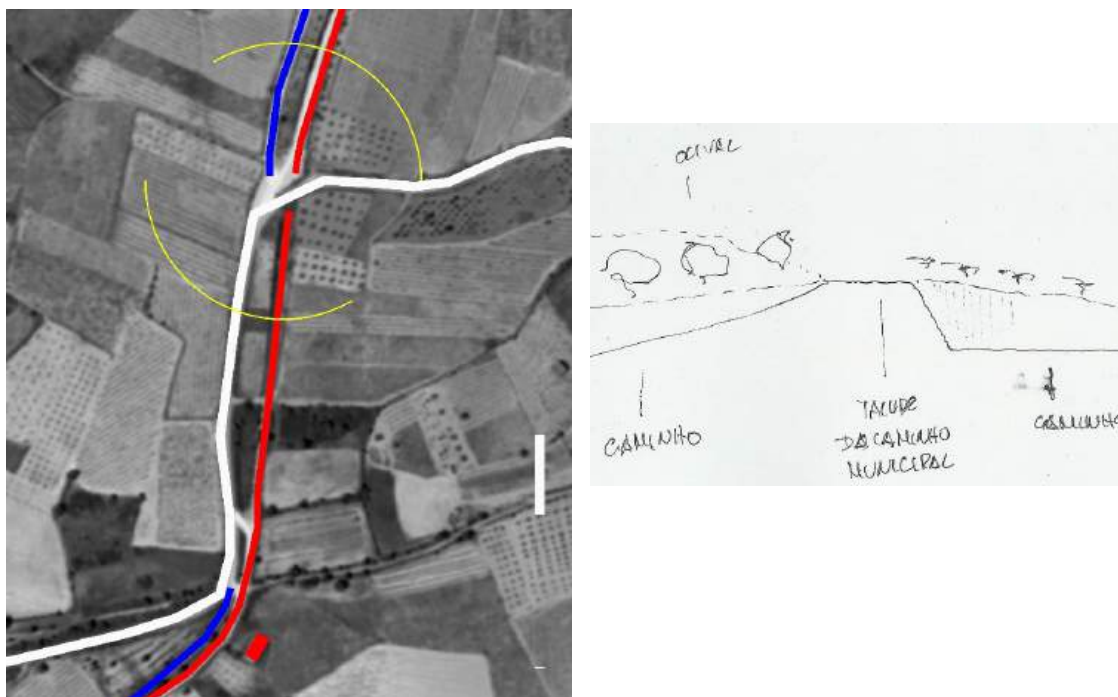
Tabela 29 – Ponto 50/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

O nosso caminho tem neste local, Ponto **50 (Tab. 29)**, a sua mais significativa desqualificação. Existe um corte abrupto no prosseguimento da nossa marcha. Este corte físico do caminho não é entendido de imediato pois o traçado, embora ocupado por alguma vegetação, tem continuidade a partir da paragem no Apeadeiro de Fonte de Aldeia. O caminho municipal que aqui passa constrói o seu talude para acerto de cotas sobre o antigo canal ferroviário, suprimindo a passagem e um prosseguimento do caminho dentro do traçado natural do nosso caminho. Este obstáculo representa uma alteração da cota inicial do caminho, interrompendo a sua continuidade, e acentuando, a norte, o declive em sentido descendente do desenvolvimento do mesmo (**Fig. 75**). Para o caminhante significa a continuidade da marcha pelo caminho municipal até reentrar novamente no antigo canal ferroviário. Assim acontece com o Carril Mourisco que neste ponto é cortado e substituído também pelo caminho municipal.

**Figura 75 – Mapa e Esquisso explicativo da interrupção do Caminho e do Carril**



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro.

Legenda: Linha do Sabor (branco cheio); Carril Mourisco (azul cheio); Caminho municipal (branco cheio)

Apesar de se constituir como um ponto descaracterizado, podemos ainda aperceber-nos do seu traçado por entre vinhas que aproveitam as terras ensolaradas desta zona, por algum olival e pelas hortas que lhe andam próximas. A existência desta concentração de vinha deixa marcas na toponímia, como é exemplo o Cabeço das Vinhas aqui próximo, mas também na arquitetura de cariz utilitária que encontramos em Fonte de Aldeia com o seu número considerável de lagares (não só de vinho, mas também de azeite).

O facto de sermos desviados do nosso percurso para um ponto mais alto do que aquele que estaríamos se prosseguíssemos à cota do canal ferroviário, permite que o nosso olhar ganhe uma abertura para ler novamente a paisagem que vemos a partir do Apeadeiro, que se desdobra nos seus vales suaves e cuja organização é fruto da ocupação agrícola, da localização dos pequenos aglomerados rurais e das vias que os ligam entre si e às terras. O traçado do IC5 assume novamente aqui alguma presença visual.

A cota mais alta a que nos encontramos permite igualmente ter uma leitura do risco curvilíneo que o canal ferroviário desenha, vendo-o desaparecer num dos últimos planos que a nossa visão alcança. O plano mais próximo, pela sua descontextualização, não contribui para uma permanência longa por parte do caminhante.

O Ponto **51 (Tab. 30)**, que aqui se assinala, tem características singulares que o distingue de outros já analisados. Aqui se cruzam camadas de apropriação destas terras, de utilização continuada e simbolicamente relevante.

Este é o único local onde o troço em estudo da Linha se faz sobre uma pequena ponte/viaduto. Assim, o encontro entre o antigo canal ferroviário e o cruzamento entre o Carril Mourisco e os caminhos rurais de acesso às terras que ligam Fonte de Aldeia, Prado Gatão e Palaçoulo, fazem-se a cotas diferentes. Neste local estamos, pela primeira vez, sobranceiros a um cruzar de caminhos que se encontram apesar do nosso canal ferroviário.

Optamos por uma primeira observação que se foca numa leitura do que é o caminho, e numa segunda descemos à cota mais baixa para entender melhor o que são estes restos de uma organização viária com outro tempo.



Assim, a cota mais alta que o caminho assume neste ponto permite uma leitura panorâmica sobre a envolvente. Entorno este que em termos organizativos não difere de outros aqui referidos. Os terrenos agrícolas são predominantes, delimitados por alguns muros de pedra solta ou por renques de árvores, que aqui se apresentam como as principais definidoras dos planos que organizam a nossa leitura da paisagem. Neste ponto, fecham o nosso campo de visão no sentido da nossa marcha e acentuam a inclinação que as terras aqui assumem. Em ambas as margens, formam os planos sucessivos que ajudam à observação do recorte e da delimitação dos campos de cultivo. O nosso ponto de fuga é essa linha oblíqua que se alinha ao nível dos nossos olhos e que afirma a leve inclinação que os terrenos assumem neste local. Essa linha é formada pelos referidos renques de árvores que delimitam as terras e as protegem de alguma forma dos ventos e outras condições menos favoráveis. O que vemos, ao olharmos o caminho que ficou para trás, não difere na organização, mas é visível o destaque que o antigo canal ferroviário assume pela sua ligeira cota mais elevada em relação às margens, característica acentuada pelo desenvolvimento descendente que as terras assumem ao irem ao encontro dos caminhos que aqui confluem.

O IC5 volta a ser uma barreira visual e física que acompanha a margem a poente da marcha. Esta presença vai afirmar-se mais à cota do ponto de confluência de caminhos. Apesar do corte do talude do IC5, que interrompeu visual e fisicamente a continuidade desta organização espacial, este alargamento que aqui resulta apresenta-se marcado por um elemento simbólico, umas Alminhas, cuja presença tem relevância como referência nos percursos que aqui se cruzam. Se, por um lado, estas Alminhas marcam um lugar específico do nosso caminho, servindo de referencial da nossa viagem e de todas as outras que por aqui se realizaram no passado e ainda se realizam hoje, é também parte de uma raiz simbólica e de crença professada por estas comunidades (**Fig. 76**).

Neste caso em particular, o canal ferroviário, embora não tenha provocado uma interrupção destas ligações, apresenta-se, tal como o IC5, como uma barreira visual para quem percorre estes caminhos

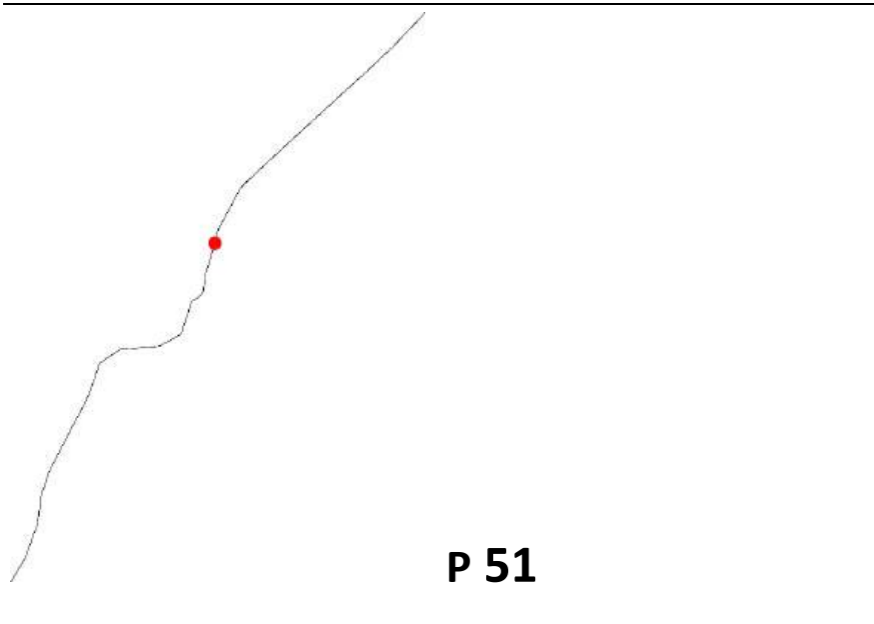
Figura 76 - Alminhas/Cruzeiro e caminho rural



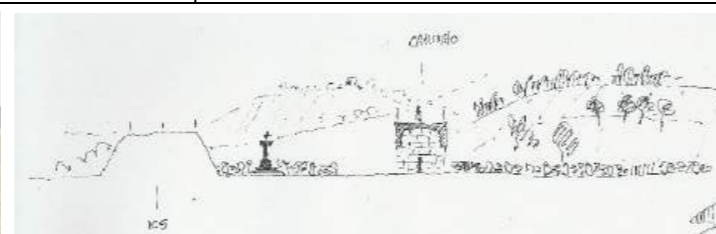
---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 30 – Ponto 51/76 assinalado no Caminho

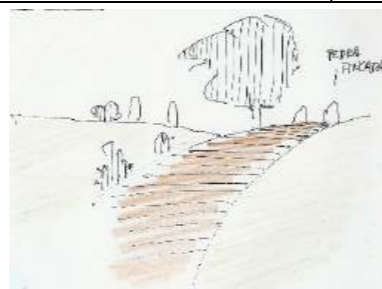
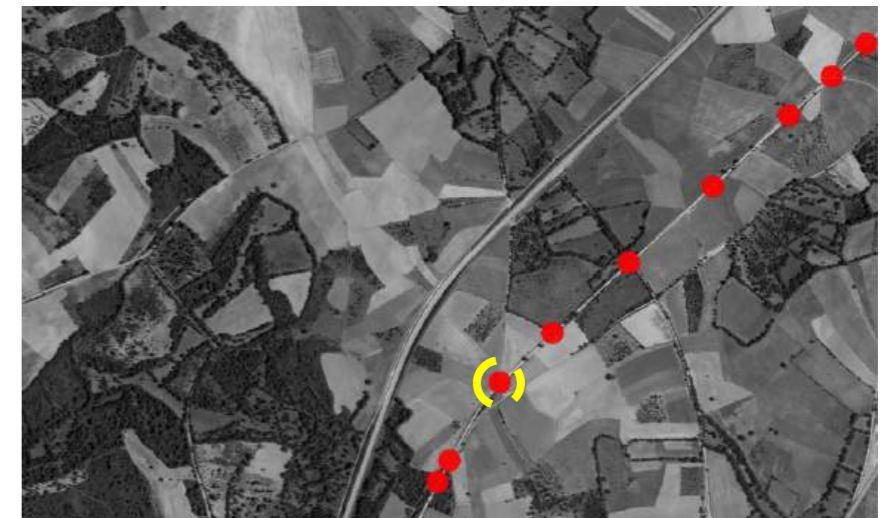
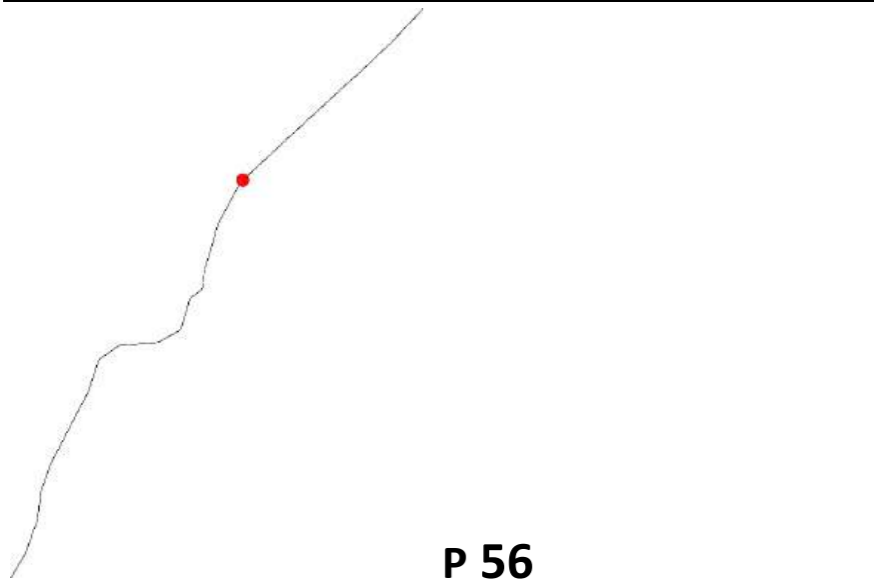


**P 51**



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 31 – Ponto 56/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Neste local, no Ponto **56 (Tab. 31)**, estabelece-se o último cruzar entre o caminho e o que será o percurso para norte, em direção à fronteira, do Carril Mourisco. O Carril, neste momento do traçado, assume o papel de um caminho rural dando acesso às terras que ladeiam o canal e a uma rede de pequenos acessos secundários. Não representa um ponto com grande qualidade formal, mas simbolicamente representa esta separação entre estes dois caminhos de tempos diferentes. Não deixa de ser pertinente referir que o Carril continua aqui a manter uma função relevante e utilitária, em contraponto com a antiga via-férrea.

O caminho encontra-se aqui a uma cota inferior aos terrenos que compõem as suas margens, o que não permite a sua visualização, nem no sentido da marcha nem no seu sentido contrário. À parte a interrupção da antiga via romana, o nosso olhar tem no caminho o seu ponto de fuga, que neste local se prolonga a uma distância longa. Estamos aqui no início da última grande reta que este traçado oferece ao nosso caminhar. Os planos laterais e a existência de alguma vegetação nestas margens, ajudam a intensificar a direção da nossa marcha. O que vemos atrás de nós tem um campo de visão mais fechado e enquadrado pelos planos laterais do terreno. O que vemos do caminho é aqui menos extenso, fruto da última curvatura que o canal aqui produzia antes da sua reta final.

Apesar deste afunilamento do nosso campo de visão, talvez valha a pena referir que a ladear este segmento do caminho encontram-se campos de cultivo e alguns lameiros, cuja retenção de águas, resultado da inclinação das terras, demonstrará uma zona de fertilidade agrícola (**Fig. 77**).

**Figura 77 – Retenção de água nas terras, campos cultivados e em repouso**





---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

O Ponto **58 (Tab. 32)**, para além de se enquadrar como exemplo de uma relação estabelecida entre o caminho e uma via com outras funções e características, permite novamente alargar a quantidade de território que nos é possível observar. Constitui um bom exemplo de como a terra se transforma com o passar das estações (**Fig. 78**).

O antigo canal ferroviário cruza-se aqui com um caminho rural que segue entre as parcelas de terreno e lhe dá acesso. Neste ponto, o canal ferroviário e o caminho são enquadrados por alguns muros de pedra solta e por linhas de árvores que ajudam na sua definição e marcação na paisagem deste momento do trajeto. Esta ligação entre campos de cultivo não tem seguimento para noroeste, onde cruzaria o traçado do Carril Mourisco, que ainda aqui está perto, causado pela interrupção imposta pelo traçado do IC5. Segue, no entanto, para sudeste em direção a Fonte de Aldeia.

O caminho assume neste ponto um perfil perfeitamente definido pela sua individualização em relação às margens e pela existência de vegetação, mas também pela sua cota ligeiramente mais elevada. A mesma leitura fazemos do segmento que deixamos para trás, aqui reforçada pela maior existência de vegetação arbustiva e arbórea. Essa diversidade forma planos verticais verdes contínuos que nos faz ler em primeiro lugar a retilinearidade do canal neste momento do percurso.

Este local, pelas suas características formais inerentes à sua composição com o caminho rural, a vegetação e as terras de cultivo, é, no nosso ponto de vista, um elemento que marca esta nossa caminhada. A partir daqui entramos num momento do caminho onde o nosso campo de visão é um dos mais alargados possível. O caminho é longamente acompanhado por terras pouco subdivididas por elementos físicos, onde o sistema de folhas agrícolas pode ser visível em alguns pontos, demonstrativas de um trabalhar das terras em extensão e sem obstáculos. A presença de água oferece à terra capacidade para a produção de forragem e de pasto natural, protegidos essencialmente a nascente por algumas áreas de mata e pelo que serão alguns restos de antigos baldios.

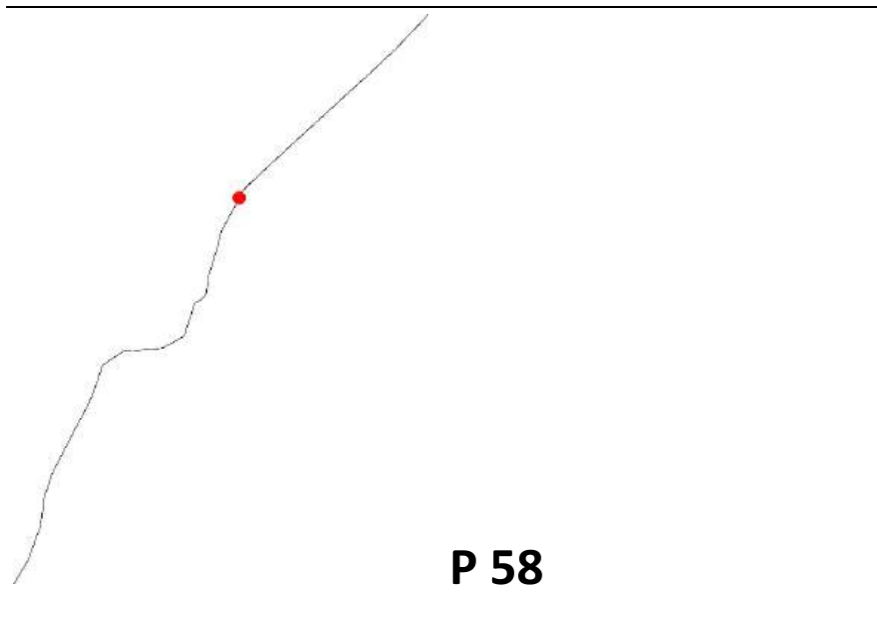
**Figura 78 – Mudança da paisagem entre a primavera e o verão**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 32 – Ponto 58/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)



Tabela 33 – Ponto 59/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Se no ponto anterior falamos de transição, aqui, no Ponto **59 (Tab. 33)**, estamos num local desta paisagem humanizada em que o nosso olhar não aparenta ter obstáculos que condicionem a sua leitura.

O caminho é ainda lido como uma linha reta contínua e com término longe do ponto onde nos encontramos, oferecendo uma perspectiva de distância por percorrer. A existência de algumas árvores junto ao antigo canal ferroviário não altera a nossa visão periférica e em profundidade, apresentando-se apenas como elementos pontuais.

A margem a nascente da nossa marcha, com uma ligeira inclinação que faz reter as águas na sua parte mais baixa, junto ao caminho, é constituída por uma longa faixa de terreno arável que acompanha uma boa parte deste trajeto que se mostra ao nosso olhar. Algo que acontece também na margem à nossa esquerda, a poente. Mas se na primeira a nossa leitura termina na linha de árvores que pontua o cume desta faixa de terra, para poente o nosso olhar expande-se numa sucessão de planos organizados pela malha agrícola.

Ao olharmos para o caminho já realizado, alcançamos visualmente o Ponto **58** e conseguimos perceber o quanto está definido o caminho rural que ali se cruza com o canal. Uma linha de árvores que forma um plano posicionado perpendicularmente ao caminho e por ele se deixa interromper deixando ao nosso olhar a leitura do seu trajeto em sentido contrário.

Neste ponto recolhemos elementos que fizeram parte do esqueleto construtivo da linha, marca física, memória do que resta dos elementos desta estrutura ferroviária (**Fig. 79**).

**Figura 79 – Cascalho do antigo canal ferroviário**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

A escolha do Ponto **61 (Tab. 34)** prende-se com uma mudança não da organização do território, mas sim pelo ganho de uma nova perspetiva sobre esta parcela de paisagem.

A nossa posição é ainda num ponto alto, mas o nosso corpo antecipa a descida que vai encetar. Para além do caminho que segue retilíneo para o seu término próximo (de resto é já visível a aldeia de Duas Igrejas), o nosso olhar absorve o vale suave que daqui consegue compreender. Campos extensos a noroeste da nossa marcha, e, a sudeste, campos de cultivo (abertos ou delimitados por linhas de árvores), convivem com zonas de mata, com campos incultos ou em repouso. O nível do nosso olhar desce pois é aí que se encontra a linha do horizonte, mais céu do que terra. O caminho apenas se nivela com as margens neste local, dando-lhes acesso, andando à nossa frente acima da cota dos terrenos, e atrás de nós rasgou-os para se deixar afirmar.

Há uma diversidade de organização demonstrativa das formas encontradas para uma ocupação adaptada à qualidade dos solos, à sua exposição solar e proteção das condições climatéricas adversas. Este local oferece diversidade visual, prolonga e demora o nosso olhar (**Fig. 80**).

**Figura 80 – Campos cultivados e zona de matos**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Essa diversidade é também cromática. Embora o verde seja predominante na Primavera, no Verão a aveia crescida e o ocre das terras revoltas para oxigenar são agora as cores que completam o verde das linhas de árvores e o azul mais vivo do céu (**Fig. 81**).

**Figura 81 – Campos de forragem**

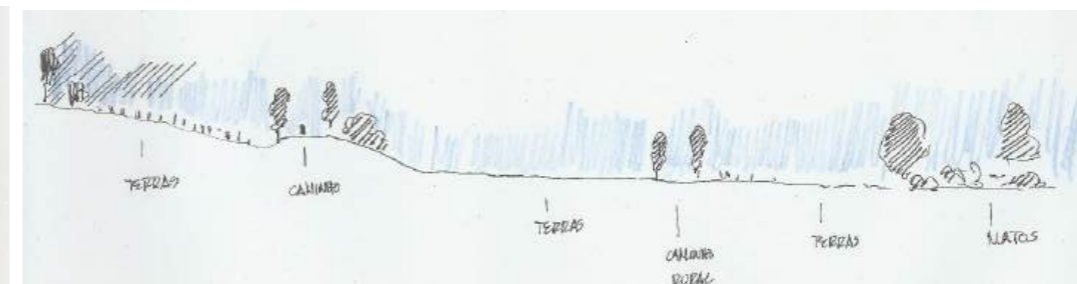
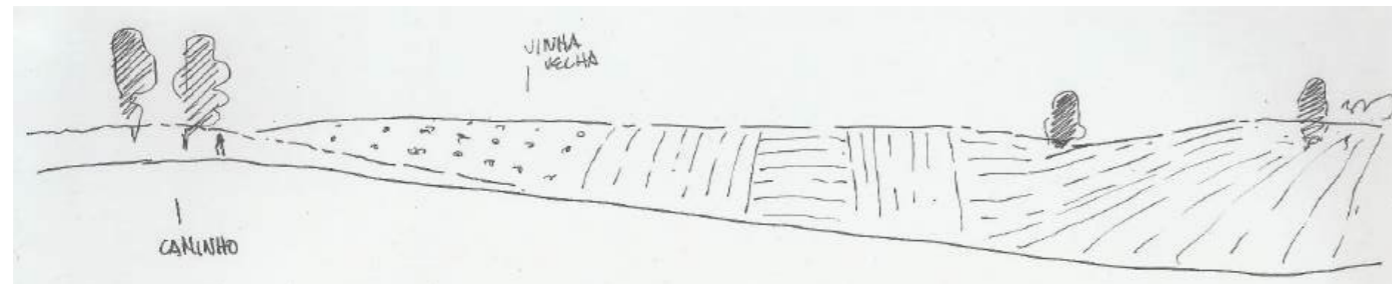
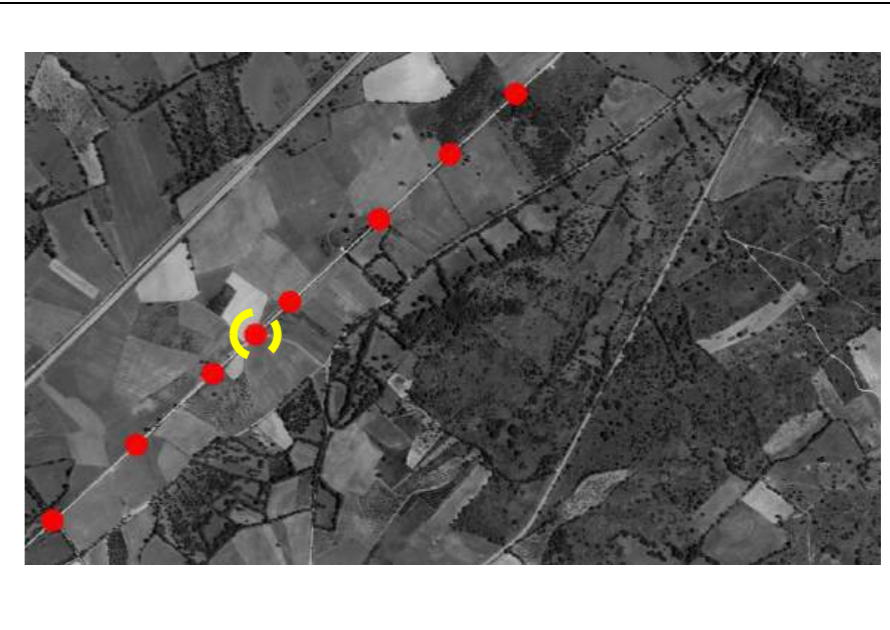
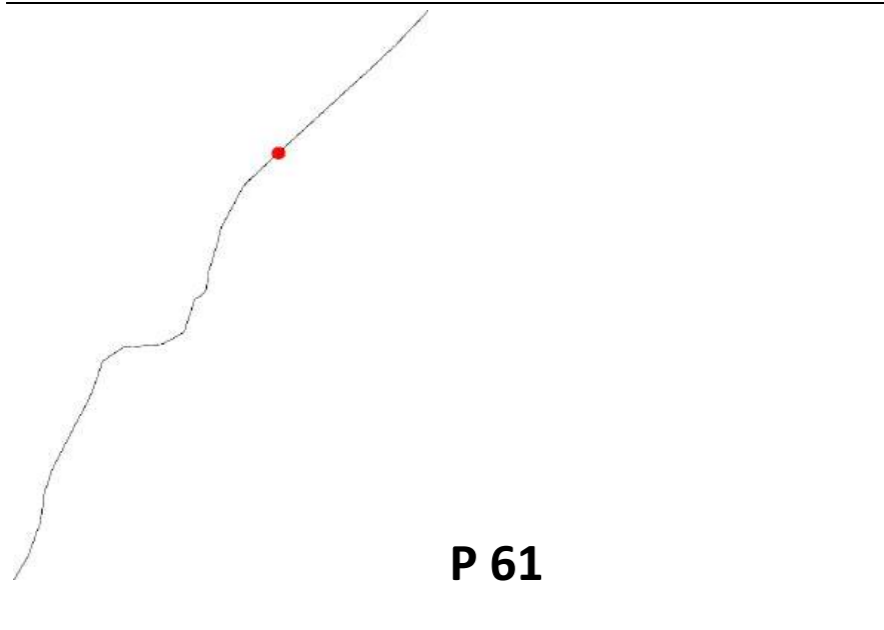


