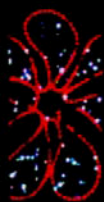


CÔAVISÃO

ECONOMIA, CIÊNCIA E CULTURA

N.º 14 • ANO DE 2012



EDIÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE FOZ CÔA

CÔAVISÃO

ECONOMIA, CIÊNCIA E CULTURA

N.º 14 • ANO DE 2012

Trabalho coordenado por
JOSÉ MANUEL COSTA RIBEIRO
ANTÓNIO N. SÁ COIXÃO

Foto da capa:

Monumento às gravuras no início da renovada Avenida Gago Coutinho
e Sacadura Cabral em Vila Nova de Foz Côa – Foto de José Ribeiro

Composição e impressão:

Côa Gráfica – Artes Gráficas, Lda. – V. N. de Foz Côa
Depósito Legal n.º 121116/98
ISBN 978-972-8763-25-1

EDIÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE FOZ CÔA
2012

Índice

Prefácio	5
Introdução.....	7
Por milhões de razões... para uma protecção colectiva de um património cultural universal de valor excepcional	9
Regresso a Almendra	13
Museu da Casa Grande de Freixo de Numão – 15 Anos de (Sobre) Vivência	17
Os encontros de Fozcoenses.....	27
Estranho documento oficial.....	29
Defesa e aproveitamento dos recursos endógenos	
A linha do caminho-de-ferro do Pocinho a Barca d'Alva	31
El camino imposible a Portugal	37
“Territórios do Côa – propósitos da associação e linhas mestras da EEC PROVERE Turismo e Património no Vale do Côa”	41
Pocinho – História e tradição.....	43
O Côa, um território de referência	51
O Património do Côa como um activo para o desenvolvimento.....	55
Usos tradicionais do sumagre duriense e fozcoense: uma planta dos tintureiros, curtidores, boticários e também dos gastrónomos	59
Etnobotânica altoduriense: o sumagre na Cultura e na História	65
Arte, cultura e tradição em Vila Nova de Foz-Côa.....	77
Do cântico da “Cabana” ao Solstício de Inverno	87

Os projectos para uma rede ferroviária na zona interior a Sul do Douro	95
A Crise da Monarquia Constitucional (1870-1910) – Alguns reflexos na vida política Fozcoense	103
A Religiosidade no concelho de Vila Nova de Foz Coa durante o Estado Novo.....	111
Síntese dos trabalhos arqueológicos em Castanheiro do Vento. Campanha de 2011	131
Os bens culturais de Freixo de Numão – 1911.....	139
Incursões nos corredores do Estado Novo <i>Memórias reveladas numa exposição</i>	149

Defesa e aproveitamento dos recursos endógenos

A linha do caminho-de-ferro do Pocinho a Barca d'Alva

JOSÉ MANUEL DA COSTA RIBEIRO*

“Os territórios de baixa densidade são em regra espaços que se debatem com muitas dificuldades, mas que, simultaneamente, têm um conjunto de potencialidades que podem ser aproveitadas para a criação de emprego e de valor”.

In *“PROVERE, Programas de Valorização Económica de Recursos Endógenos, Das ideias à acção: Visão e Parcerias”*, DEPARTAMENTO DE PROSPECTIVA E PLANEAMENTO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, página 4, 2008.

.....

A importância que as redes sociais de informação vêm assumindo no seio da sociedade, designadamente o Facebook, esteve na origem de mais uma nova associação cultural, a “FOZ CÔA FRIENDS”, tendo em conta a versatilidade da comunicação entre naturais e amigos do concelho que residam em qualquer parte do mundo.

O aparecimento da página Foz Côa Friends na rede social do Facebook teve o condão de reunir no mesmo espaço fozcoenses ou simples amigos do concelho, que a princípio apenas procuravam trocar informações de vária índole sobre o concelho de Foz Côa, mas que bem depressa sentiram a necessidade de criar uma associação que englobasse residentes e emigrantes, um pouco por todo o mundo, no mesmo espírito comum – *procurar soluções para melhorar as condições culturais e vivenciais de todos os fozcoenses*. E assim nasceu a Associação dos Amigos do Concelho de Vila Nova de Foz Côa, Foz Côa

Friends, nome pelo qual já era conhecida a página do Facebook e que já se entrosara nas veias da comunicação social.

