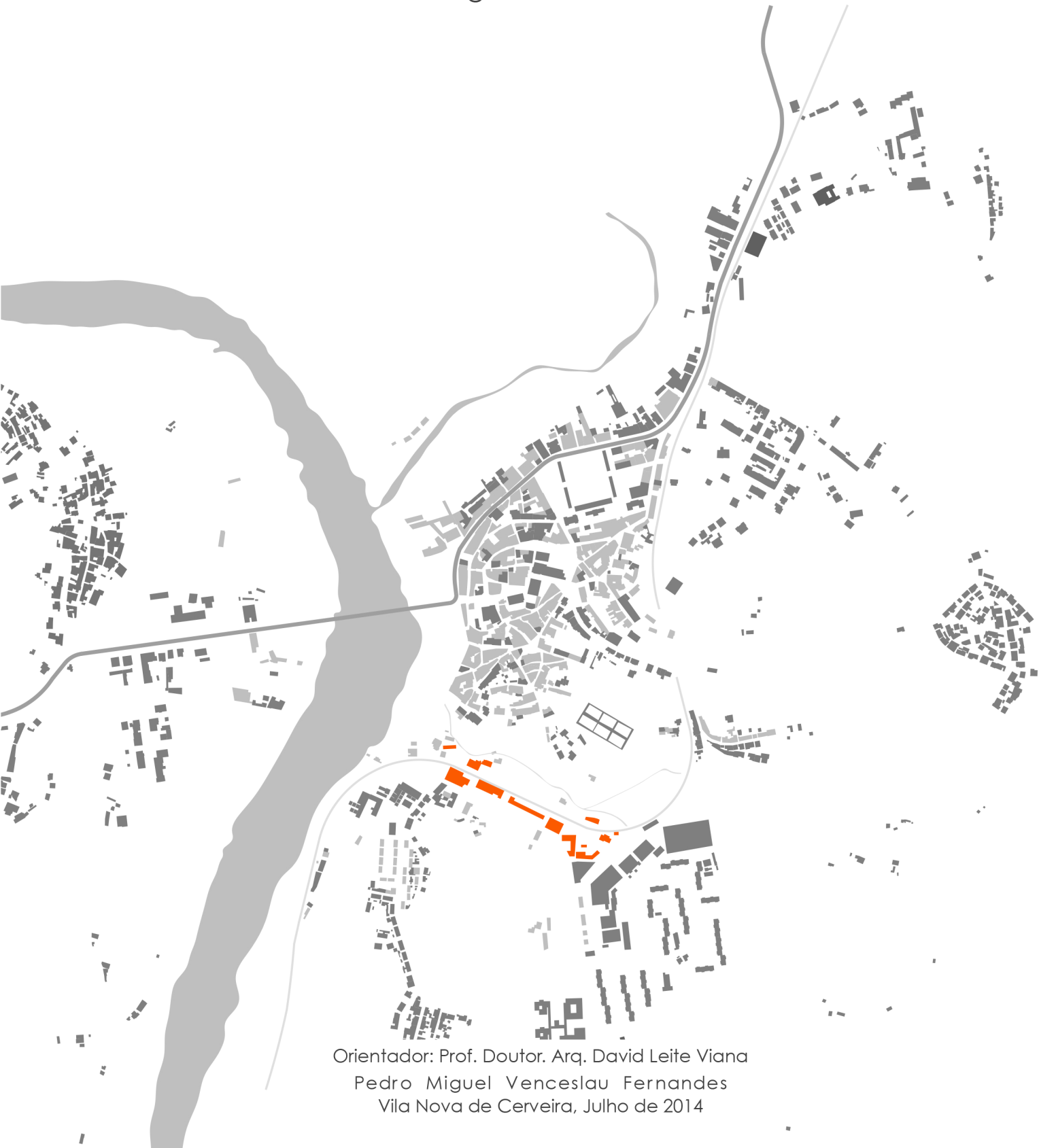


O papel estruturador da **Linha do Tua** para a morfologia do território entre Foz-Tua e Mirandela



O papel estruturador da **Linha do Tua** para a morfologia do território entre Foz-Tua e Mirandela



Orientador: Prof. Doutor. Arq. David Leite Viana
Pedro Miguel Venceslau Fernandes
Vila Nova de Cerveira, Julho de 2014

Preâmbulo

Esta Dissertação foi realizada para a obtenção do grau Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Escola Superior Gallaecia. A Dissertação Científica enquadra-se na Unidade Curricular A-50 do Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo, foi realizada pelo aluno Pedro Miguel Venceslau Fernandes e o orientador o Professor Doutor Arquiteto David Leite Viana.

No âmbito do Urbanismo, o objeto de estudo é o Vale do Tua e a problemática trata do papel estruturador que a linha do Tua assumiu nesse território, analisando em particular os casos de Foz-Tua, Cachão e Mirandela. A identificação das transformações morfológicas irá dar resposta à problemática apresentada.

Agradecimentos

Ao meu orientador, Professor Doutor Arquiteto David Leite Viana, pelo interesse revelado pelo tema desde o início, pelo apoio ao longo de todo o processo, pela disponibilidade e em especial pelo “poder” de incentivo que me transmitiu a cada orientação, tornando possível chegar até aqui;

À Professora Maria Oflia Pereira Lage, Investigadora CITCEM, U. Porto, pela disponibilidade e preciosa ajuda ao longo da recolha de informação;

Ao Professor Albano Viseu, pelos conselhos e por me conceder uma grande quantidade de informação para o meu estudo;

Ao Professor Eduardo J. C. Beira, Coordenador do projeto FOZTUA que me proporcionou a oportunidade de frequentar as Conferências Internacionais FOZTUA 2012 e 2013, onde estabeleci valiosos contactos, para o desenvolvimento do estudo;

À Professora Goreti Sousa, pelo seu gratificante sorriso, em resposta aos meus pedidos de auxílio;

À minha irmã, por estar sempre ao meu lado e por ter confiado sempre em mim;

Ao Afonso, pelos momentos forçados de descompressão e por ao longo de dois anos me incutir ânimo para terminar o trabalho, quando dizia: “Padinho, ainda falta muito? Quando acabares, brincas comigo?”;

À Alexandra Nobre, pela pessoa que é e pelo apoio que me dá;

Por último, aos meus pais, pelo seu apoio incondicional.

Resumo

O objeto de estudo desta Dissertação é o Vale do Tua e as alterações que a linha de caminho-de-ferro lhe proporcionou. Um território que, fechado no seu isolamento geográfico durante séculos, foi-se alterando morfológicamente face à implementação desta infraestrutura, durante o seu período de funcionamento. De todos os estudos feitos, no âmbito do processo de construção da barragem do Tua, identifica-se uma lacuna, do ponto de vista urbanístico, relativa ao papel da infraestrutura enquanto agente conformador daquele território. É nesse sentido que surge a oportunidade de desenvolver a Dissertação.

Para dar resposta à problemática, foram estabelecidos dois objetivos que se prendem na identificação das transformações morfológicas no território a partir da implementação do comboio, bem como o seu contributo na respetiva organização espacial. Os resultados extraídos formam indicadores que contribuem para constituir a resposta ao último objetivo, na medida em que informam sobre a dependência que a região tem do investimento em grandes infraestruturas para se desenvolver.

A metodologia adotada é o Estudo de Caso, utilizando a técnica de análise documental na recolha de dados, quer a nível urbanístico para a composição do corpo teórico, suporte para conduzir a pesquisa e para definir indicadores de análise morfológica, quer para o estudo a nível histórico-geográfico do território em questão, complementado com a observação e a fotografia. O resultado é a informação para o desenvolvimento da análise à qual é elaborada a interpretação crítica, que, correlacionada com a fundamentação teórica, resulta nas considerações gerais.

A estrutura da Dissertação pode ser dividida em três partes. A primeira é relativa à introdução do tema e à fundamentação teórica que suporta a investigação. A segunda inicia-se com o estudo de caso, contextualizando histórica e geograficamente o vale do Tua, para de seguida se abordarem Foz-Tua, Cachão e Mirandela, no período temporal estabelecido. Por último, serão referidas as considerações gerais, nas quais é dada a resposta a dois objetivos, articulação dos resultados com as teorias. Para finalizar as conclusões, que, para além da síntese do contributo para o conhecimento e da reflexão pessoal, apresentam a resposta ao último objetivo.

Entre as principais conclusões que se destacam, refere-se o facto da linha do Tua não ter tido o sucesso esperado por não ter sido levado a cabo o plano ferroviário que cobria toda a região, que alimentaria esta linha. Porém, as localidades que dispunham de estação sentiram positivamente a infraestrutura, ao ponto de se desenvolverem em sua função, assumindo esta um papel estruturador. Atualmente, enquanto infraestrutura de transporte, não apresenta interesse para a região, a qual não deve ser mantida na totalidade em prejuízo da barragem. Não obstante, enquadrada num plano turístico onde associe outros fatores, como a própria barragem do Tua, pode reintroduzir novas dinâmicas naquele território.

Palavras-chave: Linha do Tua, território, infraestrutura ferroviária, morfologia.

Abstract

The object of study of this dissertation is the Tua Valley and the changes that the line of railway gave to it. A territory, closed at its geographic isolation for centuries, has been changing the face of morphological implementation of this infrastructure during its period of operation. In all studies conducted under the dam construction process of the Tua, a gap, the urban point of view on the role of infrastructure as a conformer agent that territory arises. It is in this sense that the opportunity arises to develop the Master.

To give an answer to the problematic, two objectives which concern the identification of morphological transformations in the territory from the implementation of the train as well as their contribution in their spatial organization were established. The extracted results from indicators that contribute to constitute the answer to the ultimate goal, in that report on the dependence of the region has large investments in infrastructure to develop.

The methodology is the case study, using the technique of documentary analysis collecting data, both the urban level to the theoretical composition of the body, support to conduct research and indicators of morphological analysis or historical-geographical territory in question supplemented with observation and photography. This results in the development information analysis is prepared to which the interpretation critical, which correlates with the results of the general theory considerations.

The structure of the Master can be divided into three parts. The first is the introduction of the theme and theory supporting research. The second begins with a case study, historical and geographically contextualizing the Tua valley, for then if they approach Foz-Tua, Cachão, Bragança and within a time period established. Finally, the general considerations are given an answer to two goals, articulation of the results with the theories and to finalize the conclusions that beyond the synthesis of contribution to knowledge and personal reflection, is given the answer to the ultimate goal.

Among the key findings that stand out, refers to the fact that the Tua line have had success by not forecasted to have been carried out rail plan that covered the entire region, which would feed this line. However, the locations that they had felt positively station infrastructure to the point of developing into his role, assuming that a structuring role. Currently, while transportation infrastructure, is of no interest to the region, which should not be kept entirely at the expense of the dam. Nevertheless, framed in a tourist plane where associate other factors, such as Tua dam itself, may reintroduce new dynamics that territory.

Key-Words: Tua Line, territory, railway infrastructure, morphology.

Índice

Preâmbulo

Agradecimentos

Resumo & Palavras-chave

Abstract & Keywords

1- Introdução

1.1 - Justificação da problemática	12
1.2 – Objetivos	14
1.3 - Metodologia	15
1.4 - Estruturação dos Conteúdos	19

2- Fundamentação Teórica

2.1 – Estado de Arte	24
2.2 – Enquadramento Teórico	28
Conceitos: Infraestrutura; Território; Cidade	28
Cidade x Infraestrutura	30
Morfologia do Território	33

3- Contextualização Histórico-geográfica

3.1– Caminho-de-ferro em Portugal (1856-1914)	50
3.2 - Trás-os-Montes	54
3.2.1 – Caminho-de-ferro em Trás-os-Montes (Início da discussão)	60
3.3 – Vale do Tua (Foz-do-Tua Mirandela)	63
3.3.1- Anteprojetos / Estudos / Propostas	67
3.4- Linha do Tua	70
3.4.1 - Linha do Tua – Tua / Mirandela (1º troço)	74
3.4.2 - Linha do Tua – Mirandela / Bragança	75

4 – Análise Morfológica do território (1890-1980)

4.1 - Primeiras alterações (pós-implementação do caminho-de-ferro)	
4.1.1 – Alteração das dinâmicas	78
4.1.2 – O volfrâmio transmontano	81
4.2 – Foz-Tua	
4.2.1 – Contextualização Histórica	88
4.2.2 – Foz-Tua: o desenvolvimento impulsionado pelo caminho-de-ferro	93
4.3 – Cachão	
4.3.1 – Contextualização da área em estudo (a partir do contexto nacional)	104
4.3.2 – Os fatores de mudança nos anos 1960 (a partir do contexto nacional)	106
4.3.3 – O Cachão: o dinamismo fomentado pelo caminho-de-ferro	111
4.3.4 – O Cachão: a instalação da agro-indústria e o complexo de fábricas	112
4.3.5 – O CAICA e a obra social, construção da infraestrutura	125
4.3.6 – O CAICA e os apoios à agricultura da região	129
4.3.7 – Declínio e queda do CAICA	137
4.4 – Mirandela	
4.4.1 – Contextualização Histórica	141
4.4.2 - O desenvolvimento de Mirandela entre 1880 - 1980	142

5– Sistematização

5.1 – Considerações gerais	170
5.2 - Correlação	177

6– Conclusões

6.1 – Conclusões	186
------------------	-----

Listagem de Abreviaturas	194
---------------------------------	------------

Bibliografia	196
---------------------	------------

Índice de figuras	206
--------------------------	------------

1 – Introdução

1.1 - Justificação da problemática

No fim do séc. XIX, o interior estava “esquecido”, devido ao seu isolamento geográfico, surgindo a linha do Tua com o objetivo de ligar economicamente Trás-os-Montes ao resto do país. Esta infraestrutura foi importante para as populações da época que se encontravam desprovidas de meios de transporte. Dentro em breve, irá ficar imersa pelas águas da Barragem do Tua, já em avançado estado de construção. Assim, justifica-se que a mesma seja estudada enquanto ainda é possível ser visitada.

Existem vários estudos de viabilidade, impactos ambientais e outras tantas discussões sobre o possível interesse que a linha do Tua poderá ainda ter enquanto infraestrutura de transporte, valor histórico, paisagístico e económico para a região. Destas abordagens ressalta a dúvida relativa à mais-valia urbanística e territorial que esta infraestrutura poderá ter constituído para aquele território. Neste sentido, revela-se pertinente desenvolver a presente Dissertação.

Pretende-se abordar, de forma geral, a influência da linha do caminho-de-ferro na morfologia do território, focando três localidades servidas pelo comboio: Foz-Tua; Cachão e Mirandela. Serão verificadas fases e tendências de crescimento urbano para a região durante um período de funcionamento da linha (1887-1980), em que o seu planeamento urbanístico era pouco significativo. Contrariando esta situação, o comboio constituiu um fator de desenvolvimento socioeconómico para o Vale do Tua.

O relacionamento entre distintos centros urbanos formou, através do comboio, um território mais concentrado e coerente, aumentando o respetivo espaço económico (Fernandes, 2002).

O caminho-de-ferro deixou marcas nas cidades e originou fenómenos, principalmente as que dispunham de estações, favorecendo-as, em termos do respetivo desenho urbano (Salgueiro, 1992).

As teorias geradas no campo do urbanismo contribuíram para o conhecimento ao nível da morfologia urbana e demais transformações ocorridas em diversos momentos na história da cidade (Rossi, 1971), informando sobre a origem da alteração que a cidade foi sofrendo na construção da respetiva identidade (Lynch, 2009).

A ideia apresentada, que uma infraestrutura gera o desenvolvimento urbano e regional com uma capacidade estruturadora, configura-se a partir de aspetos que têm vindo a ser considerados (Ducret, 2011), ao ponto de fazer depender dela sectores económicos das cidades, imprimindo-lhes carácter próprio em torno desse tipo de atividades (Alemany, 2011).

A compreensão e conceção das formas urbanas e do território colocam-se a diversos níveis, diferenciados pelas unidades de leitura. Lamas (2004) e Secchi (1988), por exemplo, proporcionam noções de escalas diferentes, justificadas pela distinta amplitude e âmbito de cada um.

A falta de estudos sobre a influência que as linhas de caminho-de-ferro têm sobre uma determinada área conduziu a que se fizesse uma revisão bibliográfica, relativa a autores que aprofundaram esta questão a partir de infraestruturas distintas, possibilitando, desta forma, encontrar diferenças nas alterações em função do tipo de infraestrutura. Em alguns casos, indiretamente, originaram fenómenos como a formação de periferias de cidades (Salgueiro, 1992) por exemplo, outros levaram mesmo à formação de novos centros urbanos (Secchi, 1988).

A infraestrutura ferroviária introduziu uma série de transformações, algumas das quais refletidas no caso de estudo da Dissertação, resultando no desenvolvimento de uma Vila; na transformação de uma aldeia e no surgimento de outra, alterando o território.

Dos estudos existentes sobre a área em questão, entre Foz-Tua e Mirandela, ressalta, dos distintos pontos de vista (históricos, geográficos económicos, sociológicos, entre outros), a inexistência de leituras urbanísticas na sua globalidade, ou seja, através da reconstituição do território existente filtraram-se os constituintes que, direta ou indiretamente, estiveram ligados à linha do Tua para se perceber a sua importância. Esta é uma das principais questões da investigação, podendo vir a constituir um possível documento adicional para a compreensão e interpretação daquela realidade transmontana.

1.2 – Objetivos

- Identificar as transformações operadas no território entre Foz-Tua e Mirandela a partir da introdução do caminho-de-ferro;

Este objetivo constitui o ponto de partida da análise morfológica, através do qual se vão detetar as transformações no território, a fim de perceber o impacto que o comboio teve no mesmo.

- Estabelecer o contributo da linha de caminho-de-ferro para a implantação de outras infraestruturas de comunicação e respetiva organização espacial;

A linha de caminho-de-ferro trouxe o transporte como o facto de desenvolvimento socioeconómico da região. Durante alguns anos, as infraestruturas foram sendo implantadas ou localizadas em função do comboio.

- Definir como o desenvolvimento do contexto local e regional permanece dependente de lógicas de atuação sobre o espaço urbano a partir do princípio infraestrutural;

Através dos pontos anteriores, relacionando a infraestrutura com o impacto que teve na região, concluir como um equipamento desta origem poderá ser motivo de desenvolvimento e ao mesmo tempo assumir um papel estruturador do território.

1.3 - Metodologia

A investigação levada a cabo nesta Dissertação baseia-se no Estudo de Caso que, segundo Ludke & André (1986), consiste num estudo detalhado de uma situação particular, no qual o objetivo é o território Foz-Tua Mirandela e as transformações que a linha do Tua lhe imprimiu.

A escolha do tema é justificada pela importância que a infraestrutura teve na região, não existindo ainda nenhum estudo de origem urbanística, numa altura em que está quase a ponto de desaparecer submersa.

Relativamente à delimitação da área a estudar, trata-se do primeiro troço da linha do Tua, em que o impacto aconteceu primeiro e foi maior. As três localidades, Foz-Tua, Cachão e Mirandela, por serem atravessadas pelo comboio, tiveram um comportamento urbanístico ligado diretamente ao caminho-de-ferro.

A delimitação temporal da investigação decorre entre 1890 e 1980, datas coincidentes com a implantação da infraestrutura e com a perda de importância da mesma em virtude da rodovia.

A fundamentação teórica contextualizou o tema na obtenção da problemática, as alterações morfológicas num território em função de uma infraestrutura, que, através das teorias urbanísticas, se obtiveram conceitos, aspetos, pistas a ter em conta na sua leitura morfológica.

A investigação iniciou com uma pesquisa exploratória, para delimitar o caso de estudo e, de uma forma geral, entender o fenómeno a investigar, que, segundo Gil (1995), é feita para elaborar um estudo preliminar do objetivo principal.

Técnicas de recolha de informação:

- **Análise documental**, técnica que incluiu várias fases de recolha de informação que, à medida que se ia entendendo a problemática e a forma como as coisas foram acontecendo ao longo da história, foi-se conduzindo a pesquisa. Técnica fundamental à organização dos dados necessários, bem como à abordagem das teorias urbanísticas, que, simultaneamente vai conduzindo a investigação, e como refere Albarello, Digneffe, & et al (1997), trata-se de uma técnica fundamental a qualquer pesquisa.

As fontes documentais utilizadas nesta técnica foram as seguintes:

- **Fontes escritas não oficiais**, através de uma revisão bibliográfica sobre autores que abordaram temas relacionados com o caso de estudo e outros estudos de distintas abordagens e origens para o conhecimento do território em questão.

- **Fontes escritas oficiais**, relativamente aos Planos Diretores Municipais de Mirandela e Carrazeda de Ansiães (atuais e antigos), estudos de impacto ambiental, elaborados no processo da construção da barragem, aos quais foi possível aceder entre diversa informação facilitada pelos municípios e respetivas bibliotecas.

- **Fontes não escritas** são fontes nas quais é feita referência a vários documentos como cartas militares antigas e atuais, o projeto da linha do Tua e outros estudos preliminares, planos e plantas antigas, fotografias aéreas antigas e atuais, partes do projeto do Complexo Agroindustrial do Cachão, algumas fotografias da sua construção e durante o período de laboração, que foram recolhidas antes do incêndio do verão de 2013, que queimou parte do mesmo.

Como um subgrupo deste tipo de fonte, estão ainda as Fontes Orais, através das entrevistas informais realizadas a sujeitos que estiveram relacionados com o Cachão enquanto aldeia e outros enquanto CAICA, assim como outros dados recolhidos sobre as técnicas de Observação, Fotografia e Notas de Campo.

- **Observação**, que durante a investigação será uma técnica essencial porque o investigador adquire a sua própria visão do ponto de vista pretendido, de modo a aumentar o seu conhecimento (Gil, 1995).

- **Fotografia** é uma técnica que complementa a anterior, facilitando posteriormente o acesso à imagem. Pode ser analisada com outro detalhe e aspetos em concreto. Possibilita ainda, durante a análise à fotografia, a obtenção de outros pontos de vista, o que *in loco* por vezes não é percebido pelo investigador. Trata-se de uma técnica de recolha de informação que está ligada implicitamente ao caso de estudo (Ludke & André, 1986).

- **Notas de campo** são o registo feito durante o trabalho de campo, no qual é possível registar informação variada, que não é explícita em qualquer uma das técnicas anteriores, como algo que o investigador percebe que necessita de registo. Autores como Bogdan & Bilken (1994) referem-na como o registo escrito do pensamento do investigador durante a experiência vivida em campo.

Método de Análise:

A investigação será elaborada através de uma análise interpretativa, em que a observação direta e o uso da fotografia são características que se associam ao método qualitativo, que, segundo Ludke & André (1986), o estudo de caso assenta na pesquisa qualitativa. Bogdan & Bilken (1994) referem, quanto a este tipo de trabalho, que durante a pesquisa o investigador dá mais importância ao modo como as coisas aconteceram do que aos resultados finais. O tratamento de resultados será através da análise de conteúdo, já que se refere a um método qualitativo.

A primeira etapa é relativa à recolha de informação que informe sobre o urbanismo de Foz-Tua, Cachão e Mirandela, tendo sempre em conta uma abordagem "do geral para o particular", do território para a cidade, com o objetivo de um melhor conhecimento sobre esta área.

O uso da análise documental, da observação e a fotografia serão o grande apoio desta fase, para assim deter o máximo de informação e conhecimento para a definição da problemática.

A segunda etapa foca-se na análise bibliográfica em torno do urbanismo, através do qual foram detetados elementos, conceitos e teorias relacionadas com o tema em questão.

Na sequência do trabalho, e com base na etapa anterior, foi feita a análise do caso de estudo através dos aspetos principais e elementos identificados pelos diversos autores, resultando assim numa contextualização onde são enquadradas as principais referências com os elementos de análise, definindo a estrutura da investigação. Deste modo, tendo em conta os objetivos propostos, as teorias relacionadas com o processo de mutação do território permitem afirmar a origem das transformações urbanas.

O último objetivo pretende dar algumas respostas à problemática através de indicadores de transformação urbana a partir do princípio infraestrutural, ou seja, as transformações identificadas no território com base nas teorias urbanísticas.

Toda a informação recolhida ao longo da pesquisa será tratada pelo método qualitativo, como já foi referido, uma análise interpretativa do território com base na teoria urbanística. Esta será a plataforma de trabalho durante o desenvolvimento da Dissertação.

Depois de obtidos, os principais resultados da investigação serão de novo relacionados com os autores, os mesmos que orientaram a investigação para dar resposta aos objetivos propostos. Esta relação converge para as conclusões do trabalho.

1.4 - Estruturação dos Conteúdos

Introdução

Este capítulo corresponde à apresentação da Dissertação, onde se identifica e justifica a problemática, referindo ainda o objeto de estudo e os objetivos propostos aos quais se pretende dar resposta. É também abordada a metodologia seguida para o desenvolvimento da investigação.