---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

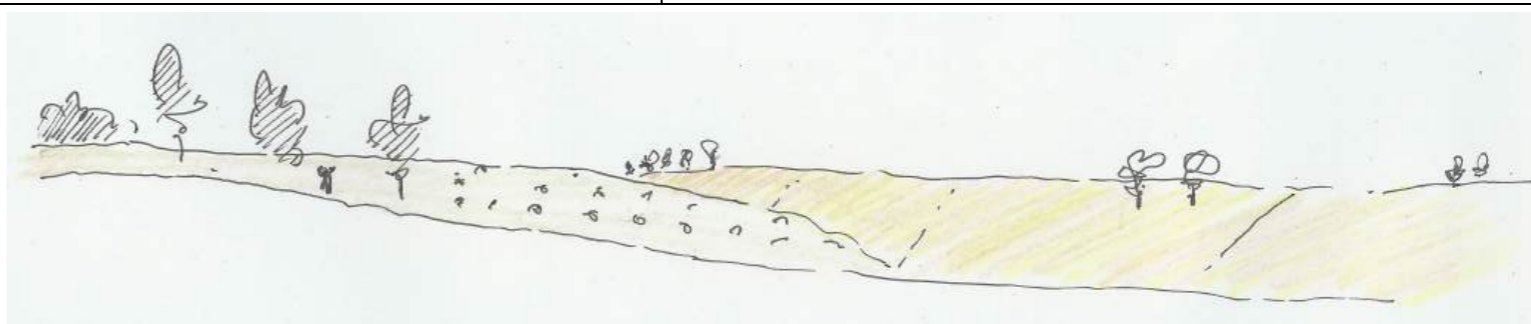
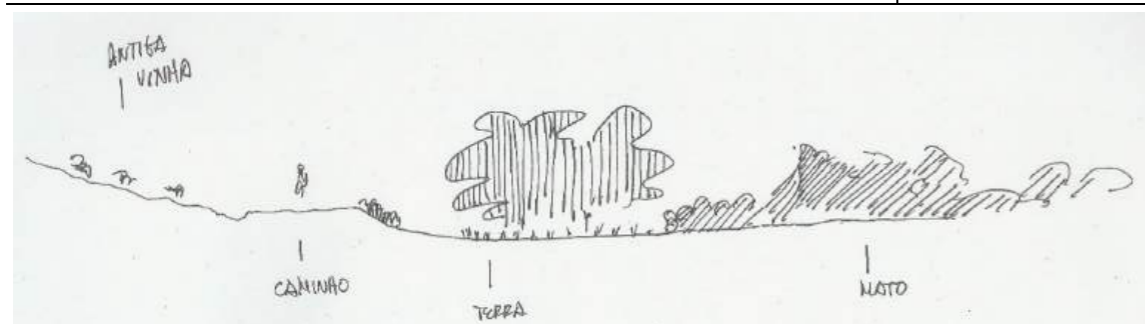
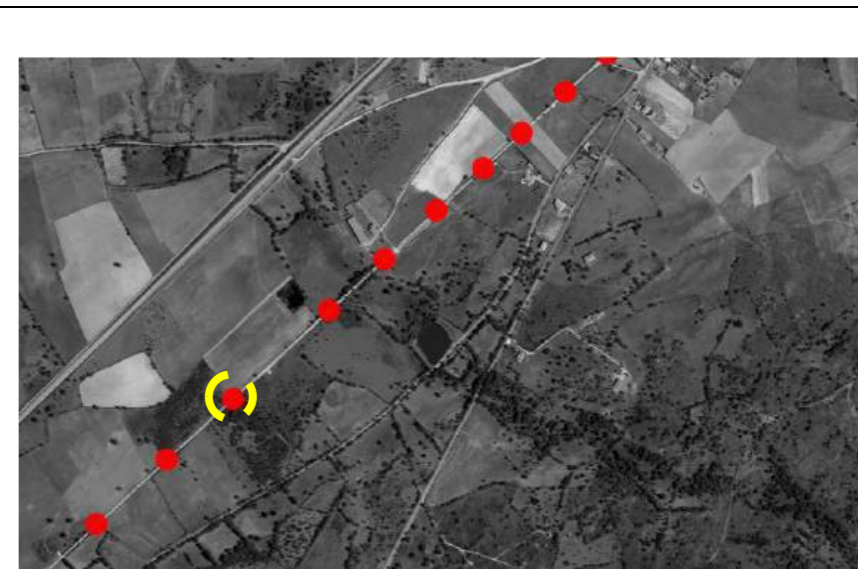
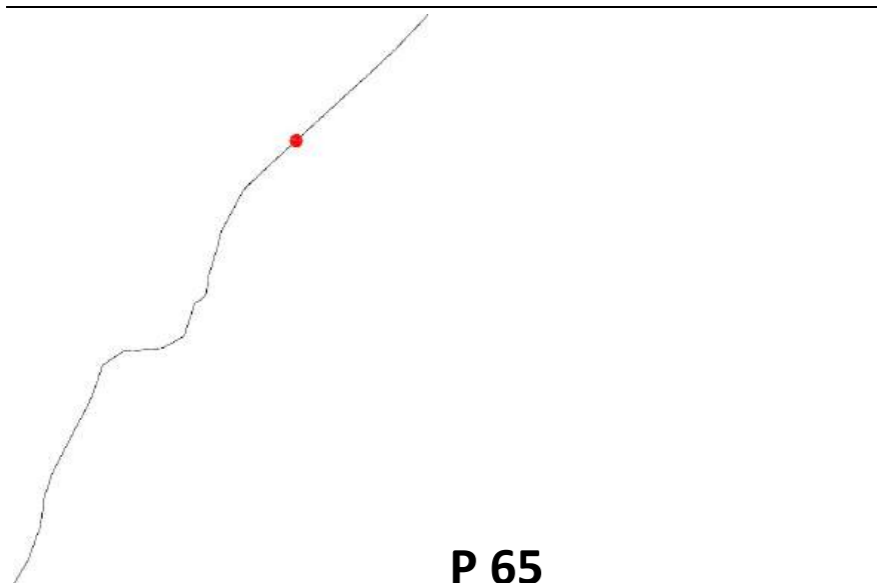
A continuidade territorial que vemos ao olharmos a margem noroeste da nossa marcha é visual, e não podemos dizer que ela deixou de existir de todo, mas o efeito imposto pelo traçado do IC5 e que pela sua cota mais baixa não se deixa sentir, representa um corte físico nessa continuidade.

Tabela 34 – Ponto 61/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 35 – Ponto 65/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Continuamos no sentido descendente, embora neste Ponto **65 (Tab. 35)** consigamos entender que este sentido será invertido mais adiante.

Para além da proximidade a que nos encontramos de Duas Igrejas, o nosso destino final, este local mostra a transformação que o uso da terra tem experimentado. Não é a organização das terras que se mostra alterada, mas sim as suas culturas. Neste local a vinha está morta e a ser levantada da terra. Os terrenos estão aqui mais descuidados e incultos. Persiste, no entanto, esta abertura do nosso campo de visão que nos permite ver uma boa fatia deste território.

Se adiantarmos mais um pouco o nosso caminho em direção ao ponto mais baixo ao qual o canal nos leva (antes de começarmos a subir o último declive do nosso percurso), a nossa perspetiva sobre o que vemos ajuda a confirmar esta leitura de uma certa mudança do objetivo do uso da terra. Ou seja, este local, cuja posição sobranceira do canal em relação aos terrenos circundantes permite uma leitura de uma organização que persiste, mas que direciona o seu uso para outras necessidades. As margens, ricas pela retenção abundante de água, permitem uma grande extensão de terras para produção de forragem para os animais, substituindo as searas de centeio e de trigo, e por outro terras de pasto e lameiro para o pastoreio mais natural dos animais. Esta faixa de terra é resultado da necessidade de readaptação das condições existentes para as mais favoráveis para a criação de animais, condições estas conhecidas desde sempre por estas populações (**Fig. 82**).

No Ponto **70 (Tab. 36)** estamos quase no topo do declive referido acima e também quase a terminar o nosso caminho.

Neste pequeno troço o canal não é apenas a antiga via-férrea. Com a proximidade da aldeia e as grandes áreas de produção de forragem e de pasto, o caminho é usado esporadicamente para acesso às terras. Aqui, a delimitação dos terrenos e lameiros convivem entre as formas tradicionais com muros de pedra seca e árvores, com os novos muros e sebes que utilizam já materiais contemporâneos.

Figura 82 – Campos de pasto, forragem e lameiro







Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

O canal perde a implantação sobranceira às terras que tinha atrás e tem aqui um perfil com características de caminho rural. A nossa posição em relação ao que vemos continua a ser já de uma maior proximidade ao aglomerado. As terras são ainda predominantes, mas o nosso plano de visão é formado aqui não só pelos elementos vegetais (árvores e algumas sebes e muros), mas também pela primeira linha de construção que se foi aproximando da linha férrea, mas que se abre essencialmente para a EN221 que aqui passa perto, e para um caminho secundário que acede às terras, ligando-se a outros caminhos vicinais.

Quando olhamos para a nossa retaguarda, é possível observar as alterações topográficas neste local. Daqui entendemos as duas rampas que acompanham e convergem para o pequeno vale ensolarado que ali se forma. É essa linha reta, que o caminho faz entre muros e alguma vegetação, em que o nosso olhar se foca. Se à esquerda (a sudeste) os terrenos são mais contidos em área, à direita (a noroeste) as terras prolongam-se em extensão dando um sentido de profundidade ao nosso campo de visão, a que as árvores isoladas que pontuam aqui e ali os campos, oferecem escala e sentido a vários planos de proximidade. Há neste olhar um ritmo e uma diversidade de linhas e planos que oferecem diversidade de pontos de fuga que confluem no nosso caminho ou, por outro lado, o limitam visualmente (**Fig. 83**).

A mudança das estações imprime a este local uma alteração cromática que nos permite entender os seus sistemas de cultivo através do uso do afolhamento agrícola e ter a experiência de ver uma mesma paisagem, mas com a sensação de que a vemos pela primeira vez (**Fig. 84**).

Figura 83 – Vista para sul do Caminho





Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

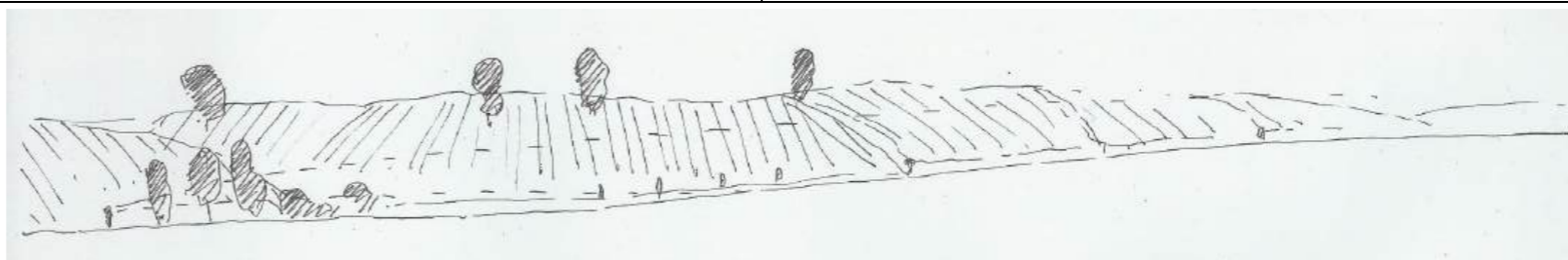
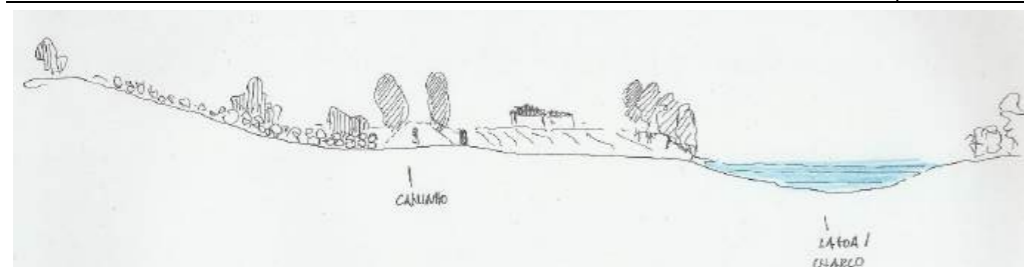
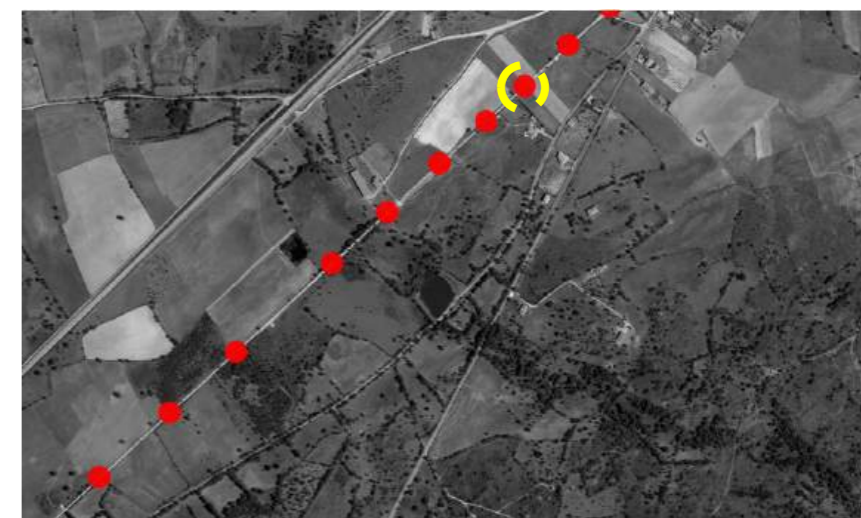
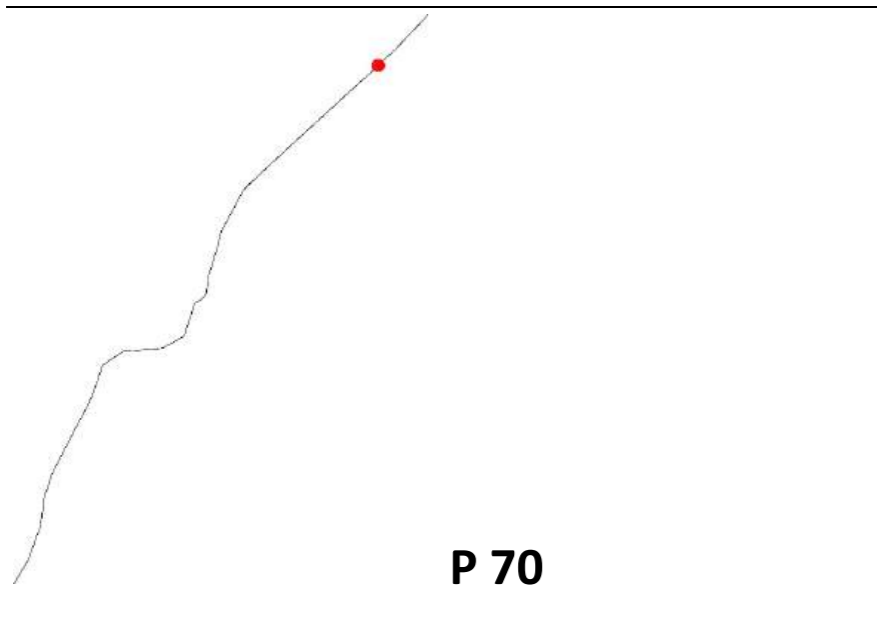
**Figura 84 – Paisagem em julho**



---

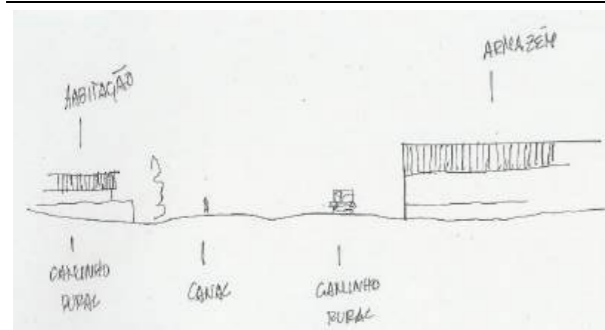
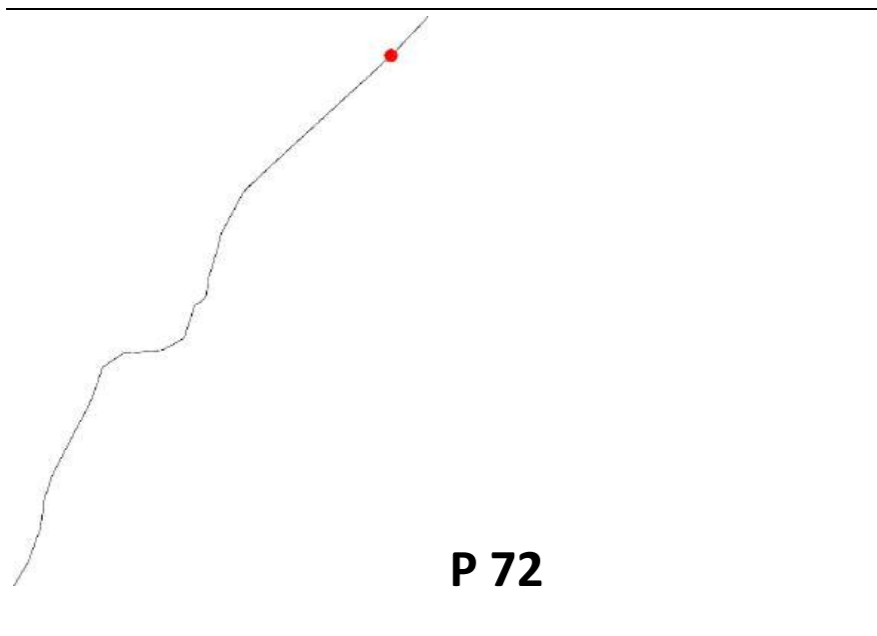
Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 36 – Ponto 70/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 37 – Ponto 72/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

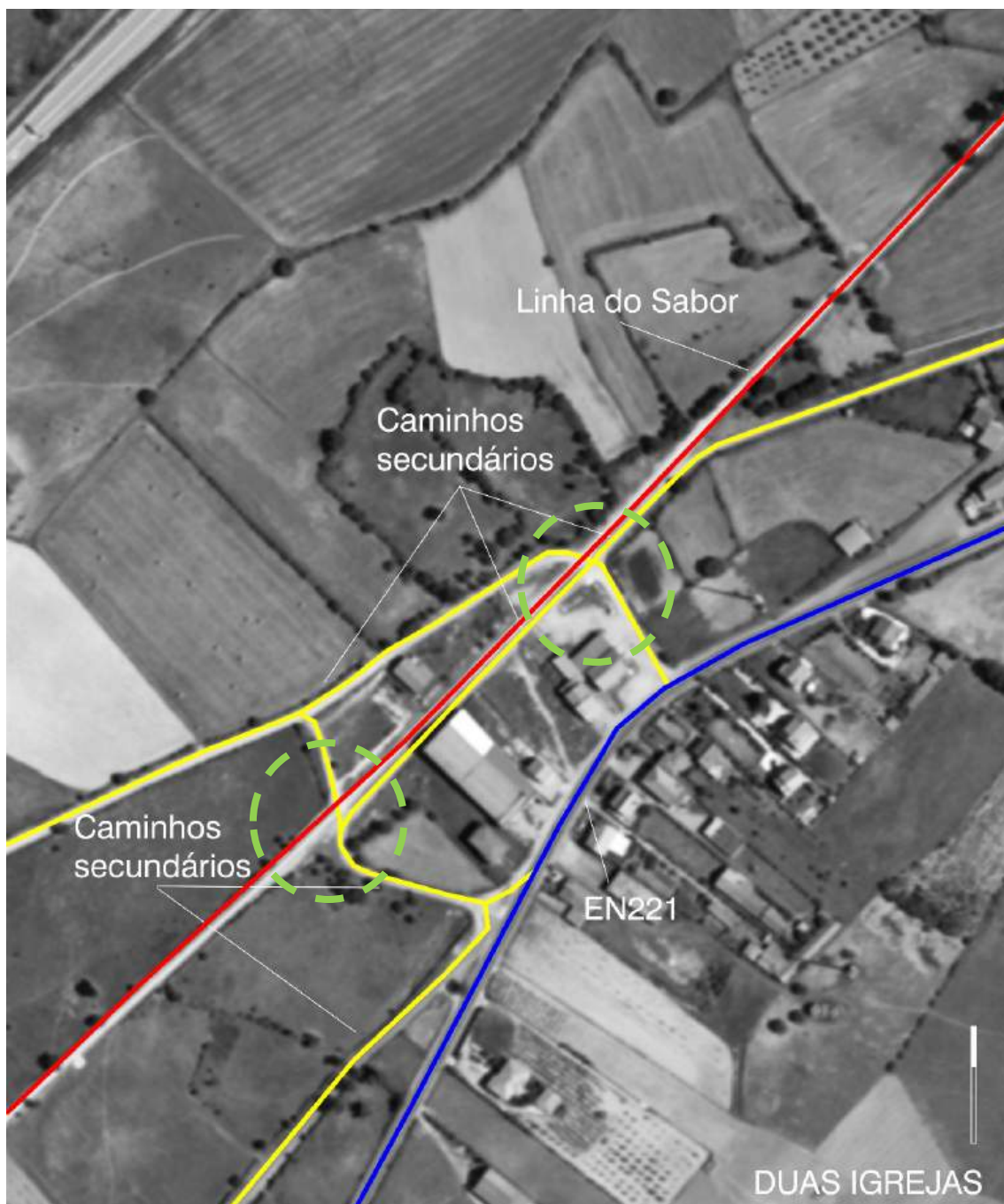
O Ponto **72 (Tab. 37)** e o Ponto **73 (Tab. 38)** irão ser analisados em conjunto. A sua localização no início de Duas Igrejas, a sudoeste, revela as dificuldades dessa proximidade. Para além de uma certa desqualificação, há em ambos uma certa perda de definição do traçado da via-férrea. Entre estes dois pontos perde-se a ideia clara de caminho enquadrado pelas suas margens. Essa perda de definição não é apenas visual, mas também física (**Fig. 85**).

Uma confluência de caminhos de acesso às terras e às construções que aqui se implantaram, e a perda de peso da presença dos campos de cultivo, atribuem características menos estimulantes para o caminhante. Este, por uma certa confusão relacionada com estas camadas menos resolvidas entre si, é impelido para uma aceleração do passo, sem ser incentivado visualmente para observar em seu redor. No entanto, no Ponto **72 (Tab. 37)**, é ainda possível ter um último vislumbre do caminho realizado onde ainda tem o seu traçado bem marcado entre os terrenos que o circundam. Persistem ainda alguns muros de pedra solta e vegetação a definir estas terras de cultivo.

Apesar destas características, o Ponto **73 (Tab. 38)** acaba por nos voltar a dar uma perspectiva de que o caminho continua, a partir daqui mais claro no seu traçado, e volta a registar-se um sentido de direção mais preciso. Há aqui uma certa retilinearidade oferecida pela linha desativada que forma o nosso ponto de fuga, pela linha ligeiramente oblíqua do caminho secundário que cruza a linha, e pela linha do horizonte que nos define o último plano visual que o nosso olhar consegue ler. A presença dos terrenos sente-se mais neste ponto havendo um maior desafogo visual e de obstáculos. Estamos já junto aos terrenos limítrofes da aldeia de Duas Igrejas, onde há ainda pasto de proximidade, onde os terrenos têm menor dimensão e poderiam ter a função de horta (**Fig. 86**).

O que vemos ao olharmos para trás e para o segmento do caminho entre estes dois pontos, é novamente essa desqualificação no que diz respeito à convivência entre o que foi o canal ferroviário, os caminhos que ali o acompanham e as construções existentes.