Evitando sobrepor-se às associações já existentes, a Foz Côa Friends deseja ser uma voz activa, inovadora e crítica, quer ao nível da necessidade de criação de estruturas essenciais ao desenvolvimento cultural, quer ao nível da criação e sustentabilidade das redes de apoio e animação cultural, sempre com o objectivo de contribuir para o desenvolvimento social, cultural e económico do concelho de Vila Nova de Foz Côa. Daqui, a prioridade à defesa do património construído, à potencialização dos recursos endógenos, à divulgação e sobretudo à necessidade de criação de infra-estruturas que possibilitem estes desideratos.

O encerramento do troço da linha de caminho-de-ferro entre o Pocinho e Barca d'Alva (1985), nos tempos em que a desertificação do Interior se acentuou, marcou uma das muitas e graves contradições: tornava-se o Douro navegável, do Porto à raia castelhana, mas truncavam-se os últimos vinte quilómetros da centenária linha entre o Pocinho e Barca d'Alva, como se o Douro morresse ali mesmo na reviravolta do monte Meão!

Contudo, entre 1985 e 2012, muita água correu no Douro e, embora a desertificação tenha aumentado, muitas novidades soçobraram no espaço edílico entre o Pocinho e a raia castelhana! Desde logo, a descoberta das gravuras rupestres do Côa que em menos de dois anos conquistaram o título de Património da Humanidade da UNESCO, e que em 1996 deram origem ao Parque Arqueológico do Vale do Côa (PAVC), por onde a linha de caminho-de-ferro, actualmente abandonada, percorre cerca de vinte quilómetros!

* presidente da Assembleia Geral da “Foz Côa Friends, Associação”



O Museu do Côa (apenas a 500 metros da foz do rio Côa), sobranceiro à edílica paisagem do Douro; em baixo, a via-férrea (ao abandono)

E não demorou a ser inaugurado o já célebre Museu do Côa, construído a cerca de quinhentos metros da linha-férrea, sobranceiro à confluência do Côa com o Douro e que empresta à paisagem uma soberba arquitectura, enquadrada no monte como se tratasse de um monumento milenar que aí fosse edificado pelos gloriosos arquitectos da História pré-clássica.

Hoje em dia, sobem o rio Douro, da Foz à Barca, mais de duzentos mil visitantes por ano, que desfrutam uma paisagem edílica, das mais belas do mundo! Todo o percurso da linha férrea, desde a Foz do Douro à fronteira de Espanha é de um encanto sem par: vales prolongados, encostas socalcadas de vinhas, tornadas jardins, declives abruptos onde nidificam o grifo, a águia-real, o abutre do Egipto,

túneis abertos na própria rocha, onde a linha desaparece por momentos... Todo o percurso é de inigualável beleza, onde a variedade e a imponência arrebatam os sentidos do visitante. E se é certo que até ao Pocinho, a viagem é extremamente bela, mais bela se torna na subida, daqui para Barca d'Alva, onde o rio se espraia numa paisagem agreste e original, pura e vernácula, com os olivais, os amendoais e as vinhas novas reflectidos no espelho das águas do Douro, avantajadas pela albufeira do Pocinho. Não é por acaso que as equipas olímpicas de remo do norte da Europa demandam estas paragens para os seus treinos intensivos e não é também por acaso que se encontra em construção no Pocinho um dos melhores Centros de Alto Rendimento de Remo a nível europeu!



Paisagem sobre o Douro e o Côa

Negar a viagem de comboio do Pocinho a Barca d'Alva é o mesmo que cortar o viçoso tronco da vide duriense, negando-lhe a vida que gera um dos mais famosos vinhos do mundo!

Talvez por todas estas razões e não só, a primeira acção interventiva da Foz Côa Friends, Associação, recentemente criada, foi precisamente a promoção e a execução do I Passeio Pedonal pela linha abandonada, entre o Pocinho e a estação do Côa, do qual resultou, além de um saudável convívio, a manifestação pública para a reabertura do troço da linha, num grito de alerta para que quem de direito olhe para o Interior e invista nos verdadeiros recursos endógenos, para que a sua valorização não fique apenas no papel.