Fundamentação Teórica

Desenvolve-se aqui o estado de arte da problemática abrangida, abordando, para o efeito, conceitos relativos a autores, com o intuito de esclarecer o âmbito da pesquisa. De seguida, avança-se para a disciplina urbanística no que concerne à escala urbana e territorial, enquadrando-as na investigação e informando conceitos chave e aspetos a ter em conta no contexto da análise morfológica dos casos de estudo.

Contextualização Histórico-Geográfica

Nesta secção é abordado o contexto histórico da área em estudo, do geral para o particular. Para além da situação económico-social do País, confere-se particular atenção a Trás-os-Montes e ao vale do Tua, assim como à respetiva relação com a infraestrutura, enquadrando o capítulo seguinte.

Análise do caso de estudo

Corresponde ao desenvolvimento da análise do caso de estudo, iniciado por uma abordagem territorial, num período de transição, após a implementação da infraestrutura e, de seguida, a análise morfológica das distintas etapas cronológicas de Mirandela, Cachão e Foz-Tua.

Simultaneamente, quando oportuno, é feita uma redução de escala para serem abordados outros níveis de abordagem como, por exemplo, a macro escala para fazer referência às infraestruturas de carácter regional, tendo presente a relação destas com a linha de caminho-de-ferro.

Durante este processo, são identificados as principais características da forma urbana das localidades em estudo no período temporal estabelecido, informadas pela teoria urbanística.

Sistematização

Este capítulo é subdividido em dois pontos: o primeiro corresponde às considerações gerais e uma síntese interpretativa sobre os resultados mais relevantes, sendo destacados os principais aspetos resultantes da análise do caso de estudo.

O segundo é relativo à correlação, ou seja, o cruzamento entre os ditos resultados e os fundamentos teóricos que conduziram a investigação. Na sistematização é dada resposta aos dois primeiros objetivos propostos na Dissertação.

Conclusões

É feita uma reflexão prospetiva, tomando como base o caso de estudo e os resultados finais, partindo de um ponto de vista pessoal sobre as possibilidades de desenvolvimento e estruturação urbana em função do princípio infraestrutural.

2 – Fundamentação Teórica

2.1 – Estado de Arte

Com a finalidade de estabelecer uma relação entre vários autores sobre a análise do território, Secchi (1988) aborda alguns investigadores que se debruçaram sobre o tema, porém deparou-se com escassos desenvolvimentos de teorias territoriais, justificado pela variação dos estudos elaborados e pela particularidade que cada exemplo apresenta, não permitindo assim que seja feita qualquer tipo de comparação,

(...) la imprecisión con que vienen definidos los términos descriptivos y teóricos utilizados en ellas y, en consecuencia, la falta de uniformidad en su uso y las dificultades que entraña la cuantificación de los hechos empíricos, como por ejemplo la distribución territorial de una población (en sentido estadístico)
(Barclay, Jones, n.d. citado por Secchi, 1988, p. 28).

O autor define como objetivo e finalidade da análise territorial prever corretamente as modificações futuras, de forma a ser possível perceber o modo de ação em formato de “políticas” para um melhor resultado final sobre as ordens territoriais que atuam diretamente sobre os níveis de bem-estar social, ou seja, de diversos serviços e bens disponibilizados (Secchi, 1988).

Relativamente à disponibilidade de novos equipamentos e espaços residenciais, Lamas sublinha as infraestruturas de comunicação bem como grandes áreas, disponíveis para implantação de indústrias, como as principais características para o aparecimento de novos aglomerados urbanos, muitas das vezes por incapacidade e saturação da cidade. Uma infraestrutura de transporte como a linha de caminho-de-ferro assume um papel preponderante num território como elo de ligação, relacionando a cidade com o território. Porém, e segundo o autor, é necessário reduzir à escala da cidade, a fim de analisar o resultado desta inter-relação, salientando três dimensões espaciais para o estudo da forma urbana (Lamas, 2004, pp. 50-55).

A dimensão sectorial, relativa à escala mais próxima, elementos constituintes da “rua”; a dimensão urbana, relativa à escala intermédia, respetivamente ao pormenor da estruturação das ruas; e a dimensão territorial, que na Dissertação, será a escala de trabalho na análise urbana, onde a forma se estrutura através da articulação de diferentes formas à dimensão urbana (Lamas, 2004, pp. 50-55).

Teresa Barata Salgueiro faz referência à cidade como uma entidade individualizada com alguma dimensão e densidade, onde acontece um elevado e variado conjunto de atividades (1992, p. 26).

Segundo Rossi, a cidade é formada por vários momentos, os quais justificam forma, dimensão, estatuto e história, “(...) a cidade é uma criação nascida de numerosas e vários momento de formação (...)” (1971, p. 10).

Lynch (2009, p. 15) associa aos momentos de formação características que informam sobre a origem da transformação ou crescimento da cidade para nos ajudar a justificar a forma, como identidade, estrutura e significado. Para uma correta a legibilidade, defende a necessidade de a analisar nas suas componentes e no modo como é entendida pelos seus utilizadores.

A sua forma é apenas uma “fração da história da cidade”, tal como refere Lamas, que não depende só da sociedade que a produz e das condições históricas, sociais, económicas e políticas em que a sociedade gera o seu espaço e o habita, mas também “de teorias e posições culturais estéticas” de que as idealiza e constrói (2004, p. 27).

François Ascher (2008) defende que o crescimento da cidade está ligado ao desenvolvimento de técnicas de transporte e de armazenamento de pessoas, bens e serviços articulados com a individualização, a racionalização e a diferenciação social.

Nesta linha de pensamento, a cidade é algo que está em permanente mutação aumentando assim o seu grau de complexidade.

Segundo Lamas, a leitura deve ser feita abordando a nível “físico-espacial e morfológico”, só assim será possível o entendimento sobre a singularidade de cada espaço e de cada forma e ainda “explicar as características de cada parte da cidade”, afirmando que esta leitura preliminar é acompanhada por outras, de modo a serem conhecidos diversos aspetos, históricos, económicos, sociais (Lamas, 2004, p. 30).

Quanto à morfologia urbana, Gauthiez defende que o estudo do espaço físico urbano, se refere à sua evolução em relação às alterações sociais, económicas e demográficas, considerando os atores e os processos implicados nesta evolução (Gauthiez, 2003, p. 110). Por sua vez Lamas (2004, p. 38) entende que morfologia urbana é a ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenómenos que lhe deram origem e subdivide-a em três pontos;

- Morfologia urbana, como o estudo da forma do meio urbano nas suas partes físicas exteriores;
- Estudo da morfologia urbana, que se ocupa da divisão do meio em partes de articulação destes entre si;
- Estudo morfológico, que tem em conta os níveis ou momentos do espaço urbano.

Porém, para o autor nem só esta leitura visual interessa à morfologia urbana, defendendo que também a arquitetura tem lugar na produção do espaço físico, por outras palavras, um conjunto de objetos arquitetónicos relacionados espacialmente em que a arquitetura é a chave para a interpretação correta e global da cidade como estrutura espacial (Lamas, 2004, p. 40).

Para Bruno Zevi, a arquitetura é uma grande escultura escavada, cujo interior o “(...) *homem penetra e caminha (...)*” e que provem do “(...) *vazio, do espaço encerrado, do espaço interior em que os homens andam e vivem (...)*” (1984, p. 25), acrescentando que o espaço interior é o “protagonista do facto arquitetónico”. Para o autor, tudo que não tem espaço interior não é arquitetura e que,

“(...)a experiência espacial própria da arquitetura prolonga-se na cidade, nas ruas e nas praças, nos becos e parques, nos estádios e jardins, onde quer que a obra do homem haja limitado vazios, isto é tenha criado espaços fechados (...)”
(Zevi, 1984, p. 25).

Desta forma, e já que a cidade é constituída por espaços destes, interiores, definidos por obras arquitetónicas, espaços exteriores ou urbanísticos, a construção do espaço físico da cidade resulta da sua arquitetura.

Aldo Rossi reforça esta ideia, afirmando que a forma da cidade se resume na arquitetura da cidade, podendo esta ser entendida como uma grande obra de arquitetura e engenharia que cresce no tempo, no entanto, o autor assume que a arquitetura trata de uma realidade mais complexa (Rossi, 1971, p. 43).

Relativamente à noção de cidade como arquitetura, Nuno Portas (2007) propõe analisa-la sobre uma via metodológica, através do tipo e da forma. O autor aborda os temas dos núcleos, da expansão descontrolada das cidades, do projeto urbano, como elementos preponderantes para uma correta leitura sobre o "problema". Para Portas o Urbanismo trata uma disciplina distinta da Arquitetura, que não a substitui nem a sobrepõe, apenas a complementa interagindo com outra escala e outras disciplinas (Portas, 2007, p. 96).

Há autores que defendem que a particularidade das formas urbanas das cidades portuguesas se deve a múltiplos fatores relacionados, na maior parte das vezes com os seguintes aspetos: diferentes influências e conceções de espaço que advêm da cultura urbana portuguesa; a escolha dos locais para a implantação dos núcleos iniciais dos aglomerados urbanos; a íntima articulação dos traçados das cidades com as particularidades topográficas locais; a localização de edifícios singulares de acordo com a topografia; a preponderância destes nos traçados urbanos; a lenta estruturação formal das praças urbanas, associados a diferentes núcleos geradores e a funções distintas; a permanência da estrutura de loteamento e das tipologias de construção da cidade portuguesa que é sempre projetada no sítio e com o sítio (Teixeira & Valla, 1999).

2.2 – Enquadramento Teórico

Conceitos: Infraestrutura; Território; Cidade

Esta Dissertação apoia-se numa linha de investigação que relaciona três conceitos: o território (toda a extensão relacionando a linha com as povoações), a cidade (três povoações em estudo, Mirandela, Cachão e Foz do Tua) e a infraestrutura (a linha do Tua).

Este não é um tipo de investigação que esteja muito desenvolvida, principalmente no que toca ao território em questão.

Assim, parece-nos oportuno mencionar o significado lato dos conceitos supracitados e o modo como alguns teóricos os definem.

Território: Fábio Duarte define-o como uma porção de espaço codificada, onde os símbolos e as suas ordens tendem a imantar o espaço, organizando o regime de forças que nele habitam ou que por ele passam, não necessariamente controlados apenas por um poder soberano, mas também por valores de determinada sociedade, referidos na busca pela definição de espaço produzido do ponto de vista biológico (2002, p. 46).

Para ele, a noção de territorialidade está ligada à ideia de domínio, à área de influência de uma determinada espécie num espaço e de um de seus elementos sobre os seus pares, citando Milton Santos (1999, p.16), que considera o território como o espaço habitado, o espaço humano, devendo ter em conta que para este o espaço é constituído por sistemas de ações e sistemas de objetos, sendo estes projeções técnicas do homem, constituindo parte da sua cultura (Duarte, 2002).

Lamas refere território como uma “extensão da superfície terrestre” na qual vive um grupo humano, ou seja, é um espaço constituído pelo homem em oposição a espaço natural, não humanizado. Posto isto, ressalva que a forma humana não pode ser desligada do seu suporte geográfico, ou seja, o território preexistente constitui sempre um elemento determinante na criação arquitetónica e atribui ao urbanismo o objetivo de dominar o território e os seus mecanismos de transformações (2004).

Cidade é geralmente caracterizada por um número elevado de habitantes, por elevada densidade populacional e por determinadas infraestruturas, cuja maioria da população trabalha na indústria ou em serviços. No entanto, cidade pode ser entendida, segundo Badie (1995, citada Duarte, 2002, p.80), como o fator emocional na ligação de um grupo social com um território, em que a apropriação de uma porção do espaço, e não o apenas habitar, seria fundamental para a consideração da cidadania. Basta lembrar que a "democracia" grega dependia, entre outros fatores, que se fosse cidadão senhor de território.

Para Teresa Barata Salgueiro, cidade é um aglomerado populacional, que a dada altura foi elevado a esta categoria e, tradicionalmente para a Geografia, é a forma de povoamento (1992, p. 26).

Na Dissertação, no que toca à cidade, será abordada através destas definições, no foro sociológico e arquitetónico, ou seja, libertando a palavra cidade do seu significado linguístico, solta de qualquer hierarquia, classe ou tamanho que lhe dê estatuto, mas apenas cidade como um povoado que nasceu e se transformou ao longo dos tempos.

Infraestrutura é um termo que à escala territorial é relativo a equipamentos públicos, que podem ser, estradas, linhas de caminho-de-ferro, portos marítimos ou fluviais.

O papel preponderante que normalmente estes equipamentos assumem num território ganham tal importância, capaz de o fazer depender dele, como refere Forno (1985, citado por Ducret, 2011, p.34), que o porto e as atividades marítimas de uma cidade têm uma influência económica tão forte sobre ela capaz de a fazer depender do porto para existir. Do mesmo modo, na maioria dos casos essa influência sente-se mais além da cidade em si, tendo impactos a nível regional e nacional (Sousa, 2011).

Cidade x Infraestrutura

Abordado o conceito de infraestruturas, e esclarecido o âmbito de importância em estudo, é de referir que este vai ser o elo de ligação e cruzamento com outros dois referidos, ou seja, a relação entre as povoações / território em questão é a linha de caminho-de-ferro.

Com o desenvolvimento das infraestruturas de transporte e o consequente aprofundar do relacionamento entre diferentes regiões, os centros urbanos tornaram-se mais interdependentes. Apesar do "encurtamento" das distâncias os territórios fundiram-se formando um território maior e mais coerente, aproximando-se da formação de um espaço económico nacional, articulado por estrada e ferrovia (Fernandes, 2002, p. 152).

A noção de desenvolvimento ligada a uma infraestrutura, nomeadamente de transporte, deixou marcas no território, não só na sua morfologia mas também socioeconomicamente. A leitura da relação destes dois fatores pode contribuir para a perceção da importância desta num território.

À escala da cidade, no que toca à questão morfológica, há fatores de reconhecimento automático, como o fenómeno das localidades que dispõem de estações serem favorecidas, pelo que estas influenciavam o desenho das mesmas (Salgueiro, 1992).

Entre alguns fatores de influência no crescimento e desenvolvimento de uma cidade, e por conseguinte a forma, estão os equipamentos, uma vez que uma infraestrutura pode ter potencial de alterar a forma natural gradual de uma cidade. Em muitos casos, os portos têm determinado a evolução histórica, o crescimento e a estrutura urbana de uma cidade (Alemany, 2011, p. 76).

Alemany (2011), trata e define questões pontuais de cidades com uma infraestrutura, oportuna nesta pesquisa, a fim de perceber o peso de um equipamento deste género. As cidades que estão apoiadas em infraestruturas variam conforme a origem das mesmas, ou seja, as cidades com uma função portuária dominante diferem das industriais ou regionais,

estando estas mais direcionadas para o transporte terrestre (Vigarie,1979, citado por. Ducret, 2011, p. 35).

No sentido evolutivo das relações porto-cidade, o autor cita alguns historiadores com exemplos asiáticos, salientando o modelo de Murphey (1989), que refere que à medida que uma economia urbana desenvolva novos meios de crescimento económico, a relação da cidade com as atividades portuárias diminui ao ponto dos terminais portuários saírem do núcleo urbano e antigas áreas portuárias se redesenharem para espaços urbanos.

A ideia de que o desenvolvimento portuário gera o urbano e regional de forma automática, como motores da economia, tem vindo a ser considerada por especialistas (Ducret, 2011, p. 36/37)

Então, a questão de uma infraestrutura de transporte numa cidade poder falhar ou desaparecer, enquanto outras se desenvolvem e criam num território uma dependência, terá relação com alguns fatores externos?

Será a cultura da cidade, a facilidade de acesso ao equipamento, o aparecimento de outros equipamentos que facilitem a perda de importância e o desaparecimento da infraestrutura à semelhança da linha do Tua?

No que toca à cidade portuária, Alemany (2011, p. 76) refere a cultura urbana, a imagem real e simbólica do porto, a relação cosmopolita que tem proporcionado, com o resto do mundo, as possibilidades de todo o tipo que o mar oferece, tem exercido um indiscutível poder de atracção, por isso, sem serem fatores económicos, têm condicionado a sua economia e ainda imprimem-lhe um carácter e uma identidade característica e diferente de outros tipos de cidades.

Quanto ao planeamento, à resolução de problemas, à organização de espaço, às reações provocadas pelas infraestruturas, o caso das cidades portuárias em que o urbanismo tem abordado as transformações portuárias dos últimos anos tem vindo a ser alvo de planos, como destaca o autor, sublinhando o impacto que estes representam nas cidades, projetos de reconversão dos molhos mais próximos aos núcleos urbanos habitados (Alemany, 2011, p. 72).

Secchi define Urbanismo como algo para além de projetos, conjuntos de obras e teorias, *“mas um vasto conjunto de práticas, quais sejam as da contínua e consciente modificação do estado do território e da cidade (...)”* (1988, p. 18).

Relativamente a este primeiro ponto que trata de uma escala mais próxima à cidade e da sua relação com uma infraestrutura, Busquets dá ênfase a esta “supremacia” da infraestrutura sobre a cidade, referindo que *“El puerto exterior y otras infraestructuras son los soportes principales para reorganizar los sistemas urbanos en este nuevo marco”* (Busquets, 2011, p. 205).

Contudo, esta superioridade e ou poder que as infraestruturas ganham sobre as cidades nem sempre surtem resultados positivos ou controlados, contribuindo para a deformação das cidades.

(...) o incremento das catividades industriais veio afetar profundamente alguns desses estabelecimentos humanos se não todos, porque os que não reúnam condições de localização atrativa para a indústria terão visto a sua «funcionalidade» limitada aos padrões de catividade económica primitivos e os outros terão visto a sua dimensão aumentar para volumes nem sempre compatíveis com a organização do espaço; a melhoria e intensidade de transportes e comunicações em geral, com a centralização da administração, viriam a introduzir distorções adicionais no sistema (Salgueiro, 1992, p. 90).

Os aspetos territoriais dos problemas económico-sociais começaram a despertar interesse com o início do urbanismo Industrial, após a Segunda Guerra Mundial, onde despontaram os primeiros passos do planeamento do território. A prática urbanística nasceu com as cidade, mas a

“teorização só adquiriu foros de ramo sistematizado de conhecimentos desde que foi chamada a resolver problemas urbanos importantes originados pela Revolução Industrial e pelo acentuado crescimento das cidades” (Mafra & Silva, 2004, p. 8).

Morfologia do Território

Para suporte desta Dissertação foram procuradas referências de apoio, tendo em vista uma reflexão sobre o território em análise. Deparou-se com a necessidade de definir o objeto e os fenómenos que se incluem no campo de análise. Dessa forma, o objeto é o território e a finalidade é perceber quais os aspetos e fenómenos a ter em conta na sua leitura.

O Planeamento e Gestão do Território pressupõem aspetos de Gestão Territorial e logo planeamento, embora a maior parte das intervenções no território tenham sido sobre planos ou programas de ação na forma de políticas territoriais, que para Secchi “são um conjunto de normas e intervenções ditadas ou adotadas por iniciativa pública relativas à ordem territorial” (1988, pp. 20-21), isto é, a formação e o desenvolvimento dos centros urbanos, a distribuição espacial da ocupação do solo no seu interior e regiões envolventes e a utilização por parte de diversos agentes. Secchi (1988) divide a questão da Ordem Territorial em duas categorias de fenómenos na análise da distribuição sobre o território, relativamente aos assentamentos destinados à residência, atividades produtivas e sua utilização pelos diversos agentes.

- A primeira categoria é associada aos fenómenos de carácter acumulativo, que levam à formação de centros urbanos com diferentes dimensões, desde uma aldeia até uma área metropolitana.

Por outras palavras, os que dão lugar a um desenvolvimento distinto dos diversos centros, designando-os de fenómenos geográficos.

- A segunda categoria diz respeito aos fenómenos que afetam a distribuição dos assentamentos dos distintos centros ou áreas de aglomeração, designando-se por fenómenos urbanísticos.

Secchi define como Planificação Territorial o agente público que tem preferencialmente uma função social, com uma estrutura analítica e estratégica, que compõe um conjunto de políticas que estabelecem ou modificam o ordenamento territorial. Através de uma situação existente é feita uma análise e diagnóstico onde serão detetadas as medidas/políticas a tomar, que, em função desse procedimento, a situação vai-se alterando e, ao mesmo tempo, as medidas podem ir-se ajustando de forma a obter um melhor resultado. (Secchi, 1988, pp. 20-21)

O sucesso desta cadência lógica de funcionamento de etapas originará melhores resultados nas alterações de ordens territoriais, que são:

- o nível de bem-estar social está diretamente ligado à distribuição territorial dos assentamentos, quantidades de bens e serviços produzidos e adquiridos pelos sectores públicos e privados, bem como a sua oferta e a distribuição pelos diversos grupos sociais;

- as ordens territoriais derivam das decisões que, com respeito à localização, produção e consumo, façam aqueles agentes que, na busca da maximização da sua própria função de bem-estar, valorizem o comportamento externo, assim como também a quantidade e a distribuição de bens públicos.

As ordens territoriais devem ser em função da quantidade e da distribuição espacial dos bens públicos. Secchi (1988, pp. 20-22) refere a hipótese que lhe parece mais aceitável relativamente a este assunto; as ordens territoriais atuarem sobre os níveis de bem-estar social, fundamentalmente nos custos imputados ao transporte de diversos bens e serviços, desde o lugar de produção ao de consumo, assim como os custos de deslocação aos locais de produção e consumo.

Ainda quanto às políticas de adoção para alterar a situação atual de um determinado território, Lopes apresenta uma perspetiva diferente a partir do planeamento e desenvolvimento regional. Salienta que o termo “adoção de políticas” leva a várias questões: planeamento, objetivos, meios e o fim que, por norma, é o desenvolvimento de uma região (mesmo que a longo prazo) (1987, pp. 282-289).

No sentido de definição de uma política, o autor dá relevo à questão da necessidade de uma estratégia bem definida, corretamente implantada no tempo e no espaço, para que assim a situação tenda a modificar-se no sentido do equilíbrio. As linhas orientadoras devem partir do resultado pretendido e ter em conta os objetivos determinados. O resultado pode traduzir-se na palavra desenvolvimento, normalmente vertido na acessibilidade de pessoas aos bens e serviços básicos e oportunidades em geral e que, segundo o autor supracitado, impõem “*a organização do espaço como um objetivo e pode servir-se do crescimento como um dos meios*” (Lopes, 1987, p. 284).

Nos processos de planeamento é importante ter bases objetivas, o quanto possível, para assim facilitar a quantificação dos objetivos pretendidos, o que não acontece com os resultados finais, que pela sua natureza não são quantificáveis. Relativamente à quantificação desses objetivos existem duas formas de a fazer: direta ou indiretamente. Condições de habitação, criação e melhoria de espaços abertos, aumento de oportunidades associadas a acessibilidades entre outras são alguns objetivos quantitativos. Lopes refere a existência de outros, qualitativos, como os culturais, estéticos associados a valores cuja quantificação não faz sentido a maioria das vezes, mas nem por isso deixam de ser fundamentais.

Posto isto, dir-se-á que o resultado final pretendido é o desenvolvimento muito marcado ainda por preocupações de justiça económica e social, equilíbrio ecológico, defesa do ambiente e qualidade de vida.

As formas de conseguir esse desenvolvimento podem sintetizar-se na organização do espaço através do qual se pode fazer a criação de condições de acesso válidas e serviços básicos, como já foi referido.

Os meios a utilizar poderão apoiar-se no crescimento, embora nem sempre qualquer crescimento signifique necessariamente desenvolvimento, sendo essencial a *"necessidade de definição de uma estratégia em que os fins, objetivos e meios sejam coerentes articulados numa dupla perspetiva: temporal e espacial"* (Lopes, 1987, p. 289).

Lamas (2004) define aspetos quantitativos como todos aqueles que se referem a uma organização quantitativa, a qual é possível calcular quantidades, valores, percentagens, densidades, superfícies, fluxos, entre outros. Relativamente a aspetos qualitativos são definidos por ele como o tratamento de espaços, o conforto e a comodidade do utilizador.

Em *Análisis de las Estructuras Territoriales*, Secchi (1988) aborda a questão da formação de centros urbanos, a partir do ponto de vista económico, fazendo um estudo preliminar e uma compilação de vários autores que se debruçaram sobre o tema de diferentes modos, mas sempre em torno deste sector. Vários estudos/autores interpretam a economia, através da distribuição espacial dos assentamentos, como, por exemplo, Jones (n.d., citado por Secchi, 1988, p.11), que defende que o espaço, através dos custos de transporte, dá lugar ao bem como facto de produção, e considerando-o na explicação da formação das rendas urbanas e agrícolas, bem como a constituição de economias externas de produção e consumo. Este autor vai ao encontro de Lopes (1987), quando refere que as teorias territoriais tiveram um difícil e fraco desenvolvimento pela dificuldade de quantificação e comparação de feitos experienciados, como a distribuição territorial de uma povoação.

Na análise de um território podem ser encontrados vários tipos de aglomerados de edificações, assentamentos residenciais e produtivos que não se distribuem no território uniformemente, mas que, pelo contrário, se agrupam em centros com diversas dimensões, em que cada um deles tem uma história de crescimento e desenvolvimento económica diferente.