Figura 85 – Secção entre o Ponto 72 e o Ponto 73



Fonte: Elaborada sobre Ortofotomapa produzido em 2020 pela Câmara Municipal de Miranda do Douro



Figura 86 – Secção entre o Ponto 72 e o Ponto 73: Pastos, caminho rural, habitações do aglomerado



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Tabela 38 – Ponto 73/76 assinalado no Caminho

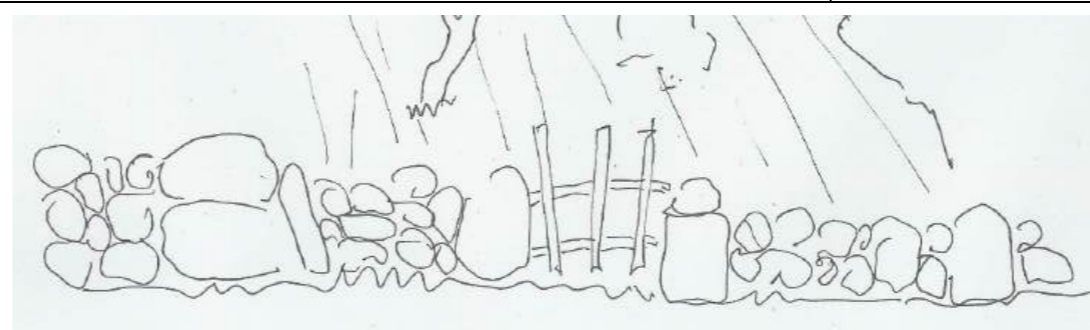
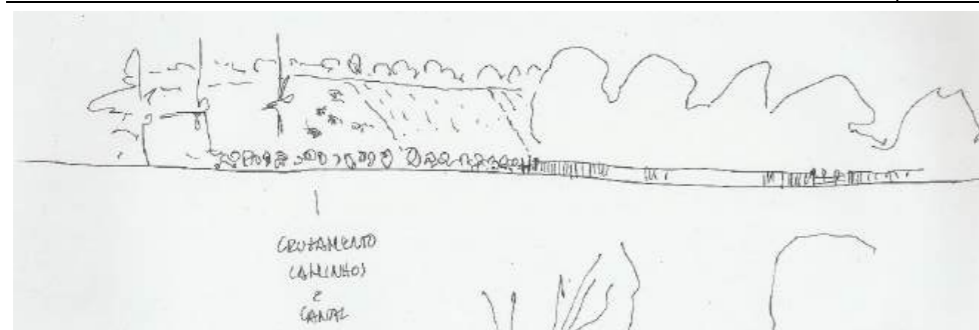
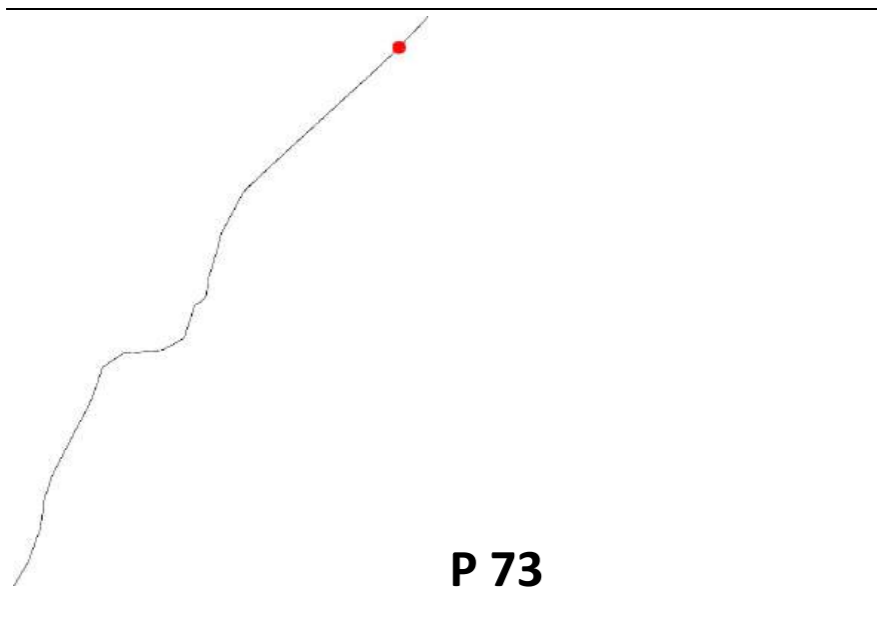
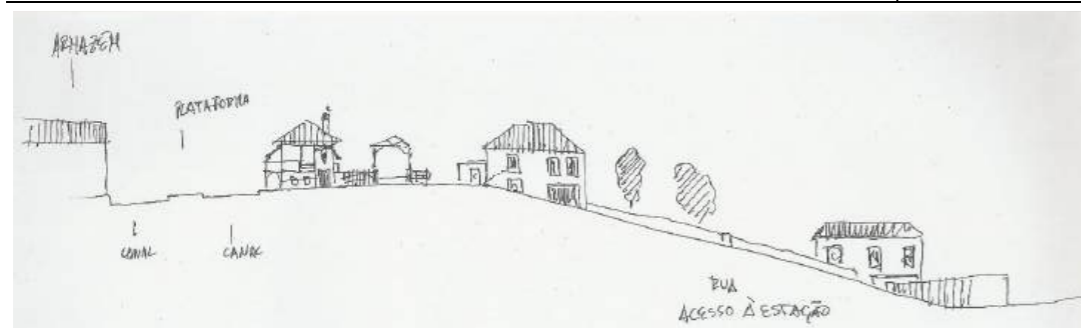
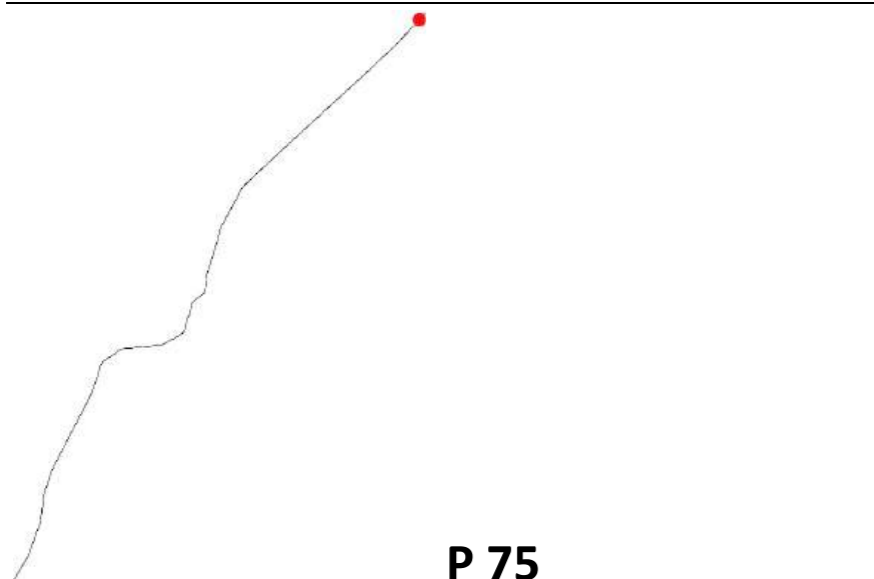


Tabela 39 – Ponto 75/76 assinalado no Caminho



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

O Ponto **75 (Tab. 39)** é o término do nosso caminho e assim o era para o trajeto da Linha do Sabor. Tal como no início deste caminho, finalizamos no antigo espaço da estação terminal da desativada via-férrea em Duas Igrejas.

Ao contrário do que apresentamos como entorno no Ponto **1 e 2 (Tab. 15 e Tab. 16)**, da sua complexa relação com o traçado do IC5 e a sua proximidade ao nosso caminho, aqui, embora esta via de circulação rápida esteja perto, a sua presença não se faz sentir. Estamos num ponto em que para além da sua posição privilegiada pela cota elevada no território de proximidade, e no seu contexto mais alargado, há também uma atenção relevante ao conjunto arquitetónico que aqui ainda persiste. De resto, é esta realidade que o nosso olhar primeiro regista. A complexidade dos elementos que formam a estrutura desta estação, apesar do mau estado geral de conservação, informa da diversidade funcional que a estação possuía, mas também do que representava no contexto da aldeia pelo aproximar de funções que dela dependiam. O contacto visual com este núcleo rural é bastante próximo, dando a perceber ao observador a sua organização mais concentrada em torno da Igreja de Santa Eufémia e, depois, ao longo da EN221 e dos caminhos de ligação às terras. Interessa referir esse cadastro mais próximo que incluem a habitação e as pequenas hortas, e os terrenos mais extensos que se prolongam para fora do núcleo construído. Há um campo de visão muito largo que compreende este conjunto formado por esta planície ensolarada e de ondulação suave (**Fig. 87**).

O nosso contexto continua a ser a organização agrícola, sendo que neste caso experimentamos também a ocupação do construído, o núcleo habitacional e a relação que este estabelece com o que são os seus meios de subsistência, os seus caminhos e os elementos de referência que aqui assumem posição, como a igreja e a sua torre sineira ao longe, as construções que aqui surgiram potenciadas pelo caminho-de-ferro e mesmo a fronteira física com o país vizinho.

Figura 87 – Paisagem da Estação de Duas Igrejas





Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Este ponto final neste caminho percorrido representa simbolicamente o fim de um percurso por um território do qual interessava entender o que resta de uma estrutura ferroviária desativada, de que forma imprimiu a sua presença na paisagem e na vida das comunidades, o que representa hoje. Aqui, para além do que se pode ler visualmente sobre a paisagem humanizada que nos envolve, há esta sensação de perda que emana do que experimentamos neste local. Existe um sentimento de ausência que é comum a todos os territórios que sofrem o isolamento e a regressão demográfica.

### **3.3. Linha do Sabor, uma terceira paisagem**

O resgatar da memória, como um processo construtivo que se serve não só do conhecimento científico, mas igualmente de uma proximidade ao território e às suas comunidades, foi aquele que se tentou seguir neste trabalho de investigação.

Trabalhar e produzir conhecimento sobre paisagem só nos faz sentido se a vivenciamos, não só tentando uma confirmação do que a pesquisa e as leituras informaram, mas também sentindo o que dela emana e revela da sua construção longa no tempo. Este conhecimento é, da forma como o vemos, mais verdadeiro quando experienciado através do nosso corpo e dos nossos sentidos e da interação com os atores que habitam, entendem e constroem o território. Essa proximidade pretendida e provocada pela presença e pelo continuado regresso a este espaço, permitiu uma progressiva identificação com o que a compõe: o território físico, geográfico, morfológico, mas também as pessoas, como forma essencial de um processo de pertença ao lugar.

Como metodologia, há, por parte desta investigação, um claro objetivo de contribuir com uma diferente forma de produzir conhecimento, de fazer ligar um conjunto de olhares sobre um mesmo território pois, a par da inclusão da metodologia científica, acrescentar a voz das comunidades e refletir a capacidade que o olhar externo pode ter de absorver toda essa informação e ser capaz de a transformar em conhecimento sobre o lugar.

Estas notas são o reflexo da transformação deste olhar externo que, ao longo deste processo de investigação, se tornou um elemento empático e identificado com o território, capaz de devolver o conhecimento produzido a estas comunidades. Este processo metodológico realizado, numa abordagem fenomenológica de apreensão, é fruto dessas etapas de reconhecimento e absorção de informação. Referimo-nos a uma linha continua, tal como a que percorreríamos ao seguir a linha férrea, onde o conhecimento foi colocado no mesmo grau de relevância. Assim, o que se pretendeu foi desenvolver um ensaio metodológico que se serviu de uma construção horizontal de uma ideia do lugar.

A observação e o reconhecimento territorial, incidente no troço da Linha do Sabor compreendido entre a Estação de Sendim e a de Duas Igrejas, pertencentes ao concelho de Miranda do Douro, permitiu entender que esta paisagem retém duas evidências algo paradoxais, mas conviventes. Há um sentimento de permanência e persistência e, simultaneamente, há uma sensação de ausência e de perda. E estas duas formas de ler este território, e de certa forma construir esta posição sensível perante o que se vivencia, só são possíveis com o contributo que a proximidade às pessoas e às suas realizações oferece.

Se, por um lado, o território permanece organizado segundo uma ocupação agrícola e apropriada à criação de animais, construída pelo tempo e pela adaptação das comunidades ao território e às suas características, ganhando uma continuidade de uso permitida pela persistência do cultivo da terra, hoje há, por outro, esse sentimento de algo perdido.

A persistência da ocupação humana é visível não só na organização das terras, dos caminhos vicinais que ainda os ligam, mas também no património construído e na forma e organização das próprias habitações, que se adaptaram a esta vivência ligada à terra. Está ainda no continuado uso das terras, na maioria ainda cultivadas, mantendo culturas tradicionais ou introduzindo culturas ligadas aos atuais modos de vida. As comunidades persistem, tentando manter algumas das suas atividades de subsistência e de vivência comunitária, a sua língua e outros elementos tangíveis e intangíveis que elegem como identitário.

Isto verifica-se também em relação ao nosso objeto de estudo. A permanência das estruturas intrinsecamente ligadas ao caminho-de-ferro, em melhor ou pior estado de conservação, é ainda uma realidade. Juntamente com o que cada estação significa no seu contexto, o que nos reportam os seus painéis de azulejo e as suas representações temáticas ligadas à região, a continuidade do canal ferroviário que atravessa ainda o seu território, são também permanências nesta paisagem.

Mas se assim é, porquê este sentimento de ausência?

Esta falta de algo perdido é sentida e partilhada nas conversas tidas ao longo deste tempo de duração do nosso estudo, sendo que as campanhas de campo, num



total de quatro, foram espaçadas entre outubro e dezembro de 2023, e entre janeiro e junho de 2024. Não se fala aqui de um sentimento melancólico (também existente) por tempos volvidos de uma vivência comunitária mais presente e forte, e da nostalgia de um passado, mas sim de uma verificação efetiva dessa perda.

Uma das faces visíveis dessa ausência é a perda acelerada de patrimônio arquitetônico pela sua progressiva ruína ou pela sua transformação desqualificada. E esta verifica-se de forma muito presente na arquitetura vernacular, as formas mais ligadas a uma vida associada às atividades agrícolas. São muitas vezes sinónimo de uma vida pobre e de sacrifício, logo são vistas como não aptas para a vida atual e para as suas necessidades de conforto. Essa transformação dos modos de vida e o desligamento destes ao território que se habita e do quotidiano das comunidades, deixa visível as marcas desse afastamento, embora fisicamente persistam como testemunhos dessa ocupação e modos de fazer.

As manifestações coletivas, herdeiras de um tempo longo de ocupação do território, sofrem igualmente dessa mesma transformação. Esta parece resultar de um processo de assistência e não de uma participação efetiva e envolvida por parte das comunidades. É fruto, também, da mudança das sociedades, do decréscimo populacional que aqui se verifica e do envelhecimento da população, que permanece ou retorna dos lugares de emigração para os quais partiu no início da idade adulta.

Da invocação da memória do funcionamento do comboio, e do que ela representa nestas comunidades, resulta a ideia de que esta se divide em dois olhares. Para as pessoas destas comunidades existe uma recordação resignada de algo que possuíam e que deixou de fazer parte dos seus recursos, não se tendo criado uma cultura ferroviária de enraizamento profundo. No território, e nesta paisagem, o canal que outrora recebia a passagem do comboio permanece um caminho expectante, mas que ao mesmo tempo parece ter iniciado um processo de diluição com a rede existente de outros acessos de épocas e hierarquias diferentes. Este processo não representa um apagamento da sua forma, da sua expressão e presença nesta paisagem, mas a consciência de uma nova oportunidade funcional.

Este canal ferroviário desativado, a que chamamos neste processo de “caminho”, permitiu que nós, como caminhantes, experienciássemos estes dois sentimentos que convivem em paralelo – a persistência e a ausência. Este ato de caminhar, como forma de experienciar o lugar, permitiu entender a morfologia que o canal acompanhou, verificar uma certa perenidade na organização da paisagem rural e agrícola, mas também ver um território dinâmico que provoca surpresa, planos fechados ou abertos para uma certa infinitude que esta terra oferece, num processo performático e contínuo. A ausência permanece como memória das searas que ocupavam grande parte deste território, convivente com as culturas da vinha, da oliveira e da batata, que geravam um sentimento de que estas comunidades faziam parte de um círculo maior ao serem capazes de produzir para exportar, ainda que para um território próximo.

O caminho, como atravessador do território, é, neste lugar, um elemento revestido de passividade. Integra-se na paisagem, estando o seu entorno resolvido da intromissão que a sua construção terá imposto, mas, de certa forma, resulta quase que num plano sequência, utilizando a linguagem cinematográfica, que atravessa de forma contemplativa o seu território. A sua passividade e a sua contemplatividade não são aqui referidas como desqualificadoras, mas são antes uma oportunidade de revelar e interpretar esta paisagem humanizada através das suas partes, para, depois, a compreender como um todo equilibrado. A oportunidade de reconhecimento da potencialidade da paisagem como um bem com um valor que conjuga o paisagístico, o ecológico, o humano e o económico, pode significar um ganho que adveio de uma situação de perda – a desativação de uma linha de comboio. Podemos acrescentar a sua importância como repositório de conhecimento e adaptação do Homem à sua condição primeira – ter um abrigo, alimento e terra.

Ao olhar plasticamente para este território, e à luz do conceito de belo aplicado à paisagem, lemos o envolvimento do Homem numa relação continuada com a Natureza, e quanto é essa equilibrada e harmoniosa. Essa criatividade intrínseca à ação humana, baseada num conhecimento empírico dos fenómenos naturais, da sua envolvente paisagística e da sua capacidade de adaptação ao seu contexto, é, neste percurso, e neste caminho feito, muito visível na sobreposição das camadas do tempo e

das necessidades da sua ocupação. O Carril Mourisco, na sua persistência, é exemplo da capacidade de gestão do que, ao longo do tempo, foi a necessidade do homem de se movimentar, tal como o caminho-de-ferro terá sido em outro período da construção deste local.

O processo essencialmente utilitário e pragmático desta ocupação do território é, ao mesmo tempo, um acentuar da sua morfologia, um tirar partido das condições da terra e da exposição solar, da disponibilidade de água e dos locais mais propícios para a localização dos aglomerados populacionais, provocando este sentido interpretativo, potencial produtor de uma quantidade de estímulos físicos e sensoriais.

Enquadrando conceptualmente estas notas no que é defendido no *Manifesto da Terceira Paisagem*<sup>154</sup> (**Cap. 2.1.**), podemos certamente afirmar que há um vazio funcional resultante do desaparecimento da via-férrea e, daí, o assumir de um novo papel neste enquadramento paisagístico. No entanto, terminada esta fase do trabalho há mais questões que se levantam:

- Este caminho que está hoje desprovido da sua função inicial é realmente um espaço (des)funcional?

- Em que medida o resultado do nosso estudo se enquadra neste conceito de Terceira Paisagem?

A oportunidade contemplativa que este caminho nos oferece sobre este território que percorre, tal como o que potencia a quem observa, não será da ordem da (des)função. A viagem encetada pela caminhada e a disponibilidade dos sentidos de quem caminha e observa, é a verdadeira produtora de um conjunto de imagens e de um percurso mental que a cada um pertence: à sua sensibilidade, aos seus conhecimentos e dos seus objetivos como observador.

Assim como o apuramento e a fixação de uma memória coletiva construída a partir de uma cultura visual adquirida e interiorizada, de um uso continuado da linha e do território, mas também das memórias individuais pertencentes à micro-história

---

<sup>154</sup> CLÉMENT, 2018.

destas comunidades, são também elas formas alternativas de uma narrativa pertencente a uma dimensão para além da física e da palpável.

O mesmo processo se aplica à nossa ação de reconhecimento e pensamento sobre o que observamos, e a esse conjunto de sensações e estímulos utilizados para a sistematização destas apreciações são, na nossa opinião, atribuíveis a essa condição de paisagem alternativa, ou Terceira Paisagem.

#### 4. A Linha do Sabor, gravadora de memória ...

A memória é ao mesmo tempo subjetiva porque emotiva, construída a partir da nossa experiência vivida, logo difere da representação do outro, reconstruída muitas vezes após tempos de crise e catástrofe, mas acima de tudo de urgente fixação como fonte e reflexo de um tempo e modo de vida.

O relato expresso em variados e múltiplos suportes, sempre se constituiu como elemento fundamental para o estudo, compreensão e interpretação para várias disciplinas. Se entendermos a literatura, a pintura, a fotografia e o audiovisual, como formas de fixação de memórias de vária ordem, podemos concluir que desde sempre o homem tentou deixar marcas da sua passagem pelo tempo. Por um lado, regista o seu momento e por outro deixa para o futuro aquilo que pretende que construa quer a memória quer a representação desta. A importância da preservação deste repositório construído por todos através da história e do contexto que constrói a memória individual e coletiva, encontra reflexo num pequeno monumento erigido numa também pequena cidade brasileira, em que num determinado momento de transição a comunidade responsabiliza as gerações vindouras através de uma pequena frase aí inscrita, que citamos

*Homenagem do Povo do século XIX ao Povo do século XX.*<sup>155</sup>

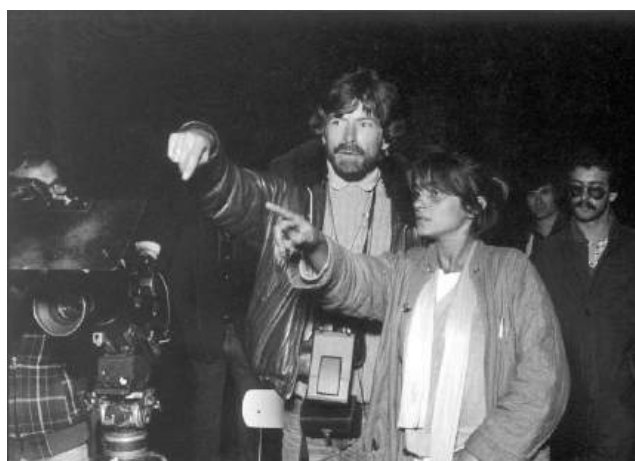
Não deixa de ser relevante que sirva de final a um filme/documentário que regista uma viagem por um longo território, fixando as suas características, modos de funcionar e de sobreviver a condições diversas. Do mesmo modo, Manuela Serra no seu primeiro e único filme<sup>156</sup> fixa de forma crua e sem juízo de valor, uma realidade de uma aldeia que se transforma lentamente nos seus modos de vida, atividade e mentalidade.

---

<sup>155</sup> Filme «Viajo porque preciso, Volto porque te amo», Karim Aïnouz e Marcelo Gomes, 2009

<sup>156</sup> O Movimentos das Coisas, 1985

Figura 88 - O Movimento das Coisas, Manuela Serra, 1985.



---

Fonte: Web. Ver mais em

[https://www.cinemateca.pt/CinematecaSite/media/Documentos/2021-04-20\\_O-MOVIMENTO-DAS-COISAS.pdf](https://www.cinemateca.pt/CinematecaSite/media/Documentos/2021-04-20_O-MOVIMENTO-DAS-COISAS.pdf)

A construção da memória tem para este estudo uma importância significativa pois é precisamente esse processo que nos interessa. Se analisarmos, esta construção tem assumido várias formas e objetivos. Para além da óbvia recapitulação de períodos e acontecimentos que ajudam a entender a nossa passagem pelo tempo para sabermos quem somos, essa construção tem também resultado de formas manipuladoras da memória histórica que têm repercussão nos nossos dias no uso de factos subvertidos à vontade de quem os veicula. Ou seja, a memória e os seus elementos construtores podem de tal forma ser reconfigurados que darão origem a várias interpretações de um mesmo facto. No entanto, são passíveis de informar ainda que para aferir da sua falha, entendendo o seu momento histórico e político.

No entanto, o registo para memória futura tem sido relevante não só como fixação de um momento no tempo, de atividades e ocupações em vias de desaparecimento, da oralidade, das manifestações culturais e artísticas. As incursões dos grandes registos etnográficos e antropológicos (**Fig. 89**), permitiram conhecer e reconhecer todos estes elementos identificadores dos territórios e das comunidades.

**Figura 89 - Série da autoria do etnomusicólogo Michel Giacometti, exibida entre 1971 e 1974**



---

Fonte: RTP Arquivos <https://arquivos.rtp.pt/programas/povo-que-canta/>

Os impulsos dados pelo crescente alargamento dos conceitos de património potenciaram novamente a necessidade destes registos, mas são hoje entendidos para além da visão antropológica e etnográfica. A multiplicação destes arquivos tende hoje a informar sobre várias disciplinas e até a desmistificar algumas formas de atuar e recolher informação. Focam-se nas atividades, mas também nas pessoas como elemento fundamental de uma comunidade, de uma etnia ou religião, de uma classe profissional ou económica, mas também como indivíduo por si só. Este alargamento permite apurar quer da especificidade individual quer da coletiva. Isto reveste-se da maior relevância tendo em conta as orientações da *Convenção de Faro*<sup>157</sup> que apontam para o conhecimento do outro na sua diversidade como um elemento fundamental para a manutenção da paz e da interação entre comunidades e culturas distintas.

Esta tentativa de fixação destas vivências ligadas à ferrovia e ao que com ela se relaciona, parte de um conjunto de entrevistas individuais que procuraram uma

---

<sup>157</sup> *Convenção-Quadro do Conselho da Europa relativa ao Valor do Património Cultural para a Sociedade - Convenção de Faro, 2005*

diversidade de olhar, de experiência de vida e de papel como ator desta paisagem. Procuraram-se memórias das grandes transformações sociais, económicas e paisagísticas, a diversidade de ocupações, de atividades e rotinas. A linha condutora deste registo seguirá a linha férrea que, tal como a rede do caminho-de-ferro, bifurcará para uma alargada teia de outras temáticas, com particular ênfase para a organização familiar, a alimentação, o edificado e o seu desenvolvimento, a imigração / emigração, a mineração, entre outros.

Metodologicamente, fez-se um contacto inicial com a comunidade referenciando locais, pessoas e estruturas relevantes. Foi estabelecido um protocolo de entrevista que se apoiou num guião semirrígido. Este modelo, com base etnográfica, permite estabelecer uma linha condutora para a conversa, mas que é aberta o suficiente para que novos temas sejam introduzidos no decorrer do registo audiovisual. O resultado são entrevistas que se focam em temas que para nós são importantes para a obtenção de informações específicas mas que também levantam outras linhas de investigação. Toda esta informação recolhida e partilhada fica protegida pelo Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD)<sup>158</sup>, seguindo uma política consciente, informada e consentida.

As grandes linhas temáticas onde se pretendia focar a recolha, partiram de três pontos de desenvolvimento. Em primeiro lugar, era importante entender a história da Linha no que diz respeito à forma e objetivos da sua construção, a sua vida útil e os motivos e condicionantes que levaram ao seu encerramento. Assim, após o seu fecho, o que representa hoje neste território o seu estado de perda da sua função inicial e o seu limbo no que diz respeito à atribuição de novas utilidades. Por último, interessava relacionar este traçado ferroviário com o território que atravessa, compreendendo e interpretando as suas características geográficas, a ocupação e uso dos solos e o pensamento produzido acerca desta paisagem (**Tab. 41**).

---

<sup>158</sup> Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016

[eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2016:119:FULL&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2016:119:FULL&from=EN)



**Tabela 40 – Linhas temáticas potenciais e entrevistados previstos**

História da linha	A linha de hoje	Interpretações e leituras da paisagem
o percurso a construção a utilização o encerramento	“terceira paisagem”	diferentes densidades a extração mineira a viagem (as estações e apeadeiros) ocupação e uso do território
	Entrevistar: responsáveis CP maquinistas revisores chefes de estação utentes historiadores/outros investigadores sociólogos/outros investigadores	Entrevistar: geógrafos produtores atividades de rio chefes de estação ambientalistas investigadores

Fonte: Elaborada pela aluna (2023/2024)

Alguns destes temas não foram aprofundados pois a amostra de informantes não se verificou tão alargada quanto se pretendia inicialmente. No entanto, representa uma diversidade de vivências e proveniências. A amostra é composta por 9 entrevistas, duas delas coletivas. Os informantes dividem-se entre representantes institucionais (Câmara Municipal de Miranda do Douro, Museu da Terra de Miranda e Associação de Lhéngua i Cultura Mirandesa), ferroviários (Chefes de Estação), prestadores de serviços interdependentes do caminho-de-ferro, e um investigador ligado à história local e regional. A estes registos gravados, juntam-se os diversos testemunhos orais não fixados fonograficamente, mas que contribuirão para confirmação e adição de informação às 9 recolhas fixadas.

Pretendeu-se que estes testemunhos ajudassem a compor uma reserva de memória coletiva resultante não só de um conjunto de histórias individuais, mas que estas se prolonguem como memórias indiretas. Ou seja, o discurso direto do contar a

história de vida é essencial, mas é também importante entender que memórias de outros são perpetuadas através do discurso indireto quando contadas por terceiros. A informação poderá naturalmente divergir da realidade, mas permite essa passagem da tradição oral e da história contada, herança dos serões entre familiares e vizinhos.