A apetência turística do vale do Douro é comprovada por vários organismos nacionais e estrangeiros, dos quais se destaca o Centro Mundial de Destinos Turísticos de Excelência (CED), com sede em Montreal, no Canadá, que desenvolveu no Douro um sistema de medição das suas potencialidades, considerando a região duriense como “*um lugar cimeiro no cartaz das melhores regiões turísticas do Planeta*”. Que mais argumentos serão precisos para que a linha do Douro seja reaberta até Barca d'Alva? É que, para além de proporcionar e completar a viagem em comboio, permitirá também o acesso ao futuro cais fluvial do Côa e deste ao Museu e às gravuras rupestres da Canada do Inferno, da Ribeira de Piscos e do Fariseu, subindo o rio Côa em pequenas embarcações, como já se vai fazendo, periodicamente, em visitas nocturnas!

Mas também não é de descartar a hipótese da reabertura da linha internacional, a partir de Barca d'Alva para a região de Castela e Leão, como é vontade expressa de várias associações castelhanas e do próprio governo regional. A Europa comunitária está a repensar a sua política de transportes, fomentando o transporte ferroviário de longa escala, como já vai acontecendo na vizinha Espanha. Mas deixemos os argumentos técnicos para os peritos nestas matérias, sendo que já muitos se manifestaram neste sentido.¹

¹ O troço entre Caíde e Barca D'Alva representa 77 por cento do total da extensão da linha, configurando, por isso, um cenário privilegiado para a introdução a médio prazo da bitola europeia, o que, aliado ao Porto de Leixões e a um porto fluvial no Pocinho a construir, representaria um importante eixo ferroviário, quer de passageiros, quer de mercadorias, para o Norte de Portugal, o qual poderia ainda estar ligado às Beiras via Vila Franca das Naves. Deve-se, por tudo isso, equacionar muito bem qual o investimento a realizar e a respectiva dimensão, dado ser uma infra-estrutura que se insere numa região à qual, recentemente, foi-lhe atribuída pela National Geographic um honroso sétimo lugar nos destinos turísticos sustentáveis a nível mundial. Mais ainda, no cenário acima proposto, pode bem vir a representar uma importante alternativa à AV entre Porto e Madrid via Lisboa, quer em tempo, quer nos custos da respectiva tarifa.

Alberto Aroso, 2009/12/06 (originalmente publicada no jornal “Público”) O troço entre Caíde e Barca D'Alva representa 77 por cento do total da extensão da linha, configurando, por isso, um cenário privilegiado para a introdução a médio prazo da bitola europeia, o que, aliado ao Porto de Leixões e a um porto fluvial no Pocinho a construir, representaria um importante eixo ferroviário, quer de passageiros, quer de mercadorias, para o Norte



1 Passeio pedonal na linha abandonada promovido pela Foz Côa Friends

Pesem embora as nuvens negras que pairam sobre a linha do Douro², a sua reactivação como linha internacional não é uma quimera, nem tão pouco um bairrismo ou uma teimosia imprópria para tempos de crise! Foram os próprios responsáveis políticos que o afirmaram em várias ocasiões e cerimónias públicas, como o Convénio de Barca d'Alva, realizado em 9 de Dezembro de 2007, no qual responsáveis portugueses e espanhóis do governo central, regional e local reconheceram a importância do troço do Pocinho a Barca d'Alva e assinaram um compromisso de reactivação do mesmo, bem como o Protocolo

do Pocinho, efectuado em 10 de Setembro de 2009, assinado entre a então Secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino, representantes das autarquias locais e organismos regionais, pelo qual o governo português se decidia pela reconstrução da linha do Pocinho a Barca d'Alva, atribuindo-lhe a dotação orçamental de vinte e cinco milhões de euros.³

de Portugal, o qual poderia ainda estar ligado às Beiras via Vila Franca das Naves. O troço entre Caíde e Barca d'Alva representa 77 por cento do total da extensão da linha, configurando, por isso, um cenário privilegiado para a introdução a médio prazo da bitola europeia, o que, aliado ao Porto de Leixões e a um porto fluvial no Pocinho a construir, representaria um importante eixo ferroviário, quer de passageiros, quer de mercadorias, para o Norte de Portugal, o qual poderia ainda estar ligado às Beiras via Vila Franca das Naves.