Para se tentar saber, num determinado momento, a dimensão/estado de cada aglomerado é necessário perceber, na mancha edificada, qual é que foi agrupada, como se distribuiu ao longo do aglomerado e como se localizam no território. Devem também ser interpretadas as tendências de crescimento em função da causa de cada um, para se conseguir perceber a evolução ao longo dos anos. Macura, (1961, citado por Secchi, 1988, p. 28), alerta que na observação de um território pode ser tomado em conta o grau de urbanização numa determinada povoação dentro desse território, ou seja, a percentagem de habitantes residentes num aglomerado. Se o seu nível de desenvolvimento, num limite arbitrariamente definido, é positivamente relacionado dentro dos níveis gerais de desenvolvimento económico, em que os valores mais elevados dizem respeito aos centros com um maior nível de urbanização e cada centro, em função da sua dimensão demográfica tem a sua posição no ordenamento desse território. Segundo Berry (1961, citado por Secchi, 1988, p.29), dispõem-se por faixas (primeira, segunda,...), quando relacionadas entre si, de forma que para cada território possa considerar-se estável no tempo ou obviamente modificável. Ainda que não seja totalmente credível, esta relação pode ser feita com o nível geral de desenvolvimento económico.

Territórios relativamente pequenos, estruturalmente formados por elementos semelhantes (homogéneos), podem ser detetados conjuntos de centros urbanos associados a "sistemas urbanos", em que cada centro pertencente a um único sistema, com área de mercado de influência associada, em que, no interior, só se encontrem (em número determinado) centros de ordem superior e pertencente ao mesmo sistema.

Desta forma, os centros urbanos pertencentes ao mesmo sistema são organizados hierarquicamente entre si, no sentido em que as relações entre os distintos centros não se produzam diretamente. As dimensões de cada centro dependem ainda do número de atividades pertencentes a cada um, da dimensão e número de empresas de cada sector, existindo também uma ordenação hierárquica das atividades (Berry e Pred, n.d., citado por Secchi, 1988). Os fluxos migratórios entre dois centros e as modificações das ordens territoriais também estão diretamente relacionadas com as dimensões de cada centro e em função do seu potencial (Olsson, 1965, citado por Secchi, 1988, pp. 26-31).

A questão dimensional dos centros urbanos e os fenómenos atrás descritos, que fazem com que esta varie, não correspondem à generalidade, não podem ser seguidos à risca para todos os casos. Segundo Stewart (n.d., citado por Secchi, 1988, pp. 26-31), nos países pouco desenvolvidos, pouco povoados em que as cidades aparecem isoladas, distantes umas das outras e com carências de pequenos centros, aparecem as primeiras divergências.

Quanto à utilização dos conceitos supracitados, (grau de urbanização, centro urbano, associação, área de mercado ou influência, assentamento, atividade entre outros), para serem levados em conta na análise do território é preciso muita precisão e uniformidade, pelo facto do anteriormente referido se tratar de possibilidades baseadas em experiências.

A Revolução Industrial criou as condições para que a disciplina urbanística surgisse na Europa, sendo apontada como uma das causas do surgimento de uma nova forma de ocupação de espaço (Murzi, n.d., pp. 21-26). Nas palavras de Goitia (1995, pp. 160-165), tal transformação não foi só originada pela introdução da indústria, mas também pela alteração na produção agrícola, meios de transporte e comunicação e novas ideias económicas e sociais.

Locaze (1995, pp. 34-37) deixa isso bem patente ao referir o caso da França que, depois da Segunda Guerra Mundial e da crise de 1929, apresentava um ruralismo acima da média dos seus países vizinhos do norte da Europa, em que 45% da população residia em pequenos assentamentos com menos de 2000 habitantes, praticando, a maioria das famílias, uma agricultura de subsistência, pois o pouco produzido era para consumo próprio. Só em meados de séc. XX se dá uma "revolução silenciosa" (Lacaze, 1995) pela dimensão e rapidez do desenvolvimento económico e social, justificado por quatro fenómenos que, conjugados, produziram efeitos para transformar o modo de vida dos franceses e desencadear uma fase de crescimento e desenvolvimento económico:

- a agricultura entra num processo de modernização de grandes dimensões reagrupamento de terrenos, mecanização e especialização das culturas, formam o fenómeno de modernização da agricultura;
- a atividade industrial desenvolveu-se muito depressa, renovando a sua indústria pesada e adotando o modelo do "Fordismo" para produzir em grande escala, estandardizou bens de consumo e mobilizou importantes efetivos de mão-de-obra pouca especializada;
- a urbanização rápida desencadeada pela industrialização referida no ponto anterior, mão-de-obra para a modernização da agricultura, não foi suficiente, tendo sido adotada como solução adaptada a importação de trabalhadores imigrantes;
- a evolução demográfica e social levou a mudanças económicas; a evolução da natalidade, a emancipação da mulher com o controle da natalidade, o que lhe facilitou a entrada no mercado de trabalho assalariado, bem como outras opções foram fatores de mudança.

Estes quatro fenómenos relacionados desencadearam uma série de acontecimentos que visaram o desenvolvimento socioeconómico.

Este exemplo tem o objetivo salientar questões como a introdução da indústria e alteração da produção agrícola quanto à importância destes fatores na formação, transformação e dimensões de centros urbanos, como no caso particular do Complexo Agro Industrial do Cachão (em análise na Dissertação). Neste caso são reconhecidos alguns princípios que poderão ter servido de exemplo ao mentor deste complexo, Eng.º Camilo Mendonça.

Quanto à formação de centros urbanos, originários do primeiro sector económico, referidos no parágrafo anterior, Secchi (1988, pp. 32-36) refere que o aumento de produtividade e da dimensão da unidade produtiva agrícola, que normalmente é acompanhado com um aumento do nível tecnológico do sector, bem como da procura de produtos agrícolas e industriais, verificam-se fenómenos de concentração e especialização espacial em territórios dotados de recursos naturais. Estes fenómenos justificam, por sua vez, que uma organização mais eficiente da produção propicia à aquisição de maiores quantidades de bens e serviços.

De outra forma, a melhor organização de produção originada pela concentração espacial pode produzir alternativas, mediante processos culturais quando a concentração espacial é alcançada através de uma elevada produtividade do sector agrícola, ou com a presença de "indivisibilidades". A organização social só utiliza os possíveis excessos de produtividade que originem um processo de acumulação de capitais, os quais devem ser investidos em outros sectores. Quando se verifica a presença de indivisibilidades, apresentam um escasso desenvolvimento urbano que, dão lugar atualmente a áreas subdesenvolvidas, onde faltaram formas de organizações sociais e o uso de tecnologias agrícolas já existentes. Neste caso, em que a concentração espacial foi justificada pela presença de "indivisibilidades", o autor teve em conta três pontos:

- as economias derivadas de aumentos de fatores produtivos relativos à produção de determinados bens ou serviços, com ou sem alteração das proporções em que os mesmos intervieram no processo produtivo, correspondendo dessa forma mais elevados que proporcionais;

- as economias derivadas a quantidades unitárias de especialização possível, em geral a causa de uma maior disponibilidade de recursos e diminuição dos custos de transporte;

- as economias derivadas de quantidades unitárias de fatores produtivos, qualitativamente diferentes e tecnologicamente mais eficazes (Davis, n.d., citado por Secchi, 1988, pag. 32).

Kaldor designou estes três fatores como "indivisibilidade" (1934, pag.65., citado por Secchi, 1988, pag. 33).

Por si só, a teoria de atividades económicas não justifica a existência de centros urbanos, bem como as suas dimensões. Essa análise não pode ser feita abstraído as diferentes características naturais e as distintas partes do território e desprezar as "indivisibilidades", nomeadamente em processos produtivos. Enquanto não for tida em conta a "indivisibilidade" de alguns bens e serviços, estas teorias não servirão para explicar o porquê das aglomerações urbanas.

Na realidade, a forma como se distribuem no espaço as diversas atividades de uma área metropolitana, pouco tem a ver a estrutura mineral bem como a distinta fertilidade do solo agrícola, ainda que possam vir a ser fortemente condicionadas não só mas também pelos transportes.

(...) cada centímetro cuadrado de terreno, utilizando sus propios recursos y desanallando las mismas actividades que cualquier otro produciría el mismo conjunto de bienes, eliminando-se así todos los transportes (...) (Secchi, 1988, p. 34).

A formação de centros urbanos a partir das atividades económicas, inicialmente era justificada por formas particulares de economias externas, que para Robinson (1931, pag.142., citado por Secchi, 1988, pag. 34), se tratava de economias de aglomeração. Segundo o conceito de Bassa (1961, pag.195., citado por Secchi, 1988, pag. 34), essas economias definiam-se pela vantagem do menor custo de produção e distribuição,

pelo facto de a atividade produtiva se realizar num só lugar, situação não verificada nos registos de atividades produtivas em situações de uma completa dispersão ou uma menor concentração.

As economias de aglomeração foram subdivididas em “localização” e “urbanização”, definindo-se a primeira por uma concentração de atividades do mesmo sector e a segunda pela justaposição de economias de diferentes sectores. Ambas oferecem vantagens diferentes, em função de aspetos como melhor ou pior uso racional da mão-de-obra. Cada sector tem como tendência aumentar as “indivisibilidades”, a relação que cada um tem com surgimento de bens e serviços também em função dos sectores produtivos, e ainda, a facilidade de acesso a empresas do mercado (umas oferecem uma vantagem outras oferecem vantagens diferentes), essencialmente economias que derivam da especialização de uma maior disponibilidade de recursos (Isard et al. 1960, pag. 404, citado por Secchi, 1988, pag. 34).

Posteriormente, as categorias “concentração espacial e de especialização” foram substituídas pela designação “indivisibilidades-concentração espacial”, tendo presente que este conceito está diretamente ligado aos custos de transporte. Por outras palavras, se não houvesse custos/dificuldades de transporte, existindo uma mobilidade e acessibilidade perfeita muitas das indivisibilidades referidas anteriormente, também não existiam, da mesma forma que não davam lugar a fenómenos de concentração espacial. De uma forma sucinta, a formação de concentrações espaciais produtivas, bem como residenciais, tem como causa a questão da mobilidade de pessoas e bens.

A procura de referências teóricas que suportassem os fenómenos que se deram no desenho do território e das cidades em geral, a partir do ponto de vista económico, serve para obter uma perceção dos efeitos sentidos em Foz-Tua, Cachão e Mirandela a partir do momento que foi implementada uma infraestrutura preponderante na alavancagem de estruturas económicas.

Importa perceber os tipos e dimensões desses fenómenos, bem como aspetos resultantes, para a partir daí se poder analisar melhor este caso em particular, justificando as alterações encontradas através dos corretos fundamentos neste corpo teórico.

Outra questão intrínseca à interpretação da concentração urbana, pertinente à análise do território em questão, é a forma como os centros urbanos se distribuem, a sua elasticidade em função dos custos de transporte, que, segundo Secchi, são duas questões que estão diretamente interligadas.

(...) para explicar la existencia de centros de diversas dimensiones y su distribución espacial por tamaños, es decidir, su distribución sobre el territorio en función de sus dimensiones y de las distancias que midan entre ellos, es menester referir-se una vez más a los costes de transporte y a las características de la demanda de cada bien (...) (1988, p. 39).

Quanto à localização das indústrias em função da procura de serviços e custos de transporte, quanto mais inflexível seja a procura de cada bem e serviço, menores são os custos de transporte (Secchi, 1988). Em consequência, as empresas de produção tenderão a localizar-se nos centros de mercado enquanto quando a procura é mais flexível e os custos de transporte mais altos, as empresas terão tendência a dispersar-se. Este parágrafo contribui para o entendimento do Complexo Agroindustrial do Cachão (CAICA) ter surgido de forma a reunir várias indústrias num mesmo polo.

O mesmo efeito acaba por se sentir nas famílias fornecedoras de mão-de-obra às empresas, ou seja, quanto mais inflexível é a procura de mão-de-obra (por parte das empresas), menores são os custos de produção (quando nos aproximamos dos centros); enquanto quanto mais se aproxima a localização de uma empresa do centro do mercado, maior será a área de mercado que poderia servir (Secchi, 1988).

No seguimento desta ideia, justifica-se o surgimento da "Vila Nordeste", um complexo que arranca com a construção de uma aldeia para localizar grande parte da mão-de-obra do CAICA, com a necessidade de baixar os custos de produção.

A procura em função dos preços e custos de transporte dá lugar à formação de centros ordenados hierarquicamente. A posição da área de mercado relativamente a cada bem depende dos custos de transporte, da flexibilidade da procura de cada bem em função do seu preço.

As empresas tentam implantar-se tanto mais próximas quanto possível dos centros, mantendo um baixo custo de produção e menores custos de transporte. Estas empresas, pertencentes ao mesmo sector de atividade terão tendências do mercado e dimensões variáveis em função da dimensão do centro e a sua área de influência. Assim, serão formadas situações de equilíbrio, dimensões variáveis de cada empresa, do número de empresas de cada sector (neste sentido nenhuma pode melhorar o seu próprio nível de bem-estar modificando a sua localização). Quando os habitantes e as empresas distribuem os ordenados, interrelacionadas por fluxos de pessoas e coisas que servia, tanto maior quanto maiores fossem as dimensões do centro onde se dirigem, poderá ao longo do território encontrar-se um sentido de bens e serviços, ainda que a preços diferentes (Secchi, 1988).

Quanto à organização do espaço, interessa analisar a localização das empresas do ponto de vista individual, tendências de localização e agregação para daí serem retirados os devidos indicadores de localização no que respeita a padrões de desenvolvimento.

Lopes (1987) aborda a problemática de localização das empresas, inicialmente referindo a acessibilidade como um facto de grande importância, expondo um estudo feito em 1973, em Londres. Esse estudo concluiu que este facto dominava como condição de localização, dando maior relevo aos subjacentes: Acesso aos clientes; dificuldades de transferência de pessoal chave; Acesso a fornecedores, rematando que subjacente à acessibilidade está a questão dos transportes, custos, despesas que aumentaram custos de produção.

Lacaze (1995) não concorda em pleno, mas reconhece e salienta a importância dos transportes quando refere que a ausência de Infraestruturas não impede o desenvolvimento, contudo também não é suficiente por si só para o provocar.

O autor formou esta ideia através da leitura e análise de trabalhos referindo-se sempre ao caso da França, muitas das vezes generalizando à Europa e salienta a cidade como um dispositivo de apreciável eficácia para facultar às empresas serviços dispendiosos, definindo-a assim, como um polo atrativo de Indústrias, ideia que também Salgueiro (1992, p. 261) defende.

O custo de transporte tem uma grande relevância, quer para transporte de matéria-prima, quer da própria mão-de-obra, na formação, dimensão e localização de centros urbanos e industriais. Lopes (1987) recorre a esquemas gráficos em que as variáveis são o custo dos transportes de matéria-prima da produção final e custos agregados, para perceber qual a área de implantação que inclua o ponto de custos mínimos, a área "crítica".

(...) os custos de transporte são importantes e decisivos, pelo que a localização mais conveniente será encontrada no ponto em que os custos conjuntos de transporte de matérias-primas vindas das suas várias origens e os de colocação do ponto final sejam mínimos (Weber, 1909, citado por Lopes, 1987, p. 177).

Salgueiro (1992, p. 264) toca este ponto de uma forma concreta ao referir que nos casos mais antigos a indústria precedeu e estimulou a urbanização e, em vez de zonas, formaram-se subúrbios industriais inicialmente com a construção de bairros de trabalhadores. A autora refere o caso de Matosinhos e Barreiro, suburbanizações que se desenvolveram com a melhoria de transportes, facilitando a deslocação dos operários.

Contudo, não impediu a construção de polos de atração, de alojamentos e serviços que se fixaram nas suas proximidades, tornando-se este dois casos particulares em focos de crescimento, cujo desenvolvimento industrial assenta na existência de infraestruturas portuárias.

Relativamente aos fenómenos que possam ter ocorrido no território em estudo, abordou-se também a teoria de Stöhn (1974, citado por Lopes, 1987, p.297), que desenvolveu a teoria de desenvolvimento integral e autossustentado, que só se realiza quando os determinantes "internos" e "externos" (e os mecanismos associados ao sistema urbano) operarem, resumidos em três pontos:

- Primeiro, o desenvolvimento a "partir de dentro", ou seja, através do equilíbrio entre a especialização e a diversificação das atividades regionais levam a um aumento de produção e acumulação de capitais para investimento em serviços e infraestruturas, através das atividades regionais, pela sua concentração espacial ou por uma rede eficiente de transportes e comunicação dentro da região ou ainda pela criação de elevado potencial ou inovação tecnológica e social dentro da mesma (Stöhn, 1974, citado por Lopes, 1987, p.297).

- Em segundo, o desenvolvimento "a partir de fora", permitido pela procura externa para os recursos naturais e a capacidade da região em recursos humanos e pelo acesso à informação chegada do exterior, como matérias-primas e mercadorias. Também se verifica através da capacidade dessa região para internalizar fatores económicos externos, como a procura e formação de capital e a capacidade social para adoção de inovação com o objetivo de mobilizar e usar recursos regionais, organizando o seu desenvolvimento, e através de um grau reduzido de autonomia na tomada de decisões (Stöhn, 1974, citado por Lopes, 1987, p.297).

- O terceiro, a organização do sistema urbano, com objetivo de transmissão da inovação, o exercício de funções de controlo e a tomada de decisões, a mobilidade de fatores organizados pela sua hierarquia, assim como dos centros para suas áreas envolventes. Também é relevante neste ponto a interação dos determinantes económicos, sociais e políticos do desenvolvimento ao nível do local e regional, bem como a direta relação dos determinantes externos do desenvolvimento (procura externa, capital externo, etc.) com os internos à região (recursos naturais, recursos humanos, etc.), a nível local e regional e ainda através do incremento das economias de urbanização, de forma a conseguir menores custos, melhor e eficientes atividades na região (Stöhn, 1974, citado por Lopes, 1987, p.297).

Pode-se concluir que a questão dos custos de transporte constitui, do que foi aqui referido, um ponto-chave na leitura/análise e síntese do território, sobretudo no caso particular desta Dissertação.

3 – Contextualização Histórico-geográfica

3.1– Caminho-de-ferro em Portugal (1856-1914)

Este capítulo tem como objetivo fazer o enquadramento histórico do surgimento do caminho-de-ferro, no panorama Nacional e Regional abordando aspetos sociais, económicos e políticos, cruciais para o entendimento do contexto territorial em estudo (Vale do Tua).

Com três décadas de uma forte instabilidade político-social originada por uma instauração conflituosa do regime Liberal, depois de governos fracos e guerras civis, em 1851, Portugal é alvo de um golpe de estado mais tarde apelidado de “Regeneração”, que trouxe ao Parlamento Português alguma estabilidade por parte de forças políticas com linhas orientadoras em comum, o progresso.

Por esta altura, o país apresentava uma estrutura económica fragilizada, desfasada da verificada nos restantes países Europeus. “O golpe de 1.5.1851, que deu início à Regeneração e à política de melhoramentos materiais de Fontes Pereira de Melo, completou-a com o I ato adicional (1852) que, juntamente com o desejo de fomento do país, gerou uma onda de consenso entre as diversas fações políticas Nacionais” (Pereira, 2012, p. X). Um dos mais brilhantes servidores da monarquia constitucional, que punha sempre em primeiro plano as infraestruturas de comunicação, considerava-as como o impulso necessário para o comércio e a agricultura, aspeto que, segundo as linhas políticas Liberais, “a intervenção do estado devia ser mínima” (Cepeda, 1999, p. 38).

(Regeneração – Liberalismo mais moderado)

Com as vias de comunicação em Portugal escassas e de fraca qualidade, tiveram início no parlamento as discussões sobre a introdução do caminho-de-ferro. Nomes como Alexandre Herculano entre outros cétricos, como Almeida Garrett, opunham-se a esta via de comunicação, defendendo alguns que o futuro passaria pelas estradas e não pelo caminho-de-ferro:

Nos caminhos-de-ferro dos barões é que eu juro não andar. Escusada é a jura porém. Se as estradas fossem feitas de papel, fá-las-iam, não digo que não. Mas de metal! Que tenha o Governo juízo, que as faça de pedra, e viajaremos com muito mais prazer e com muita utilidade e proveito na nossa boa terra (Garrett, 1977, citado por d'Abreu & Calvo, 2006).

Em Inglaterra, a via acelerada estava estabelecida em perfeito funcionamento desde 1825, logo após a Revolução Industrial ter trazido o vapor como força motriz.

O fomento do país associado ao caminho-de-ferro não era ideia que até então não tivesse surgido. Anos antes, e com Costa Cabral no governo, havia sido assinado um contrato para a construção da primeira linha férrea em Portugal, o que não chega a acontecer devido à queda do governo.

O período que sucedeu a Regeneração entre 1868 e 1889, e a consequente, ainda que temporária, estabilidade política vivida até então, designou-se de Fontismo, que deriva de Fontes Pereira de Melo, o homem que liderou dois governos, de 1871 a 1887, data da sua morte.

Em 1844 é fundada a companhia das Obras Públicas e surgem os primeiros contractos para introduzir o comboio em Portugal. Essa companhia dispunha de um capital de 20.000 contos, destinados a desenvolver os principais meios de comunicação.

Fontes Pereira de Melo concretiza então a instalação do caminho-de-ferro em Portugal e assina para o efeito entre 1851 – 1856 vários contratos de companhias estrangeiras e portuguesas, sendo o primeiro troço inaugurado nesta última data (Abreu & Calvo, 2006).

Este ambicioso plano de obras, iniciado com uma forte aposta e investimento em infraestruturas de comunicação, pontes, estradas e o início da malha ferroviária portuguesa, foi essencialmente feito recorrendo ao crédito, empréstimos feitos a outros países, nomeadamente à banca inglesa, o que acabaria por levar ao colapso financeiro e, por consequência, do governo, com retorno à instabilidade.

Desta forma, são distinguidas na evolução do caminho-de-ferro em Portugal três fases:

- a primeira entre 1856 e 1876, quando se pensa inicialmente neste meio de transporte, as primeiras propostas e projetos, bem como o início da sua implementação;
- a segunda, entre 1877 e 1891, aquando da divulgação do 1º plano conjunto da rede com intensificação dos estudos;
- a terceira, entre 1891 e 1914, com a implantação da República, 1ª Guerra Mundial, período de estagnação, crises financeiras, concluindo-se apenas troços já começados. A partir daqui todos os planos são reestruturados, seguindo novos moldes, em que só ao Estado cabe a maior parte da construção e é desenvolvida a via estreita (Abreu, 2011, p. 282).

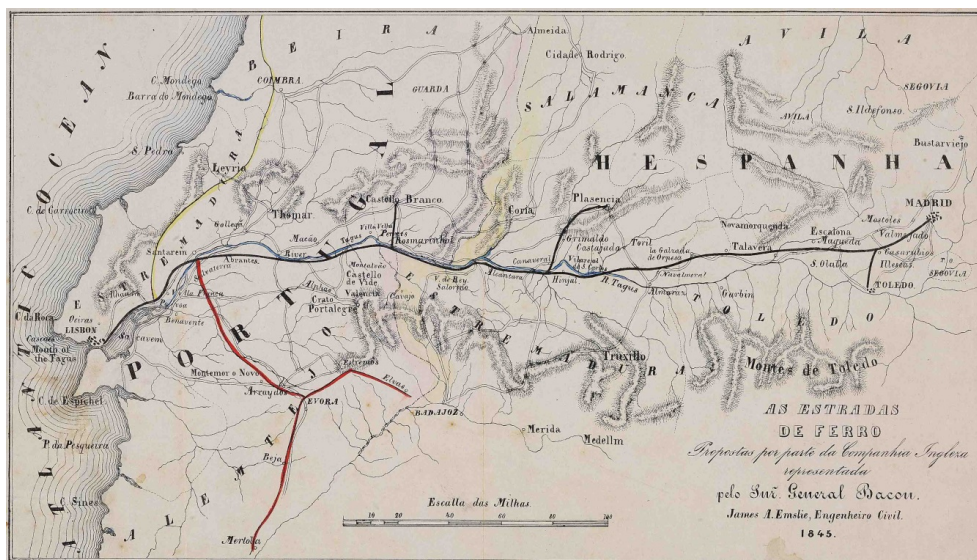


Fig. 3. 1- Mapa das estradas de ferro em Portugal 1845 (Direcção de Infra-Estruturas do Exército, projecto SIDCATA).