O enfoque estará nas comunidades de Sendim, Fonte de Aldeia e Duas Igrejas, assim como nas instituições relevantes no contexto. Serão estas comunidades o público-alvo basilar de todo o processo, as construtoras do projeto e para elas serão dirigidas ações de apresentação de resultados e de divulgação.

Daí a importância do retorno deste projeto de investigação para a comunidade como forma de conhecimento e reforço da identificação destas com o seu território e a sua paisagem, com as suas formas de ocupação e de usos, ainda que alguns distantes no tempo. Apesar do afastamento no tempo da ligação quotidiana da comunidade ao nosso objeto de estudo, este trabalho permitirá compreender que relação afetiva ainda persiste. O discurso direto será o meio através do qual se construirá a memória coletiva da comunidade.

Para além dos registos fonográficos e da digitalização de documentos e fotografias, que claramente são de ordem mais material, só será maior o enriquecimento pelo contacto e pelas relações estabelecidas com as pessoas. Quem dá o seu depoimento relembra e fixa a sua memória, quem recolhe ganha um maior conhecimento sobre a história de um território, de uma atividade, de modos de vida, como também partilha da generosidade de quem se dispõe a contar a sua experiência de vida.

Como possibilidade futura, toda a informação recolhida passará por uma sistematização e inserção numa base de dados acessível e no site do Arquivo de Memória<sup>159</sup>. De notar que, se assim acontecer, a introdução desta coleção na plataforma do Arquivo de Memória, assim como na base de dados *In Patrimonium*, representará

---

<sup>159</sup> Arquivo de Memória, Contamos a História Recente de Realidades Distantes  
<https://arquivodememoria.pt/>

um passo maior na fixação destas experiências, fazendo-as cruzar com as memórias de um território mais vasto, constituindo-se como uma fonte de consulta alargada.

#### **4.1. ... Individual**

A memória individual reveste-se de enorme importância para este trabalho, nomeadamente em três pontos: (1) incide sobre a experiência e história pessoal que em muitos aspetos pode coincidir com a de outros da mesma comunidade, geração ou atividade, mas convoca sempre a pequena história que é só sua; (2) é a partir desta soma de testemunhos que se constrói a história e a memória de uma comunidade, e (3) demonstra o que estudamos em documentos e o que observamos, através da experiência vivida.

Assim sendo, a experiência adquirida com a colaboração na plataforma Arquivo de Memória<sup>160</sup>, permitiu que se replicasse a metodologia aí utilizada para a nossa recolha de testemunhos orais. Como membro da equipa de campo, a experiência de pesquisa e seleção de temas e de potenciais informantes, da respetiva recolha e edição do material audiovisual e arquivos pessoais, está consolidada.

A construção da estrutura do site e da base de dados desta plataforma obriga a uma organização que facilite, de certa forma, a sistematização da informação que será inscrita na base de dados In Patrimonium e a que será disponibilizada online para consulta de todos. A base desta sistematização é a entrevista individual que é depois organizada por coleções temáticas. Para além da construção de um guião preparado para cada informante, que será flexível o suficiente para engrossar o volume de informação obtido, são criadas fichas individuais onde constam os dados pessoais essenciais<sup>161</sup>, uma ficha para o registo fonográfico que incluem todas as suas informações relevantes e, por último, uma ficha/guião onde é vertida toda a

---

<sup>160</sup> Arquivo de Memória, Contamos a História Recente de Realidades Distantes  
<https://arquivodememoria.pt/>

<sup>161</sup> Número de ordem da entrevista, nome completo, data de nascimento, naturalidade, escolaridade, estado civil, percurso profissional, ocupação atual, morada e contatos, nº de fotografias (consultar Apêndice 1)

informação, depois de editada<sup>162</sup>, da recolha audiovisual. A diversidade da informação criará para cada informante, e para cada coleção, uma rede de temas pelos quais será possível pesquisar de forma direta, fruto da indexação na base de dados geral.

O objetivo maior é de que, depois de toda a informação trabalhada e inserida na base de dados, estas recolhas possam ser cruzadas entre todas as coleções constantes do Arquivo. É construída, desta forma, uma fonte diversificada de temas e experiências de vida que dão um retrato tanto mais alargado quanto mais coleções são adicionadas ao arquivo geral (**Fig. 90**). Neste sentido, podemos dizer que esta recolha é um processo aberto que pode ser construído ao longo do tempo e ramificado pelo território. Ou seja, é possível ouvir relatos de como se trabalhava e trabalha a terra no Alentejo, em Trás-os-Montes ou na Ilha Terceira.

**Figura 90 – Entrada geral do Arquivo de Memória**

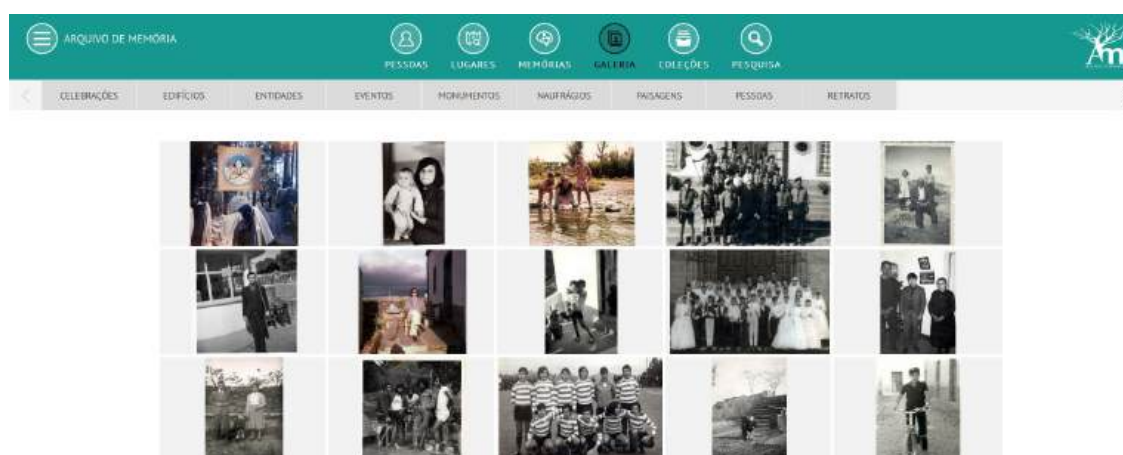


Fonte: Arquivo de Memória

<sup>162</sup> A edição retira apenas deficiências no áudio e no vídeo. Informações sensíveis são cortadas apenas a pedido do informante. A edição é um processo cru e sem censura

A recolha destes testemunhos, quando possível, é enriquecida pelos pequenos arquivos individuais dos quais podem constar fotografias e/ou documentos que se mostrem relevantes para reforçar a entrevista. Este método pretende valorizar esses pequenos objetos de forma a potenciar a sua preservação e acondicionamento por parte dos seus proprietários (Fig. 91).

Figura 91 – Arquivos pessoais no site Arquivo de Memória



---

Fonte: Arquivo de Memória

Tentamos cumprir esta metodologia para todos os testemunhos recolhidos nesta investigação. Os fixados em vídeo e áudio estarão disponíveis para quem os quiser ouvir e deles retirar o que se pretender, outros sobreviverão em apontamentos de conversas soltas e espontâneas e na memória de quem as recolheu.

Num total de 9 (2 coletivas), foi o número possível de entrevistas em que foi seguido o protocolo definido (Tab.42).

**Tabela 41 – Entrevistados e linhas temáticas abordadas**

<b>Nome</b>	<b>Relação com o território</b>	<b>Temáticas</b>
ID_01 Helena Barril	Presidente da Câmara Municipal de Miranda do Douro	História pessoal Identidade mirandesa Futuro do concelho Linha Férrea
ID_02 Celina Pinto	Diretora do Museu da Terra de Miranda	História pessoal Identidade mirandesa Papel do Museu na fixação da história local O futuro da museologia neste contexto
ID_03 Manuel Marcelino	Ferroviário Chefe de Estação	História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, etc. Guerra colonial
ID_04 José Miguel	Ferroviário Chefe de Estação	História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, etc. Guerra colonial
ID_05 Tia Nica (a) e Manuel Rodrigues (b)	Atividades potenciadas pela via-férrea (a) Viajante regular (b)	História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, feiras, etc. Guerra colonial

ID_06 Suzana Ruano	Associação de Lhégua i Cultura Mirandesa Gaiteira	História pessoal Linha do Sabor (memória indireta) A sua freguesia: atividades económicas festas, feiras, etc. Identidade mirandesa e o seu registo
ID_07 Manuel Santiago	Distribuidor de mercadorias CP	História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, feiras, etc. Guerra colonial Emigração a salto
ID_08 José Antão e pais	Agricultores e emigrante	História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, feiras, etc. Emigração
ID_09 António Rodrigues Mourinho	Historiador e investigador	História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, feiras, a organização das aldeias, etc Identidade mirandesa

Fonte: Elaborada pela aluna (2023 / 2024)

O processo paralelo entre o reconhecimento do território e a recolha audiovisual efetuada, permitiu o cruzamento e a complementaridade dos dados recolhidos através da análise científica e dos registados a partir da observação em trabalho de campo, com as informações obtidas através do discurso direto de cada informante.

A análise que faremos, de seguida, partirá de uma hierarquia de importância temática, representada na tabela seguinte (**Tab.43**).

**Tabela 42 – Hierarquia dos temas abordados**

<b>Tema</b>	<b>Subtema</b>
Linha do Sabor	O trabalhar na Linha O usar a Linha O encerramento Futuro do concelho A construção da Linha
Identidade	Geografia Língua Mirandesa Música e Dança Cuontas e Lhonas <sup>163</sup>
Freguesia	Atividades económicas Festas Organização territorial
Ambiente socioeconómico familiar	Agregado familiar A escola Os trabalhos da família Rotinas diárias Habitação
Emigração	Emigração a salto Destinos Motivações Esvaziamento das aldeias

<sup>163</sup> Contos e adivinhas mirandesas



	Imigração
Guerra colonial	Destinos Viagem

Fonte: Elaborada pela aluna (2023 / 2024)

A temática da Linha do Sabor foi aqui abordada em discurso direto por quem lá trabalhou, por aqueles que a usaram com mais frequência ou esporadicamente, por outros que geriam e faziam depender a sua atividade em função do comboio, e por quem entende que uma reativação da linha desaparecida ou a proximidade de uma nova e moderna via-férrea de alta velocidade poderia trazer dinamismo ao concelho.

Do contributo que os ferroviários ofereceram (**ID\_03**<sup>164</sup> e **ID\_04**<sup>165</sup>), foi possível entender como se fazia a entrada nos serviços da CP e o processo gradual que percorreram até ao seu último posto como Chefe de Estação (um em Sendim, o segundo em Duas Igrejas). Estes dados permitem uma compreensão da estrutura da CP ao nível dos departamentos e dos atores intervenientes no funcionamento e manutenção das linhas e do material circulante, das rotinas e protocolos inerentes à circulação ferroviária, e até mesmo os castigos e suspensões aplicados aquando da ocorrência de erros ou falhas decorrentes de cada função.

Depois deste panorama geral, focou-se a atenção sobre a Linha do Sabor. Daqui apuramos do funcionamento desta linha nas suas particularidades. Destas percebemos que o troço mais difícil de transpor se localizava logo após a sua partida da Estação do Pocinho até chegar a Felgar, onde repousava e aliviava a pressão. A rampa referida pelos ferroviários e pelos utilizadores, em que o comboio, carregado de mercadorias e de passageiros, enfrentava com grandes dificuldades. Dessas mercadorias foram referidos os preciosos adubos para enriquecer as terras, as toneladas de cimento (**ID\_09**<sup>166</sup>) e de ferro que foram transportadas para a construção das barragens hidroelétricas do

---

<sup>164</sup> Informante Manuel Marcelino

<sup>165</sup> Informante José Miguel

<sup>166</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

Douro<sup>167</sup> e, até, a sardinha distribuída depois pelas aldeias pelas *sardinheiras* (ID\_09<sup>168</sup>). Nas carruagens vazias partiam depois os produtos da terra. Destes, a maior quantidade era representada pelo cereal (trigo e centeio) que enchia todos os celeiros e silos distribuídos pelas estações ao longo do trajeto da linha (Fig. 92). Seguiam também produtos hortícolas (como a batata e vegetais), os enchidos e até os animais se faziam transportar nos comboios de mercadorias. É referida a azáfama do desembarque e o do despacho dos produtos da terra e dos minérios (em Carviçais). A Estação de Carviçais foi durante algum tempo o término da Linha do Sabor, concentrando-se aí uma dinâmica urbana que fez crescer um conjunto de construções na sua proximidade e ao longo da Estrada NacionalL

**Figura 92 – Veículos de agricultores à espera para depositar o seu cereal nos silos de Mogadouro**



Fonte: Espólio do informante Manuel Marcelino (Chefe de Estação)

---

<sup>167</sup> Miranda, Picote e Bemposta

<sup>168</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

Informaram também sobre a mudança do material circulante dedicado aos passageiros tendo-se passado a usar uma automotora com o objetivo de tornar a viagem um pouco mais rápida e confortável. Entendemos também a gradual falta de investimento no funcionamento da linha, no que diz respeito à sua manutenção, modernização e oferta de horários compatíveis com as deslocações dos utilizadores. A sucessiva supressão de comboios de passageiros, substituídos por transportes rodoviários disponibilizados pela CP, fez, aos poucos, ver reduzida a apetência da população pelo uso do comboio. A redução levou ao conseqüente encerramento total do transporte de passageiros e, por fim, das mercadorias. O fecho da via-férrea é relatado pelo último Chefe de Duas Igrejas (**ID\_04**<sup>169</sup>) como previsível e calculado. É ainda hoje guardião da chave da sua última Estação, tendo assistido à sua contínua degradação e abandono.

Esse abandono e a má conservação de grande parte da infraestrutura da Linha do Sabor, será o que mais pesa para estes ferroviários. Não veem como possível uma reativação desta via-férrea, sendo que dos principais motivos pensam ser, por um lado, a falta de relação das pessoas com o transporte ferroviário e, por outro lado, a não rentabilidade imediata do serviço.

Para além da memória das suas funções, que representavam uma grande responsabilidade quotidiana, são ainda fortes as memórias afetivas. Estas foram-nos apresentadas através de pequenas histórias entre ferroviários, dos quais ainda são referidos os nomes, os postos, os locais de origem e a sua tentativa de reunião anual para reforçarem essa memória coletiva comum e partilhada.

Dos utilizadores da linha são retiradas memórias de carácter afetivo, ligadas à viagem e à observação da paisagem. São referidos os tempos de viagem, longos e incertos (**ID\_09**<sup>170</sup>), o vapor e o fumo libertado do carvão queimado que vestia a todos os passageiros um manto cinzento, entusiasmados no regresso a casa e ansiosos nas partidas (**ID\_05 (b)**<sup>171</sup>). Para além das viagens necessárias para quem prosseguia os seus

---

<sup>169</sup> José Miguel

<sup>170</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

<sup>171</sup> Informante Manuel Rodrigues (b)

estudos, são referidas as partidas dos militares para o cumprimento do serviço militar obrigatório e, depois, para a Guerra Colonial, as de quem via necessária a emigração para fora do país ou a migração para locais que ofereciam mais oportunidades de trabalho e de vida diferente daquela que o trabalho na terra e a criação de animais permitia.

Apesar da dificuldade da viagem, os entrevistados referem a transformação dos locais e da sua vida de todos os dias, após o encerramento da linha (**ID\_05 (a)**<sup>172</sup>). Este tema invoca os testemunhos de quem se dedicava a atividades dependentes de alguma forma da ferrovia (**ID\_05 (a)**<sup>173</sup>). Assim, podemos perceber que a existência de hospedarias e pequenas adegas, que ofereciam refeições e alojamento aos viajantes (principalmente em Duas Igrejas), dependia dessa mobilidade de pessoas cujos motivos de viagem eram os já referidos acima, mas também o caixeiro-viajante, comerciantes de todo o tipo, os feirantes que se deslocavam para comprar e vender os seus produtos e os de pernoita esporádica (**ID\_09**<sup>174</sup>). Esses pequenos comércios e serviços dependiam igualmente das mercadorias que chegavam através do comboio, havendo quem as distribuísse por uma área alargada pelos lojistas que as esperavam para revenda e abastecimento de outras atividades paralelas (construção, costureiras e alfaiates, etc.) (**ID\_07**<sup>175</sup>). Essas mercadorias eram de todo o tipo e até mesmo o correio chegava via ferrovia sendo depois entregue aos respetivos destinatários (**ID\_09**<sup>176</sup>).

Complementarmente a estas experiências, ligadas diretamente ao trabalhar, usar e depender de alguma forma da ferrovia, recolheram-se visões ligadas ao poder local e de como veriam hoje a retoma de serviços ferroviários no concelho e na região (**ID\_01**<sup>177</sup>). A experiência do isolamento pode ter-se atenuado com a introdução de transportes rodoviários, após o encerramento da linha ferroviária, mas certo também foi o crescer de um sentimento de perda ao ser retirado um foco de dinamismo e de

---

<sup>172</sup> Informante Tia Nica (a)

<sup>173</sup> Informante Tia Nica (a)

<sup>174</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

<sup>175</sup> Informante Manuel Santiago

<sup>176</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

<sup>177</sup> Informante Helena Barril

aproximação a outros lugares, a um território de difícil acesso e com problemas de esvaziamento populacional. Desta forma, uma reativação do antigo canal ferroviário, como serviço público em detrimento do transporte individual, é vista como opção rica em possibilidades de uma nova mobilidade. Pode representar um novo fluxo casa / trabalho / escola, mobilidade entre freguesias, turismo de paisagem e outros. A possibilidade da construção de uma linha de alta velocidade que ligue Portugal a Espanha, em que uma das estações se encontraria a norte de Miranda do Douro e muito perto da sede do concelho, poderia retirar parte do isolamento geográfico deste território, constituindo-se como uma região com possibilidades de investimento. Para o poder autárquico representaria uma forma de aumento de relevância do concelho e da própria região.

Uma visão ainda não trabalhada pelos agentes culturais, e para que este trabalho pretende contribuir e ensaiar, é o estabelecimento de uma relação entre a base da sua identidade singular com os contributos que uma representação da ferrovia poderia acrescentar ao projeto museológico do Museu da Terra de Miranda (ID\_02<sup>178</sup>). Os processos etnográficos, antropológicos e históricos que formaram este museu tiveram como objetivo não deixar desaparecer o que de significativo representava este território, enquanto preservava os objetos recolhidos. A construção de novas formas de olhar a musealização e da abertura a novas mecânicas de participação e transmissão destas marcas identitárias, poderá abrir a novas áreas de atenção, estudo e representação no espaço museológico. Se olharmos a participação da via-férrea nas vivências destas populações e como esta interveio diretamente na paisagem que atravessa e nas atividades a que estas gentes se dedicavam, podemos olhá-la como parte integrante da construção deste território e passível de a integrar como parte do seu património coletivo.

A construção da linha, para além da referência à festa de inauguração da Estação terminal em Duas Igrejas, é apontada como símbolo do despertar de uma certa curiosidade pelo que implicava a viagem e pelo sentimento adquirido de

---

<sup>178</sup> Informante Celina Pinto

contentamento, e de *proa*<sup>179</sup>, pela existência de um meio de transporte que permitia a esta população ligar-se a outras localidades (ID\_09<sup>180</sup>).

Ainda como ligação ao quotidiano destas comunidades que perto viviam das estações, e neste particular da Estação terminal de Duas Igrejas, é importante referir pequenas informações que não fazem a história maior do nosso objeto de estudo nem destas populações, mas que servem de prova do enraizamento da sua influência nas pequenas coisas do dia a dia. Destas foram referidas a marcação das horas e das tarefas do dia em virtude da chegada e da partida dos comboios (ID\_09<sup>181</sup>), a estação como espaço de brincadeira e do «ver chegar e partir do vapor» do então grande número de crianças da(s) freguesia(s), a recolha de carvão queimado retirado da máquina do comboio para as brasas dos fornos caseiros, e até mesmo a vigia constante dos campos e searas devido ao receio que qualquer fagulha libertada fosse responsável pela perda irremediável das culturas.

Como previsto, em torno da Linha do Sabor, foram abordados outros temas importantes para compreender este território. Destes constam a identidade destas comunidades, a caracterização das suas freguesias e da estrutura familiar de cada informante, o papel da emigração e da imigração, e também a Guerra Colonial.

Embora todos os informantes ajudem a construir uma ideia comum do que é ser e pertencer a estas terras, a questão da identidade é particularmente desenvolvida pelo poder local (ID\_01<sup>182</sup>), obviamente pelos agentes culturais (ID\_02<sup>183</sup> e ID\_06<sup>184</sup>), mas também foi enquadrada pelo lado de quem estuda a história local e regional (ID\_09<sup>185</sup>). A identidade é claramente encarada na sua especificidade e como elemento diferenciador em relação a outros locais. Também para o projeto museológico local é essa a diferença que importa mostrar e fazer crescer, não apenas no processo expositivo

---

<sup>179</sup> Orgulho em Língua Mirandesa

<sup>180</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

<sup>181</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

<sup>182</sup> Informante Helena Barril

<sup>183</sup> Informante Celina Pinto

<sup>184</sup> Informante Suzana Ruano

<sup>185</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

por si só, mas numa mostra informada e, se possível, com a inclusão dos ainda produtores dessas atividades identificadoras da região (ID\_02<sup>186</sup>).

O isolamento geográfico, conservador por mais tempo de elementos específicos como é exemplo a língua mirandesa, perpetuada pelo contínuo falar em família e pela transmissão de *cuontas* e *lhonas*<sup>187</sup>, inspiradas nas crenças e lendas locais, pode ser considerada como o facto que mais contributo oferece a esta construção de uma identidade local. A língua não anda separada de outras marcas fortes como a música e a dança, as festas solsticiais, e outras que perduram, se transformaram com o passar do tempo, ou consequência do esvaziamento das comunidades (ID\_09<sup>188</sup>). Estas manifestações de carácter coletivo, e de outras que implicam a participação comunitária, embora com a mesma forma compositiva, não acontecem hoje com as mesmas características de outrora. Não só porque em alguns casos são recriações e não um ato espontâneo, mas também se apresentam a comunidades muito diferentes e a uma mudança de contexto em que se processa hoje a vida nestas aldeias. Se em tempos havia um processo participativo, hoje há um processo de assistência, ou seja, vemos a manifestação acontecer sem tomar parte dela efetivamente (ID\_09<sup>189</sup>).

O decréscimo populacional, a perda iminente dos saberes com o desaparecimento dos mais velhos e uma transformação das próprias comunidades, condicionaram negativamente a continuidade da língua e de outras manifestações, apenas mantidas através de um esforço realizado em prol da dignificação do Mirandês, ensinando-o e incentivando a sua escrita e a sua fala<sup>190</sup>.

---

<sup>186</sup> Informante Celina Pinto

<sup>187</sup> Contos e adivinhas mirandesas

<sup>188</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

<sup>189</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

<sup>190</sup> Carta Europeia das Línguas Regionais ou Minoritárias (<https://rm.coe.int/16806d3589>);

Reconhecimento oficial de direitos linguísticos da comunidade mirandesa, Lei n.º 7/99

de 29 de janeiro (<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/7-182838>);

Convenção ortográfica da língua Mirandesa, 1999

(<https://bibliografia.bnportugal.gov.pt/bnp/bnp.exe/registo?2059334>);

Despacho Normativo n.º 35/99, de 20 de julho, Faculta a aprendizagem do mirandês aos alunos dos estabelecimentos dos ensinos básico e secundário do concelho de Miranda do Douro

(<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho-normativo/35-1999-355942>)

O mesmo esforço se tem feito com a música e a dança. As Danças dos Pauliteiros<sup>191</sup> conservam por um lado as formas de manifestação e de sentido comunitário, por outro dão seguimento ao tocar de instrumentos importantes para essas mesmas manifestações, como a gaita, a caixa e o bombo, promovendo a sua produção e ensino locais (ID\_06<sup>192</sup>). Não estamos apenas a falar da importância destes elementos usados nos momentos de lazer e de festa, mas também como representantes obrigatórios em situações mais solenes como as de carácter religioso (ID\_06<sup>193</sup>).

Do mesmo modo, as questões colocadas sobre as freguesias e as estruturas familiares de cada entrevistado, permitiram ligar, mais uma vez, o observado com o referido em cada conversa: percebemos as rotinas familiares, as suas atividades económicas e de subsistência, as características das suas habitações e até da sua circulação para a execução das suas tarefas do dia-a-dia. Todos estes dados construíram uma relação direta entre o que vemos e o porquê da sua forma e composição. A arquitetura vernacular que vemos ainda em maior número em Fonte de Aldeia e Duas Igrejas (em muito mau estado de conservação ou mesmo em ruína), explicam essas rotinas e atividades: a habitação é não só o abrigo da família, mas também onde ficam os animais necessários ao trabalho da terra ou à sua subsistência, os carros e instrumentos de trabalho, e ainda a produção do seu trabalho agrícola. Por vezes, identificam-se também pequenas oficinas para ocupar o tempo em que o Inverno impedia o trabalho da terra (Fig. 93).

---

<sup>191</sup> As "Danças Rituais dos Pauliteiros nas Festas Tradicionais" submeteram candidatura para a integração no Inventário Nacional de Património Cultural Imaterial a 10 de julho de 2023

<sup>192</sup> Informante Suzana Ruano

<sup>193</sup> Informante Suzana Ruano



**Figura 93 – Habitante a trabalhar na sua oficina improvisada na sua *curralada***



---

Fonte: Espólio do informante Manuel Marcelino (Chefe de Estação)

A vida comunitária que se fazia ao serão implicava um estreitar de laços não só familiares, mas também com os vizinhos. Aí se executavam tarefas que ao longo do dia não eram possíveis, como o fiar, o tecer, o separar dos feijões para venda das cascas para o consumo familiar, etc. Esse tempo vagaroso dava espaço ao continuar de um saber acumulado pela tradição oral (ID\_09<sup>194</sup>).

Outro elemento que se revelava de enorme importância para a vida destas aldeias, e várias vezes repetido por alguns dos informantes, era a regularidade das feiras. Estas para além do encontro entre aldeias, e mesmo de compradores de outras áreas do país, eram de extrema importância para os lavradores e para sua continuidade económica e produtiva.

---

<sup>194</sup> Informante António Rodrigues Mourinho

Os temas da emigração e da guerra colonial, já referidos, embora aparentemente sem uma relação direta, têm pontos de contacto relevantes. Assim, a questão da emigração foi abordada sobre o ponto de vista das suas motivações, dos seus destinos e em que moldes se partia destas terras. Quanto aos motivos, quase sempre foi a procura de uma vida mais confortável, mas em determinada altura foi também a necessidade de fuga ao serviço militar obrigatório e à consequente mobilização para a Guerra Colonial em África, e também por razões políticas.

A forma de encetar a viagem variou conforme o tempo, o destino e o motivo. Uma das grandes levas de emigração para o Brasil não deve ter sido significativa neste território, ainda que tenhamos ouvido relatar a festa de despedida de um vizinho, que para aí partia, dada pela freguesia na Estação de Duas Igrejas. De resto, seria o comboio o meio de transporte que levaria os viajantes para o litoral para, depois, daí partirem de barco para o continente americano e também para as então colónias africanas.