² O presidente do Turismo do Douro e autarcas da região estão preocupados com o “abandono” da Linha do Douro e afirmam que a retirada de pessoal da REFER das estações indicia mais um passo para o seu encerramento. Lusa, 19 de Março de 2012.

³ (...) estamos a falar de 25 milhões de Euros, comparticipados por fundos comunitários em 60%. (...) aquilo que o Estado tem que pôr, chegando-se à frente, anda à volta de 9 Milhões de Euros, (...). Agora, compare-se estes 9 Milhões de Euros com os mais de 700 Milhões que está a custar ao Estado a Auto-Estrada A4, e ainda mais com a concessão rodoviária Douro-Sul/IP2. (...) E se de facto não se avança com algo relativamente ao qual o Governo e o Estado se comprometeram, estando em causa um valor de contrapartida irrisório (que nem dá para construir 2 km de auto-estrada). (...) O que é necessário (e foi já orçamentado em Espanha), para reabrir Fuente de San Esteban-Fregeneda-Ponte Internacional sobre o Rio Águeda, está estimado em 80 Milhões de Euros, sem comparticipação; com comparticipação de fundos transfronteiriços, fica reduzido a cerca de 30 Milhões de Euros, ou seja o equivalente a 6 km de auto-estrada nova na Província de Salamanca. A reabertura está enquadrada nas medidas do PPlan Oeste do PSOE (...)

Manuel Tão, in Facebook, 25.05.2011



Panorâmica da cidade e do Museu do Côa

A região do Douro e designadamente o território do vale do Côa tem sido apontado como zona de elevada capacidade de desenvolvimento económico, social e cultural, facto abundantemente argumentado por vários estudos já publicados, dos quais se destacam *“o Plano Estratégico de Promoção Turística do Vale do Côa”*, trabalho executado pela equipa liderada pelo Professor Augusto Mateus⁴ e por este apresentado no Centro Cultural de Vila Nova de Foz Côa, em 7 de Julho de 2009 ou o trabalho mais específico liderado por António Cunha Abrantes, promovido pela Associação de Municípios do Vale do Côa, *“Estratégia de Eficiência Colectiva PROVERE, Turismo e Património no Vale do Côa”*, 2009. São apenas dois exemplos de estudos sobre as potencialidades da região do Vale do Côa, comprovadas científica e tecnicamente e que esperam apenas que sejam aproveitadas.

O momento de crise económica e financeira que o país e a Europa atravessam não poderá servir de desculpa para o abandono de investimentos, sobretudo nas zonas comprovadamente capazes de gerar riqueza, emprego e solidariedade! Por isso é justo e racional encarar-se de frente

a possibilidade de reinvestimento no transporte ferroviário de longo curso, que no caso do Douro/Côa em muito contribuiria para o desenvolvimento económico do Alto Douro Vinhateiro, do Vale do Côa e do incremento dos transportes de passageiros e mercadorias, ligando Porto/Matosinhos a Salamanca e daqui ao resto da Europa, como em tempos já ligou e do qual nos fala o imortal Eça de Queiroz em *“As Cidades e as Serras”*! É preciso reinverter a desertificação do Interior, procurando valorizar e dinamizar os recursos endógenos, possibilitando a fixação das populações e o regresso “à terra” e “às origens” de tantos milhares que nestas últimas décadas emigraram quase sem destino! É preciso reinventar e promover as riquezas vernáculas, os produtos agrícolas, artesanais, agro-pecuários! Precisamos de uma acção globalizante, coordenada, planificada e tecnicamente implementada e acompanhada para que o território do Vale do Côa, possuidor de tantas capacidades e estruturas, possa atrair turismo classificado, promova o desenvolvimento cultural e económico e proporcione às gentes do Vale do Côa o progresso que o povo e o país merecem!