3.2 - Trás-os-Montes

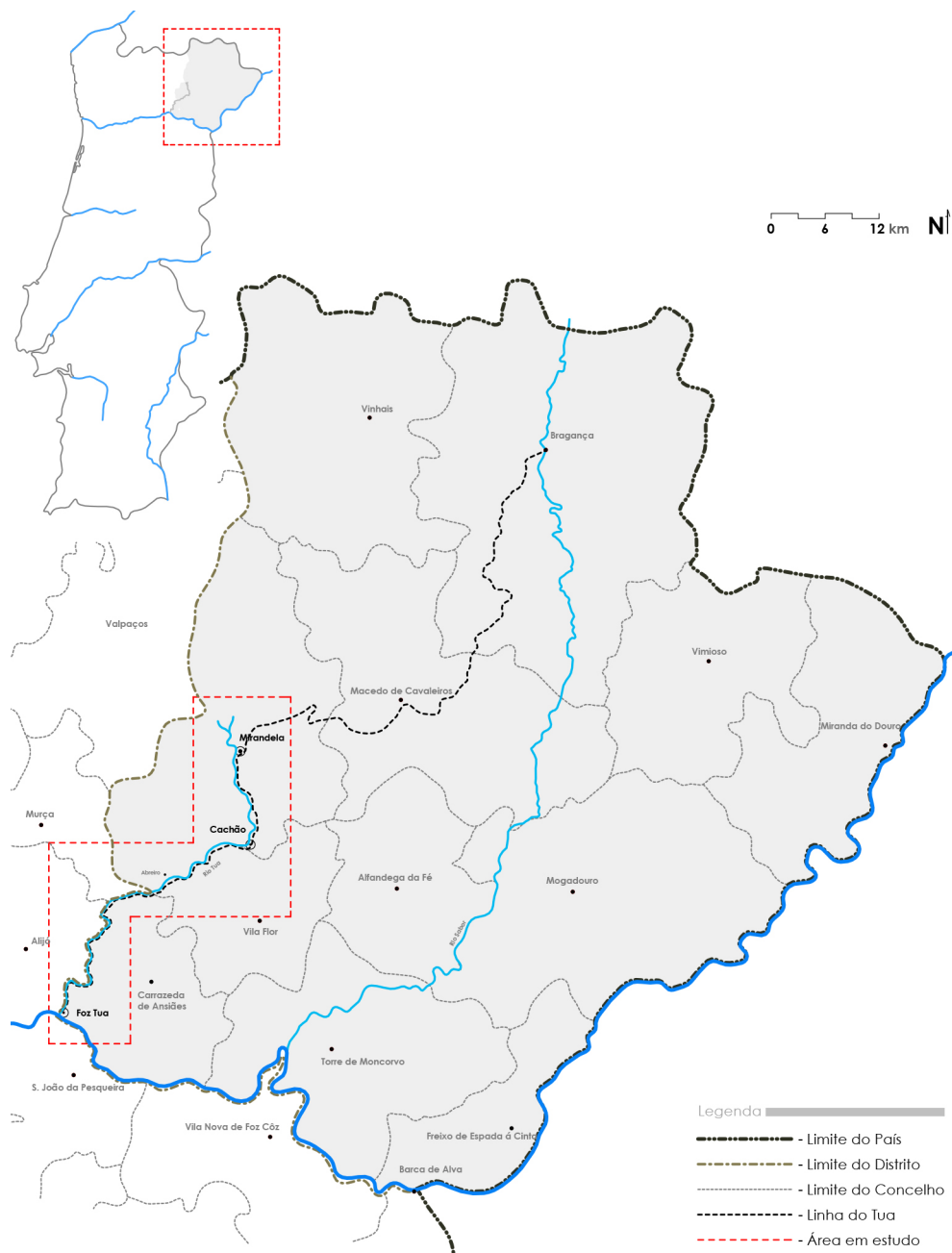


Fig. 3. 2- Mapa de localização - Distrito de Bragança (De autor, 2013).

Nos finais do séc. XVIII, a região transmontana dispunha de índices de desenvolvimento razoáveis, devidos à indústria de cordoaria, cola e seda, e às relações comerciais com o exterior, sobretudo com o Porto e Espanha. Tendo em conta que era a província "com maior extensão de fronteira terrestre", era natural que se processasse "comércio com o país vizinho (...)" (Mendes, 1985, p. 37), nomeadamente as cidades de Chaves e Miranda do Douro, devido à sua localização. Também eram mantidas relações comerciais com províncias vizinhas. Para o Minho era vendido gado, sobretudo da região do Barroso, e era trocado o centeio por sal. Desta forma, Trás-os-Montes não acusava em demasia a sua interioridade e subdesenvolvimento em relação ao resto do panorama nacional (Mendes, 1985, pp. 30-37).

Com a sua vasta área, número e importância de produtos produzidos, a atividade comercial era relativamente diversificada, contudo, o comércio interno da província tinha um papel preponderante para o tipo de economia praticada, onde esta tinha de bastar-se a si própria. Como palco principal para o comércio regional, existiam as feiras que faziam movimentar mensal ou anualmente as povoações. As culturas mais significativas na paisagem agrária de região eram o cereal, o azeite e nas zonas mais a sul o celebre Vinho do Porto.

Ao longo do séc. XIX, a região começou a distanciar-se do resto do país, do ponto de vista de desenvolvimento e foi progressivamente perdendo importância económica.

O nordeste Transmontano, em vez de desenvolver, afundou-se. Um tanto por culpa própria e, sobretudo, porque as estratégias de desenvolvimento dos vários Liberalismos que se foram substituindo no poder, promoveram de forma decisiva, não a concentração de poderes, que esses já lá estavam, mas a concentração de riqueza no litoral. O nordeste e todas as regiões mais afastadas do mar pagaram a fatura e a que preço! (Branco, 1997, citado por Cepeda, 1999, p. 38).

O pouco desenvolvimento que acontecia em Portugal dava-se no Litoral, perto do mar, dos portos e dos grandes centros, ficando a região Transmontana esquecida, tanto mais quanto fosse a distância do litoral ou de um grande centro.

Portugal teve em 1880 um plano rodoviário que repercutiu muito pouco na melhoria e construção de novas rodovias, acelerando a já preocupante situação de isolamento da região. Nas palavras de Cepeda, “comparando com o número de quilómetros das estradas construídas no distrito de Bragança com a média verificada nos restantes distritos, constatamos que aqueles representam apenas cerca de 50% da média total” (Cepeda, 1999, p. 38). Se a distância que separava Trás-os-Montes das restantes regiões era grande, a política de transportes e comunicações que estava em prática lançou o país num isolamento angustiante.



Fig. 3. 3- Mapa do Distrito de Bragança com divisão administrativa e vias de comunicação, 1863 (Direcção de Infra-Estruturas do Exército, projecto SIDCATA).

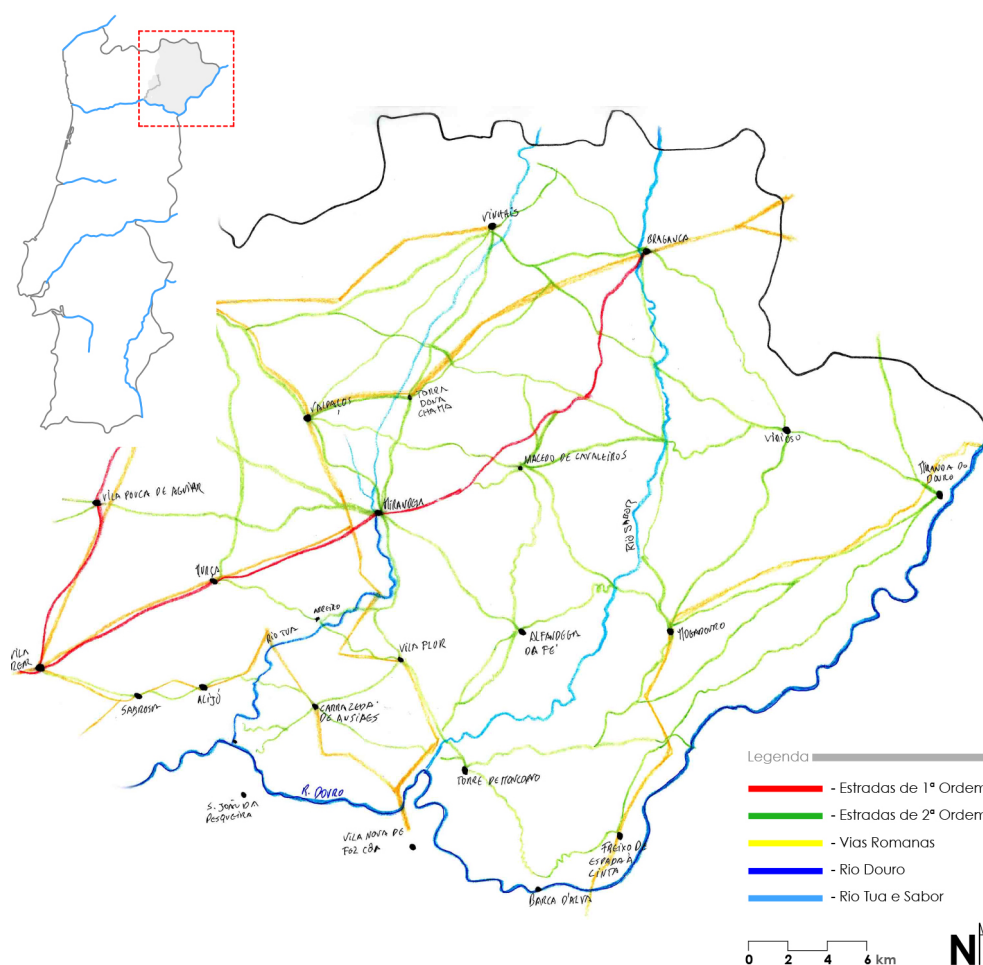


Fig. 3. 5- Mapas de estradas do Distrito de Bragança - Fim do séc. XIX (De autor, 2013).

Na figura anterior é representada a estrada de 1ª ordem existente que ligava Chaves, Bragança, Mirandela a Vila Real ao Porto. Mesmo sendo a principal, essa estrada apresentava deficientes condições de circulação, tendo que ser ultrapassados grandes declives, como a serra do Marão que no inverno, pelas condições climáticas adversas e o estado em que estas originavam a que o pavimento ficasse, nos períodos mais chuvosos. Quanto à restante rede viária, tratava-se de caminhos que ligavam as principais sedes de concelho, estradas de 2ª ordem, que por falta de investimento, por parte do governo neste tipo de obras públicas, também apresentava péssimas condições. As restantes circulações (comerciais inclusive) eram feitas por carreiros ou trilhos marcados pelo uso e necessidade dos utilizadores. Na análise, quer da cartografia ou bibliografia, nada consta relativamente a qualquer tipo de via entre Mirandela – Abreiro – Foz do Tua.

3.2.1 – Caminho-de-ferro em Trás-os-Montes (Início da discussão)

Com um sinal de alerta sobre o buraco em que esta região estava cada vez mais afundada, o poder político começou a pensar numa solução e a preexistir os debates políticos sobre esta realidade.

Decorriam-se os meados do séc. XIX, quando Fontes Pereira de Melo decretou um estudo do caminho-de-ferro de Lisboa ao Porto, de modo a que este entrasse na cidade do Norte, de forma que fosse permitido o seu prolongamento sob dois ramais: ao longo do rio Minho e o outro ao longo do rio Douro, ambos com o mesmo objetivo, a fronteira com Espanha.

Dentro deste entusiasmo, muito foi especulado sobre várias alternativas de diferentes trajetos que eventualmente as linhas pudessem seguir. Algumas teses foram debatidas e ideias defendidas, o que na realidade contribuía para que o processo fosse adiado cada vez mais.

Cerca de 1860, através dos deputados transmontanos Júlio do Carvalho Sousa Teles e Afonso Botelho, o tema volta a ser posto em discussão em cima da mesa e por eles proposta a construção da linha ao longo do rio Douro até à Régua ou Foz do Tua, considerada por eles “a salvação do Douro e ao mesmo tempo o engrandecimento e a ventura da província de Trás-os-Montes” (Pereira, 2012, p. XXIV).

A falta de estudos concretos e a preferência por outros deputados pela linha do Minho desencadeia uma falta de entendimento, o que impede que se avance com qualquer uma das duas linhas. Este desentendimento continuou e o caminho-de-ferro até ao Nordeste Transmontano não passava das intenções até que, em 1867, o governo propõe ao parlamento o início imediato da construção do caminho-de-ferro do Porto até à Galiza e do Porto ao Pinhão, através da proposta de Lei 27.3.1867.

No mesmo ano ainda, é aprovado a proposta lei 2.7.1867, relativo ao futuro prolongamento da linha do Douro em direção a Zamora ser feito pelo vale do Tua e Bragança.

Devido à conjuntura vivida no país, só em 1872 se dá início à construção das duas ferrovias a partir da cidade do Porto. A estrada de ferro chega à Régua em 1879 e passado um ano está completo este primeiro troço da linha do Douro até ao Pinhão.

A fraca acessibilidade das vias de comunicação existentes que ligavam o interior Transmontano à estação do Pinhão não permitia que este troço justificasse e resolvesse o problema da interioridade transmontana, o que gerou e incentivou novas discussões no parlamento. Desde cedo se chegou à conclusão que esta linha só teria algum rendimento para a região e para o país se atravessasse o distrito transversalmente até à fronteira com Espanha. Voltaram a fazer-se novas propostas e em torno destas mais discussões. Delas surge a ideia de uma linha do Douro pelo Vale do Sabor para servir o planalto Mirandês, Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta e Mogadouro, capaz de captar tráfego internacional de Zamora, mas a preferência pela linha por Barca d'Alva ditou o seu abandono. Também a entrada em Trás-os-Montes, através das estradas de ferro pelo Minho, passando por Chaves, foi posta em causa algumas vezes e por organismos distintos (Pereira, 2012).

Por esta altura, cada vez era maior a expectativa da chegada a Bragança de uma linha que atravessasse o Vale do Tua, passando por Mirandela, que era o centro nevrálgico de comércio regional, uma proposta feita há uns anos atrás, aprovada pelo governo e vista como a solução mais coerente pela sua disposição central, já que rasga transversalmente o Distrito, ideia fortemente apoiada por Souza Brandão (Engenheiro ferroviário e político responsável por alguns estudos e exames ferroviários) (Pereira, 2012).

Com o objetivo de aumentar a produtividade da linha do Douro, este engenheiro sugeriu ainda uma rede ferroviária a Norte da linha do Douro, constituída por quatro grandes vias férreas, pelos quatro afluentes do rio Douro, os quais dariam o nome às linhas: Linha do Sabor até Zamora; Linha do Corgo e Tâmega até Chaves e Linha do Tua até Bragança. A cidade de Chaves deveria ainda ser servida por uma terceira linha, vinda do Minho por Montalegre. Entre estas principais linhas poderiam ainda surgir ligações secundárias transversais, com o objetivo de facilitar a comunicação entre as principais formando uma Rede (Pereira, 2012).

Antes ainda do término do 1º troço da linha do Douro até ao Pinhão, o governo Regenerador cai e com ele a forte intenção de continuar a linha do Douro até Espanha por Barca d'Alva.

O governo Progressista, sucessor do Regenerador, de imediato recupera a proposta de lei anteriormente aprovada e manda avançar com as obras do caminho-de-ferro até à Foz do Tua, ficando o resto da linha até Espanha à espera de um mútuo acordo, já que só faria sentido avançar se Espanha também esticasse a sua linha até à fronteira.

Justificado pela difícil geografia, as obras foram avançando lentamente e só em 1883 o caminho-de-ferro chegou à povoação de Foz-do-Tua (Pereira, 2012, p. XXXI).

3.3 – Vale do Tua (Foz-do-Tua Mirandela)

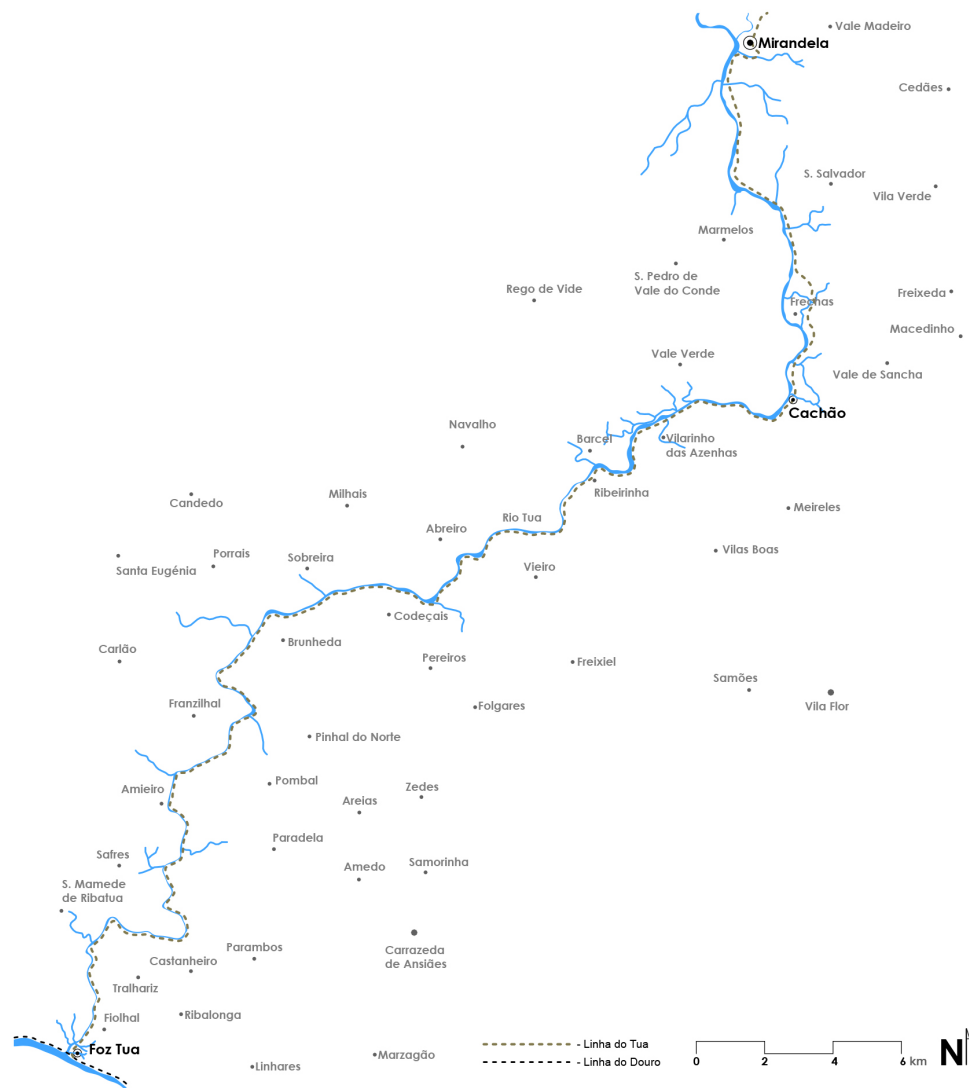


Fig. 3. 6- Planta de localização - Vale do Tua (De autor, 2013).

Com escassas vias de comunicação e em mau estado de conservação, o Nordeste Transmontano tinha como única possibilidade de importação e exportação de mercadorias a via fluvial, a qual, na ausência de meios de controlo de caudal das águas dos rios, era feita em vontade das condições atmosféricas e em rios de maior porte. Com estas características, só existe na região o rio Douro, mas não em toda a sua extensão em território Português. A geografia do leito do rio transformava o canal intransponível a montante da foz do Tua, zona de grandes rochedos e correntes fortes, que tinha como nome o Cachão da Valeira, local conhecido por ser perigoso e inavegável. Por sua vez, o porto fluvial da foz do Tua assume toda a importância tida, como o único porto e meio de transporte de mercadorias para o exterior "(...) o condutor atual, para levar lá os produtos da lavoura e receber de lá o que Trás-os-Montes precisa, é o rio Douro, apesar da sua difícil e perigosa navegação", de acordo com Júlio Telles (citado por Pereira, 2012, p. 3).

Devido à sua localização, este porto fluvial é o mais próximo da cidade de Mirandela, que, não sendo capital de distrito, tinha a seu favor a centralidade espacial, o que a tornava num eixo comercial para onde convergiam produtos agrícolas de concelhos como Macedo de Cavaleiros, Bragança, Vinhais e Valpaços. Para Abreiro convergiam diretamente os produtos dos concelhos de Mourão, Vila Flor e Alfândega da Fé. Com o discurso de Júlio Carvalhal Sousa Teles, numa sessão da câmara dos deputados de 19.4.1864, transcrito por Hugo Silveira Pereira em *Debates*, começa-se a perceber o sentido do trânsito comercial feito no vale do Tua. É referido por este senhor também a necessidade da execução de uma estrada de Abreiro para o cais do Pinhão, a fim de desviar este trânsito das margens do rio Tua, que era feito com muita dificuldade (Pereira, 2012, p. 61).

Embora o que se transportasse à escala do que era produzido em tamanho território fosse proporcionalmente pouco, era muito para tão estreita e singular passagem de pessoas, bens e mercadorias, o que resultava positivamente nesta área, já que lhe imprimia importância e, como consequência, mexia com a sua economia.

Era um vale de geografia difícil onde, para além de algum vinho, pouco o terreno permitia produzir. Tudo que atrás foi escrito e referenciado por si só não prova mas sustenta bem as histórias e lendas ouvidas em conversas informais com pessoas da zona, percebendo pois que as aldeias ribeirinhas deste vale viveram muito naturalmente à volta deste trânsito-comercial, deste movimento que servia e se servia deste território.

Em alguns excertos de textos encontrados são perceptíveis estas relações comerciais a partir sempre do mesmo local, como em *As Freguesias do Distrito de Bragança nas Memórias Paroquiais de 1758*, onde consta que, na aldeia de Vale Frechoso, "(...) corre de Sul para Norte hua estrada publica da gente militar da praça de Almeida para Chaves e outra estrada de comerciantes vem da parte do rio Douro entre Poente e Sul, (...) (Capela, 2007, p. 630), visando a existência de percursos com um uso comercial tão acentuado que são apelidadas de estradas de comerciantes. Em *Memórias de Ansiães* é feita uma referência alusiva aos Mercadores de "Fos Tua", remetendo-nos a datas anteriores:

"Há huma Provisão do mesmo Senhor de 12 de julho de 1628 para os mercadores de Fostua comprarem o pam que sobra na terra, e hirem no vender às cidades de Lamego e Porto sem encorrem em regatio" (Morais & Magalhães, n.d., p. 47).

No fim desta "rota", o ponto fulcral que originava todo este movimento era o Porto Fluvial da Foz do Tua, que dava escoamento aos produtos da terra e onde desembarcam fazendas inexistentes na região, vindas da cidade do Porto. Ainda relativamente a *As Freguesias do Distrito de Bragança nas Memórias Paroquiais de 1758*, foi encontrado um trecho de texto que nos ajuda a elucidar o que era este porto nos meados do séc. XVIII, onde refere que a Freguesia de Castanheiro:

"Tem o porto de Foz Tua que é onde entra este Rio Douro e é frequentado com barcos da cidade do Porto para onde carregam os vinhos e mais frutos que a terra produz. Tem este porto seus areais e nele se ajuntam muitas vezes mais de trinta barcos e carregam a cinquenta pipas cada um" (Capela, 2007, p. 352).

Este fenómeno ocorreu durante séculos e, embora naturalmente tivesse tido altos e baixos, o seu movimento foi crescente, quer em importância económico-social quer em dimensão. De porto fluvial passa a entreposto fluvial, maior e mais importante de toda a extensão do rio Douro em território Luso. Para além de embarque e desembarque, o porto tinha capacidade de armazenamento e chega a ter uma malha edificada significativa:

“(...) nan tem habitação mais que para comércio e para isso tem mais de 80 armazéns em que muita gente deste concelho e Provincia fas grandes gegócios, em todo o género de fazendas por ser o melhor porto de contrato e dezembracção da navegação que tem o rio Douro da cidade do Porto para cima, donde por elle se socorre esta de muitos frutos, e mantimentos, e esta Provincia e ainda o Reino de Castella de muitas fazendas por cuja causa, sem embargo do mau e calidíssimo sitio, existem nelle todo o anno muito numero de pessoas a fazer negocio do quoad pagam siza as pessoas de fora desta Vila” (Morais & Magalhães, n.d., p. 26).

De uma forma sucinta, o vale do Tua, particularmente entre a foz do Tua e Mirandela, era o único canal de ligação comercial do Nordeste Transmontano com o exterior. Tinha como foco principal o porto fluvial da foz do Tua. Por sua vez, as aldeias e povoações deste território foram-se adaptando a esta realidade, associada a alguma agricultura, a chave para subsistirem. Ao longo dos trajetos mais usados chegaram mesmo a existir infraestruturas como albergarias e pensões, condições que os mercadores necessitavam para os dias de viagem que demoravam a atravessar aquele vale.

O contexto descritivo de carácter histórico, desenvolvido até esta parte, fundamenta a realidade do Vale do Tua, focando os aspetos comerciais, intrínsecos à mobilidade que, como reflete o próximo capítulo, se alteram imediata e automaticamente após o início da construção da linha de caminho-de-ferro.