Os destinos europeus, como a França e a Alemanha, foram os mais frequentemente referidos. A partida de forma legal não era muitas vezes possível e, sendo este território um lugar de fronteira, é inevitável constituir-se como terra de circulação de pessoas e de troca de bens. Assim, registamos situações de passagem da fronteira a salto (ID\_07<sup>195</sup>) usando várias formas de a realizar com sucesso, tirando partido de uma realidade geográfica mais propícia. A esta transposição da fronteira foi adicionado o tema do contrabando que se servia do mesmo expediente, utilizando a rede de caminhos rurais para a circulação. Era levado para Espanha o café e para Portugal era trazida a *pana*<sup>196</sup>, um tecido utilizado na confeção das roupas de trabalho (ID\_05 (a)<sup>197</sup> e ID\_07<sup>198</sup>).

A emigração fez-se quase sempre pelos homens, assim como a partida para a Guerra Colonial. Em ambos os casos, o resultado foi a diminuição da população em idade

---

<sup>195</sup> Informante Manuel Santiago

<sup>196</sup> Tecido de bombazine (veludo cotelê?)

<sup>197</sup> Informante Tia Níca

<sup>198</sup> Informante Manuel Santiago

ativa deixando o trabalho da terra e o cuidar dos animais às mulheres, aos mais velhos e aos mais novos.

Se considerarmos que, com estas conversas gravadas, fizemos parte de um processo com tradição na transmissão oral, sendo este muito mais do campo de outras ciências ligadas à Sociologia, à Antropologia e à Etnografia, então este trabalho representou um papel muito importante no entendimento das marcas destas comunidades e da organização e uso do espaço.

O reavivar destas memórias permitiu a sua fixação como registo futuro, ajudou cada informante a relembrar partes da sua vida e, da nossa parte, a vivê-las de forma indireta, construindo, igualmente, memórias pessoais. Este método de proximidade (**Fig. 94**) marca indiscutivelmente o corpo e torna o olhar mais informado sobre aquilo que se observa.

**Figura 94 – Conversa espontânea com habitantes das Duas Igrejas**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2024)

## 4.2. ... Coletiva

A memória coletiva é construída de diversas formas. Se, por um lado, dela fazem parte as histórias individuais que, em conjunto, formam uma história maior, por outro é sua característica um constante alargamento do seu conteúdo. A cada tempo e geração se produzem novas referências, formas de partilha e fixação.

Para além da memória individual experienciada, existe um imaginário coletivo importante, construído também pelas imagens e pelo som, um conjunto de elementos do simbólico e do iconográfico que é reconhecido por todos.

Que elementos são estes que constroem este repositório e que camadas compõem este imaginário ligado à ferrovia?

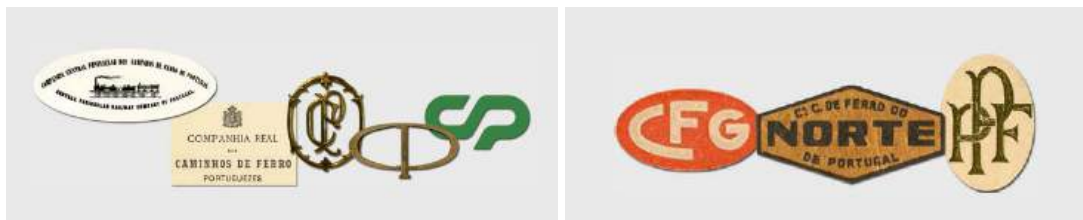
Para além de toda uma identificação comum construída em torno dos caminhos-de-ferro, que atravessa a história e o tempo através da literatura, da fotografia, do cinema e do imaginário visual como a sinalética, a divulgação institucional ou a publicidade, existe uma camada mais direta de fixação deste ideário e que para ele nos remete de forma imediata. Assim, foi feita uma pesquisa não só pela forma como os Caminhos de Ferro do Estado (e em todas as suas designações posteriores) se faziam representar como empresa, mas também se procurou na própria estrutura física da Linha do Sabor e da sua influência, quais são estas marcas que claramente remetem para a sua existência, funcionamento e até para o seu desaparecimento. Em conjunto com o que hoje é registado sobre estas mesmas temáticas, formam um mais completo registo do quão enraizada está esta linha desativada do Sabor na memória destas comunidades.

A mesma procura se achou necessária para o território onde esta via-férrea operava.

Para uma consulta mais apurada, foi entendida a pertinência da organização de todos estes elementos numa tabela e que poderá ser consultada em Apêndice (**Apêndice 2**).

Os caminhos-de-ferro portugueses, em todas as versões e desmultiplicações empresariais e comerciais, se apresentaram com uma imagem própria, que ao longo do tempo se foi reestruturando e mudando na sua linguagem estética. Não sendo claramente um caso isolado, é através desta imagem que em primeiro lugar se constrói a mais direta base de reconhecimento e identificação (**Fig. 95**)

**Figura 95 – Evolução dos logótipos da Companhia dos Caminhos de Ferro e das suas empresas regionais**



---

Fonte: Arquivo CP

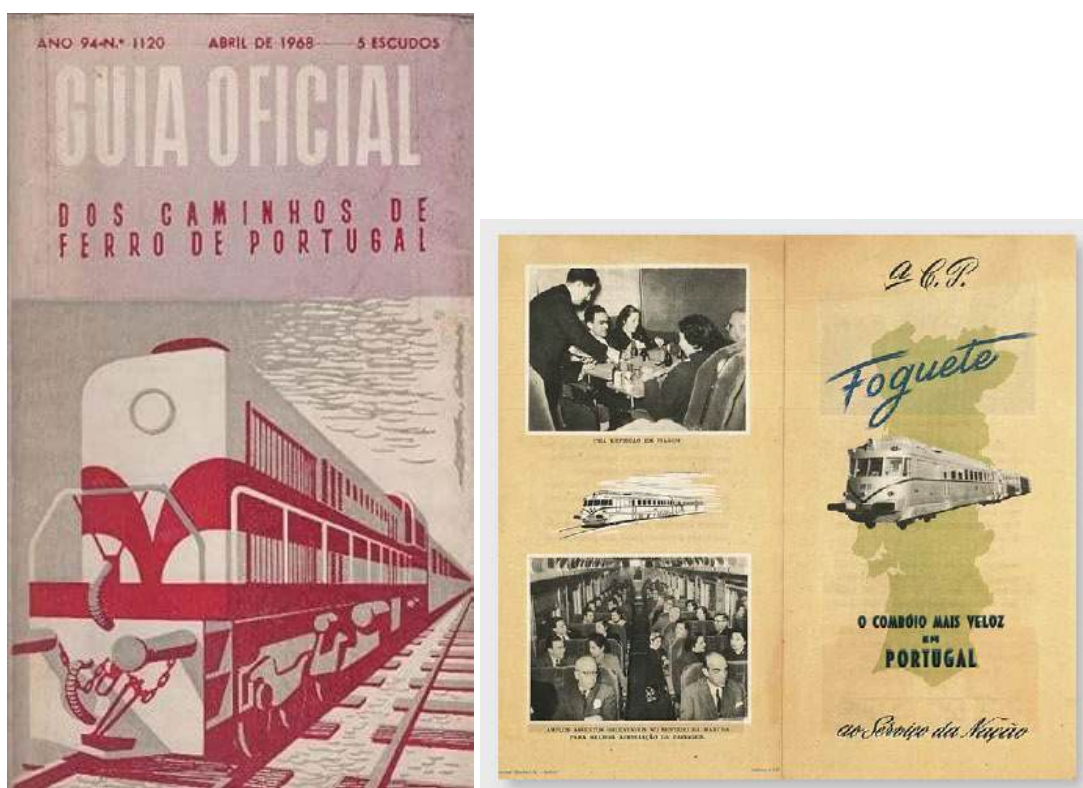
A construção da imagem do comboio como o transporte mais moderno, mais rápido e confortável, para viagens utilitárias e de lazer, foi realizada à imagem das companhias internacionais, com campanhas publicitárias e promocionais, que visavam a multiplicação de passageiros e a democratização do uso deste transporte (**Fig. 96**).

O uso dos meios audiovisuais representou um veículo privilegiado para a passagem de uma imagem de dinamismo dos caminhos-de-ferro, assim como para ilustrar a capacidade da indústria portuguesa, herdeira da pequena revolução industrial operada no país. Essa indústria alimentou-se da disseminação da ferrovia pelo território nacional, numa primeira fase, e gradualmente pelas ex-colónias portuguesas, construindo e reforçando não só uma imagem dinâmica dessa construção do território ultramarino, mas também como facilitadora do transporte do que era explorado nesses territórios. Esses registos são vários e encontram-se acessíveis através dos arquivos da RTP<sup>199</sup> (**Apêndice 2**).

---

<sup>199</sup> Radio Televisão Portuguesa

Figura 96 – Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal e campanha publicitária ao comboio rápido «Foguete»



Fonte: Online e Arquivo CP

Não só a partir destes registos se fez divulgar o papel da Ferrovias. Cottinelli Telmo<sup>200</sup>, enquanto quadro da CP como arquiteto da Divisão da Via e Obras (1923 a 1943), realizou por encomenda da empresa, três pequenas curtas-metragens<sup>201</sup> destinadas às sessões introdutórias dos programas de cinema, fazendo demonstrar ao público em geral o que caracterizava esta companhia, o seu funcionamento, os seus quadros de funcionários que se dispersavam por tarefas várias, e, acima de tudo, mostrar-se como uma estrutura moderna e competente (Fig. 97).

<sup>200</sup> Cottinelli Telmo (1897-1948), arquiteto, ilustrador, realizador de cinema, etc.

<sup>201</sup> «Máquinas e Maquinistas» (1937-38), «Obras de Arte» (1937-38) e «Gente da Via» (1937-38)

Figura 97 – Frames da curta-metragem «Gente da Via», realizado por Cottinelli Telmo



---

Fonte: Cinemateca Portuguesa

A Gazeta do Ferroviário<sup>202</sup> e o Boletim da C.P.<sup>203</sup> foram duas outras formas de a empresa: (1) divulgar a sua implantação no território dando nota das problemáticas que esta empreitada colocava desde o planeamento, projeto e construção de cada linha; (2) fomentar a ligação entre ferroviários e entre a empresa e o público, e (3) criar uma imagem estetizada deste meio de transporte enfatizando a máquina, os ferroviários como profissionais relevantes e de toda uma cultura visual ligada ao comboio e à construção de uma marca e da sua imagem (Fig. 98).

---

<sup>202</sup> Publicada entre 1902 e 1968(?)

<sup>203</sup> Publicada entre 1929 e 1974

Figura 98 – Capas de dois números do Boletim da C.P. e da Gazeta dos Caminhos de Ferro



Fonte: Arquivo CP e Hemeroteca de Lisboa <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/>  
<https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/obras/gazetacf/gazetacf.htm>



O facto da Companhia dos Caminhos-de-Ferro, e as suas sucessivas empresas concessionadas, serem responsáveis, através dos seus gabinetes e divisões, por toda a parte de conceção e construção que implicava uma linha de serviço ferroviário, fez implementar um caderno de encargos relevante na sua composição pois previa tudo à partida permitindo a sua rápida transposição para o terreno<sup>204</sup>. Mas teve também um papel definidor de uma linguagem arquitetónica que representava não só o gosto oficial, mas também a criação de uma imagem que seria identificada com as estruturas ferroviárias. A tipificação desta linguagem arquitetónica, que encontrou variações em programas e edifícios mais específicos, foi implantada em todo o território, criando uma identificação forte e muito direta com a imagem do transporte ferroviário. Neste contexto, a aplicação da azulejaria em muitas destas estações, para além do azulejo padrão que animou muitos dos seus interiores e as fachadas de pequenos edifícios de apoio, usou a azulejaria temática, em forma de painéis, para estabelecer a ligação desses edifícios com o local ou a região onde se implantavam. Estes últimos, de certa forma ajudaram a fixar uma memória do que eram estas localidades e as regiões que serviam. Para além dessa ligação direta com as comunidades locais, construiu no viajante uma ideia mais completa do que era este território servido pela estação ou apeadeiro, mas também refletia a diversidade do contexto nacional. Essa fixação serviu na sua época de construção como divulgação turística e de identificação comunitária com os seus modos de vida, a sua arquitetura e os seus monumentos. Hoje, refletem essa vontade de revelar o que de significativo se pretendeu representar nesse tempo específico, mas também fixaram essa memória do que nos é hoje distante.

Esta cultura visual construída pelo comboio, integra todo um conjunto de sinalética e de códigos que fez e ainda faz parte de uma conduta de comportamento a ter com o transporte ferroviário. Muitos destes elementos pertencem à construção da paisagem ferroviária, pontuando estações e cruzamentos, momentos sensíveis de contacto do homem com a máquina. A segurança era pedagogicamente incentivada aos

---

<sup>204</sup> ALVES 2015: 588 (vol. I)

ferroviários, existindo cartazes alertando para precauções a seguir em cada estação, para minimização dos acidentes de trabalho (Fig. 99).

**Figura 99 – Placa de aviso: Atenção às catenárias / Perigo de morte; Indicador Quilométrico de Passagem de Nível; Cartaz de informação: "EVITAI OS ACIDENTES 4"; "EVITAI OS ACIDENTES 9"**



---

Fonte: Museu Nacional Ferroviário, Nº inventário: FMNF/ENT/002042/1; FMNF/ENT/001273; FMNF/LOU/001394/4

<https://colecacao.fmnf.pt/ficha.aspx?id=3307&ns=216000&nomeMuseu=104140175243093167226055114192238195131168107143&filtro=243034110118063018184247015098028182033108195128&modo=album>

<https://colecacao.fmnf.pt/ficha.aspx?id=1285&ns=216000&nomeMuseu=104140175243093167226055114192238195131168107143&filtro=243034110118063018184247015098028182033108195128&modo=album>

<https://colecacao.fmnf.pt/ficha.aspx?id=5794&ns=216000&nomeMuseu=104140175243093167226055114192238195131168107143&filtro=243034110118063018184247015098028182033108195128&modo=album>

A questão do atravessamento de uma linha férrea por uma paisagem rural ou urbana, deixa marcas desses momentos de um certo conflito, de uma imposição de uma perigosidade iminente, ou apenas deixa visível na malha urbana e na toponímia a sua proximidade e existência. Esse cruzamento entre a via-férrea e a rede viária e de outros caminhos, remete não só para as passagens de nível que assinalavam sonoramente o impedimento da passagem através de cancelas, mas também às sempre presentes Guardas de Passagem<sup>205</sup>, profissão maioritariamente feminina e de extrema dureza, que zelava pela segurança destes atravessamentos e pelo cumprimento dos horários. A elas não deixamos de associar o elemento iconográfico das bandeiras de sinalética, comum a outros postos ferroviários. Às bandeiras e às suas cores, fazemos ligar momentos de perigo (vermelho), cautela (amarelo) ou de segurança (verde) (**Fig. 100**). Estes atravessamentos eram mais simples em ambiente rural, sendo que faz parte do imaginário a placa de segurança «PARE, ESCUTE, OLHE» que representava esse cruzar com a máquina, de forma mais esporádica e mais suave (**Fig. 101**), ainda que esta sinalética fosse usada em quase todos os contextos de cruzamento.

---

<sup>205</sup> CIPRIANO, Carlos (2017), *Guardas de passagem de nível*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

**Figura 100 – Bandeiras amarela, vermelha e verde**



---

Fonte: Museu Nacional Ferroviário, Nº inventário: FMNF/ENT/000673  
<https://colecacao.fmnf.pt/ficha.aspx?id=186&ns=216000&filtro=243034110118063018184247015098028182033108195128&modo=album>

**Figura 101 – Sinalética PARE, ESCUTE, OLHE em Sendim**



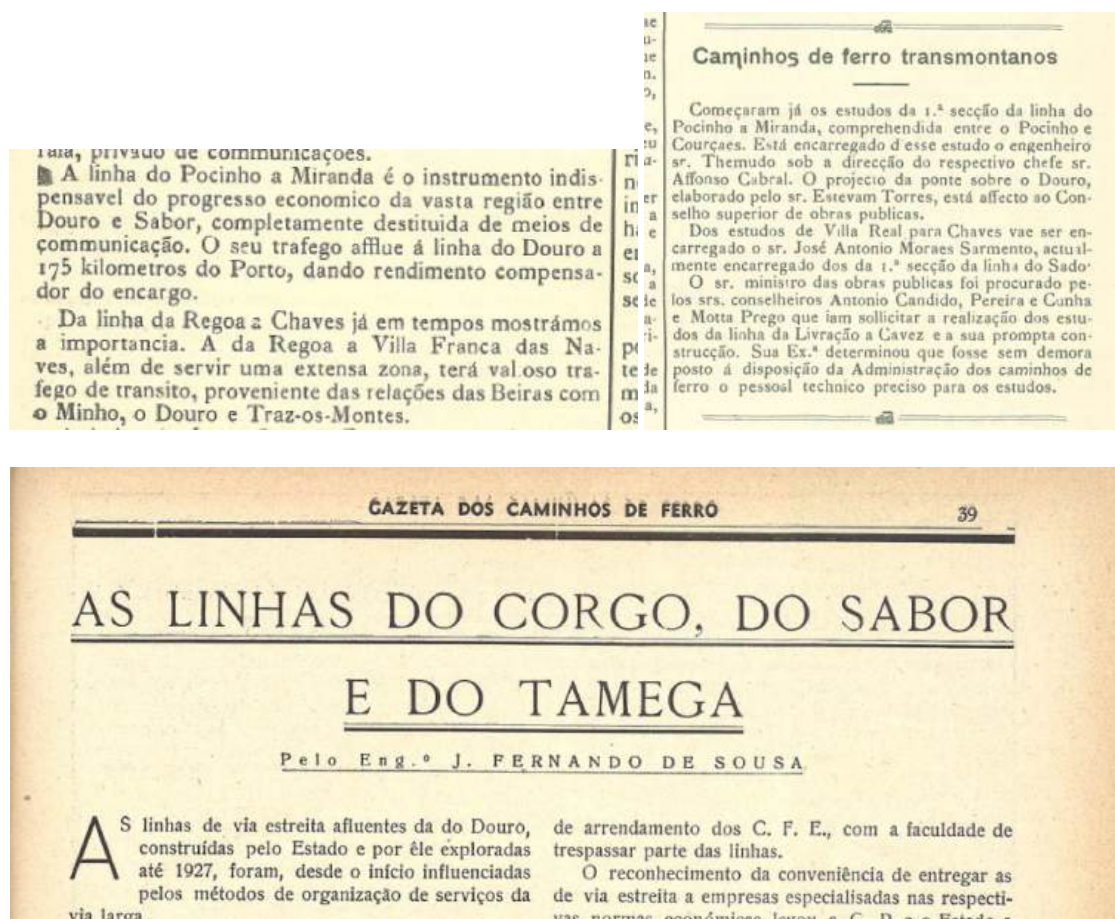
---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

A Linha do Sabor, construída neste espírito corporativo e com uma linguagem a partir de modelos definidos, tem na sua estrutura física os elementos de significado e de identificação de que falamos.

Claramente foi falada e noticiada em várias publicações da empresa, dando nota dos seus avanços e recuos, registando os objetivos da sua construção, os estudos para o projeto e a sua viabilidade, os encarregados pelo seu desenho, a dificuldade da sua implementação no território e também de todo um conjunto de informações várias (Fig. 102).

Figura 102 – Gazeta dos Caminhos de Ferro Nº368, Lisboa, 16 de abril de 1903, 8º do 16º Anno; Gazeta dos Caminhos de Ferro Nº373, Lisboa, 1 de julho de 1903, 13º do 16º Anno; Gazeta dos Caminhos de Ferro Nº1130, Lisboa, 16 de janeiro de 1935, Ano XLVII



Fonte: Hemeroteca de Lisboa

Nas estruturas arquitetônicas da Linha do Sabor foram seguidas as linhas de linguagem definidas e aplica na sua forma inicial a azulejaria temática, que cumpre não só uma relação com os elementos de significado local como o regional, marcando de forma muito direta as suas atividades de subsistência e de lazer, as suas indumentárias, as paisagens e os monumentos mais expressivos da sua história e da sua existência longa, mas também da sua arquitetura civil de carácter mais urbano e de características vernaculares ligadas ao mundo e saber rural (**Fig. 103**).

**Figura 103 – Painéis das estações de Duas Igrejas e Sendim**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Às atividades agrícolas ficam ligados os armazéns, os celeiros e silos associados às estruturas ferroviárias, revelando uma necessidade quotidiana de armazenamento e escoamento das culturas locais, mas também indicativa de uma produção razoável de cereal (**Fig. 104**). Encontramos também marcas da atividade comercial que a ferrovia permitia, nomeadamente a publicidade aos adubos transportados pelo comboio, para enriquecer as terras. Estes painéis publicitários aparecem ainda nas fachadas dos

celeiros ou das casas de comércio, revelando a atividade agrícola como ocupação de relevo das gentes deste território (**Fig. 105**).

**Figura 104 – Silos de Mogadouro, Celeiros de Sendim e de Duas Igrejas**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Figura 105 – Publicidade comercial a fertilizantes (Urrós) e adubos (Duas Igrejas)



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

A toponímia pode ser também um indicador da presença do comboio. Nomeadamente em Duas Igrejas, a via para a qual deitam as estruturas ferroviárias e as que à sua sombra viviam do seu dinamismo e da circulação de pessoas e bens, tem ainda o nome de Rua da Estação, facto que não é exclusivo deste local, mas muito comum onde exista via-férrea. É também nesta estação terminal que se encontra um dos sinais do encerramento da linha. A sinalética de paragem de autocarro junto à estação marca simbolicamente a substituição sucessiva do transporte ferroviário de passageiros pelo transporte rodoviário (**Fig. 106**). Do conjunto de ligações que a população faz ainda ao transporte ferroviário, esta transição com intenções muito objetivas e que determinou o encerramento total da Linha do Sabor, é relatada com algum inconformismo e sentimento de perda.



**Figura 106 – Placa toponímica e Paragem de autocarro (Estação de Duas Igrejas)**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Estes são os elementos que mais contribuem para perpetuar o tempo da existência deste transporte. No caso específico do troço da linha em estudo – Sendim a Duas Igrejas – estes elementos físicos completam-se com a permanência do antigo canal ferroviário visível e percorrível, e em alguns casos ainda útil (em conjunto com pequenos troços do Carril Mourisco) para acesso a zonas de cultivo de quem, por insistência, continua a trabalhar esta terra. Confunde-se com uma certa permanência organizativa deste território, quase fazendo parte de mais um elemento de uma rede de caminhos que se disseminam pela paisagem e que dão lugar a outros usos e utilidades.

A exemplo, tivemos a oportunidade de participar na caminhada anual<sup>206</sup> (**Fig. 107**) que a população continua a organizar e que refaz a viagem entre Duas Igrejas e Sendim. Esta paisagem é percorrida com o intuito continuado de perpetuação de uma memória já distante da circulação do comboio. À imagem dos ferroviários cuja memória afetiva faz relacionar acontecimentos a colegas específicos e a datas precisas partilhando de uma história comum, também aqui percebemos o cadastro mental que estas comunidades construíram, identificando a cada passo do caminho percorrido, as culturas e aqueles que trabalharam ou ainda trabalham estas terras. A relação que estabelecem com o território é alimentada pelo que vivenciamos diretamente ao

---

<sup>206</sup> Caminhada 'L Carril de I Praino' 2024, em 23 de junho

acompanhar este reavivar de conhecimento adquirido pelos laços familiares e de vizinhança, mas também pelo seu sentimento de pertença ao lugar.

**Figura 107 – Caminhada 'L Carril de l Praino' 2024, em 23 de junho**



---

Fonte: Arquivo da aluna (2024)

Esta questão identitária, à luz do que é a memória coletiva fruto de um processo longo ou de uma identificação forçada pelo que é decidido valorizar, encontra reflexo em várias iniciativas e incursões no território, que permitiram fixar de forma gráfica, sonora e visual estas camadas de conhecimento.

A nossa procura permitiu identificar vários desses suportes que se dividiram pela recolha documental do que era o viver e habitar, o trabalhar e o lazer destas comunidades<sup>207</sup>, pelo registo das transformações operadas no território e as suas consequências efetivas na paisagem e nas populações<sup>208</sup>, pelo questionamento do que são estas comunidades realizado por elas próprias e por quem cientificamente pensava estas questões<sup>209</sup>, mas também pelo registo continuado, e colocado online, da Linha do Sabor no que era o seu funcionamento pleno mas também do seu estado atual.

---

<sup>207</sup> p.ex. Ser Jovem na Aldeia; Povo que Canta ou Os Jogos e os Homens V (ver **Apêndice 1**)

<sup>208</sup> p.ex. Eletricidade, a nova Riqueza do Douro; O Lodo, as Estrelas e os Sábios (ver **Apêndice 1**)

<sup>209</sup> p.ex. Fala-se.... Mirandês – Parte I e II; Encontros em Trás-os-Montes, Longe de Lisboa- – Parte I e II (ver **Apêndice 1**)

## Considerações Finais

Esta investigação propôs-se estudar uma linha ferroviária desativada, a Linha do Sabor, no seu contexto paisagístico e territorial, ao qual se juntou a questão da memória guardada por essa mesma paisagem e pelas comunidades sobre sua influência. Interessa lembrar que partimos da macroescala da Linha para uma microescala focada no seu troço final, localizado em Miranda do Douro.

Falamos aqui de uma infraestrutura que perde a sua função inicial, logo interessava interpretar esse vazio funcional enquadrando-o num conceito que se debruça sobre essas ausências, voluntárias ou involuntárias, a Terceira Paisagem<sup>210</sup>. A esse conceito fomos reclamar o seu sentido mais largo, prolongando-o para além dessa perda do seu propósito inicial. Talvez importe lembrar as questões colocadas ao tema:

- Como é entendido este vazio físico e como se enquadra ainda na comunidade a ligação afetiva a esta infraestrutura?

- Qual a capacidade de a entender como fazendo parte do seu património cultural?

- Que memória conserva desta infraestrutura ferroviária a Paisagem e o Território?

- Que memória conserva desta infraestrutura ferroviária a comunidade a ela ligada?

- Em que medida a valorização da Paisagem é um elemento de identificação de culturas e povos e de engajamento das populações com as suas especificidades?

A metodologia utilizada na presente investigação tornou-se relevante na medida em que permitiu não só a procura de respostas para a problemática levantada acima, como também responder às necessidades científicas e sociais dos nossos objetivos e contributos pretendidos. O nosso método, apoiado numa aproximação progressiva ao tema, ao território e às comunidades, permitiu a construção estruturada de uma experiência fenomenológica que uniu todas as abordagens que decidimos pertinentes:

---

<sup>210</sup> CLÉMENT, Gilles (2018), *Manifiesto del Tercer Paisaje*, Barcelona, Gustavo Gili.

- Revisão de literatura e enquadramento no território;
- Realização de um percurso descritivo e sensorial pelo caminho resultante do antigo canal ferroviário;
- Registo de Património Imaterial através da realização de um conjunto de entrevistas formais e informais, com enfoque nas comunidades de influência da antiga linha.

Todo o material produzido em trabalho de campo, essencial e base de todo este processo metodológico de proximidade, permitiu uma dialética entre o que foi questionado no início e o que com o avançar dos trabalhos se foi trazendo de novo.