A reabertura do troço ferroviário Pocinho-Barca d’Alva, utilizado na forma de passeios turísticos (exemplo do comboio histórico) ou como transporte de passageiros e mercadorias de longo curso, unindo o centro da Europa, a região de Castela e Leão, o Alto Douro e o porto de Matosinhos, é sem dúvida um projecto estruturante

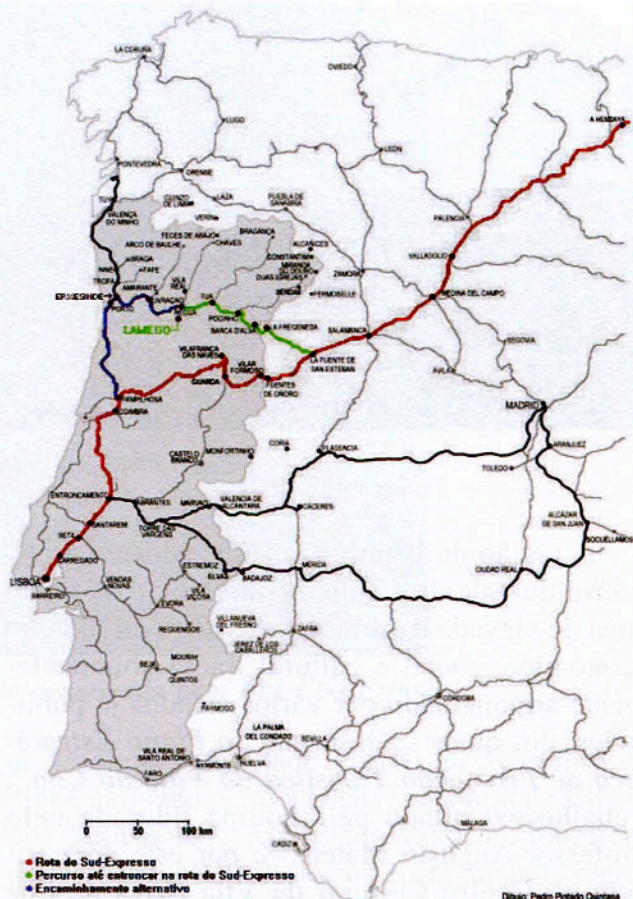
⁴ A respeito da reabertura do troço Pocinho – Barca d’Alva e durante a cerimónia do Convénio de Barca d’Alva, o Professor Dr. Augusto Mateus, antigo ministro da economia afirmou: “A verificar-se a revitalização do troço Pocinho e Barca d’Alva – encerrado desde 1987 – haverá possibilidade de fazer do Douro um grande projecto de criação de emprego e desenvolvimento económico”.

que pode, com toda a justiça, figurar como uma das principais estratégias dos Projectos Âncora de qualquer “provere”, permitindo:

- *Dinamizar o Museu do Côa e o Parque Arqueológico (PAVC).*
- *Criar o eixo de desenvolvimento territorial “Grande Porto, Alto Douro, Côa e Salamanca”.*
- *Contribuir para o incremento da malha de empreendimentos turísticos do Vale do Côa e da sua animação turística.*

Afinal a linha, mesmo que abandonada, já existe há mais de um século e renová-la não traria altos encargos, como já foi amplamente provado por vários economistas da especialidade; não feriria a paisagem ou a natureza, nem o ambiente “arqueológico” do Parque do Côa e transformar-se-ia na única via directa de transporte de passageiros e mercadorias desde o coração do Alto Douro e do Vale do Côa até ao planalto castelhano (Salamanca)⁵, encurtando a distância de duzentos para pouco mais de cem quilómetros entre estas regiões.

A reabilitação do troço entre o Pocinho e Barca d’Alva enquadra-se perfeitamente na Estratégia de Eficiência Colectiva (EEC) do PROVERE do Vale do Côa e contribuirá, sem qualquer dúvida, para a “*estruturação de um tecido económico mais dinâmico e competitivo*”, “*assegurar a melhoria da qualidade de vida*” e “*contribuirá para travar a perda de densidade populacional e económica da região do Vale do Côa*”.



Mapa das principais vias férreas de ligação ibérica

⁵ A actual ligação entre o Alto Douro Superior e Salamanca faz-se através da fronteira de Vilar Formoso numa distância de cerca de 200 kms.