3.3.1- Anteprojetos / Estudos / Propostas

Antes de qualquer proposta de lei ter sido aprovada, ditando que o caminho-de-ferro em direção a Bragança fosse feito pelo vale do rio Tua, já em 1861, na Câmara dos Deputados, quatro apresentam uma proposta de lei, na qual defendiam

(...) que se fizesse um lanço de caminho-de-ferro pela margem direita do Tua, desde Mirandela e a Villa de Abreiro e d´aqui a uma estrada a macadame por Alijó e Favaios para o caes do Pinhão, continuando depois o transporte das mercadorias pelo rio Douro, visto que a ideia de tornar navegável o rio Tua, outr´ora julgado essencial para fomentar a riqueza transmontana, era inexequível em razão das graves dificuldades e grandes despesas que a sua realização demandava, com os estudos feitos nesse sentido já há muito tempo haviam demonstrado (Alves, 1975-1990, citado por d`Abreu, 2011, p. 190).

Desde cedo se percebeu que o trajeto da linha deveria seguir o movimento mercante natural que acontecia até então, independentemente da dificuldade que se fazia sentir na travessia do Vale do Tua.

Mais tarde e com o primeiro troço da linha do Douro em execução, que formalmente foi pensada na Linha do Tua como a continuação desta, no âmbito da Associação dos Engenheiros Portugueses, em 1876, é nomeada uma comissão para analisar de uma forma geral e discutir com o Ministro das Obras Públicas (MOP) os caminhos-de-ferro, até que em 1878 este encarrega o Eng^o. Souza Brandão de fazer o estudo (referido no capítulo anterior) das linhas do caminho-de-ferro a Norte da linha do Douro.

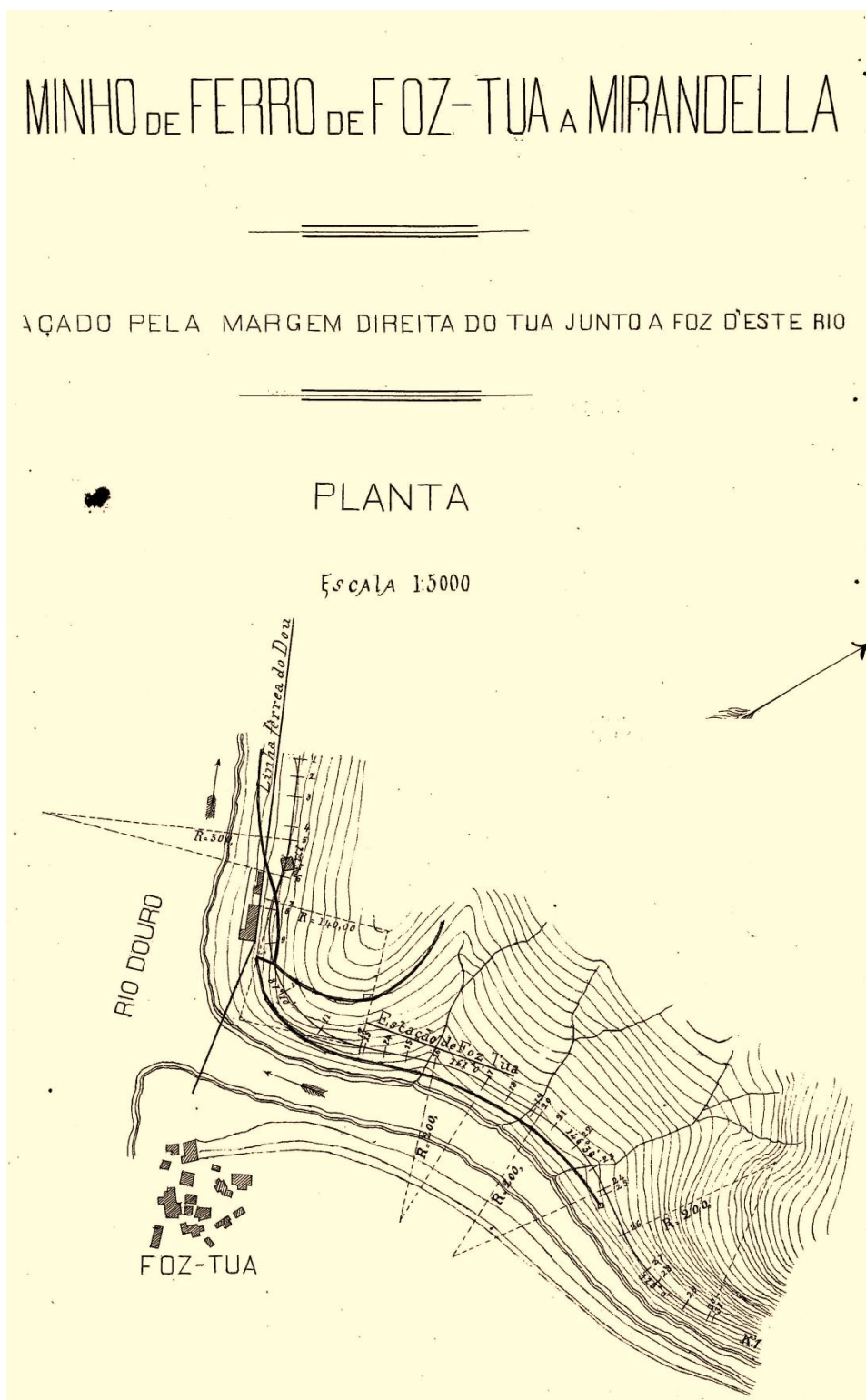


Fig. 3. 7- Planta do estudo da linha pela margem direita do rio Tua (Fundação Museu Nacional Ferroviário, Centro Nacional de Documentação Ferroviária).

A figura anterior é relativa a um dos estudos preliminares que visava a linha do Tua pela margem direita do rio, representando onde iria ser localizada a estação da foz do Tua.

É proposta pelo MOP em 1879 a construção de várias ferrovias em Trás-os-Montes, sendo a do Tua por Mirandela e Macedo de Cavaleiros a Bragança de 1ª ordem e de 2ª, de Mirandela a Vinhais pela Torre Dona Chama, de Mirandela a Miranda do Douro pelo Pocinho, minas de torre de Moncorvo e Mogadouro.

Porém, Souza Brandão, na associação dos Engenheiros Portugueses, dá a conhecer os estudos que efetuou, explicando que as principais linhas do Nordeste deviam ser seguir os principais cursos de água, todos afluentes do Douro. Através do Corgo até Vila Real, do Tua a Mirandela e pelo Sabor a Bragança, este com pouca viabilidade relativamente às altas pendentes exigidas para vencer as cotas elevadas da Serra de Bornes em relação ao Vale da Vilariça e também por esta passar afastada das povoações. Em alternativa, defende uma proposta mais viável, através da linha do Tua até Mirandela, em direção a Macedo de Cavaleiros pela ribeira de Carvalhais chegar até Bragança. Esta linha, que pela sua centralidade daria hipótese a linhas secundárias, aumentaria o tráfego das principais. Considera então que desta forma todo o território seria coberto e potenciado com as três principais. O Engenheiro argumenta ainda que as linhas de 2ª ordem (acima de Mirandela) não se justificavam, não só pelas más condições mas também por serem muito menos importantes (Pereira, 2012).

3.4- Linha do Tua

O projeto definitivo apresentado por Souza Brandão para esta linha, justificado pelo facto de o vale do Tua ser o rio com mais caudal e mesmo com as vertentes do Vale muito escarpadas, era de fácil execução. A serpentina que projeta o desenho do rio faz com que a distância a percorrer aumente, diminuindo desta forma as pendentes da linha com curvas de raio superior a 200m até Abreiro, local onde o vale alarga e com uma cota próxima da de Mirandela são condições favoráveis à exequibilidade da linha.

Considerou que o futuro da linha estava em Mirandela, onde desaguavam produtos dos concelhos vizinhos e não das povoações ribeirinhas tangentes à linha.

Este projeto separava Mirandela do Porto por 193 km, capazes de serem percorridos em 10 horas, muito bom para a época, comparado com as 30 horas demoradas até então (Brandão, 1880, citado por d'Abreu, 2011, p. 611).

A localização da cidade de Bragança permitia duas alternativas em direção ao rio Douro, pelo Tua e através do Vale da Vilariça à Foz do Sabor e Pocinho, as duas já inscritas por estradas Reais e Militares, em direção Vila Real, Régua e Amarante e outra em direção à Beira Alta. Embora mais extensa, a escolhida e pelas razões anteriormente referidas, foi pelo Tua, sendo apresentado um anteprojecto com um total de 68km de Mirandela a Bragança, que separava a capital de distrito da cidade do Porto por 14 horas de viagem. Pela sua centralidade, esta linha tinha uma zona de influência.

Por esta altura são definidas definitivamente as três principais linhas da região: a Linha do Corgo (Régua a Chaves), a linha do Sabor (Pocinho a Miranda do Douro) e a Linha do Tua (Foz do Tua a Bragança), que pela sua centralidade teria uma zona de influência muito maior. Esteve sempre em mente que estas três artérias principais tinham a possibilidade de ser

interligadas por ligações secundárias, tornando-se numa rede Transmontana de caminho-de-ferro.

Quanto a números, o custo estimado para a linha Foz-Tua Mirandela de 53km era de 27 contos o km, enquanto o seu prolongamento até Bragança de 68km teria um custo de 19 contos o km (Abreu, 2011, pp. 610-620).

Em 1880, a classe política lutava, como é do seu dever, para que fosse concretizado o caminho-de-ferro até Bragança e daí à fronteira, o que não ia de encontro à ideia do povo Bragançano, chegando mesmo a Câmara Municipal a demonstrar lealdade ao Governo Regenerador e a fazer uma exposição ao Governo, alegando razões do foro militar e da defesa nacional. Foi assunto incitado por vários deputados durante anos, até que, em 1896, o deputado de Bragança Abílio Augusto de Madureira Beça, que desde 1884 vinha através de jornais travando esta luta, no sentido de despertar o povo para os benefícios da infraestrutura, conseguiu a atenção da opinião pública e é criado em 1898 um fundo para a construção das vias férreas secundárias (Alves 1975-1990, citado por d'Abreu, 2011, p. 614).



Fig. 3. 8- Imagem de capa da coletânea de fotografias históricas da construção da linha do Tua, data aproximada 1887 (Biel & Cª, n.d.).



Fig. 3. 9- Túnel das Presas, data aproximada 1887 (Biel & Cª, n.d.).



Fig. 3. 10- Viaduto das Presas, data aproximada 1887 (Biel & C^a, n.d.).



Fig. 3. 11- Túnel das Fragas Más, data aproximada 1887 (Biel & C^a, n.d.).

3.4.1 - Linha do Tua – Tua / Mirandela (1º troço)

O isolamento e interioridade davam uma clarividência cada vez maior à estagnação desta região, o povo Transmontano, ansioso de poder usufruir dos benefícios da viação acelerada e com todas as expectativas que esta carregava, pressiona os governantes até verem o seu objetivo alcançado.

Com o segundo troço da linha do Douro (Pinhão Foz-Tua) completo, a pequena “aldeia” da Foz-do-Tua assiste à chegada do comboio em 1.9.1883, altura em que já tinha sido entregue o concurso público para a execução e exploração da linha até Mirandela. Em Outubro do ano seguinte, o vencedor deste concurso inaugura os trabalhos. A continuação desta linha por Macedo e Bragança até à fronteira é ainda vista nesta altura como a mais viável, lamentando o Abade de Miragaia,

“(…), ser de via reduzida, apenas 1 metro de largura, pela demora e despesa de baldeação a que obrigará todas as mercadorias e géneros, enquanto se fosse de via larga como a do Douro e a de Zamora os comboios de mercadorias passavam rapidamente (...) há economias que são um verdadeiros desperdícios, e esta é uma das taes” (Abreu, 2011, p. 615).

A portaria 10.VI.1887 ordenava que a estação de Bragança fosse construída e localizada, para que fosse permitida a continuação da linha até à fronteira com Espanha e que esta permitisse uma bifurcação para Miranda do Douro e, conseqüentemente, através da linha do Sabor ao Pocinho, tal estava estruturada a ideia de formar um circuito interno na região, de forma a cobrir todo Nordeste Transmontano.

A locomotiva “Trás-os-Montes” chega a Mirandela em 29.9.1887, numa viagem inaugural onde seguiam o Rei D. Luís I e o Ministro das Obras Públicas, aguardados em Mirandela, com toda a popa e circunstância que um acontecimento destes à época requeria (Abreu, 2011, p. 615).

3.4.2 - Linha do Tua – Mirandela / Bragança

Com a justificação de ser a única capital de Distrito que não era servida pelos benefícios da viação acelerada, em 1890, a Câmara Municipal de Bragança pressiona os Governantes para que fosse feito o tão desejado prolongamento de Mirandela a Bragança. Todavia, só passados nove anos esta cidade viu autorizada e por etapas a construção da desejada linha, após a estruturação do caminho-de-ferro do estado e de ter sido criado o Fundo Especial para a construção de linhas de 2ª ordem, anos atrás proposto. Por opções governamentais, problemas e demoras burocráticas no que respeita ao concurso público é adjudicada e começada esta nova etapa a 20.7.1903, às quais se sucederam as inaugurações dos troços, à medida que iam sendo terminados, vendo-se concluída em 1906.



Fig. 3. 12- Ilustração de parte do traçado Mirandela Bragança em 1904 (Fundação Museu Nacional Ferroviário , Centro Nacional de Documentação Ferroviária).

4 – Análise Morfológica do Território

(1890-1980)

4.1 – Primeiras Alterações (pós-implementação do caminho-de-ferro)

4.1.1 - Alteração das dinâmicas

Este ponto retrata as primeiras alterações no território, sob influência do caminho-de-ferro. Depois de expostas as necessidades de transporte e vias de comunicação do Vale do Tua no capítulo anterior, neste desenvolver-se-á o seu comportamento após a implementação da infraestrutura “primeiro impacto”.

O século XIX marcou a área em estudo pela aceleração do tempo das viagens graças ao caminho-de-ferro implantado no final do séc. XIX que vem, ainda que tardiamente, a tempo de alterar os hábitos comerciais e culturais da região. Simultaneamente, a ferrovia deu outras conotações ao conceito político, militar e das relações com o resto de Portugal.

Trás-os-Montes era uma zona do país economicamente frágil, em que o seu essencial meio de subsistência se encontrava em decadência. O principal objetivo da linha de “atingir a fronteira” deixava as povoações ribeirinhas e as sedes de concelhos à margem da infraestrutura, fazendo com que o impacto da linha de caminho-de-ferro não tivesse sido o desejado. Não obstante, pode dizer-se que nas aldeias ribeirinhas houve transformações, sendo as mais significativas nas dinâmicas comerciais, à exceção das três localidades analisadas: Foz-Tua, Cachão e Mirandela.

A primeira transformação no vale tem a ver diretamente com a origem da infraestrutura, passando o transporte de pessoas e bens a ser feito pelo comboio.

Também durante a construção da linha se sentiu um movimento diferente no Vale, mas regular do ponto de vista da Obra que estava em construção. O movimento no Vale aumentou quando deixou de haver só o trânsito de mercadorias e começou a ser sentido também nas aldeias o

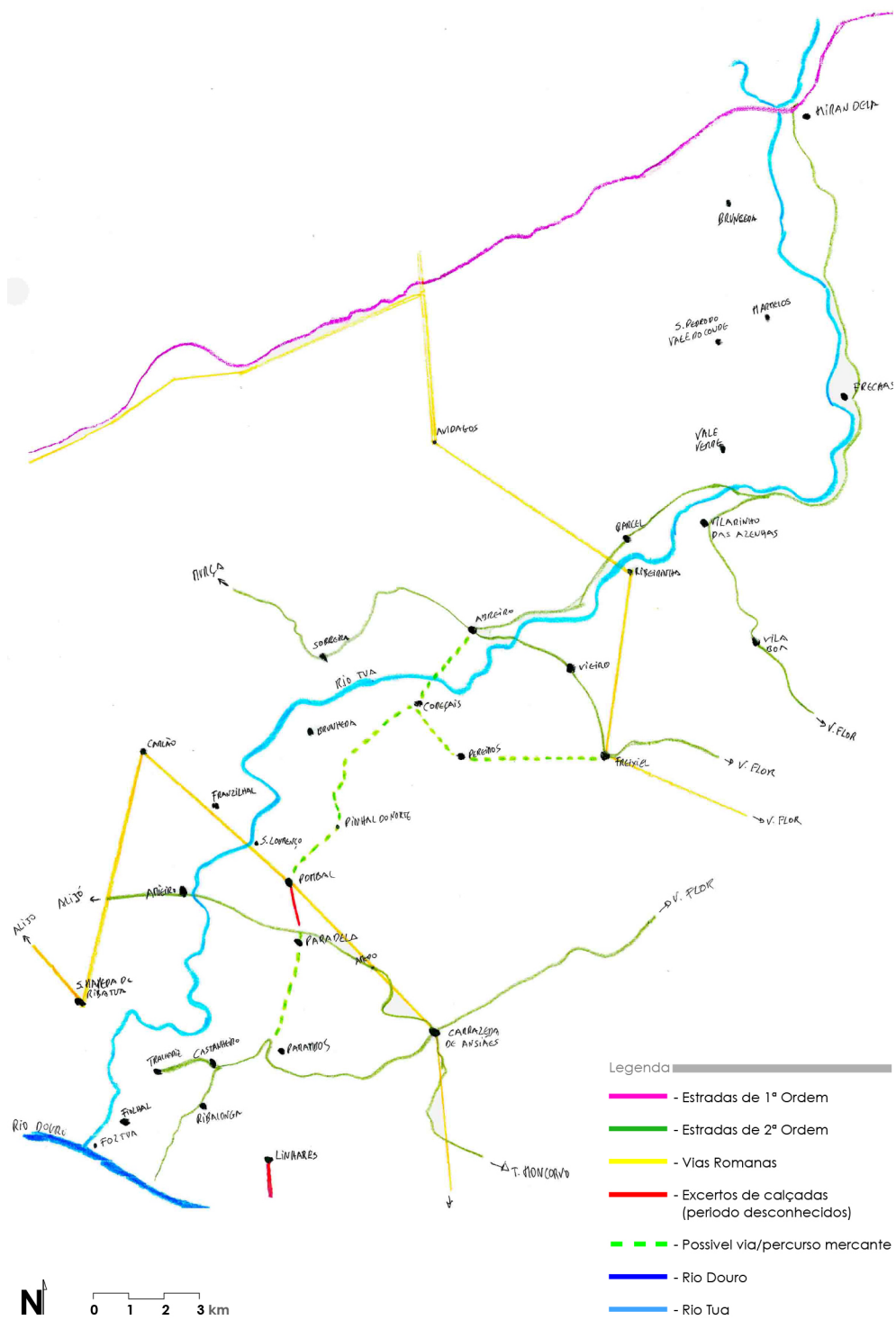


Fig. 4. 1- Mapa de vias de comunicação no vale do Tua no fim do séc. XIX (De autor, 2013).

movimento originado pela construção da via¹. É referido ainda que a Mala-Posta, que existia antes entre Vila Flor, Samões e Carrazeda de Ansiães, deixara de existir com a construção e funcionamento do comboio, que passou a desviar parte desse trânsito feito por terra entre os concelhos de Carrazeda e Vila Flor. A construção da estrada entre estas duas vilas e terras dos dois concelhos também contribuiu bastante para o fim do trânsito comercial pelas zonas ribeirinhas do Vale do Tua.

Na figura anterior é possível perceber a correspondência das estradas e outras vias que existiam no vale do Tua, no fim do séc. XIX. A falta de referências a vias neste Vale é um indicador de que seriam utilizados outros percursos não oficiais, principalmente no trânsito comercial. Por outras palavras, tanto as estradas de 2ª ordem como as vias romanas conhecidas (que poderiam ser utilizadas) têm posições transversais ao rio, portanto contrárias às movimentações comerciais, remetendo para a existência de uma outra via ou percurso de apoio.

Existem dois troços de calçadas empedradas que, embora estejam identificados, não foram estudados, desconhecendo-se a que períodos correspondem. No entanto, os troços existentes encontram-se em posições paralelas, contíguos ou atravessadas pela atual estrada municipal que liga a aldeia do Pombal, Paradela, suportando a hipótese dessa estrada, na sua maioria, ter sido construída sobre a antiga via de acesso ao porto da foz do Tua, tanto mais quando é tido em conta o seu sentido (paralelo ao rio Tua).

É de referir que em toda a extensão do Rio Tua só existiam duas pontes, em Mirandela e a antiga ponte do Diabo, em Abreiro, destruída em 1909 pelas grandes cheias (esta última, uma obra da Idade Média de grande dimensão, não só em comprimento mas também em altura).

¹ Sr.ª. Mercês Pereira, de 104 anos, natural e residente na aldeia de Areias, concelho de Carrazeda de Ansiães e com bastantes ligações por antigos caminhos a aldeias ribeirinhas do Tua, como Pombal, Pinhal do Norte, S. Lourenço, castanheiro e mesmo Foz Tua. Refere que o seu pai, que era ferreiro, foi quem aguçou na oficina familiar muitas picaretas usadas na construção da Linha do Tua, bem como o aumento de fabrico de pão que era necessário para alimentar tanta mão-de-obra, que as forneiras cada vez em maior número transportavam para lá em grandes cestos (Lage, 2011, pp. 35-39).

Na margem direita, do lado de Abreiro, conserva-se um troço com cerca de 2km de uma calçada correspondente também à Idade Média que ligava Abreiro à ponte do Diabo, que se pensa tratar de uma Estrada Real que fazia a ligação entre Torre de Moncorvo e Porto, passando por Abreiro, Vila Flor e Murça.

As alterações nas dinâmicas mercantis / comerciais do Vale foram de um modo geral positivas. A partir do início da construção da linha do Tua, os habitantes do daquele território, que até aqui viam passar com grandes dificuldades mercadorias e mercadores, do qual retiravam pouco rendimento, passam a ter mais formas de subsistir², em toda a atividade comercial em torno da construção da infraestrutura.

Das aldeias ribeirinhas do Rio Tua saíram ainda pessoas, embora em número reduzido em proporção da escala do território em estudo, para trabalhar na linha de caminho-de-ferro, com diversas funções desde Chefe de Estação a Maquinista ou mesmo Factor³.

No início do séc. XX, à semelhança de outras zonas do país, ocorreu a procura (lícita e ilícita) de minério, aspeto importante a mencionar a propósito da correlação entre o território do Vale e a Linha do Tua. Importa ainda referir que esta via-férrea foi essencial para o exército Português. Portugal, integrado nos aliados na I Guerra Mundial, contava com esta infraestrutura de apoio à estratégia militar para transporte de militares e armamento, tendo o Exército executado um levantamento da linha.

4.1.2 – O volfrâmio transmontano

² Sr^a Florinda Lopes, nascida em 1931 no Pombal, refere que tudo, (vinho, azeite e cortiça) ia pela linha do Tua através do apeadeiro de S. Lourenço, que existiam várias juntas de bois J.A.T., de 77 anos, natural da Sentrilha, refere que em Brunheda, Coleja e Pinhal eram muitos os homens mulheres e mesmo crianças que andavam no corte de toros de árvores que transportavam às costas, quer para fazerem carvão necessário à máquina, quer para transportar por comboio para outros lados (Lage, 2011, pp. 35-36).

³ Sr. António José de Almeida, natural do Tua nascido em 1934, filho e neto de ferroviários da Linha do Tua (Lage, 2011, p. 38).

Ao primeiro período associa-se o facto de a linha de caminho-de-ferro estar em funcionamento, facilitando o transporte dos minérios. Ao mesmo tempo, a par do que acontece neste primeiro período em outras regiões de Portugal, verificou-se grande adesão à exploração livre, ou seja, o dito contrabando e “mercado negro”, que era transportado em animais (ao contrário do concessionado, que seguia por comboio).

Relativamente aos recursos geológicos, dever-se-á referir o granito e os mármore de Santo Adrião, igualmente explorados em Trás-os-Montes, com maior incidência nas áreas contíguas à linha de caminho-de-ferro, pela qual era feito o seu escoamento⁴ (Lage, 2011).

Há dois momentos em que a transição foi sentida positivamente, tendo por isso dependido de forma direta da linha de caminho-de-ferro: o trânsito-comercial que termina com o início do funcionamento da linha e o movimento em torno da construção e manutenção da via, simultaneamente com o mercado do minério.

Esta fase mais positiva resulta de haver bastante trabalho e do qual surgia lucro, sem que fosse obrigatoriamente a agricultura, embora esta estivesse em alta, não só pela facilidade de escoamento da produção, mas também pelo fácil acesso aos adubos. Porém, o dinheiro “fácil” proveniente da exploração livre do minério não teve grande repercussão no território, do ponto de vista de desenvolvimento regional ou mesmo local⁵.

Numa região em que o desenvolvimento tecnológico e industrial eram reduzidos, a esperança de crescimento económico regional era baixa ou quase nula, a retração económica provocada pelas duas Grandes

⁴ Sr. Amílcar Soares da Silva, de 83 anos, natural da Foz do Tua, refere, em consenso com outros entrevistados, que “andava tudo atrás dele”. Enquanto o minério concessionado era transportado pelo comboio, o proveniente da exploração livre era levado a pé ou em animais à Foz do Tua, onde se encontravam os intermediários que da mesma forma o faziam chegar a Vila Real (Lage, 2011, p. 37).