O processo construtivo linear do nosso método de apreensão e de implementação no terreno, dá-nos a liberdade de congregar todos os resultados numa ordem de contribuição que se divide entre as do foro científico, as ligadas ao território e também, de contributo pessoal.

#### **Como contributo científico entendemos:**

Acreditamos que um dos contributos de ordem científica mais presente se inscreve na ordem metodológica. O trabalho de campo aturado, continuado e de aproximação, contribuiu para um maior enriquecimento do nosso ato participativo neste território. Para além de permitir a corroboração entre o lido e o experimentado, deu a ver também quem foram e quem são hoje os atores construtores deste território. Esse reconhecimento espelhou nesta paisagem específica uma construção coletiva que essas comunidades guardam nas suas memórias individuais. Fez também de nós atores desta paisagem performativa ao percorrermos este caminho eleito como projeto piloto, para aplicação deste método. Colocou a nossa experiência sensitiva ao serviço de uma observação descritiva e crítica do que é esta paisagem hoje. A materialização deste processo visual e corpóreo, interpretativo, fica impresso num conjunto de materiais produzidos que vão desde a imagem, ao levantamento de arquitetura vernacular, ao desenho e cartografia, e de toda uma infografia inerente ao processo de registo.

Os elementos produzidos são uma componente significativa na medida em que produziu fontes e trabalho direcionado para esta paisagem específica que, eventualmente, pode, com as devidas adaptações metodológicas aos territórios e temas, ser replicada noutros contextos. Um trabalho de investigação ao qual foi impressa uma proximidade ao território e às comunidades, sendo elas parte desta construção, teve a enorme vantagem de levar a academia a aproximar-se de uma área periférica e com problemas demográficos, e a recair sobre ela um olhar interessado nas suas particularidades.

#### **Como contributo territorial:**

Partindo do ponto anterior e transportando-o para a sua importância no contexto específico, podemos acrescentar o potencial de coesão territorial, trazendo novas formas de olhar estas paisagens nas suas características específicas. O conhecimento acumulado sobre estas áreas com problemas relacionados com a interioridade e com perdas a vários níveis, pode ser potenciador da transformação dessa perda em algo novo. A coesão é feita igualmente do retorno do que é produzido às populações e às comunidades. É socialmente relevante, se pensarmos que essa devolução pode contribuir para um fortalecimento da identidade comunitária, reforçar um conhecimento sobre a região e, de relevância acrescida, empoderar as comunidades de um sentido e de uma importância para o seu contexto. O material resultante da nossa investigação tem um papel neste lugar: registou memórias individuais que poderão agora ser partilhadas com outros, construiu um início de Arquivo de Memória coletivo que servirá de reserva para as gerações que ainda virão, mas também para aquelas que já cá estão a formar a sua identidade cultural. O mesmo para a chamada de atenção para o património arquitetónico que construiu estes lugares que, desligado de um modo de vida anterior, se encontra em perda continuada.

A atribuição de uma bolsa por uma associação<sup>211</sup> sediada na região, não só permitiu uma permanência mais frequente neste território, como também exemplifica

---

<sup>211</sup> Associação Círculo de Estudos do Centralismo <https://acec.pt/>

como as associações locais, as autarquias, os espaços museológicos, em conjunto com a academia, podem ter um papel dinamizador destas relações institucionais. Relações estas que podem trazer mais proximidade entre o conhecimento científico e os territórios mais periféricos.

### **Como contributo pessoal:**

A oportunidade de estudar algo que é novo para nós constitui, sem dúvida, um enriquecimento pessoal e concorre para a tentativa de satisfação da curiosidade que o humano tem por aquilo que ainda desconhece. É certo que não trabalhamos no vazio e partimos com um olhar informado pela experiência adquirida, na certeza de que no final adicionamos algo mais ao nosso método e ao nosso modo de ver.

Este trabalho de investigação permitiu ambas as situações: uma temática e um território novos, e a aplicação de uma metodologia que cruzou várias outras, já aplicadas anteriormente. A junção de tudo isto resultou num ato exploratório e ensaístico, cujo cruzamento enriqueceu não só o olhar científico como fez criar uma relação forte com o território e com as pessoas que fazem parte destas comunidades. Aproximou-nos empaticamente com o objeto, mas permitiu o distanciamento crítico necessário para chegar a estas considerações finais.

O contacto direto com as comunidades, tirando partido da generosidade da partilha daquilo que sabem e viveram, aumentou a nossa capacidade de olhar (e, já agora, o nosso coração também), a paisagem e para a sua humanização num processo interligado, conseqüente e estruturado.

De notar que este contributo pessoal só ficará completo com o retorno destes resultados à comunidade.

Após este caminho percorrido e seguindo esta linha orientadora de aproximação sucessiva e progressiva (explícita nos capítulos que compõem esta dissertação), resultado de um constante cruzamento do que foi sendo apurado, podemos dizer que esta paisagem e este caminho físico deixado pela inatividade da via-férrea, apesar das suas perdas, ausências e transformações, guarda em si a memória que procurávamos.

Esta é visível nas formas como apresenta a sua construção e organização territorial, fruto de um tempo longo e da sua contínua adaptação. Disso é exemplo este caminho percorrido cuja potencialidade pode e deve ser reforçada como observador e intérprete desta paisagem. Este caminho não é, portanto, desprovido de função, mas criou mecanismos para se manter ativo de uma forma alternativa. É indiscutivelmente uma marca nesta paisagem, quer no seu traçado físico, mas também nesse carácter performativo de acompanhamento de uma paisagem ainda viva. Podemos afirmar que esta memória está ainda nas pessoas destas comunidades, não como uma cultura ferroviária enraizada, mas olhando-a como mais um elemento que foi relevante nas suas vivências durante o período do seu funcionamento.

Ainda como nota, podemos adiantar que julgamos ter cumprido todos os nossos objetivos dentro do tempo disponível, registando que se este fosse de certo modo elástico, estaríamos ainda a acrescentar mais informação e a fazer crescer este Arquivo que se pretende que expanda.

Podemos apontar para uma conclusão, ainda que não no seu sentido definitivo, de que este trabalho resulta de um processo de sistematização de elementos muito variados, da ordem científica e da ordem sensitiva, criando uma paisagem alternativa ou uma Terceira Paisagem.



## Referências Bibliográficas

AAVV, *Atas do Museu de Lamego*.

AAVV (1961), *Arquitetura Popular em Portugal, Lisboa, Associação dos Arquitetos Portugueses*.

AAVV, *Imaginares du Rail*, Ana Paula Coutinho, José Domingues de Almeida e Maria de Fátima Outeirinho (Eds.). Consultado em [Imaginares du rail - ILCML](#)

AAVV (2006 a 2010), *Inventário do Património Imóvel dos Açores: Vila Franca do Campo; Lagoa; Ponta Delgada, Velas; Angra do Heroísmo, Angra do Heroísmo, IAC – Instituto Açoriano de Cultura e DRAC – Direção Regional dos Assuntos Culturais, Açores*.

AAVV (2015), *O Carril Mourisco: O traçado romano de uma grande rota contemporânea*, in *Côa Visão nº17, Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa*, p.62-66.

d'ABREU, A., CORREIA, T. e OLIVEIRA, R. (2004), *Contributos para a identificação e caracterização da paisagem em Portugal Continental - Coleção Estudos 10, Lisboa, Universidade de Évora, Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano*.

ABREU, Carlos d' (coord.) (2015), *A Linha do Vale do Sabor, Um caminho-de-ferro raiano do Pocinho a Zamora, Carviçais, Lema d'Origem*.

AFONSO, Rui Braz (2021), *A transformação da paisagem e as políticas de aproveitamento agrícola do território: as experiências dos países do sul da Europa durante os regimes ditatoriais, Portugal, Itália e Espanha, Porto: FAUP-CEAU*.

AFONSO, Rui Braz (2023), *Lugares em perda: restos y rastros, Porto: FAUP, Landscape in translation*.

ALBUQUERQUE, Ana Rita (2018), *Os dispositivos participativos e a implicação dos habitantes nas questões patrimoniais. Reflexões sobre os conselhos de bairro e as comissões permanentes na cidade de Bordéus*. In Rosas, L., Sousa, A., & Barreira, H., *Genius Loci: lugares e significados = places and meanings*. Vol.3. (pp. 55-64). CITCEM - Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1987), *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, dissertação de doutoramento em Geografia Humana, Lisboa, Faculdade de Letras, Universidade Lisboa.

*idem A organização dos transportes em Portugal 1850-1910: as vias e o tráfego.*  
Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1966), O Carácter Mágico do Toque das Campainhas: Apotropaicidade do Som, *in Revista de Etnografia, vol VI, Tomo 2, Porto, Museu de Etnografia e História, pp. 339 - 370.*

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1981), Território paroquial no Entre-Douro-e-Minho. Sua sacralização, *in "Nova Renascença", Porto, vol. 1, nº2, p. 202-212.*

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1986), A Paróquia e o seu Território, *in Cadernos do Noroeste: Minho, Terras e Gente, Universidade do Minho: Ciências Sociais pp. 113 - 115.*

ALVES, Artur Carlos (1973), *Cadernos históricos mirandeses: A terra de Miranda (tentame histórico)*, vol. II, Câmara Municipal de Miranda do Douro.

ALVES, Rui Manuel Vaz (2015), *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro, vol. I e II*, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Tese de Doutoramento.

ALVES, Flamarion Dutra, CORRÊA, Jhonatan da Silva, COSTA, Tamyris Maria Moreira da, VIEIRA, Felipe da Silva (2021), *A história da geografia cultural e o conceito de paisagem*, *in Caderno de Geografia, v.31, Número Especial 2, p. 30-51.*

ALVES, Teresa (2001), *Paisagem – Em Busca do Lugar Perdido*, *in Finisterra, XXXVI, 72, pp. 67-74.*

AMARO, Teresa Alice Pinto (2021), *O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor*, [Ficheiro digital], Faculdade de Arquitetura de Lisboa, Dissertação de Mestrado.

ARAÚJO, Jorge Filipe Pereira de (2020), *A guerra na fronteira mirandesa durante a Época Moderna: da Guerra da Aclamação à Guerra Fantástica*. Porto: [Edição do Autor].

ARAÚJO, Ilídio Alves de (2022), *Arquitetura Paisagista ou «A Organização do Espaço» nas Paisagens*, Porto, Edições Afrontamento, p. 37-42; p.4 5-56; p. 60-72; p. 81-84; p. 95-98; p. 107-120; p. 127-129; p. 149-153; p. 329-331; p. 363-365.

ASSUNTO, Rosario (2003), *Paysage, milieu, territoire: une tentative de mise au point conceptuelle* (1976), em *Retour au jardin. Essais pour une philosophie de la nature, 1976-1987*, [antologia de textos por] Hervé Brunon, Besançon, Les Éditions de l'Imprimeur.

AUSTIN, John L. (1962), *How to do things with words*. Cambridge, MA: Harvard Univ. Press.

BARROS, João de; LENCART, Joana (2019), *Geographia d'entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*, Estudo e transcrição Joana Lencart. Porto: Câmara Municipal do Porto.

BATISTA, Desidério, FIGUEIREDO, Lauro César (2016), *O Conceito de Paisagem Cultural e os novos desafios de Conservação do Património: Contributo para o debate em Portugal e no Brasil*, in *O Ideário Patrimonial*, 6 julho 2016, Centro de Pré-História, Instituto Politécnico de Tomar.

BESSA-LUÍS, Agustina (2018), *As Estações da Vida*, Lisboa, Relógio d'Água.

BORGES, Pedro Maurício (2007), *O Desenho do Território e a Construção da Paisagem na Ilha de S. Miguel, Açores, na segunda metade do século XIX, através de um dos seus protagonistas*, [Ficheiro digital], Coimbra, Dissertação de Doutoramento.

BRANCO, Rui Miguel C. (2003), *O Mapa de Portugal: Estado, Território e Poder no Portugal de Oitocentos*, Lisboa, Livros Horizonte.

CAETANO, Joaquim Inácio (2021), *Pintura mural: A raia transmontana no século XVI*, Coleção Património a Norte N.º 09, Edição Direção Regional de Cultura do Norte.

CALDAS, Eugénio de Castro (1998), *A agricultura na história de Portugal*, Lisboa: E.P.N. - Empresa de Publicações Nacionais.

CANNATÁ, Michele; FERNANDES, Fátima, coord., *Moderno escondido: a arquitectura das centrais hidroeléctricas do Douro, 1953-1964: Picote, Miranda, Bemposta*. Porto: FAUP, 1997. 222 p.

*Candidatura do Alto Douro Vinhateiro a Património Mundial.*

CARVALHO, Raquel; MARQUES, Teresa (2019). *A evolução do conceito de paisagem cultural*, Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT), n.º 16 (março). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 81-98, [dx.doi.org/10.17127/got/2019.16.004](https://doi.org/10.17127/got/2019.16.004).

CARVALHO, Raquel; MARQUES, Teresa (2020), *Paisagem Cultural de Transumância: A Rota da Serra da Estrela para as Campinas de Idanha*, CEM - cultura, espaço & memória, Revista do CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço & Memória», nº 11, Porto, 2020, <https://doi.org/10.21747/2182109711/cema11>.

CAUQUELIN, Anne (2021), *A Invenção da Paisagem*, Lisboa, Edições 70.

CIPRIANO, Carlos (2017), *Guardas de passagem de nível*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

CLÉMENT, Gilles (2018), *Manifiesto del Tercer Paisaje*, Barcelona, Gustavo Gili.

CORDEIRO, José Manuel Lopes (2009), *O Património Industrial e as Novas Cartas Patrimoniais: Nizhny Tagil, Riga, Monterrey e El Bierzo*, in *Arqueologia Industrial*, 4ª Serie, V (1-2), 73-97.

COSTA, António Carvalho da (1650-1715), *Corografia portugueza e descripçam topografica do famoso Reyno de Portugal, com as notícias das fundações das cidades, villas, & lugares, que contem; varões illustres, geologias das familias nobres, fundações de conventos, catalogos dos Bispos, antiguidades, maravilhas da natureza, edificios, & outras curiosas observaçoens*, Tomo primeyro [-terceyro] / Author o P. Antonio Carvalho da Costa.... - Lisboa: na officina de Valentim da Costa Deslandes impressor de Sua Magestade, & á sua custa impresso, 1706-1712. - 3 vol. Disponível em *Corografia portugueza e descripçam topografica do famoso Reyno de Portugal, com as noticias das fund...* (bnportugal.gov.pt)

CRUZ, Carlos Manuel Simões (2000), *A Paisagem e o Povoamento na longa duração: O Nordeste Transmontano - Terra Quente*, [Ficheiro digital], Univ. do Minho, Dissertação de Mestrado, vol I, II e III.

CULLEN, Gordon (2015), *Paisagem urbana*, Trad. Isabel Correia, Carlos de Macedo. Lisboa: Edições 70.

CUSTÓDIO, Jorge (2010), *100 anos de Património: memória e identidade*. Lisboa. Instituto do Património Arquitectónico e Arqueológico.

DAVEAU, Suzanne (2016), *Passado, presente e futuro das serras do norte de Portugal, duas análises geográficas*. Finisterra, 51(101).

DIAS, Lino Tavares; ALARCÃO, Pedro (coord.) (2017), *in Paisagem Antiga, sua construção e (re)uso, reptos e perspetivas*. Porto: CITCEM.

DOMINGUES, Álvaro (2021), *A paisagem, a ilha do Pico e tudo mais*, in Paisagem da Cultura da Vinha da Ilha do Pico (Quinze anos Património Mundial da Unesco) III Workshop Douro e Pico 2019, Coord. LAGE, Maria Otília Pereira e COSTA, Manuel Paulino, Porto, p. 47-58, CITCEM e Direcção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas (Açores).

DOMINGUES, Álvaro (2009), *A rua da estrada*. Porto. Dafne Editora.

DUARTE, João Filipe Tomé (2022), *A importância do património cultural no desenvolvimento do território e da paisagem do Alto Douro Vinhateiro: a arquitetura vitivinícola contemporânea (2001 – 2017)*, [Ficheiro digital], Porto / Santiago de Compostela, Dissertação de Doutoramento.

FAÍSCA, Ana Rute, JANUÁRIO, Pedro Gomes (2022), *Arquitetura Ferroviária em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo*, in ART IS ON edição especial, N.º 12: 110 – 122.

FAUVRELLE, Natália, & SEMEDO. A. (2018), *De território a paisagem: o que é "paisagem"?* In Rosas, L., Sousa, A., & Barreira, H., *Genius Loci: lugares e significados = places and meanings*. Vol.2. (pp. 575-586). CITCEM - Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória.

FAUVRELLE, Natália (2022), *Fazer a Paisagem no Alto Douro Vinhateiro: desafios de um território-museu*, Porto, junho 2022, CITCEM | Edições Afrontamento.

FERNANDES, José Manuel (2003), *Português Suave: Arquiteturas do Estado Novo*, Lisboa, IPPAR – Coleção: Património Moderno.

FERREIRA, David José da Silva (2013), *O Património Cultural na Avaliação de Impacte Ambiental em Portugal*, [Ficheiro digital], Porto, Dissertação de Doutoramento.

FONSECA (A.). (1943), *Monografia de Miranda do Douro*, Tipografia da Emp. Nacional de Publicidade. Lisboa.

FURTADO, Francisco (2020), *A ferrovia em Portugal – Passado, presente e futuro*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

GASPAR, Jorge (2022), *O ordenamento do campo precede o ordenamento da cidade*, in *Electra* nº18 – Dossier Cidade, Campo, Lisboa, Fundação EDP, p. 45-58.

*GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO* Nº366, Lisboa, 16 de março de 1903, 6º do 16º Anno.

*GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO* Nº368, Lisboa, 16 de abril de 1903, 8º do 16º Anno.

*GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO* Nº370, Lisboa, 16 de maio de 1903, 10º do 16º Anno.

*GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO* Nº373, Lisboa, 1 de julho de 1903, 13º do 16º Anno.

*GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO* Nº375, Lisboa, 1 de agosto de 1903, 15º do 16º Anno.

*GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO* Nº1130, Lisboa, 16 de janeiro de 1935, Ano XLVII.

GENÉSIO, Luísa (2000), *A paisagem mirandesa: uma leitura*, Porto: Granito, Separata de estudos mirandeses: balanço e orientações, Homenagem a António Maria Mourinho (Atas do colóquio Internacional: Porto, 26 e 27 de março de 1999).

Idem (1999), *A paisagem como Objeto Estético*, Bragança, Instituto Politécnico de Bragança - Escola Superior Agrária, 13 de janeiro de 1999.

GROS, Frédéric (2024), *Caminhar: Uma Filosofia*, Lisboa: Antígona Editores Refractários.

GUERREIRO, António (2022), *Quem sempre viveu nas cidades pede ao campo...* (Paulo Varela Gomes), in *Electra* nº18 – Dossier Cidade, Campo, Lisboa, Fundação EDP, p. 188-190.

*Guia oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal*, propr. e ed. Pessoa & Cª. - Lisboa: Tip. das Horas Românticas, [1874] - 1974.

GUICHARD, François (1982), *Atlas demográfico de Portugal*, Lisboa: Livros Horizonte, COP. 1982., 79 P.

LAGE, Otilia (Coord.) (2018), *in Alto Douro e Pico. Paisagens culturais vinhateiras Património mundial em perspetiva multifocal: experimentação comparada*. Porto: CITCEM.

LIMA, Alexandra Cerveira, ROLO, André PEREIRA, SANTOS, Filipa, MORANGO, Hugo, AMARAL, Paulo, OLIVEIRA, Sara, CARVALHO, Bárbara, REALINHO, Eduardo, MURALHA, João, TORRES, Miguel e DIAS, Rodrigo (2015), *O Carril Mourisco: O traçado romano de uma grande rota contemporânea*, in *CôaVisão, Economia, Ciência e Cultura*, Nº17, Câmara Municipal de Foz Côa, Vila Nova de Foz Côa.

LINO, Raúl (1929), *A Casa Portuguesa*, Lisboa: INCM.

LORENA, Giseli (2022), *Espaço, Paisagem, Lugar, Região e Território: Uma Revisão Introdutória sobre Conceitos Geográficos*, in *Caderno Intersaberes*, Curitiba, v. 11, n. 35, p. 159-171.

LOURENÇO, Tiago Borges (2014), *Postais Azulejados: Decoração Azulejar Figurativa das Estações Ferroviárias Portuguesas*, Dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova, Lisboa.

LOPES, Vanessa Martins, COSTA, Sinara Pereira Lima e RIBEIRO, Simone Cardoso (2013), *Etnogeomorfologia: Resquícios da Cultura Local na relação com a Paisagem*, II SINECGEO – Simpósio Nacional de Estudos Culturais e Geoeducacionais – V ECEGE – Encontro Cearense de Geografia da Educação.

MARTINS, Hugo Emanuel Afonso (2022), *A linha como elemento (re)estruturante da paisagem - Reabilitação do antigo troço ferroviário Urrós-Duas Igrejas, num percurso unificador do território*, [Ficheiro digital], Universidade da Beira Interior, Dissertação de Mestrado.

MARTÍNEZ, Carla Fernández (2018), *La construcción visual del paisaje. Iconografía urbana, memoria e identidad territorial*, In Rosas, L., Sousa, A., & Barreira, H., *Genius Loci: lugares e significados = places and meanings*. Vol.2. (pp. 561-574). CITCEM - Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória.

MATTOSO, José, DAVEAU, Suzanne, BELO, Duarte (2017), *Portugal, o sabor da terra: um retrato histórico e geográfico por regiões*, 5ª ed., Temas & Debates.

MATOS, Rute Sousa (2010), *A Reinvenção da Multifuncionalidade da Paisagem em Espaço Urbano – Reflexões*, [Ficheiro digital], Univ. de Évora, Dissertação de Doutoramento.

MENDES, José Maria Amado (1995), *Trás-os-Montes nos fins do século XVIII: segundo um manuscrito de 1796*, Fundação Calouste Gulbenkian.

MORANGO, Hugo e SANTOS, Filipa (2015), *Contos de Caminho*, in *Côa Visão* nº17, Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa, p.62-66.

MOURINHO, António Maria (1987), *Cancioneiro Tradicional Mirandês de Serrano Baptista / António Maria Mourinho*, Miranda do Douro: Câmara Municipal de Miranda do Douro, vol. 1, 2 e 3.

MOURINHO, António Rodrigues (2013), *Sendim, a terra e o homem: apontamento monográficos*, Sendim, António Rodrigues Mourinho e Junta de Freguesia de Sendim.

MOUSTAKAS, Claude (1994), *Phenomenological research methods*, Thousand Oaks: Sage

NUNES, António Jorge (2023), *Ferrovia em Trás-os-Montes: memória do passado, luta do presente*, Pref. Ernesto Rodrigues; nota prévia Fernando de Sousa; posf. Fernando de Almeida Santos, Carviçais: Lema d'Origem.

OLIVEIRA, Luís Valente de, relator (2022), *Património Mundial 20 anos depois - História, cultura e património do Douro*, Coord. CARVALHO, Alexandrina Sofia, Conversas de Ventozelo, Edições Público – Comunicação Social S.A.

PEREIRA, Hugo Silveira, *As Viagens Ferroviárias em Portugal (1845-1896)*, in CEM/Cultura, Espaço & Memória. Porto: CITCEM/Edições Afrontamento, nº 1, 2010. Dossier temático «Viagens e Viajantes». PEREIRA, Gaspar Martins (Dir.); Ed. do dossier temático Isabel Morujão, p. 25-40.

PEREIRA, Hugo Silveira (2010), *Caminhos-de-ferro em Trás-os-Montes no século XIX: das expectativas ao esquecimento*, in *Revista de Letras* II, nº 9, janeiro 2010, p. 9-28.



PEREIRA, Gaspar Martins, LAGE, Maria Otília Pereira, SEQUEIRA, Carla (coord.) (2023), *Paisagens Culturais Da Vinha: Identidades, Desafios E Oportunidades. XX Aniversário Da Classificação Do Alto Douro Vinhateiro Como Património Mundial*, CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, Porto.

*PIOT – Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território do Alto Douro Vinhateiro.*

RABAÇA, Armando (2011), *Entre o Corpo e Paisagem - Arquitetura e lugar antes do genius loci*, Coimbra, EDARQ | Editorial do Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2011.

REYES-CORREDERA, Sérgio e SILVA, Paulo (2023), *Representação da paisagem em painéis azulejares nas estações e apeadeiros de comboio da Área Metropolitana do Porto e envolvente*, *Cidades* [Online], 47, consultado o 14 março 2024.

RIBEIRO, Orlando (1999), *Geografia de Portugal: o ritmo climático e a paisagem*, Lisboa: João Sá da Costa, XII, vol. II, 288 P.

*Idem* (2000), *Geografia de Portugal: a vida económica e social*, Lisboa: João Sá da Costa, XIII, vol. IV, 393 P.

*Idem* (2011), *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Edição Livraria Letra Livre.

SANTOS, José Manuel dos e SOARES, António (2022), *A cidade e as serras*, in *Electra nº18 – Dossier Cidade, Campo*, Lisboa, Fundação EDP, p. 6.

SANTOS, Henrique Pereira dos (2017), *Portugal, Paisagem Rural*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

SEQUEIRA, Carla e LEAL, Paula Montes (2021), *O Alto-Douro Vinhateiro e Pico – Quintas e adegas (séculos XIX-XX), in Paisagem da Cultura da Vinha da Ilha do Pico (Quinze anos Património Mundial da Unesco) III Workshop Douro e Pico 2019, Coord. LAGE, Maria Otília Pereira e COSTA, Manuel Paulino, Porto, p. 47-58*, CITCEM e Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas (Açores).

SMITH, Laurajane (2006), *Uses of Heritage*, London: Routledge.

TABORDA, Virgílio (2011), *Alto Trás-os-Montes, Estudo Geográfico*, Imprensa da Universidade de Coimbra.

TELES, Helena (2021), *Pico e Douro – Patrimónios da Humanidade: Potencialidades e Enlaces (parcerias, turismo de qualidade, educação inclusiva de comunidades, in Paisagem da Cultura da Vinha da Ilha do Pico (Quinze anos Património Mundial da Unesco) III Workshop Douro e Pico 2019, Coord. LAGE, Maria Otília Pereira e COSTA, Manuel Paulino, Porto, p.47-58, CITCEM e Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas (Açores).*

TUAN, Yi-Fu (1972), *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*, São Paulo: Difel, 1980.

VASCONCELOS, José Leite de (coord.) (1884), *Diccionario da chorographia de Portugal contendo a indicação de todas as cidades, villas e freguezia...*, Porto : Livraria Portuense de Clavel, 191 p. <https://bndigital.bnportugal.gov.pt/records/item/69076-diccionario-da-chorographia-de-portugal-contendo-a-indicacao-de-todas-as-cidades-villas-e-freguezia?offset=1> Consultado em Novembro de 2023.

VASCONCELOS, José Leite de (1995), *Etnografia portuguesa II: a terra de Portugal*, Lisboa: INCM, VIII, 717 P.

*Idem (1997), Etnografia portuguesa III: a terra de Portugal*, Lisboa: INCM, VII, 794 P.