⁵ Sr. Amílcar Soares da Silva, de 83 anos, natural da Foz do Tua, “...pouco se fez com tanto dinheiro...”, o entrevistado refere o que o dinheiro do volfrâmio, que era muito, não brilhou nem durou nos bolsos das gentes, pouco habituadas a esta forma de vida que rápido entrou em desgovernos e exageros “...comia-se cabrito com pão-de-ló...” (Lage, 2011, p. 37).

Guerras, sentida em toda a Europa e, pelo menos, no litoral de Portugal, não teve reflexo na região, particularmente no território em estudo⁶.

Como exemplo, para uma melhor elucidação do valor da moeda de troca que esta região possuía, “ (...) o volfrâmio, de uns modestos 18.200 contos antes da guerra, passou a 542.000 contos em 1941 ocupando assim de longe o primeiro lugar na nossa exportação (...)” (Lage, 2011, p. 5).

Também no quadro a seguir exposto pode ser comparado, através da respetiva coluna, os valores que chegaram a ser transportados, dando-nos assim a leitura de estes aumentarem substancialmente nos períodos próximos às Grandes Guerras.

Anos	Adubos	Azeite/óleos comestíveis	Fruta seca/castanha	Tecidos (linho, lã) e algodão em rama	Madeiras e lenhas	Sal	Vinhos	Minério
1917	1.042.509	1.838.085	1.680.174	1.019.358	5.508.165	3.089.688	3.053.854	440. 482
1921(*)	2.131.061	4.077.650	1.671.263	1.184.298	3.503.622	2.847.043	2.069.410	14. 498
1922(*)	2.417.593	1.310.737	317.794	1.972.984	3.08.564	1.809.265	3.156.627	21. 316
1923(**)	5.178.396	1.824.524	856.291	567.126	3.748.184	2.008.224	2.728.182	65. 324
1924(**)	3.892.396	1.683.835	1.929.136	775.966	3.017.800	1.830.557	3.371.436	79. 508
1926(***)	3.562.080	1.891.052	2.152.745	935.942	2.908.867	2.431.380	4.108.517	-----
1927(***)	3.254.870	2.094.490	1.916.824	701.416	3.001.650	2.170.310	4.118.740	-----
1929“pv”.	5.415.092	2.028.796	1.774.878	19.576	1.561.980	-----	-----	-----
1937	7.155.530	990.190	2.155.342	197.449	1.749.242	710.705	2.215.091	-----
1938(****)	6.112.169	2.908.265	1.812.681	395.661	1.889.213	421.682	2.230.826	40
1941(****)	6.118.634	3.232.645	1.420.746	448.379	3.177.803	477.689	1.452.137	70. 370

Fig. 4. 2- Quadro informativo de mercadorias transportadas na linha do Tua1917-1941 (Lage, 2011, p. 32).

⁶ Região de recursos reduzidos, anteriormente existia muito pouco e durante as primeiras décadas do séc. XX via-se servida pela viação acelerada e com algumas oportunidades de negócio, já que o minério Português era desejado pela Alemanha nazi.

Ao mesmo tempo, a leitura destes indicadores aponta que o volume de produtos agrícolas exportados por esta via não sofre qualquer alteração nos referidos períodos críticos, chegando mesmo algumas mercadorias a ter valores superiores.

Em suma, a primeira alteração significativa no território diz respeito à alteração das dinâmicas comerciais das populações ribeirinhas onde, até à data do início do funcionamento da linha de caminho-de-ferro tomavam algum partido do trânsito comercial que se fazia sentir, oriundo do entreposto fluvial da foz do Rio Tua. Com o comboio em funcionamento, as populações passaram a ter o seu próprio dinamismo comercial, ilustrando a significativa importância da linha do Tua para as aldeias deste Vale e para a economia das localidades circundantes, assim como os fluxos de pessoas e bens (para além da dinâmica criada pela exploração/comercialização e contrabando do minério, que era escoado pela linha e negociado a partir da estação do Tua, onde confluíam os negociantes).

Ao longo deste capítulo, e à semelhança do anterior, foi dada relevância às questões de acessibilidade, justificada por ser uma das causas originárias da fragilidade económica da região. Também pelo facto de as alterações, após a infraestrutura, terem acontecido neste setor. Para além de ser dada uma visão geral das vias de comunicação existentes (antes da via férrea), é possível perceber o contributo do caminho-de-ferro na sua evolução. Neste seguimento, é dado o início à análise morfológica de Foz-Tua, Cachão e Mirandela, para assim identificar o papel estruturador desta infraestrutura no desenho urbano destas localidades.

4.2 – Foz-Tua



Fig. 4. 3- Planta de Localização de Foz-Tua (De autor, 2013).

4.2.1 – Contextualização Histórica

Foz-Tua é uma aldeia situada na confluência dos rios Tua e Douro, a 20km da Carrazeda de Ansiães e a 10km da sede de Freguesia Castanheiro do Norte.

Até ao final do séc. XVIII, as grandes cheias do Rio Douro, durante o Inverno e as altas temperaturas do verão, formavam a razão para que aquele local não fosse habitado, pelo menos até à referida data, em que alguns documentos escritos (Capela, 2007) fazem referência àquele local como inabitado. Os pescadores existentes na zona, normalmente residiam no Fiolhal e somente durante o verão lá permaneciam, usando pequenas choupanas para pernoitarem e guardarem as redes. No entanto, a existência de um porto fluvial naquele lugar, o mais importante a montante da Régua, foi motivando a edificação daquele lugar com o decorrer dos anos, embora inicialmente com propósitos diferentes da habitação.

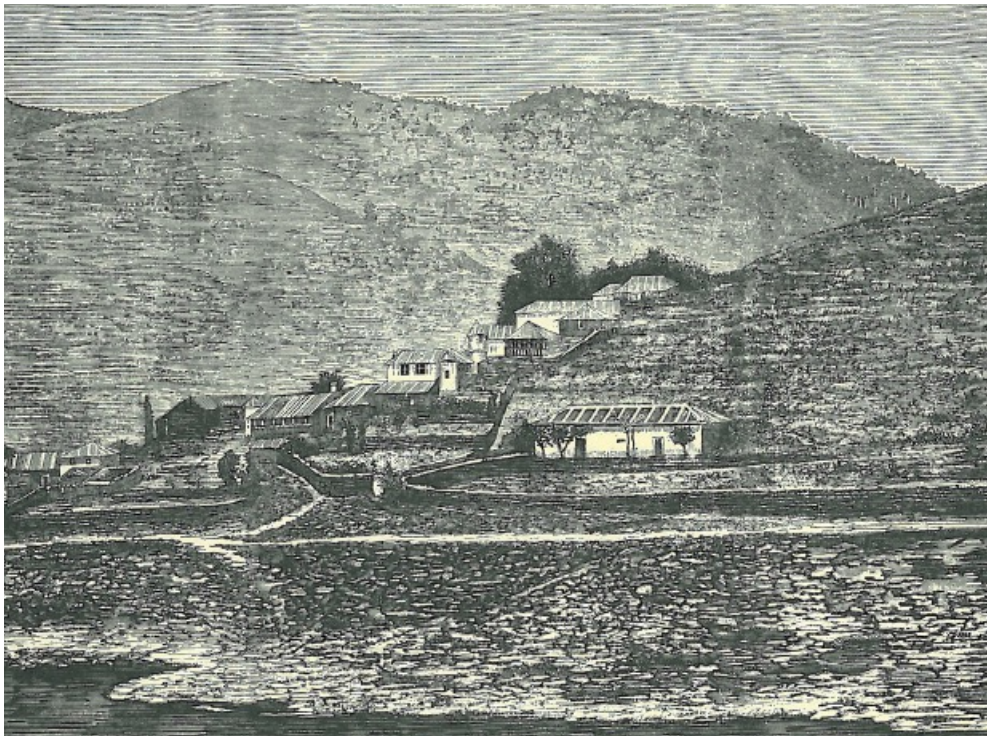


Fig. 4. 4- Ilustração da foz do Tua no fim do séc. XVIII (Villa Maior, 1876).

Villa Maior (1876) fazia referência à foz do Tua, onde existiam grandes armazéns, mandados construir pela antiga companhia do Alto Douro, onde era depositado o vinho comprado na região e o que os guardas apreendiam do contrabando, espaço que funcionava também como posto fiscal. Como forma de elucidação da dimensão, o autor refere que tal armazém tinha capacidade de armazenar 500 pipas de vinho.

Capela (2007) menciona também este porto, que fora desde o séc. XVIII um local onde as edificações não eram mais do que para comércio e existiam nesta época mais de 80 armazéns, onde maior parte da gente do concelho vinha negociar.

À foz do Tua chegavam barcos rebelos carregados de produtos necessários a Trás-os-Montes: cereal, arroz, peixe fresco e salgado, especiarias, fazendas, calçado, mobiliário e tudo o que a região precisava e não produzia.



Fig. 4. 5- Fotografia antiga Foz-Tua , data aproximada 1940 (De autor, a partir de Quinta dos Ingleses Foz-Tua).

Do Tua partiam barcos carregados com cereais, vinho, azeite, seda, madeiras, cânhamo, variadas carnes, peles curtidas, entre outras coisas, chegando em algumas épocas do ano, o que dependia dos níveis do leito do rio a transportar pessoas até ao Porto. O regresso não era feito pela mesma via, pela dificuldade que se fazia sentir na subida do Rio Douro. Através deste porto chegaram a Trás-os-Montes a maioria das armas e munições para as guarnições militares que na região existiram, bem como o transporte das mesmas para Espanha (Morais C. , 2013).

A delimitação Pombalina da Região do Douro e do incremento que teve o vinho da feitoria em 1756, que abrangeu desde o primeiro momento as encostas da foz do Tua, veio dar ênfase ao porto fluvial. Com as aptidões comerciais mencionadas, foram fatores suficientes para manter em ativo o crescimento daquele lugar, até que, em 1883, a linha do Douro chegou à foz do Tua.



Fig. 4. 6- Fotografia aérea de Foz-Tua - 2º voo, 1958 (Universidade de Coimbra, Biblioteca do Departamento de Ciências da Terra).

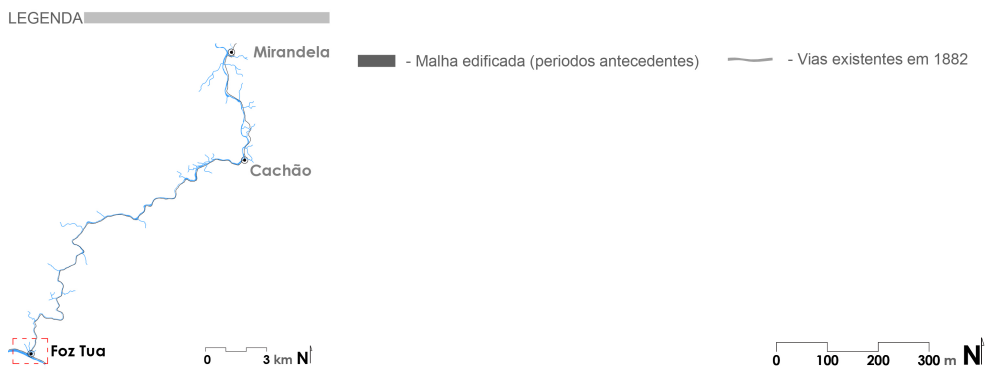


Fig. 4. 7- Planta provável do lugar da foz do Tua, em 1880 (De autor, 2013).

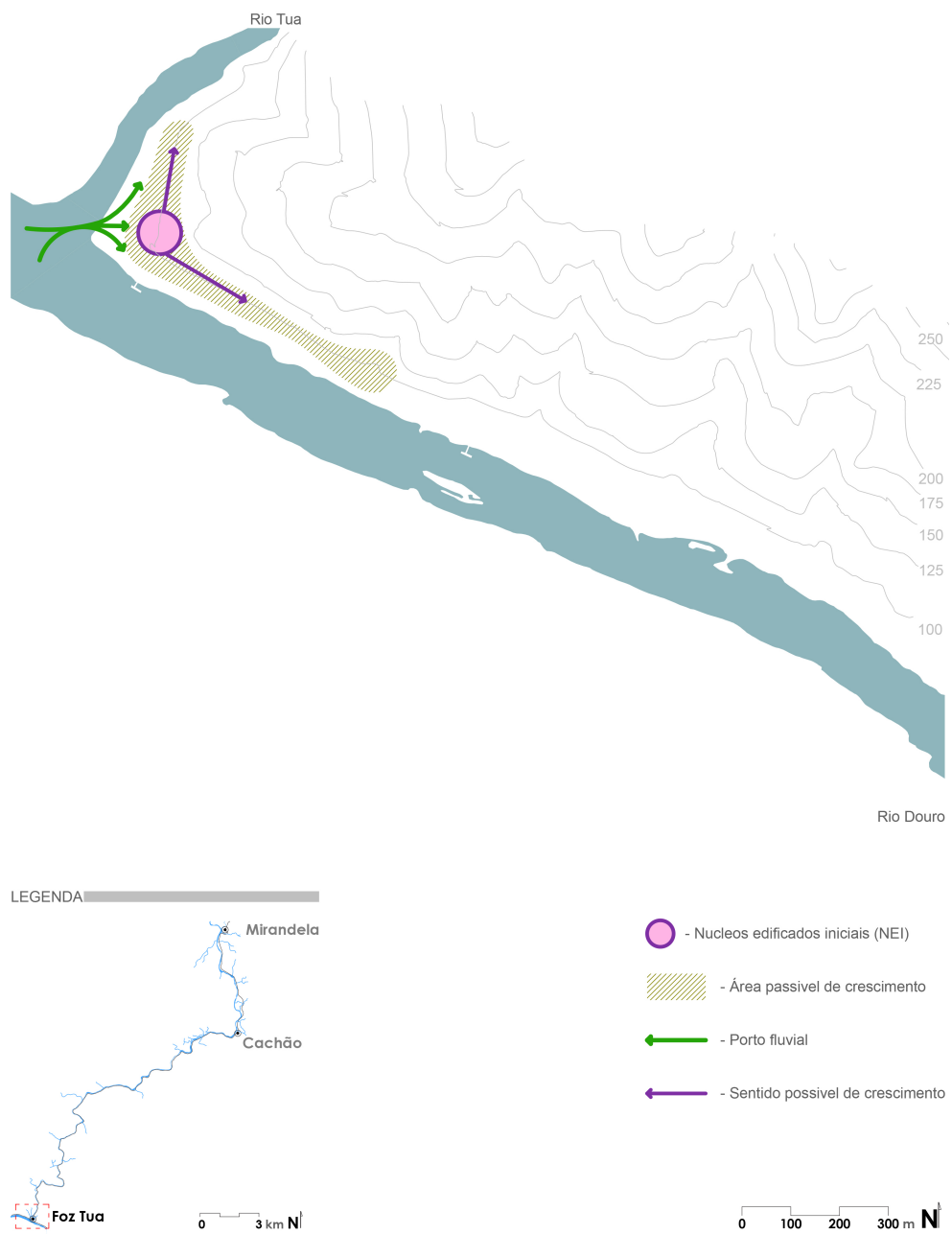


Fig. 4. 8- Planta síntese do lugar foz do Tua em 1880 (De autor, 2013).

Na figura anterior, o Núcleo Edificado Inicial (NEI) surge na encosta mais próxima do porto fluvial da foz do Tua. Nesta síntese é perceptível quão acentuada é a topografia e o que isso dificultava que o edificado fosse crescendo gradualmente, sem que fosse só naquela estreita faixa com a mesma cota. A possibilidade de crescimento seria apenas ao longo da margem (área passível de crescimento) do Rio Douro com variações mínimas de declive, facilitando a acessibilidade entre os armazéns e o porto fluvial.

4.2.2 – Foz-Tua: o desenvolvimento impulsionado pelo caminho-de-ferro

A estreita faixa de terra condicionou a companhia do caminho-de-ferro a construir a estação a cerca de um quilómetro do NEI. Por um lado, porque era a faixa de terreno disponível mais largo e distante do Rio; por outro, oferecia melhores condições para o início da futura linha em direção ao interior da região: era necessário vencer um desnível considerável, atenuado prolongando o início da nova linha (a Linha do Tua).

A chegada do caminho-de-ferro à Foz-Tua transformou este lugar, aumentando os residentes e comerciantes. Toda a zona envolvente à Senhora da Guia, em especial a nascente, era ocupada por dezenas de armazéns, pertença de comendas, casas senhoriais e muitos comerciantes de todo o Distrito, muitos dos quais foram arrasados com a construção do caminho-de-ferro, outros abandonados e alguns ainda se conservam adaptados a outras funções. As casas inglesas recuperaram alguns armazéns também mantendo-os em atividade.

Uma estação ferroviária com a importância que a do Tua teve na região deu à aldeia Foz-Tua dinamismo, desenvolvimento e um acanhado crescimento. Passavam por aquela estação milhares de pessoas em direção ao Porto, Lisboa e mesmo os emigrantes em direção ao Brasil, S. Tomé, Angola e Moçambique e, mais tarde, nos anos de 1960, França e Espanha.

Uma consequência da chegada do caminho-de-ferro nos finais do séc. XIX é a decadência do porto. A transação de produtos passa a ser feita pelo comboio. Deste modo, também os armazéns deixam de funcionar como tal.

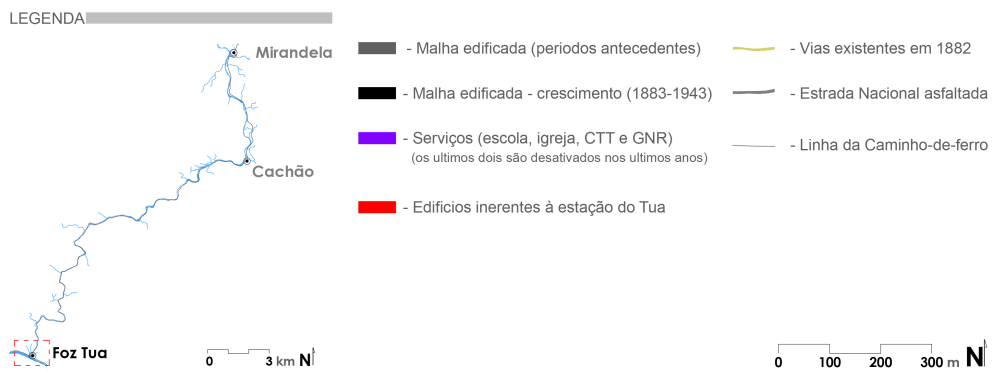
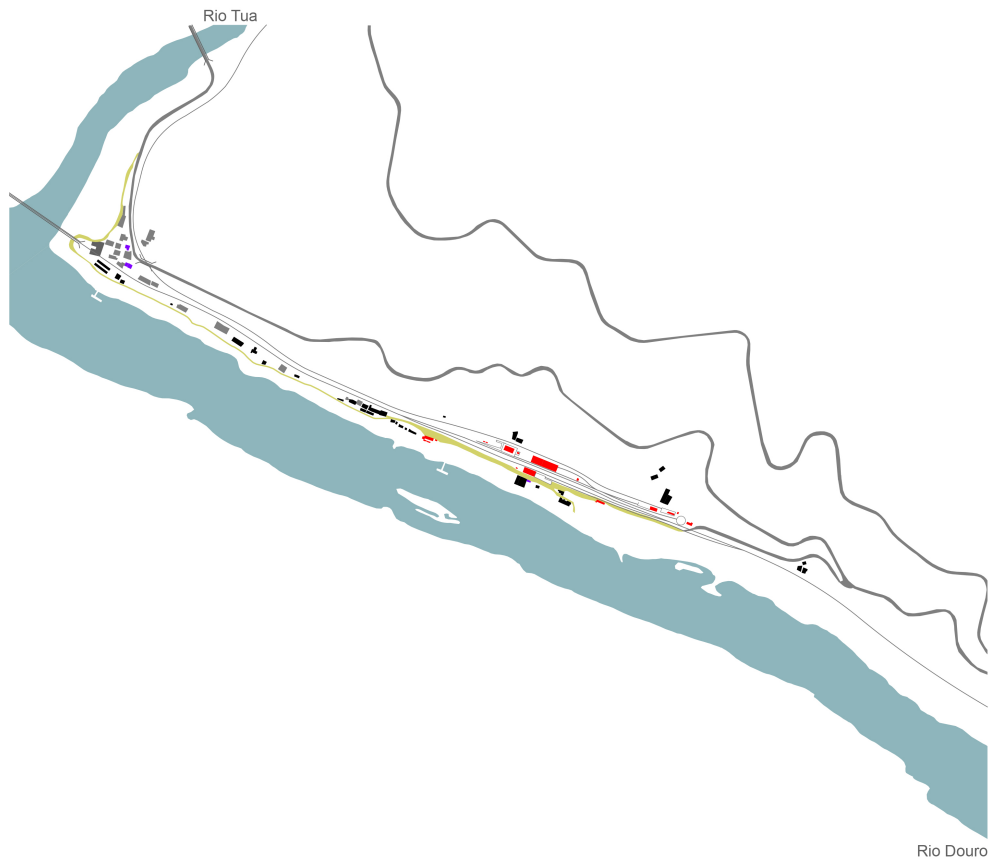


Fig. 4. 11- Planta da Foz-Tua (aldeia) déc. de 1940 (De autor, 2013).

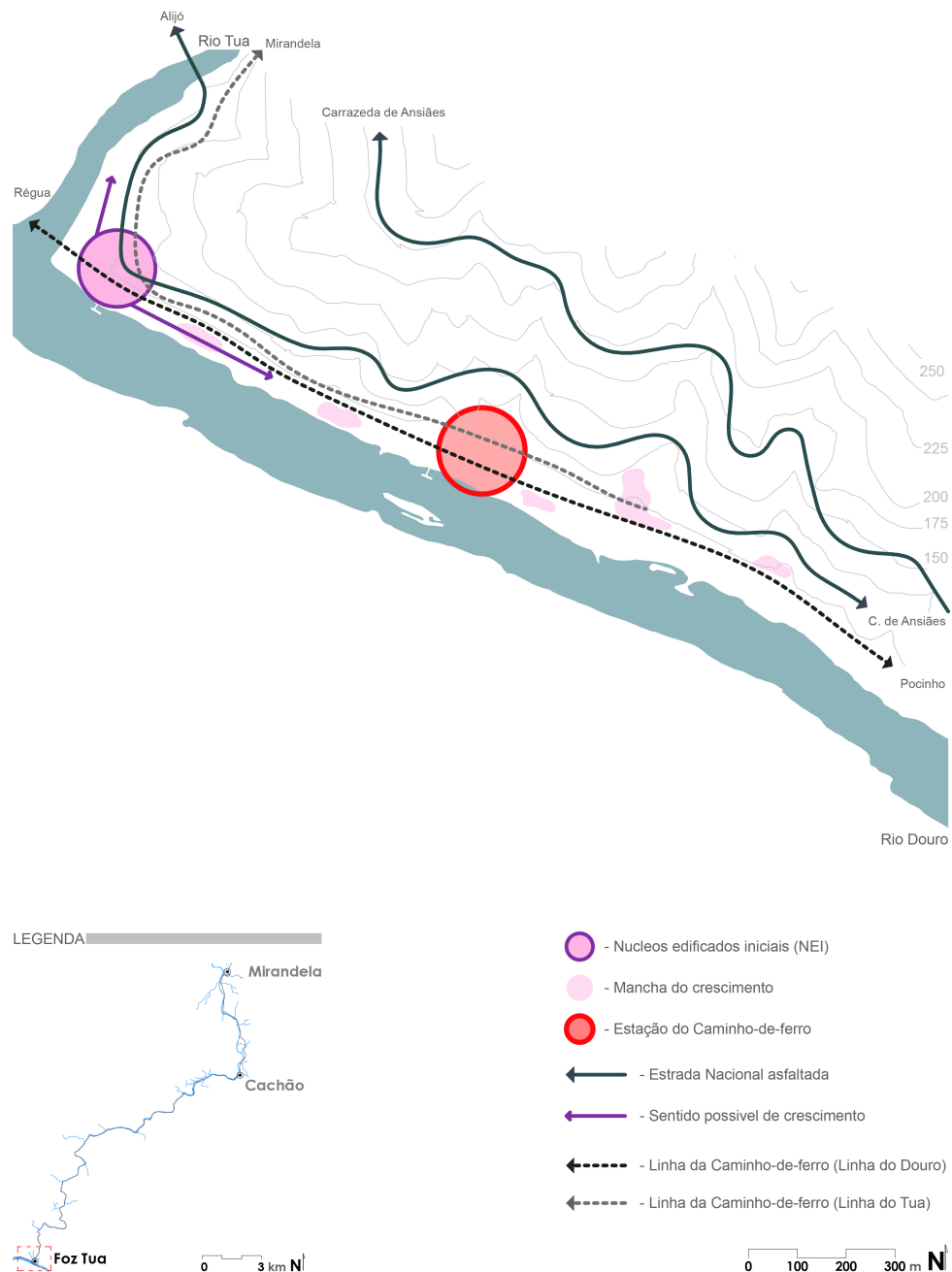


Fig. 4. 12- Planta síntese da Foz-Tua na déc. de 1940 (De autor, 2013).

Na figura anterior é perceptível a falta de área suficiente para implantar a estação do Tua que, conjugada com a necessidade de vencer o desnível⁷, forma os critérios de justificação da implantação do edifício da estação a cerca de 1km do NEI para montante na faixa disponível. A estação por si só foi um polo de desenvolvimento que gerou algum

⁷ Ver página 5, parágrafo 1.

crescimento em seu torno. Manteve-se sempre essa tendência e o crescimento foi acontecendo em função deste equipamento, preenchendo os interstícios entre o NEI e a estação.

O lugar da Foz do Tua transformou-se numa aldeia onde a maior parte dos residentes subsistiam de pequenas casas comerciais (pensões e tabernas na maioria) ou mesmo funcionários da CP, a qual chegou a construir o bairro da CP, de forma a alojar alguns funcionários. A aldeia chegou a ter alguns serviços como Guarda Nacional Republicana (GNR), correios e escola primária. As quintas do Tua empregaram a maior parte da mão-de-obra disponível. Era trabalho duro, difícil, mal pago, sazonal e, por questões sociais, cresceu a procura de emprego na Companhia do Caminho-de-Ferro.

Na aldeia do Tua, nos meados do séc. XX, o poder económico estava diretamente relacionado com a Estação. A população mais abastada vivia próxima de atividades em torno do caminho-de-ferro. O lado sul da aldeia, a Foz, apenas “possuía” a vertente religiosa.

A perda de importância do caminho-de-ferro como infraestrutura de transporte, o atravancamento geográfico da Foz do Tua, sentido até hoje pelas difíceis condições de acessibilidades viárias, e a indisponibilidade topográfica de terrenos para construção ditou o retrocesso e abandono da aldeia nas duas últimas décadas do séc. XX.



Fig. 4. 13- Vista geral da Estação do Tua (De autor, 2013).



Fig. 4. 16- Foz-Tua, ponte linha do Douro sobre o rio Tua (De autor, 2013).



Fig. 4. 15- Foz-Tua, Estação do Tua (De autor, 2013).



Fig. 4. 14- Foz-Tua, bairro sobre a margem do rio Douro (De autor, 2013).

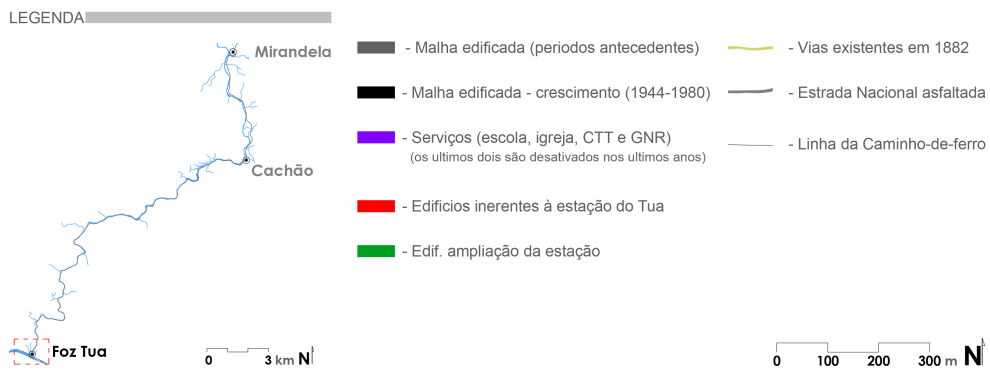
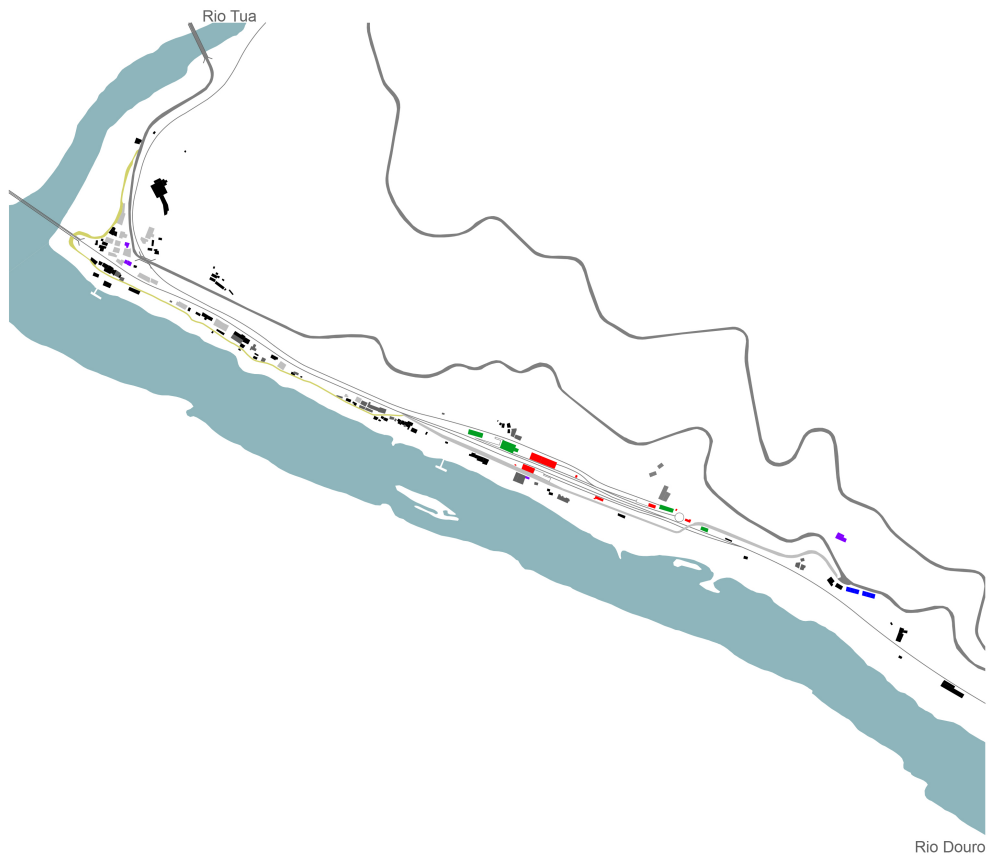


Fig. 4. 17- Planta da Foz-Tua na déc. de 1980 (De autor, 2013).

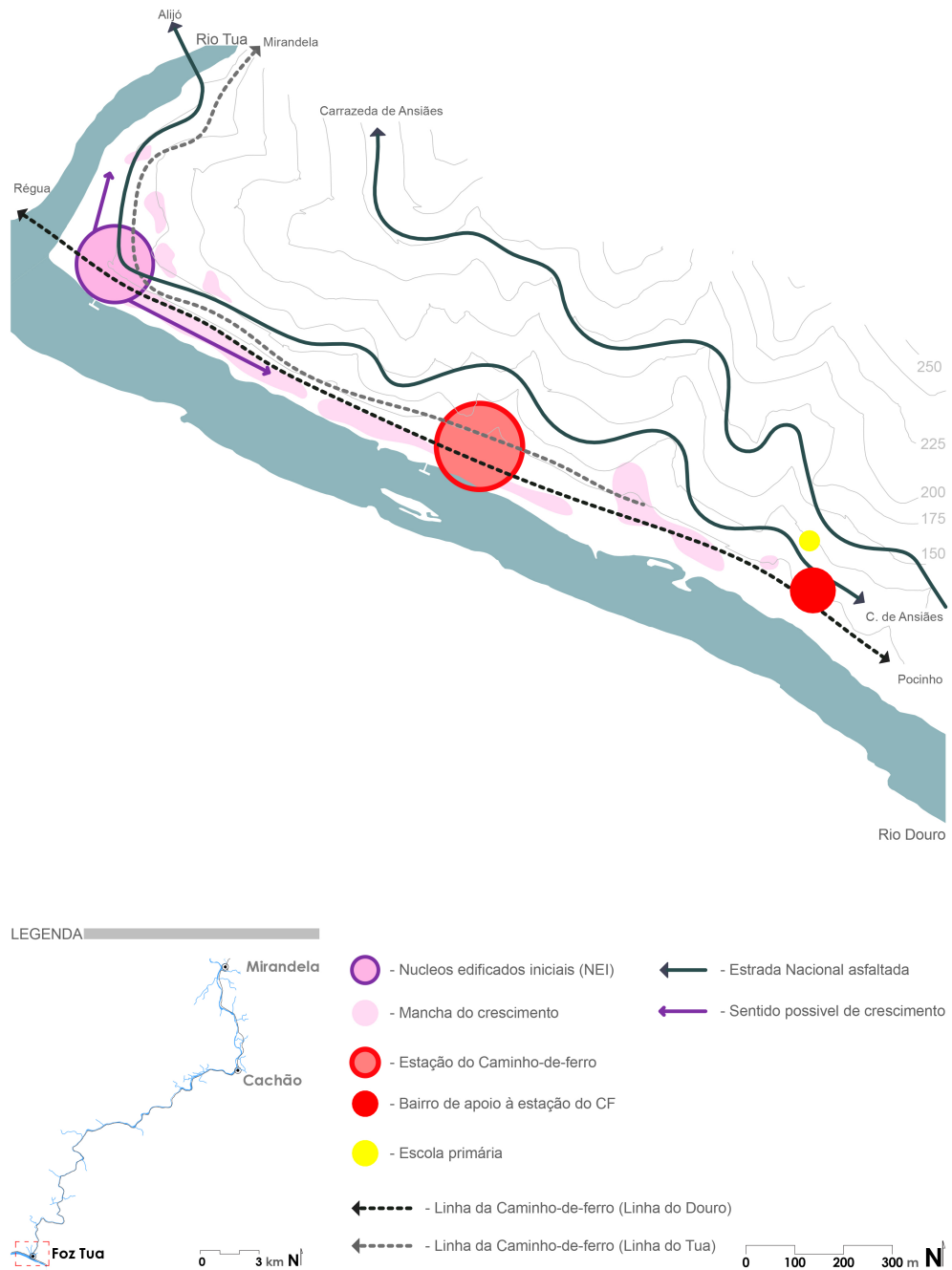


Fig. 4. 18- Planta síntese da Foz-Tua na déc. de 1980 (De autor, 2013).

A figura anterior demonstra a dimensão que a Foz-Tua tomou, ocupando o espaço disponível entre a Estação e a parte antiga da aldeia. O diminuto crescimento que existiu nessa fase final (1950-1980) foi procurando lugares onde pontualmente seria possível construir, tendencialmente a afastar-se da aldeia. Exemplo são os dois equipamentos (Bairro da CP e Escola Primária) que foram implantados a alguma distância do NEI e até mesmo da zona da Estação, mas seguindo sempre o mesmo princípio.

4.3 – Cachão

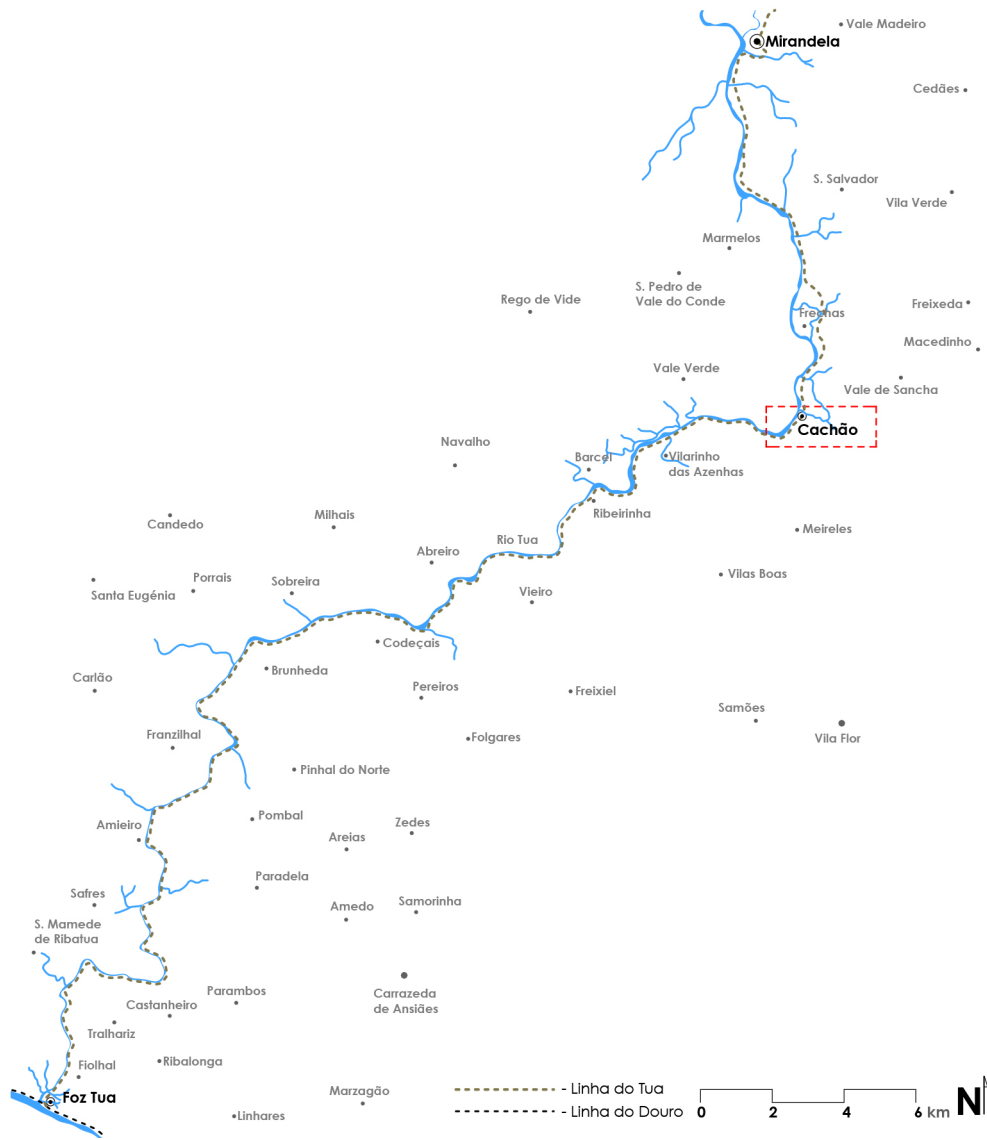


Fig. 4. 19- Planta de Localização do Cachão (De autor, 2013).

4.3.1 – Contextualização da área em estudo (a partir do contexto nacional)

A situação económica de Portugal é distinta de outros países da Europa desde há séculos atrás, embora a disparidade se tenha acentuado ao longo do séc. XIX e nas primeiras décadas do séc. XX (Abreu, 2011, p. 71).

Portugal viveu um período anárquico, durante a 1ª República (1910-1926), encontrando-se num caos económico, social, político e cultural. Foram feitas importantes apostas na economia, através de tentativas e incentivos industriais, embora sem sucesso devido à “pequenez” dos recursos naturais e à necessidade de fontes de energia que, associados à descrença de adaptação às inovações técnicas do sector manufaturado, não permitiram que fossem levadas a cabo. A ditadura militar que se sucedeu (1926-1932) não conseguiu libertar o país dessa anarquia económica nem da instabilidade político-social (Viseu, 2007).

Com a instauração da ditadura do Estado Novo, a situação agravou-se, pois este regime somente no fim da década de 1950 começou a ter iniciativa e a abrir as portas aos capitais estrangeiros. A partir de 1960, dá-se uma alteração na estrutura económica, o êxodo do campo para a cidade, o crescimento dos centros urbanos, a concentração espacial da indústria e o desenvolvimento de novos modos de vida, a “desruralização” e a “urbanização”.

Não obstante todo esse desenvolvimento, Trás-os-Montes continuou a sentir todos estes sobressaltos político-económicos,

(...) resistindo assim ao “silêncio, ao isolamento, à humilhação da pobreza, à vida difícil, ao frio, ao afastamento da sua terra quando das migrações e sobretudo porque viam em “Trás-os-Montes o «Reino Maravilhoso», mas que os transmontanos ficavam sem direito a maravilhar-se (...) (Viseu, 2007, p. 19).

Os primeiros anos do séc. XX foram difíceis para a economia e para o desenvolvimento de Portugal e isso foi muito sentido em Trás-os-Montes que, embora fosse já servido pela linha de caminho-de-ferro, continuava “longe” dos grandes centros, pois encontrou-se durante muito tempo “privado de estradas e caminhos acessíveis, à margem da circulação que animava o litoral do país”, de acordo com Taborda (1987, citado por Viseu, 2007, p. 21).

De um modo genérico, do ponto de vista urbanístico, a primeira metade do séc. XX foi um período muito pobre, de estagnação territorial, não só pela falta de vias de comunicação, mas também pelas políticas de contenção aplicadas pelo regime.



Fig. 4. 20- Fotografia aérea do Cachão - 2º voo, 1958 (Universidade de Coimbra, Biblioteca do Departamento de Ciências da Terra).

4.3.2 – Os fatores de mudança nos anos 1960 (a partir do contexto nacional)

Criado por razões ideológicas e propagandísticas, o Estado Novo assinala a entrada de um novo período político aberto pela Revolução Nacional de 28 de Maio de 1926.

O seu líder e fundador projetava para Portugal um Estado forte e autoritário, sustentado em três conceitos: "Deus, Pátria e Autoridade". O mundo rural moldava padrões de valor, nos quais foram assentes as ideias de que a aldeia e o mundo de conhecimentos associados à doutrina da igreja lhe fundamentavam os princípios orientadores. Isolou Portugal do convívio internacional, "ideia consubstanciada no «orgulhosamente sós»" (Viseu, 2007, p. 63), por temer consequências desse convívio.

Ao defender a "clausura", defendeu também o ruralismo, o que levou o povo português a uma economia de subsistência e de muitas dificuldades, por considerar que era preciso preservar a unidade do território nacional. Defendeu o colonialismo, que acabou por provocar sofrimento ao povo português envolvido na Guerra Colonial.

Trás-os-Montes, região isolada, esquecida e dependente de si própria, cumpria com o fixado na lei geral. O relevo também pode ter contribuído para o esquecimento e, como refere Viseu (2007) levou à constituição de "Micro-pátrias", conceito que o autor atribuiu às pequenas povoações capazes de serem autónomas, ao gerir as suas formas de subsistência, de partilha de uma economia local e de criar um dinamismo socioeconómico e cultural.

Em suma, os princípios políticos, o relevo e a falta de vias de comunicação formaram um conjunto de fatores para que esta região se tornasse num território de "Micro-Pátrias" (Viseu, 2007).

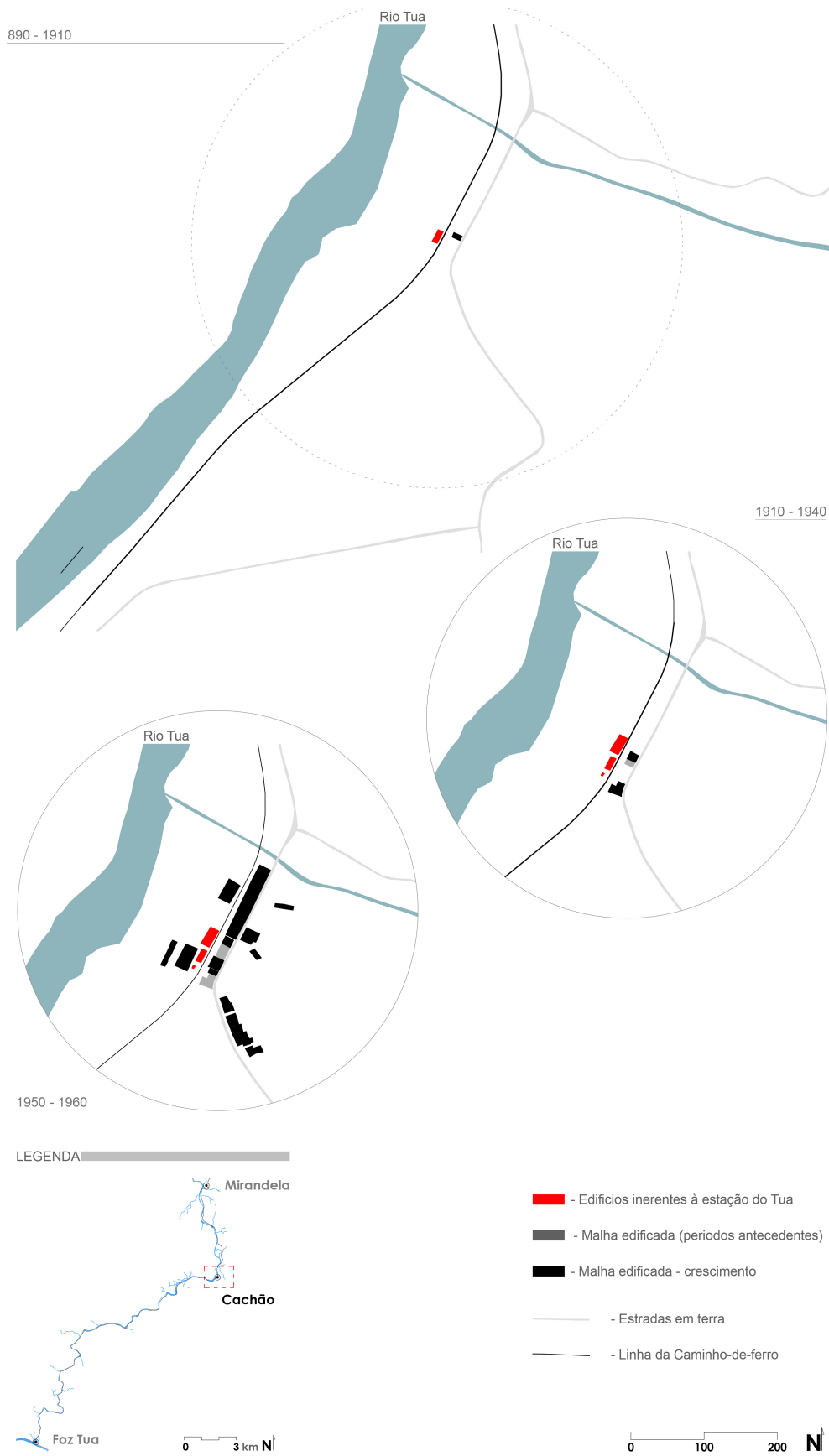


Fig. 4. 21- Plantas do Cachão 1910-1960 (De autor, 2013).

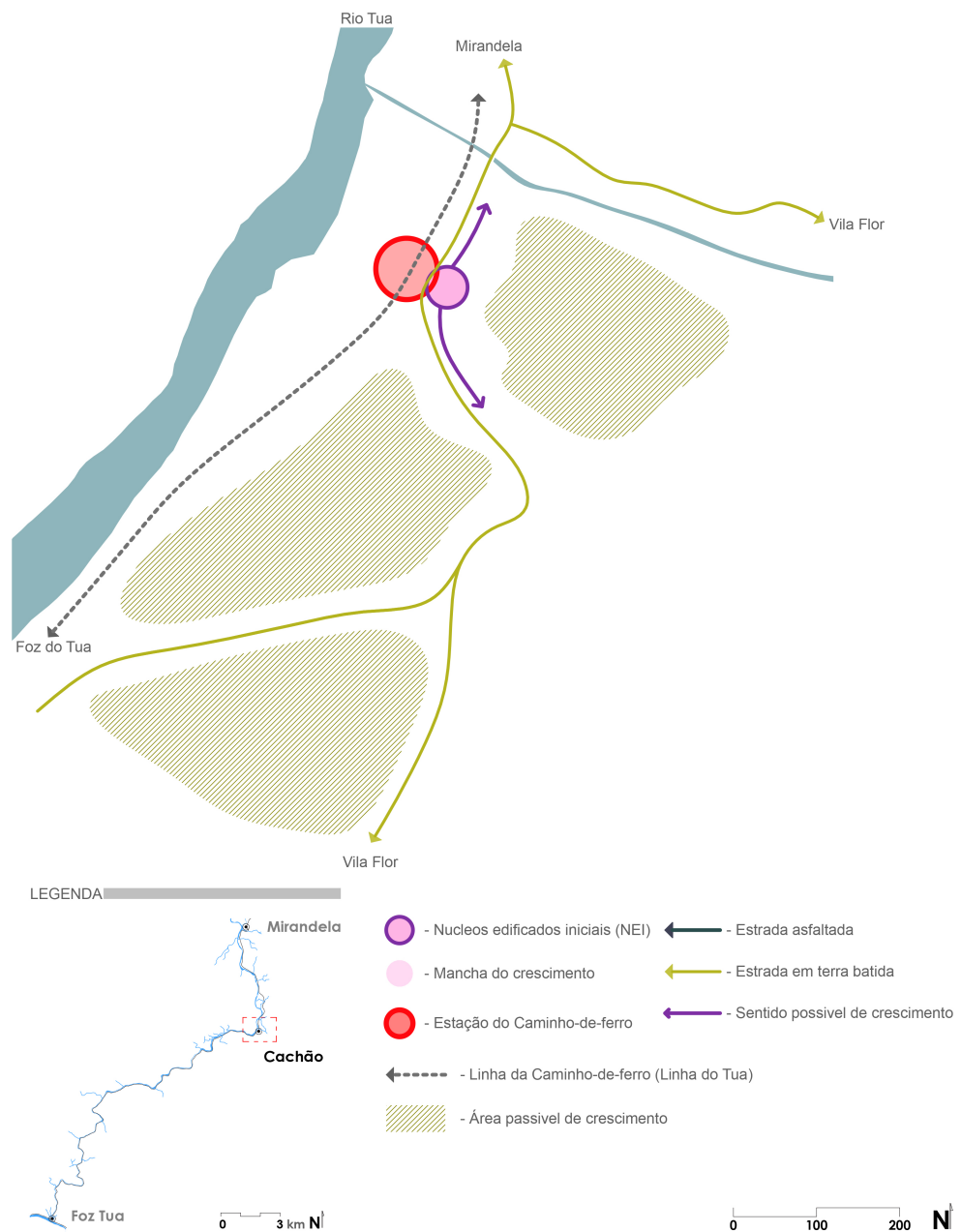


Fig. 4. 22- Planta síntese do crescimento do Cachão 1910-1960 (De autor, 2013).