*Idem (1982), Etnografia portuguesa V: vida tradicional portuguesa*, Lisboa: INCM, X, 708 P.

YOURCENAR, Marguerite (2010), *As Memórias de Adriano, Trad. Maria Lamas, Ulisseia.*

## **Cartas e Convenções**

Carta Europeia do Património Arquitetónico 1975.

Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial.

Convenção Europeia da Paisagem.

Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural (Recomendação de Paris), 1972.

Declaração de Québec, Sobre a preservação do "Spiritu loci", Canadá, 4 de outubro de 2008.

PNAP – Política Nacional de Arquitetura e Paisagem, Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2015, de 4 de julho.

Recomendação sobre a Salvaguarda da Cultura Tradicional e Popular, UNESCO, Paris (França), 15 de novembro de 1989.

## Institucionais

Câmara Municipal de Miranda do Douro - PDM Miranda do Douro e respetivos Planos de Ordenamento e Planos de Pormenor, <https://www.cm-mdouro.pt/> e <https://www.cm-mdouro.pt/balcao-virtual/urbanismo/planos-de-ordenamento>

Casa Comum, Universidade do Porto, <https://www.up.pt/casacomum/> e <https://www.up.pt/casacomum/terreiro-de-la-lhengua-25/>

CPF, Centro Português de Fotografia <https://cpf.pt/>

CP, Comboios de Portugal: <https://www.cp.pt/institucional/pt>

<https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia>

<https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/boletins>

DGPC <https://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/>

Direção Regional de Cultura do Norte <https://culturanorte.gov.pt/> e Arquiv@,

DRCN: Miranda do Douro

Fórum das Cidades <https://www.forumdascidades.pt/>

Hemeroteca Digital de Lisboa <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/index.htm>

ICOMOS <https://www.icomos.pt/>

Mass Observation <http://www.massobs.org.uk/>

Museu da Paisagem <https://museudapaisagem.pt/>

Observatori Fotogràfic del Paisatge de les Illes Balears  
<https://observatorifotograficbalears.com/en/>

PNAP – Política Nacional de Arquitetura e Paisagem  
<https://pnap.dgterritorio.gov.pt/>

UNESCO <https://www.unesco.org/pt>

## Recursos Audiovisuais

ANDRESEN, Teresa. “Paisagem Cultural” versus “Paisagem do quotidiano.” Conferência | O Resto é Paisagem [online]. Funchal, Madeira. 2015. Disponível em: <https://vimeo.com/148126121> (visualizado a 30 de outubro 2023)

GOMES, Marcelo e AINOUZ, Karim (2010), *Viajo Porque Preciso, Volto Porque te Amo*.

Consultar **Apêndice 2** para mais recursos

## Conferências e Comunicações

DOMINGUES, Álvaro, *Nem Lugar nem não-lugar*, Ciclo de Conferências Espaços, lugares e territorialidades, Porto, 6 de dezembro de 2022.

PEREIRA, Godofredo Enes, *Os Fins dos Mundos - Militâncias subterrâneas, entre pedras e raízes*, Ciclo de Conferências Espaços, lugares e territorialidades, Porto, 23 de maio de 2023.

VÁRIOS, *Ciência, Cultura e Cidadania*, Conferência Cátedras UNESCO em Portugal, Porto, FAUP – Faculdade de Arquitetura do Porto, 11 de outubro de 2023.

VÁRIOS, Oficina de Investigação CTCEM *Comunidades e Património local: instituições, estratégias e mediação*, Porto, FLUP – Faculdade de Letras do Porto, 23 de novembro de 2023.

FREITAS, Joana Gaspar de, Conferência *Arquiteturas de Areia*, Projeto Fish-A. Porto, FAUP – Faculdade de Arquitetura do Porto, 5 de dezembro de 2023.

VÁRIOS, Fórum de L’APEF *Imaginaires du Rail. Aiguillages Critiques*, Porto, FLUP – Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 29 e 30 de novembro de 2022.

VÁRIOS, Conferência *A paisagem que fala – El paisaje que habla – The landscape speaks*, Porto, FBAUP – Faculdade de Belas-Artes do Porto, 6 e 7 de dezembro de 2023. Exposição associada «Vozes da Paisagem», finda em 3 de fevereiro de 2024. [https://sigarra.up.pt/fbaup/pt/noticias\\_geral.ver\\_noticia?p\\_nr=32202](https://sigarra.up.pt/fbaup/pt/noticias_geral.ver_noticia?p_nr=32202)

## Outros recursos

Vias romanas em Portugal <https://www.viasromanas.pt/>

MySwitzerland Viajar de comboio, autocarro ou barco | Suíça Turismo  
(myswitzerland.com)

## Mapas

<https://bndigital.bnportugal.gov.pt/idurl/1/84694>

<https://permalinkbnd.bnportugal.gov.pt/idurl/1/32586>

<https://permalinkbnd.bnportugal.gov.pt/idurl/1/15884>

<https://permalinkbnd.bnportugal.gov.pt/idurl/1/15218>

[https://bndigital.bnportugal.gov.pt/viewer/261151/download?file=cc-1816-1-2-a\\_0000.pdf&type=pdf&navigator=1](https://bndigital.bnportugal.gov.pt/viewer/261151/download?file=cc-1816-1-2-a_0000.pdf&type=pdf&navigator=1)

<https://bndigital.bnportugal.gov.pt/records/item/261101-carta-de-portugal?offset=8>

<https://bndigital.bnportugal.gov.pt/records/item/261112-portugalliae-que-olim-lusitania-novissima-exactissima-descriptio?offset=21>

<https://bndigital.bnportugal.gov.pt/records/item/258899-mappa-geographico-do-reino-de-portugal?offset=33>

<https://bndigital.bnportugal.gov.pt/records/item/258346-mapa-das-estradas-da-zona-de-fronteira-entre-montalegre-chaves-e-braganca-e-parte-da-galiza-e-leao?offset=37>

## Apêndices

## **Apêndice 1: Arquivo audiovisual – Protocolo**

A complementaridade de dados e de suportes que se pretendia fazer parte deste trabalho de pesquisa, tornou necessária a construção de um arquivo audiovisual resultado de um conjunto possível de entrevistas. Este número de registos gravados foi complementado por várias outras conversas informais que contribuíram igualmente para uma recolção de dados mais alargada.

O arquivo audiovisual segue o protocolo utilizado no projeto Arquivo de Memória<sup>212</sup>, com o qual a aluna possui colaboração.

Este protocolo tem duas fases de procedimento: o registo e o posterior tratamento dos dados recolhidos. A fase de registo é a de maior proximidade com o informante, e sempre que possível existe uma conversa prévia para que se estabeleça a natural empatia e à vontade, mas também para que se conheça um pouco da sua história. Para a entrevista formal é realizado um guião semirrígido em que a parte inicial tem sempre o objetivo de identificar o informante e enquadrá-lo no seu contexto socioeconómico de crescimento. A segunda parte é direcionada para a temática que se pretende explorar. Claro está que sendo uma conversa em regime livre, outros temas entrarão naturalmente na conversa. Não existindo um guião fixo, para além do conjunto inicial de perguntas mais pessoais, todas as outras são adaptadas ao informante e ao tema em questão. As questões iniciais, para além da sua identificação, local e data de nascimento, são feitas perguntas sobre o seu contexto familiar, escolar, local ou locais de crescimento, sobre as atividades familiares e do seu contexto próximo, de forma a ser feita uma caracterização geracional e de contexto territorial. As questões seguintes são resultado do que se pretende apurar sobre o tema – profissão, acontecimento, personalidade, etc.

Da fase correspondente ao tratamento de dados fazem parte a edição da entrevista de onde se retiram anomalias do vídeo ou do som, ou ainda informações que o informante não pretenda divulgar. Sobre esta questão, cabe referir que os dados de quem acede ser entrevistado estão devidamente protegidos pelo RGPD<sup>213</sup>, apresentado

---

<sup>212</sup> <https://arquivodememoria.pt/>

<sup>213</sup> Regulamento Geral de Proteção de Dados – Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto

e explicado, para que o informante, dentro de uma política informada de cedência e divulgação de informação pessoal, possa proceder à sua autorização (**Fig. 108**). Os dados pessoais são registados numa ficha individual (**Fig. 109**) assim como toda a informação sobre o áudio e o vídeo recolhidos (**Fig. 110**).

Por fim, é feita uma transcrição dos temas abordados em forma de guião, resumo este que será importante para a introdução na base de dados *In Patrimonium*<sup>214</sup> do qual o Arquivo de Memória é o seu interface, para a sua indexação temática (**Fig. 111**).

No final deste apêndice é apresentada uma identificação e sistematização prévia das entrevistas realizadas no âmbito deste trabalho, bem como os respetivos temas gerais abordados (**Tab. 43**).

---

<sup>214</sup> In Patrimonium, <https://inpatrimonium.net/>



Figura 108 – Autorização para divulgação de dados



### Autorização

Declaro que autorizo a divulgação dos meus dados biográficos, imagens e documentos gravados ou digitalizados pelo Projeto *Arquivo de Memória*, um projeto de natureza sociocultural que visa o estudo e preservação do património cultural.

Os dados cedidos destinam-se à divulgação junto do público em geral no *website* do projeto na internet e a estudos de âmbito histórico, sociológico e antropológico. A entidade responsável pelo Projeto compromete-se, de acordo com o Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD), a cumprir todos os direitos e deveres expostos neste quadro geral.

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 202\_\_

\_\_\_\_\_  
(Assinatura)

### Observações:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### Contactos:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Proteção de dados** A proteção dos cidadãos relativamente ao tratamento de Dados Pessoais é um direito fundamental. Com a entrada em vigor do Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD) em 25 de maio de 2018, deixamos expresso quais os dados que recolhemos, com que finalidade e que direitos assistem aos seus titulares.

Os dados são recolhidos no contexto do projeto Arquivo de Memória, com fins históricos, científicos e de âmbito social. Asseguramos que o tratamento dos dados pessoais é efetuado apenas no âmbito da finalidade para a qual foram recolhidos e não procedemos à divulgação ou partilha dos seus Dados Pessoais para quaisquer outros fins.

**Dados Pessoais que recolhemos:** **Identificação** — Nome, data de nascimento e local de nascimento

**Contactos** — Morada, endereço de correio eletrónico, n.º de telefone e/ou telemóvel

**Imagem e voz** — As entrevistas com imagem e voz são gravadas, colocadas numa base de dados e disponibilizadas on-line no site [www.arquivodememoria.pt](http://www.arquivodememoria.pt)

A seu pedido faremos a retificação e alteração dos seus dados pessoais, apagaremos ou retiraremos.

Março de 2024, A coordenação do projeto Arquivo de Memória e Clube UNESCO Entre Gerações

Figura 109 – Ficha Informante



**FICHA INFORMANTE**

<b>Nr. Entrevista</b>	
<b>Nome completo</b>	
<b>Data de nascimento</b>	
<b>Naturalidade</b>	
<b>Escolaridade</b>	
<b>Estado Civil</b>	
<b>Percurso profissional</b>	
<b>Ocupação atual</b>	
<b>Morada</b>	
<b>Contatos</b>	
<b>Fotografias</b>	

---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Figura 110 – Ficha Audiovisual



## FICHA AUDIOVISUAL

### RECOLHA

Nr. Entrevista:  
Informante:  
Recolha da entrevista:  
Data da entrevista:  
Local da entrevista:  
Recolha vídeo:  
Recolha áudio:  
Fotografia:

#### Ficheiros Originais

Nr. de ficheiros	Formato	Tamanho	Tempo total

### EDIÇÃO

Editor:  
Data da edição:  
Local da edição:  
Características / Estado da edição:

#### Exportação





Ficheiro	Video Codec	Audio Codec	Tamanho	Duração total ('-')
Cópia completa (CC)				
Cópia Editada (CE)				
Resumo (R)				

### NOTAS:



**Tabela 43 – Entrevistados e linhas temáticas abordadas**

<b>Nome</b>	<b>Identificação</b>	<b>Relação com o território</b>	<b>Temáticas</b>
ID_01 Helena Barril		Presidente da Câmara Municipal de Miranda do Douro	História pessoal Identidade mirandesa Futuro do concelho Linha Férrea
ID_02 Celina Pinto		Diretora do Museu da Terra de Miranda	História pessoal Identidade mirandesa Papel do Museu na fixação da história local O futuro da museologia neste contexto
ID_03 Manuel Marcelino		Ferroviário Chefe de Estação	História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, etc Guerra colonial
ID_04 José Miguel		Ferroviário Chefe de Estação	História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, etc Guerra colonial
ID_05 Tia Nica (a) e Manuel Rodrigues (b)		Atividades potenciadas pela via-férrea (a) Viajante regular (b)	História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, feiras, etc Emigração Guerra colonial

<p>ID_06 Suzana Ruano</p>		<p>Associaçom de Lhéngua i Cultura Mirandesa Gaiteira</p>	<p>História pessoal Linha do Sabor (memória indireta) A sua freguesia: atividades económicas festas, feiras, etc Identidade mirandesa e o seu registo</p>
<p>ID_07 Manuel Santiago</p>		<p>Distribuidor de mercadorias CP</p>	<p>História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, feiras, etc Guerra colonial Emigração a salto</p>
<p>ID_08 José Antão e pais</p>		<p>Agricultura</p>	<p>História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, feiras, etc Emigração</p>
<p>ID_09 António Rodrigues Mourinho</p>		<p>Historiador e investigador</p>	<p>História pessoal Linha do Sabor A sua freguesia: atividades económicas festas, feiras, a organização das aldeias, etc Identidade mirandesa</p>

Fonte: Elaborada pela aluna (2023 / 2024)

## Apêndice 2: Índice de registos audiovisuais sobre a Linha do Sabor, o território de Miranda do Douro e Trás-os-Montes

A relação estabelecida entre a memória coletiva e a formação da cultura visual de uma comunidade, região ou país, pode ser tão diversa na forma como nos elementos que a transmitem. A apropriação de códigos, bem como a identificação com algo ou alguém, faz-se à medida dos objetivos, das linhas estéticas e ideológicas, da modernização dos suportes de transmissão e de registo.

Neste sentido, houve a necessidade de organizar a grande quantidade de registos e materiais gráficos, produzidos em vários suportes, apresentados e arquivados de várias formas, de vários tempos, objetivos e qualidade, com que nos deparamos ao longo desta pesquisa sobre a desativada Linha do Sabor.

A estes registos de especificidade temática ligada à ferrovia e ao tema em particular, foram anexados igualmente todos os registos que conseguimos identificar e que oferecessem um contributo para o conhecimento deste território e destas comunidades. É de resto um índice incompleto pois mais entradas serão possíveis de acrescentar com um continuar deste estudo.

Tabela 44 – Índice de registos

Fonte	Imagem	Título	Link
RTP Arquivos		Os Jogos e os Homens V 1981-01-20 (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/os-jogos-e-os-homens-v/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/os-jogos-e-os-homens-v/</a>
		Pelo Andar da Carruagem – Parte I 1983-08-16 (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/pelo-andar-da-carruagem-parte-i/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/pelo-andar-da-carruagem-parte-i/</a>
		Pelo Andar da Carruagem – Parte II 1983-08-16 (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/pelo-andar-da-carruagem-parte-ii/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/pelo-andar-da-carruagem-parte-ii/</a>
		Encontros em Trás-os Montes, Longe de Lisboa – I Parte, 1985-05-19 (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/encontros-em-tras-os-montes-longe-de-lisboa-i-parte/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/encontros-em-tras-os-montes-longe-de-lisboa-i-parte/</a>

	Encontros em Trás-os Montes, Longe de Lisboa – II Parte, 1985-04-26 (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/encontros-em-tras-os-montes-longe-de-lisboa-ii-parte/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/encontros-em-tras-os-montes-longe-de-lisboa-ii-parte/</a>
	Electricidade, a nova Riqueza do Douro (1959) (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/electricidade-a-nova-riqueza-do-douro/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/electricidade-a-nova-riqueza-do-douro/</a>
	Em Terra de Miranda (1973) (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/em-terra-de-miranda/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/em-terra-de-miranda/</a>
	Concatedral de Miranda do Douro (2018) (audiovisual)	<a href="https://www.rtp.pt/play/p4530/e380149/visita-guiada">https://www.rtp.pt/play/p4530/e380149/visita-guiada</a>
	Ser Jovem na Aldeia (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/ser-jovem-na-aldeia/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/ser-jovem-na-aldeia/</a>
	Tradição Oral em Montalegre e Miranda do Douro (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/tradicao-oral-em-montalegre-e-miranda-do-douro/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/tradicao-oral-em-montalegre-e-miranda-do-douro/</a>
	Fala-se... Mirandês – Parte I (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fala-se-mirandes-parte-i/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fala-se-mirandes-parte-i/</a>
	Fala-se... Mirandês – Parte II (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fala-se-mirandes-parte-ii/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fala-se-mirandes-parte-ii/</a>
	Povo que Canta (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/programas/povo-que-canta/">https://arquivos.rtp.pt/programas/povo-que-canta/</a>
	Bragança (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/braganca-3/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/braganca-3/</a>
	Caminhos de Ferro (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/caminhos-de-ferro/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/caminhos-de-ferro/</a>



		Dia do Caminho de Ferro de Benguela (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/dia-do-caminho-de-ferro-de-benguela/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/dia-do-caminho-de-ferro-de-benguela/</a>
		Conferência dos horários do Caminho de Ferro (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/conferencia-dos-horarios-do-caminho-de-ferro/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/conferencia-dos-horarios-do-caminho-de-ferro/</a>
		Construção do caminho de ferro do Cubal (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/construcao-do-caminho-de-ferro-do-cubal/#content-more">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/construcao-do-caminho-de-ferro-do-cubal/#content-more</a>
		União Internacional dos Caminhos de Ferro (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/uniao-internacional-dos-caminhos-de-ferro/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/uniao-internacional-dos-caminhos-de-ferro/</a>
		Tomada de posse do Diretor dos Caminhos de Ferro de Moçambique (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/tomada-de-posse-do-director-dos-caminhos-de-ferro-de-mocambique/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/tomada-de-posse-do-director-dos-caminhos-de-ferro-de-mocambique/</a>
		Exposição “O Homem ao Serviço do Caminho-de-Ferro” na Estação de S. Bento (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/exposicao-o-homem-ao-servico-do-caminho-de-ferro-na-estacao-de-s-bento/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/exposicao-o-homem-ao-servico-do-caminho-de-ferro-na-estacao-de-s-bento/</a>
		Visita de Neto de Carvalho às oficinas da CP (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/visita-de-neto-de-carvalho-as-oficinas-da-cp/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/visita-de-neto-de-carvalho-as-oficinas-da-cp/</a>
		Despedida de jovens de partida para Nova Lisboa (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/despedita-de-jovens-de-partida-para-nova-lisboa/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/despedita-de-jovens-de-partida-para-nova-lisboa/</a>
		Chegada de Emigrantes a Vilar Formoso (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/chegada-de-emigrantes-a-vilar-formoso/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/chegada-de-emigrantes-a-vilar-formoso/</a>
		Inquérito em Teixeira de Sousa (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inquerito-em-teixeira-de-sousa/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inquerito-em-teixeira-de-sousa/</a>





		Fronteira de Moçambique – Suazilândia (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fronteira-de-mocambique-suazilandia/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fronteira-de-mocambique-suazilandia/</a>
		Inauguração de empreendimentos em Inhambane (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-de-empresendimentos-em-inhambane/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-de-empresendimentos-em-inhambane/</a>
		Governador Geral de Moçambique visita a Beira (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/governador-geral-de-mocambique-visita-a-beira/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/governador-geral-de-mocambique-visita-a-beira/</a>
		Posse do Diretor do Departamento de Pessoal dos CF de Moçambique (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/posse-do-director-do-departamento-de-pessoal-dos-cf-de-mocambique/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/posse-do-director-do-departamento-de-pessoal-dos-cf-de-mocambique/</a>
		Visita de José Canto Moniz ao Porto (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/visita-de-jose-canto-moniz-ao-porto/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/visita-de-jose-canto-moniz-ao-porto/</a>
		Governador Geral de Moçambique visita Nova Freixo (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/governador-geral-de-mocambique-visita-nova-freixo/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/governador-geral-de-mocambique-visita-nova-freixo/</a>
		Pimentel dos Santos inaugura Centro de Formação (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/pimentel-dos-santos-inaugura-centro-de-formacao/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/pimentel-dos-santos-inaugura-centro-de-formacao/</a>
		Os problemas de circulação automóvel e ferroviária em Lisboa (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/os-problemas-de-circulacao-automovel-e-ferroviaria-em-lisboa/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/os-problemas-de-circulacao-automovel-e-ferroviaria-em-lisboa/</a>









		Inauguração do Centro Social Ferroviário da Região Centro de Lisboa (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-do-centro-social-ferroviario-da-regiao-centro-de-lisboa/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-do-centro-social-ferroviario-da-regiao-centro-de-lisboa/</a>
		Visita de António Augusto Peixoto Correia a instalação fabril (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/visita-de-antonio-augusto-peixoto-correia-a-instalacao-fabril/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/visita-de-antonio-augusto-peixoto-correia-a-instalacao-fabril/</a>
		Plenário de trabalhadores do setor e indústria ferroviária (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/plenario-de-trabalhadores-do-setor-e-industria-ferroviaria/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/plenario-de-trabalhadores-do-setor-e-industria-ferroviaria/</a>
		Sessão solene no salão de festas do Clube Ferroviário (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/sessao-solene-no-salao-de-festas-do-clube-ferroviario/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/sessao-solene-no-salao-de-festas-do-clube-ferroviario/</a>
		Acordo coletivo de trabalho entre o Sindicato dos Ferroviários e a CP (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/acordo-coletivo-de-trabalho-entre-o-sindicato-dos-ferroviarios-e-a-cp/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/acordo-coletivo-de-trabalho-entre-o-sindicato-dos-ferroviarios-e-a-cp/</a>
		Experiência com comboio da CP (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/experiencia-com-comboio-da-cp/#content-more">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/experiencia-com-comboio-da-cp/#content-more</a>
		Silvério Marques visita Huila (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/silverio-marques-visita-huila/#content-more">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/silverio-marques-visita-huila/#content-more</a>

		LISBOA: o direito à cidade – Parte I e II (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudo/s/lisboa-o-direito-a-cidade-parte-i/#content-more">https://arquivos.rtp.pt/conteudo/s/lisboa-o-direito-a-cidade-parte-i/#content-more</a> <a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudo/s/lisboa-o-direito-a-cidade-parte-ii/">https://arquivos.rtp.pt/conteudo/s/lisboa-o-direito-a-cidade-parte-ii/</a>
		Antestreia do filme “O Comboio” em Lisboa (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/antestreia-do-filme-o-comboio-em-lisboa/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/antestreia-do-filme-o-comboio-em-lisboa/</a>
		Greve dos trabalhadores ferroviários em Moçambique (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/greve-dos-trabalhadores-ferroviarios-em-mocambique/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/greve-dos-trabalhadores-ferroviarios-em-mocambique/</a>
		Exposição fotográfica no Porto (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/exposicao-fotografica-no-porto/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/exposicao-fotografica-no-porto/</a>
		Sabe que a CP vai ter um Museu? – Parte I e II (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudo/s/sabe-que-a-cp-vai-ter-um-museu-parte-i/">https://arquivos.rtp.pt/conteudo/s/sabe-que-a-cp-vai-ter-um-museu-parte-i/</a> <a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudo/s/sabe-que-a-cp-vai-ter-um-museu-parte-ii/">https://arquivos.rtp.pt/conteudo/s/sabe-que-a-cp-vai-ter-um-museu-parte-ii/</a>
		Sorteio de brinquedos na CP em Lisboa (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/sorteio-de-brinquedos-na-cp-em-lisboa/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/sorteio-de-brinquedos-na-cp-em-lisboa/</a>
		Velhas Locomotivas (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/velhas-locomotivas/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/velhas-locomotivas/</a>
		Histórias de Comboios em Portugal (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/historias-de-comboios-em-portugal/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/historias-de-comboios-em-portugal/</a>
		Histórias de Comboios em Portugal (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/historias-de-comboios-em-portugal/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/historias-de-comboios-em-portugal/</a>

		Inauguração do Comboio Elétrico (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-do-comboio-electrico/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-do-comboio-electrico/</a>
		Do Património Industrial à Arqueologia Industrial (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/do-patrimonio-industrial-a-arqueologia-industrial/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/do-patrimonio-industrial-a-arqueologia-industrial/</a>
		Nos 150 Anos dos Caminhos de Ferro (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/nos-150-anos-dos-caminhos-de-ferro/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/nos-150-anos-dos-caminhos-de-ferro/</a>
		Centenário da Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/centenario-da-companhia-dos-caminhos-de-ferro-do-sul-e-sueste/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/centenario-da-companhia-dos-caminhos-de-ferro-do-sul-e-sueste/</a>
		Desenvolvimento do Alentejo (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/desenvolvimento-do-alentejo/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/desenvolvimento-do-alentejo/</a>
		A Máquina a Vapor (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-maquina-a-vapor/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-maquina-a-vapor/</a>
		As Grandes Inovações Tecnológicas (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-evolucao-dos-transportes-em-portugal-as-grandes-inovacoes-tecnologicas/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-evolucao-dos-transportes-em-portugal-as-grandes-inovacoes-tecnologicas/</a>
		Centenário da locomotiva a vapor em Portugal (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/centenario-da-locomotiva-a-vapor-em-portugal/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/centenario-da-locomotiva-a-vapor-em-portugal/</a>
		Inauguração da Eletrificação da Linha do Norte (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-da-electrificacao-da-linha-do-norte/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-da-electrificacao-da-linha-do-norte/</a>












		A Importância do Vapor na Evolução dos Transportes em Portugal – II Parte I e II (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-importancia-do-vapor-na-evolucao-dos-transportes-em-portugal-i-parte/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-importancia-do-vapor-na-evolucao-dos-transportes-em-portugal-i-parte/</a> <a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-importancia-do-vapor-na-evolucao-dos-transportes-em-portugal-ii-parte/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-importancia-do-vapor-na-evolucao-dos-transportes-em-portugal-ii-parte/</a>
		Santa Apolónia (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/santa-apolonia/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/santa-apolonia/</a>
		Fernando Valença visita o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fernando-valenca-visita-o-instituto-dos-ferroviarios-do-sul-e-sueste/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fernando-valenca-visita-o-instituto-dos-ferroviarios-do-sul-e-sueste/</a>
		Humor Político (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/humor-politico/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/humor-politico/</a>
		Caminho de Ferro de Benguela (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/caminho-de-ferro/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/caminho-de-ferro/</a>
		A Revolução do Comboio (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-revolucao-do-comboio/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-revolucao-do-comboio/</a>
		Reunião dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/reuniao-dos-caminhos-de-ferro-de-portugal-e-espanha/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/reuniao-dos-caminhos-de-ferro-de-portugal-e-espanha/</a>
		Arquitetura Industrial (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/arquitectura-industrial/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/arquitectura-industrial/</a>
		Viagem numa Locomotiva a Vapor (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/viagem-numa-locomotiva-a-vapor/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/viagem-numa-locomotiva-a-vapor/</a>






		Crónica Portuguesa: Alentejo Sem Comboios (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cronica-portuguesa-alentejo-sem-comboios/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cronica-portuguesa-alentejo-sem-comboios/</a>
		Sabe Quando é que Começou a Haver Comboios em Portugal? (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/sabe-quando-e-que-comecou-a-haver-comboios-em-portugal/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/sabe-quando-e-que-comecou-a-haver-comboios-em-portugal/</a>
		Os Comboios e as Artes (audiovisual)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/os-comboios-e-as-artes/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/os-comboios-e-as-artes/</a>
		Chegada do Sud Express a Lisboa	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudos/chegada-do-sud-express-a-lisboa/">https://arquivos.rtp.pt/conteudos/chegada-do-sud-express-a-lisboa/</a>
<b>RTP Play</b>		O Lodo, as Estrelas e os Sábios (audiovisual)	<a href="https://www.rtp.pt/play/p7057/o-lodo-as-estrelas-e-os-sabios">https://www.rtp.pt/play/p7057/o-lodo-as-estrelas-e-os-sabios</a>
<b>RTP Ensina</b>		A Vossa Terra, a paisagem segundo Gonçalo Ribeiro Telles (audiovisual)	<a href="https://ensina.rtp.pt/artigo/a-vossa-terra-a-paisagem-segundo-goncalo-ribeiro-telles/">https://ensina.rtp.pt/artigo/a-vossa-terra-a-paisagem-segundo-goncalo-ribeiro-telles/</a>
<b>Cinamateca Portuguesa</b>		Bragança (audiovisual)	<a href="http://www.cinamateca.pt/Cinamateca-Digital/Ficha.aspx?obraid=15231&amp;type=Video">http://www.cinamateca.pt/Cinamateca-Digital/Ficha.aspx?obraid=15231&amp;type=Video</a>
		Imagens de Portugal 313 (audiovisual)	<a href="http://www.cinamateca.pt/Cinamateca-Digital/Ficha.aspx?obraid=14369&amp;type=Video">http://www.cinamateca.pt/Cinamateca-Digital/Ficha.aspx?obraid=14369&amp;type=Video</a>
		Gente da Via (1938) (audiovisual)	<a href="http://www.cinamateca.pt/Cinamateca-Digital/Ficha.aspx?obraid=5127&amp;type=Video">http://www.cinamateca.pt/Cinamateca-Digital/Ficha.aspx?obraid=5127&amp;type=Video</a>

Museu da Terra de Miranda		Arquivo museu	<a href="https://arquivo.culturante.gov.pt/index.php/informationobject/browse?topLod=0&amp;sort=relevancia&amp;query=miranda+do+douro&amp;re_pos=">https://arquivo.culturante.gov.pt/index.php/informationobject/browse?topLod=0&amp;sort=relevancia&amp;query=miranda+do+douro&amp;re_pos=</a>
Hemeroteca Digital de Lisboa		“Gazeta dos Caminhos de Ferro” Disponíveis do ano 1902 a 1968	<a href="https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/obras/gazetacf/gazetacf.htm">https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/obras/gazetacf/gazetacf.htm</a>
Arquivo C.P.		“Boletim da C.P.” Disponíveis do ano 1929 a 1970	<a href="https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/boletins">https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/boletins</a>
Youtube		Linha do Sabor anos 70 p.1 (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=kfC_J9wXkww">https://www.youtube.com/watch?v=kfC_J9wXkww</a>
		Linha do Sabor anos 70 p.2 (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=q_XHabS-VJg&amp;t=170s">https://www.youtube.com/watch?v=q_XHabS-VJg&amp;t=170s</a>
		Sabor...a saudade! (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=_d9HfyUHiCg">https://www.youtube.com/watch?v=_d9HfyUHiCg</a>
		A rampa da linha do Sabor... (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=UFqnKuwHJBk">https://www.youtube.com/watch?v=UFqnKuwHJBk</a>
		Linha em sabor de despedida (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=NBLdSbSeHMw">https://www.youtube.com/watch?v=NBLdSbSeHMw</a>
		Eu vou a Miranda...de comboio! (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=oAKxO2MGmqo">https://www.youtube.com/watch?v=oAKxO2MGmqo</a>









	No sabor...da lembrança... (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=s8B-y2YEXkl">https://www.youtube.com/watch?v=s8B-y2YEXkl</a>
	Linha do Sabor (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=6Rlf2A1ZR1M">https://www.youtube.com/watch?v=6Rlf2A1ZR1M</a>
	Nas estações da linha do sabor... "...waiting for a train..." (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=6rI3Qr4xxNw">https://www.youtube.com/watch?v=6rI3Qr4xxNw</a>
	Linha do Sabor (2023) (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=YhydhdlW3m0">https://www.youtube.com/watch?v=YhydhdlW3m0</a>
	Linha do Sabor 1980 by Bob Lennox (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=gqJ3T3W4qEw">https://www.youtube.com/watch?v=gqJ3T3W4qEw</a>
	A linha do Sabor by Graham Mather (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=D6VtpW50_no">https://www.youtube.com/watch?v=D6VtpW50_no</a>
	Linha do Sabor. Estação de Duas Igrejas-Miranda. Nostalgia e tristeza, pelo abandono e destruição (2022) (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=40Iul5O5W8E">https://www.youtube.com/watch?v=40Iul5O5W8E</a>
	Linha de...sabor a nostalgia (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=8bGL951Vr4U">https://www.youtube.com/watch?v=8bGL951Vr4U</a>
	A linha do sabor...com cor! (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=RCJHu4WxiG8">https://www.youtube.com/watch?v=RCJHu4WxiG8</a>
	Linha do Sabor – Minas de Ferro (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=eHzu_fhrXUE">https://www.youtube.com/watch?v=eHzu_fhrXUE</a>
	Linha do Sabor anos 80 (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=waAa3EHLq0">https://www.youtube.com/watch?v=waAa3EHLq0</a>

	Linha Do Sabor Anos 70 - Versão Melhorada (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=woHlfgipsWI">https://www.youtube.com/watch?v=woHlfgipsWI</a>
	Trás-os-Montes - Música tradicional (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=JcSfedi_axl">https://www.youtube.com/watch?v=JcSfedi_axl</a>
	No Sabor...da memória! (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=VkaY6Wocr8I">https://www.youtube.com/watch?v=VkaY6Wocr8I</a>
	Estações da linha do Sabor... (audiovisual)	<a href="https://youtu.be/646SDR3hR7s?si=u7GFGogPbYi6-cw">https://youtu.be/646SDR3hR7s?si=u7GFGogPbYi6-cw</a>
	A Língua Mirandesa Documentário (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=atnwq4P3lpY">https://www.youtube.com/watch?v=atnwq4P3lpY</a>
	Linha do Sabor – Recordação (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=iFgb-slfV3U">https://www.youtube.com/watch?v=iFgb-slfV3U</a>
	Os Gaiteiros - Ernesto Veiga de Oliveira (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=t6shEZL0x2M">https://www.youtube.com/watch?v=t6shEZL0x2M</a>
	Estação do Carvalhal... (audiovisual)	<a href="https://youtu.be/G88tW89YQSI?si=nZ97m7Yn3TNzro1">https://youtu.be/G88tW89YQSI?si=nZ97m7Yn3TNzro1</a>
	Comboios de passageiros em Portugal 2022 vs 1981 (animação)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=vHOPPEn5rqE">https://www.youtube.com/watch?v=vHOPPEn5rqE</a>
	Trainz Route Demo PT EU - Linha do Sabor 0.1 / A MAIOR rampa de Portugal (animação)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ei2F8Jhzb6c">https://www.youtube.com/watch?v=ei2F8Jhzb6c</a>
	Linha do Sabor 1970 (Áudio)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=YsGbHu5nzfs">https://www.youtube.com/watch?v=YsGbHu5nzfs</a>

		Linha do Sabor - Fotografias 1970-80 Ep. 01 (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=8pGoZzn0UT4">https://www.youtube.com/watch?v=8pGoZzn0UT4</a>
<b>Arquivos do povo Associação do povo em Portugal</b>		Canto da pastora Trás-os-Montes (audiovisual)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=GmdjMZadtd4">https://www.youtube.com/watch?v=GmdjMZadtd4</a>
		Loa de casamento - Miranda do Douro (som)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=-PrBVzLVu7M">https://www.youtube.com/watch?v=-PrBVzLVu7M</a>
<b>Centro Português de Fotografia</b> <sup>215</sup>		Miranda do Douro: Debulha de cereais com trilho puxado por junta de bois (fotografia)	<a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182052">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182052</a>
		Miranda do Douro: Trabalhos na eira (fotografia)	<a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182521">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182521</a>
		5. Miranda do Douro: Trabalhos na eira (fotografia)	<a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182522">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182522</a>










<sup>215</sup> Do arquivo digital do Centro Português de Fotografia constam inúmeras entradas para imagens que dizem respeito ao Concelho de Miranda do Douro e às barragens hidroeléctricas do Douro (Miranda, Picote e Bemposta), mas que ainda não se encontram tratadas arquivisticamente. Foi decidido pela não inclusão nesta tabela.

		<p>Miranda do Douro: Malhada de cereais na eira (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182707">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182707</a></p>
		<p>Miranda do Douro: Malhada de cereais na eira (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182708">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182708</a></p>
		<p>Miranda do Douro: Trabalhos na eira coletiva (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182719">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182719</a></p>
		<p>Miranda do Douro: Camponeses a virar os cereais/Palha no campo (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1187418">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1187418</a></p>
		<p>Caminhos de ferro – Linha do Douro: Estação de Duas Igrejas, Miranda do Douro (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1189011">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1189011</a></p>
		<p>Caminhos de ferro em Miranda do Douro: Casa dos Funcionários na Estação de Duas Igrejas (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262799">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262799</a></p>
		<p>Caminhos de ferro em Miranda do Douro: Linha e Estação de Duas Igrejas (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262800">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262800</a></p>








	Caminhos de ferro em Miranda do Douro: Troço da via (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262801">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262801</a>
	Caminhos de ferro em Miranda do Douro: Troço da via (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262802">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262802</a>
	Caminhos de ferro em Miranda do Douro: Estação de Variz (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262803">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1262803</a>
	Costumes Mirandezes (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=90470">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=90470</a>
	Colheita do centeio: Regresso da Ceifa – Miranda do Douro (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=90474">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=90474</a>
	Ifanes: Construção de carro de bois (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221637">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221637</a>
	Ifanes: Jogo da Barra (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221640">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221640</a>


	<p>Ifanes: Pastor (criança a tocar flauta (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221648">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221648</a></p>
	<p>Ifanes: Quinteiro (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221651">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221651</a></p>
	<p><u>Ifanes: Curral de uma casa com mulher e perus (fotografia)</u></p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221652">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221652</a></p>
	<p>Ifanes: O pintor António Quadros a fazer festas a um burro junto à porta carral (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221663">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221663</a></p>
	<p>Ifanes: o pintor António Quadros e o arquitecto Arnaldo Araújo junto a um burro em frente a porta carral (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221664">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221664</a></p>
	<p>6. Ifanes: lavradeira no pátio / curral de casa (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221665">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1221665</a></p>
	<p>7. Miranda do Douro: mulher a fiar (fotografia)</p>	<p><a href="https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1181356">https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1181356</a></p>

		Miranda do Douro: Gaiteiro (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182049">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182049</a>
		Miranda do Douro: Pauliteiro (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182050">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182050</a>
		Miranda do Douro: Dança dos Pauliteiros (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182051">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182051</a>
		Miranda do Douro: Casal com traje mirandês (fotografia)	<a href="https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182055">https://digitalq.cpf.arquivos.pt/details?id=1182055</a>
<b>Restos de Coleção</b>		“Transpraia” na Costa da Caparica (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2021/07/transpraia-na-costa-da-caparica.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2021/07/transpraia-na-costa-da-caparica.html</a>
		Estações de Caminho de ferro (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2017/01/estacoes-de-caminho-de-ferro-7.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2017/01/estacoes-de-caminho-de-ferro-7.html</a>
		Caminhos de Ferro Portugueses (22) (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2016/05/caminhos-de-ferro-portugueses-22.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2016/05/caminhos-de-ferro-portugueses-22.html</a>
		Caminhos de Ferro Portugueses (21) (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2016/01/caminhos-de-ferro-portugueses-21.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2016/01/caminhos-de-ferro-portugueses-21.html</a>

	Caminhos de Ferro Portugueses (17) (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2014/09/caminhos-de-ferro-portugueses-18.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2014/09/caminhos-de-ferro-portugueses-18.html</a>
	Publicidade Caminhos de Ferro (2) (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/10/publicidade-aos-caminhos-de-ferro.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/10/publicidade-aos-caminhos-de-ferro.html</a>
	Vagões da CP para Mercadorias (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2011/04/vagoes-para-transporte-da-cp.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2011/04/vagoes-para-transporte-da-cp.html</a>
	Locomotivas a Vapor da C.P. (4) (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2010/12/locomotivas-vapor-da-cp-4.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2010/12/locomotivas-vapor-da-cp-4.html</a>
	Locomotivas a Vapor da C.P. (3) (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2010/09/locomotivas-vapor-da-cp-3.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2010/09/locomotivas-vapor-da-cp-3.html</a>
	Automotoras da CP (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2010/10/automotoras-da-cp.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2010/10/automotoras-da-cp.html</a>
	Construção da Carruagem Budd – “Flecha de Prata” (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/2010/07/construcao-de-uma-carruagem-budd-flecha.html">https://restosdecoleccion.blogspot.com/2010/07/construcao-de-uma-carruagem-budd-flecha.html</a>
	A Emigração Portuguesa e o Sud-Express (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/search/label/Emigra%C3%A7%C3%A3o">https://restosdecoleccion.blogspot.com/search/label/Emigra%C3%A7%C3%A3o</a>
	Estação do Cais do Sodré (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/search/label/Esta%C3%A7%C3%A3o%20do%20Cais%20do%20Sodr%C3%A9">https://restosdecoleccion.blogspot.com/search/label/Esta%C3%A7%C3%A3o%20do%20Cais%20do%20Sodr%C3%A9</a>



		Estação de Santa Apolónia (imagem)	<a href="https://restosdecoleccion.blogspot.com/search/label/Esta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Santa%20Apol%C3%B3nia">https://restosdecoleccion.blogspot.com/search/label/Esta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Santa%20Apol%C3%B3nia</a>
<b>Outros</b>		PELICANO, J. (2009). Pare, Escute, Olhe (documentário)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=FTihPOXmxbc">https://www.youtube.com/watch?v=FTihPOXmxbc</a>
		SAINT-MAURICE, Anabela (2010), A Mudança na Paisagem (documentário)	<a href="https://arquivos.rtp.pt/conteudo/s/a-mudanca-na-paisagem/">https://arquivos.rtp.pt/conteudo/s/a-mudanca-na-paisagem/</a>
		SERRA, Manuela (2022), O Movimento das Coisas (cinema)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=vLmcS_MobgQ">https://www.youtube.com/watch?v=vLmcS_MobgQ</a>
		MONTEIRO, João César (1978), Veredas (cinema)	
		REIS, António e CORDEIRO, Margarida (1986), Ana (cinema)	
		REIS, António e CORDEIRO, Margarida (1972), Trás-os-Montes (cinema)	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=lrLcALuZNA8">https://www.youtube.com/watch?v=lrLcALuZNA8</a>
<b>Alamy</b>		Caminhos de ferro portugueses (Imagens)	<a href="https://www.alamy.com/stock-photo/caminhos-de-ferro-portugueses.html?sortBy=releva-nt">https://www.alamy.com/stock-photo/caminhos-de-ferro-portugueses.html?sortBy=releva-nt</a>

Internet Archive		ROBBE_GRILLET, Alain (1966) Trans-Europ-Express (cinema)	<a href="https://archive.org/details/trans-europ-express-1966">https://archive.org/details/trans-europ-express-1966</a>

Fonte: Compilado pela aluna (2023 / 2024)

### **Apêndice 3: Conteúdos Museu da Terra de Miranda**

Neste apêndice apresentam-se possíveis conteúdos expositivos para integração no Museu da Terra de Miranda (Miranda do Douro). Representam uma forma de devolução às comunidades do que foi realizado até aqui, mas também dão corpo a vários olhares e possibilidades sobre este território.

#### **Apêndice 3.1: “Coleção Linha do Sabor”**

A recolha iniciada com este trabalho de pesquisa poderá ser integrada no site do Arquivo de Memória<sup>216</sup>, após terminado todo o processo de edição e indexação na base de dados a ele associado. Poderá ser um contributo para uma caracterização do território onde se enquadra o Museu, assim como incluir novas formas e temas no conteúdo expositivo desta estrutura museológica. Nas imagens seguintes (**Fig. 112, 113 e 114**) são apresentadas simulações da integração no site online do Arquivo de Memória.

---

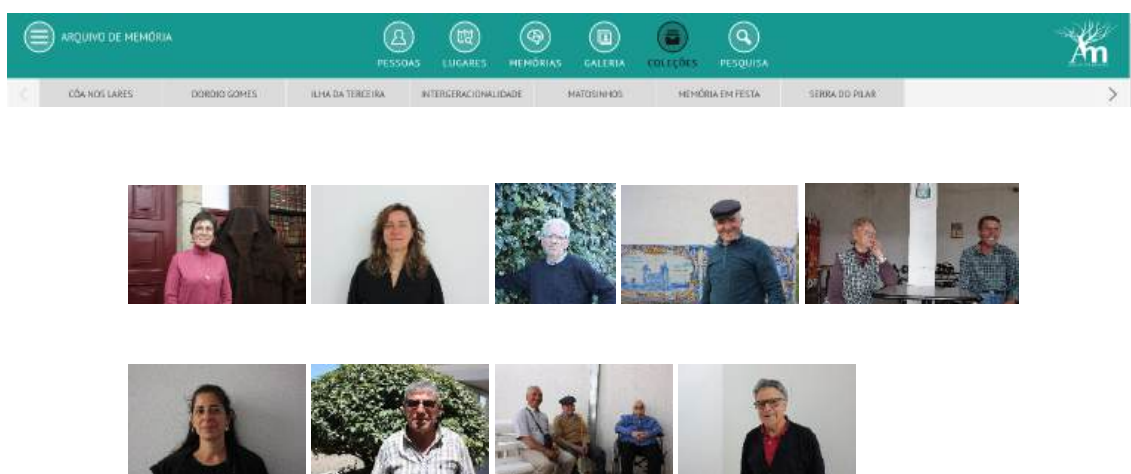
<sup>216</sup> <https://arquivodememoria.pt/>

Figura 112 – Entrada geral do Arquivo de Memória



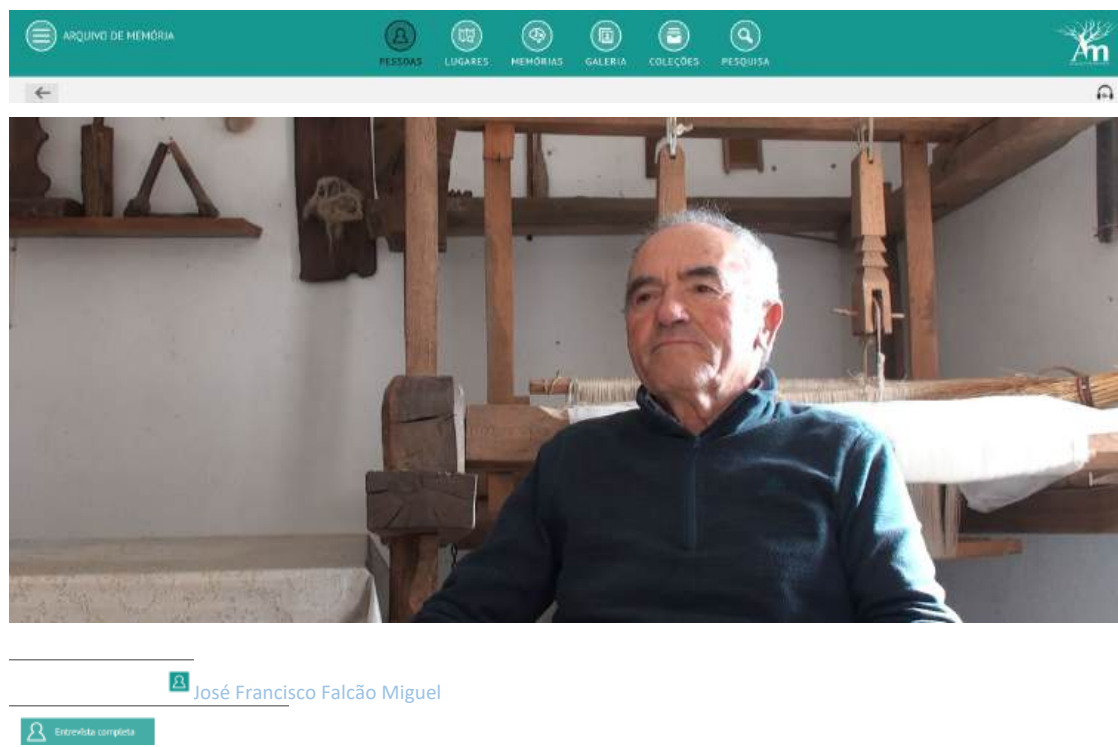
Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Figura 113 – Apresentação da Coleção «Linha do Sabor»



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Figura 114 – Exemplo de uma das entrevistas



Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

**Apêndice 3.2: “Romada Santíssima”, trabalho desenvolvido na Unidade Curricular “Representações, Desenhos e Imagens do Território”, Unidade Curricular InovPed, segundo ciclo Universidade do Porto – Faculdades de Belas Artes, Letras e Engenharia, 2.º Semestre 2023-2024**

O que aqui se apresenta resulta de um trabalho paralelo realizado no âmbito de uma unidade curricular complementar ao ciclo de estudos do mestrado.

Teve como objetivo interpretar a festa anual da Santíssima Trindade, que tem lugar no Cabeço da Trindade, festa esta com raízes na vivência comunitária, própria de um forte isolamento, que cria mecanismos para lidar com os seus problemas e conflitos recorrendo a formas e meios alternativos.

Este cabeço constitui-se como um dos pontos de exceção assinalado no nosso troço da Linha do Sabor, em estudo. Para além da sua condição topográfica (um ponto alto e contemplativo), é constituído por um sobreiral não tão frequente com esta concentração, realizando-se neste local um ritual sobre o qual se achou relevante incidir. Para isso foram reinterpretados os elementos que fazem parte desta festa / ritual - a romaria até ao topo do cabeço, as rondas em torno da capela aí implantada (com origens no séc. XV<sup>217</sup>) e os ramos de árvore utilizados nessa função, mas também a predominância do masculino nesta manifestação, hoje revestida de um carácter religioso.

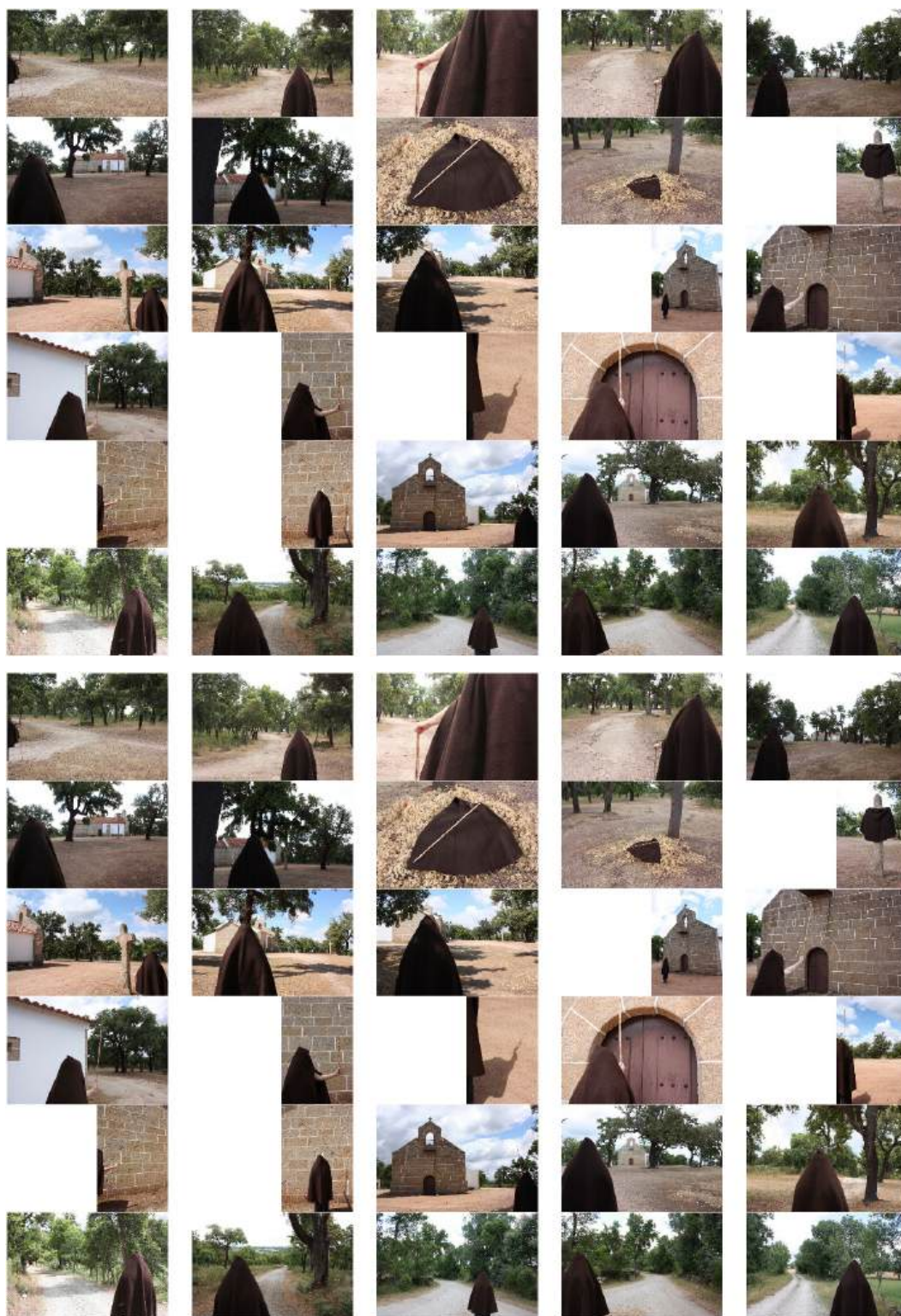
A peça final resultante deste trabalho (**Fig. 116**) é fruto da realização desse caminho em forma de romaria. Esse percurso foi fixado em fotografia produzindo um pequeno *flipbook* (**Fig. 115**), associado depois à capa feminina de pastora e ao cajado utilizados na performance fotográfica, assim como a um áudio produzido ao caminhar. A disposição final da peça pretende, através destes elementos, invocar estes processos simbólicos que estas comunidades repetem e reinventam, e de certo modo reinterpretar este lugar.

**Figura 115 – Imagens produzidas para elaboração de um *Flipbook***



---

<sup>217</sup> Ver “Pintura mural: a raia transmontana no século XVI”, número 9 da coleção monográfica «PATRIMÓNIO A NORTE», pág. 74 e <https://www.arquitetura360.pt/index.php?p=cms&pid=94&gid=52>



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)

Figura 116 – Peça final



---

Fonte: Arquivo da aluna (2023/2024)