Nesta figura faz-se referência à implantação da estação do Cachão para servir Vila Flor e como se dá o início à edificação civil deste lugar. A estação é implantada num local estratégico, na confluência de duas vias, as quais davam acesso aos locais servidos pela estação. As primeiras construções surgem perto da estação e vão-se estendendo ao longo da estrada, casas comerciais que viviam da dinâmica da estação. As manchas representantes da "área passível de crescimento", mais a norte e centro, eram zonas ricas para a agricultura, servindo portanto de apoio às

casas comerciais. A mancha mais a sul, para além de ficar mais distanciada, era uma zona muito rochosa e com um declive acentuado. Ao mesmo tempo, o relevo condicionou o desenvolvimento regional. O incentivo ao ruralismo, imposto pelo Estado Novo, foi responsável pela autossuficiência da população, que a levou a viver os problemas ao seu modo. A economia de subsistência encurtou a relação entre o que se produzia e o que se consumia, não havendo margem para riquezas, comércio e desenvolvimento socioeconómico, o que fazia com que o território não sofresse qualquer tipo de alteração significativa na área em estudo do vale do Tua.

A partir dos meados do séc. XX, começaram a ser sentidas alterações na vida de algumas populações, justificadas pela mudança de formato de atuação do Estado. O consentimento das migrações, as alterações, os apoios sociais e o cooperativismo são os aspetos que mais fizeram sentir esta nova forma governativa.

Surgiram técnicas para substituir a agricultura rudimentar: uso de maquinaria, seleção de sementes, uso de adubos e pesticidas, ajuda técnica e projetos de irrigação, que aumentaram a produção agrícola e com o apoio cooperativo facilitava o escoamento da produção agrícola, aberta a uma economia de mercado. A migração para o litoral, para o Ultramar e para o estrangeiro marcou e alterou a sociedade tradicional (Viseu, 2007).

Com a urbanização, vieram habitações com melhores condições, melhores meios e vias de comunicação, facilitando a relação entre as populações, bem como o tipo de economia. Também nesta fase a Educação e a Cultura valorizaram um pouco tendo o analfabetismo reduzido a partir de 1960.

Contudo, o Estado teve uma atuação menos conseguida na concretização de um desenvolvimento rural estruturante, devido às políticas limitativas da valorização das populações rurais e à dependência que o país tinha das colónias e dos países industrializados.

Este “suposto desenvolvimento e valorização do mundo rural” teve os seguintes fatores motores:

- a criação de Casas do Povo e da concessão de algumas regalias sociais;
- a política de Obras Públicas e os dos Planos de Fomento apostavam no crescimento industrial, sacrificando os campos, e prestaram uma ajuda limitada, através da Junta de Colonização Interna;
- o papel preponderante da igreja deu continuidade à transmissão de valores e aos aspetos sociais;
- a execução de algumas obras, ou melhorias, através de personalidades que, no meio rural, tinham poder ou influência, perante o Estado;
- o Ministério das Obras Públicas teve a valorização do mundo rural como uma prioridade⁸ (Viseu, Memórias históricas de um espaço rural: três aldeias de Trás-os-Montes (Coleja, Cachão e Romeu), ao tempo do Estado Novo, 2007).

Todavia, em Trás-os-Montes, esta valorização ficou aquém das expectativas. Os poucos trabalhos técnico-científicos concretizados, devido à falta de adaptação, de condições e de qualificação das populações, à privação de tecnologias que se adaptassem à geografia e ao limitado poder de compra de bens, não permitiram uma valorização rural capaz de alterar a realidade social e económica da região. Porém, houve exceções, como no caso particular do Complexo Agroindustrial do Cachão (CAICA), um enorme contributo para a inovação tecnológica, a economia de mercado, a valorização rural das populações, o apoio a projetos sociais e o incentivo ao desenvolvimento da região (Viseu, 2007, p. 79) .

⁸ Em 1955, a percentagem de freguesias eletrificadas no Distrito de Bragança era de 0,4%, o valor mais baixo de Portugal, data em que o governo concedeu à Companhia Hidrelétrica de Portugal o encargo de eletrificar Trás-os-Montes (Viseu, 2007, p. 127).

4.3.3 – O Cachão: o dinamismo fomentado pelo caminho-de-ferro

A linha de caminho-de-ferro imprimiu um dinamismo ao Vale do Tua e à economia do Distrito. Ao longo do seu traçado, as estações e apeadeiros foram implantados de forma estratégica, para poder servir as povoações no seu ponto mais próximo da linha, mesmo nos casos das sedes de concelho que não foram atravessadas por esta infraestrutura. A curta distância e a fácil acessibilidade que o relevo permitia foram, possivelmente, os dois fundamentos que justificaram que no lugar do Cachão fosse implantada uma Estação para servir Vila Flor, o flanco nascente do concelho de Carrazeda de Ansiães e Alijó.

Localizado a uns escassos 13km de Mirandela, o Cachão fica inserido no sopé de duas serras na margem do rio Tua e pertence à Freguesia de Frechas. Esta estação servia também o Concelho de Alfandega da Fé e o Vale da Vilariza, muito rico para a produção agrícola devido ao microclima existente.

Desde cedo, a estação do Cachão fez atrair movimento de pessoas e de mercadorias, impulsionando o desenvolvimento. Esse movimento chamou a atenção de famílias que começaram a construir casas comerciais⁹. Este local tornou-se um entreposto comercial, sendo um posto de distribuição de sal para toda a região. As mercadorias vinham de comboio e uma grande parte delas ficava ali, nas casas comerciais, que posteriormente iam revender mesmo através de intermediários distribuídos pela região. Por outro lado, os agricultores levavam as suas produções ao Cachão para as vender aos armazenistas (as famílias comerciantes do Cachão), que posteriormente as negociavam e expediam pelo comboio¹⁰.

Estas famílias enraizaram neste local, com os seus núcleos comerciais, uma cultura comercial que se manteve durante décadas, atraindo para o Cachão o Complexo Agroindustrial do Cachão (CAICA).

⁹ D^a. Pulquéria, natural de Vilarinho das Azenhas, foi a primeira senhora a construir uma pequena casa de comércio, um edifício humilde inicialmente funcionou como pensão, mas com o decorrer dos tempos o negócio aumentou, evoluiu tornando dimensões de casas comerciais, retalhistas, armazenistas. Chegou a ter rebanhos para a produção de queijo que era exportado via comboio para o Porto.

Logo depois surgiram os "Cardosos", também família de comerciantes, que ali se estabeleceram com esse propósito. (entrevista Dr.^a Maria Violante Pastor, neta D^a. Pulquéria)

¹⁰ Os principais produtos comercializados eram: o sal importado e a exportação de cereal e azeite.

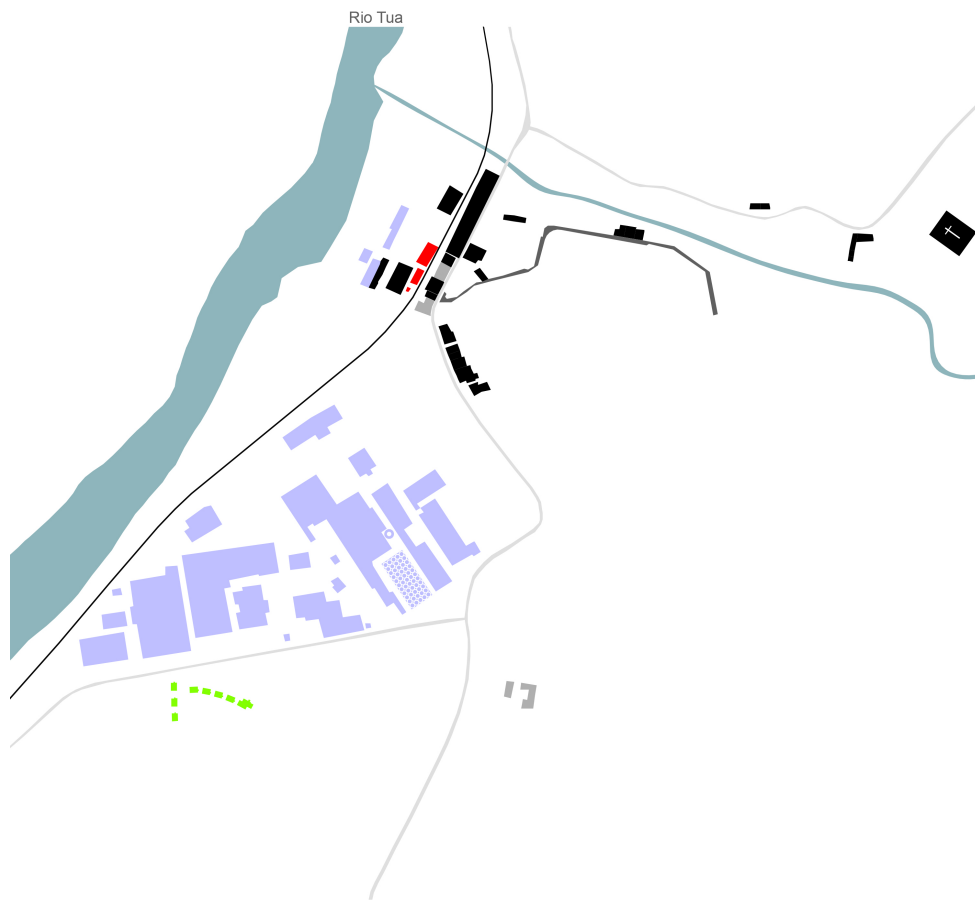
4.3.4 – O Cachão: a instalação da agro-indústria e o complexo de fábricas

O Eng.º Camilo de Mendonça, natural de Vilarelhos, concelho de Alfândega da Fé, ingressou na vida política, filiando-se na União Nacional, a organização política que suportava o Estado Novo. Desempenhou vários cargos políticos sempre ligados a sectores económicos¹¹, como um dos membros do sector de desenvolvimento do Regime. Foi o mentor e impulsionador do Complexo Agroindustrial do Cachão, enquadrado dentro da ótica desenvolvimentista para a região, ideia que defendeu durante anos, como seu projeto de vida.

O local pretendido inicialmente para a implantação deste empreendimento foi Mirandela, mas, pela dificuldade e impossibilidade de negociação na aquisição de terrenos da dimensão necessária e pelo preço, tornou-se inviável. O local mais próximo, e que conjugava as características necessárias para implantar o empreendimento, era a aldeia do Cachão.

Para o Eng.º Camilo de Mendonça, o conjunto de características que viabilizaram a implantação do CAICA no Cachão foram: o dinamismo e a cultura comercial, associada à disponibilidade de terreno; a abundância de água necessária a qualquer tipo de atividade industrial, à estação ferroviária; a sua proximidade da cidade de Mirandela e a sua centralidade espacial.

¹¹ Colaborador no Secretariado da Agricultura, Presidente da Comissão Administrativa, Delegado do Governo no Grémio dos Armazenistas e Exportadores de Azeite, Adjunto do Concelho Técnico Corporativo, Procurador á Câmara Corporativa, presidente da Junta de Exportação do Café, 1º Presidente da RTP, deputado da Assembleia Nacional pelo círculo de Bragança, Presidente da Federação dos Grémios da Lavoura do Nordeste Transmontano (FGLNT) e diretor do CAICA.



LEGENDA



- - Edifícios inerentes à estação do Tua
- - Malha edificada (períodos antecedentes)
- - Malha edificada - crescimento
- - CAICA fase inicial
- - CAICA fase intermédia
- - CAICA fase final
- - Vila Nordeste fase inicial
- - Vila Nordeste fase intermédia
- - Vila Nordeste fase final
- Estradas em terra
- Estrada asfaltada
- Linha da Caminho-de-ferro

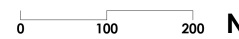


Fig. 4. 23- Plantas do Cachão 1960-1965 (De autor, 2013).

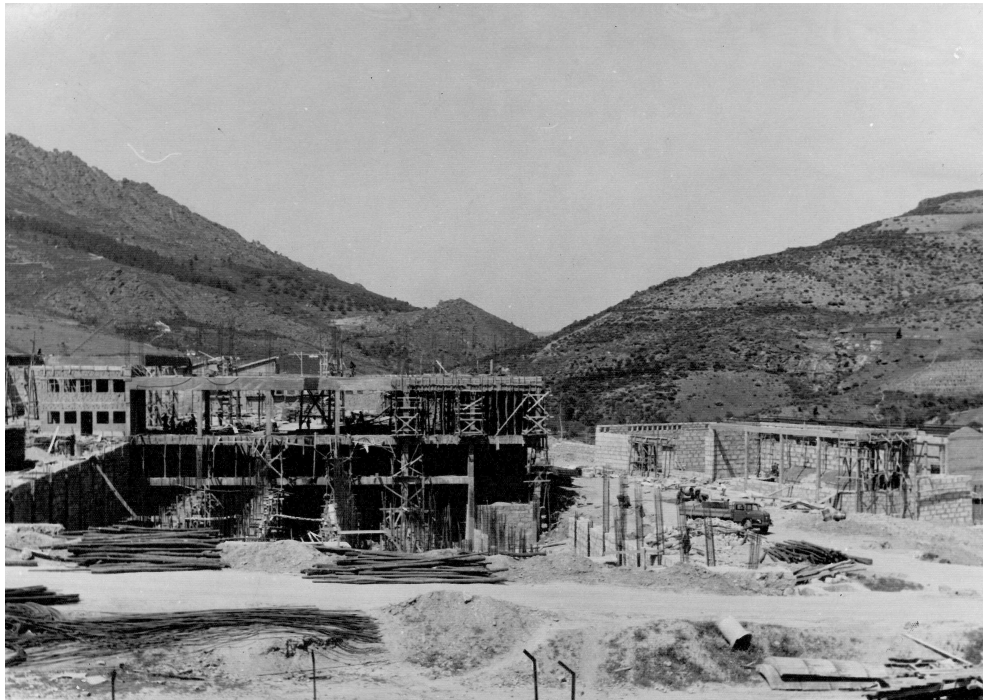


Fig. 4. 24- Fotografia da construção do CAICA (Arquivo AIN).



Fig. 4. 25- Fotografia da construção do CAICA ,fase avançada (Arquivo AIN).

Apoiado na sua proximidade ao regime, o Eng.º Camilo de Mendonça foi lançando os seus projetos. Conseguiu a união dos Grémios da Lavoura com o objetivo de trabalharem todos em consenso, ordem e moderadamente. Este projeto foi idealizado para suportar uma revolução agrícola, que colocaria a agricultura transmontana ao nível das melhores congéneres europeias (Viseu, 2007).

Para além de um complexo destinado à agro-indústria, o empreendimento incluía a extensão do regadio a uma vasta área, suportada pela construção de 130 barragens de terra batida. Para a adesão dos Grémios a este projeto ser positiva, o Eng.º Camilo de Mendonça começou por mostrar obra, muitas das vezes empregando capitais próprios.

Defendeu que só com a união da região se conseguiria vencer o atraso, a criação de condições de vida para "segurar a gente"¹², controlando assim, a emigração através da implementação do ensino superior e do fomento industrial com a criação de núcleos de mecanização.

Em 1963, através da Federação dos Grémios da Lavoura do Nordeste Transmontano (FGLNT), surge o Complexo Agroindustrial do Cachão (CAICA), para revolucionar a agricultura da região e com um papel preponderante na História de Trás-os-Montes e de Portugal.

O CAICA seria dirigido pelo Eng.º Camilo de Mendonça, com base numa nova política agrícola de aumento da rentabilidade e da produtividade através de:

- adaptação das culturas ao tipo de solo;
- produção em função das necessidades e da procura do mercado;
- conquista de mercados externos e internos, através da qualidade dos produtos;
- aumento da produtividade, através do uso da maquinaria e da especialização da mão-de-obra;
- agro-indústria;

¹² Entrevista a Maria Violante Pastor, onde cita em discurso direto o Eng.º Camilo de Mendonça.

- desenvolvimento do cooperativismo e associativismo, em função do aumento da produção agrícola;
- subsídios provenientes de entidades em que o Estado seria o principal impulsionador (Viseu, 2007, p. 266).

Pelos seus objetivos e dimensão, o CAICA foi o único projeto com esta origem no país e destacou-se na Europa. Teve como objetivo o desenvolvimento das atividades ligadas à produção, aquisição, transformação e comercialização de produtos agropecuários¹³ (Viseu, 2007).

A FGLNT começou por traçar caminhos, sugerir soluções e perceber quais as produções que deveriam ser feitas para assim valorizar a região.

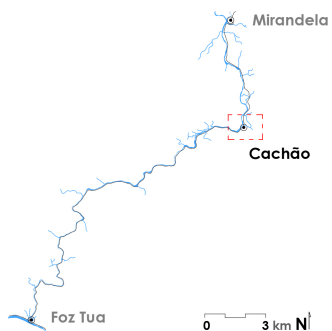
Em suma, este complexo destinava-se, essencialmente, à valorização e expansão das produções agropecuárias da região, através da sua transformação industrial e comercialização, canalizando-as não só para o mercado interno, mas também para o exterior.

Idealizado como o “Motor da Região Nordestina” (Viseu, 2007, p. 330), o CAICA foi um empreendimento que, em 1964, atingiu uma área coberta de 9 hectares, onde surgiu a sua imagem projeção, a marca “Nordeste”.

¹³ Em função da luta para desenvolver o nordeste transmontano, fixando a população e trazendo o ensino superior para o fomento da indústria, o Eng.º Camilo de Mendonça, através de muita insistência, conseguiu que a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD) se instalasse em Vila Real e que o empreendimento do Cachão se estendesse vários núcleos dispersos por todo o distrito de Bragança.



LEGENDA



- Edifícios inerentes à estação do Tua
- Malha edificada (períodos antecedentes)
- Malha edificada - crescimento
- CAICA fase inicial
- CAICA fase intermédia
- CAICA fase final
- Vila Nordeste fase inicial
- Vila Nordeste fase intermédia
- Vila Nordeste fase final
- Estradas em terra
- Estrada asfaltada
- Linha da Caminho-de-ferro



Fig. 4. 26- Plantas do Cachão 1965-1970 (De autor, 2013).

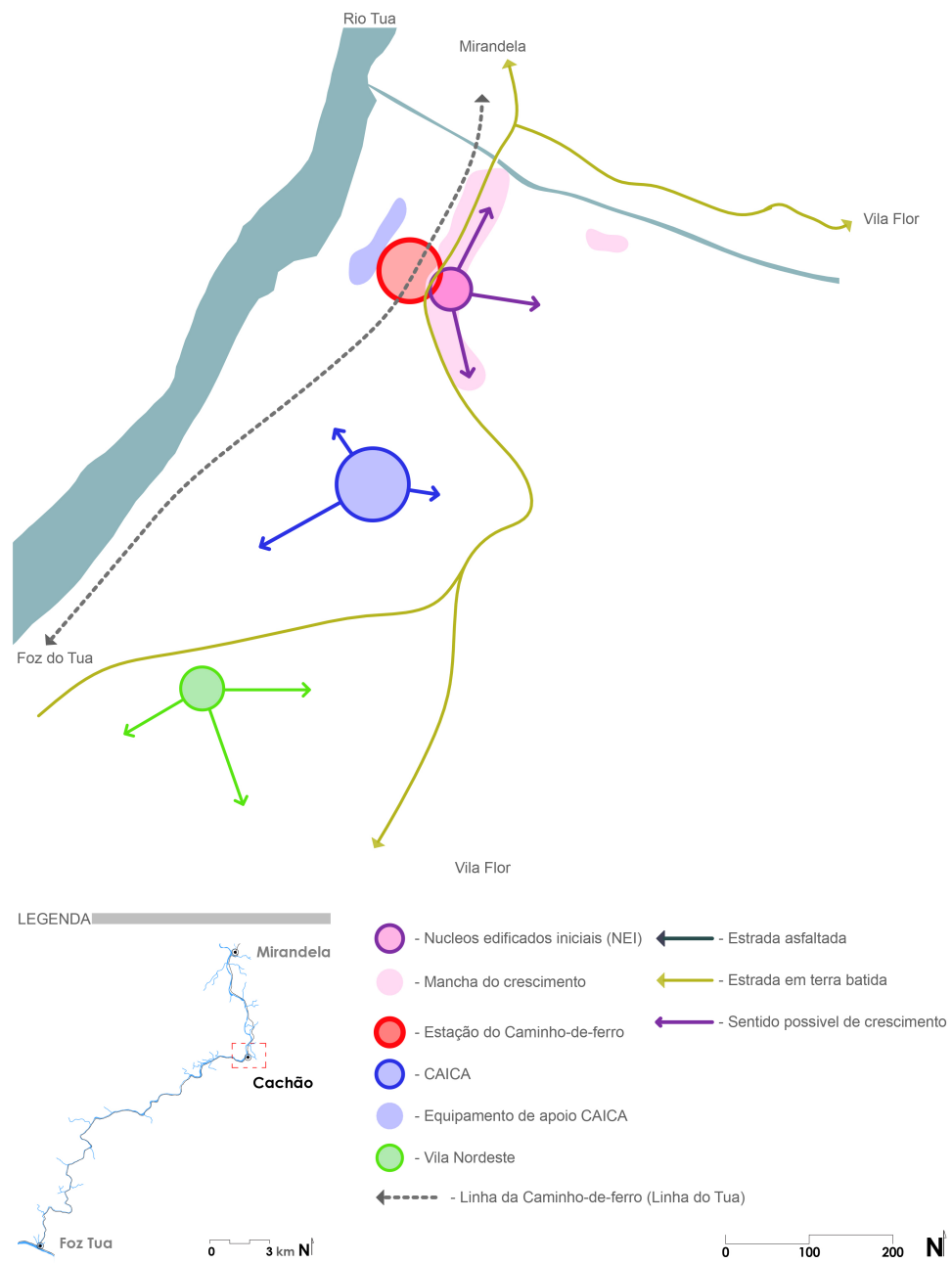


Fig. 4. 27- Planta síntese do crescimento do Cachão 1960-1970 (De autor, 2013).

Um empreendimento desta origem necessitava de uma grande área e como tal foi implantado na mancha central, mais próxima da estação e do NEI. O Eng.º Camilo projetou o bairro social na parcela de terreno disponível mais a sul e Viseu (2007) refere como justificação para a escolha do local, opção própria em querer distanciar o bairro de apoio ao complexo da aldeia.



Fig. 4. 28- Um setor de conserva de frutos em laboração – CAICA, (Arquivo AIN).



Fig. 4. 29- Armazenamento de vinho – CAICA, (Arquivo AIN).

Porém, analisando o redesenho cartográfico, pode-se interpretar como o único local disponível para implantar o equipamento. Pouparam-se os terrenos agrícolas ao mesmo tempo que não se restringiu o NEI, podendo desenvolver-se e crescer, o que acabou por acontecer.

O Complexo agroindustrial do Cachão, constituído por unidades industriais (pavilhões) dispostas em planos sucessivos, na base do monte da Nossa Senhora da Assunção e perto do rio Tua Composto, compreendia os seguintes setores: fruticultura, horticultura, destilação e vinhos, e azeites.

Nas fábricas de fruticultura, eram transformados frutos, tomates, pimentos, espargo, ervilhas, entre outros. Uma fábrica de lacticínios para a produção de queijos, uma destilaria, uma fábrica de rações, lavandaria de lã, um lagar de azeite, associado a uma fábrica de óleos e uma fábrica para os frutos secos¹⁴.

O Eng.º Camilo de Mendonça valorizou a lã através da lavandaria e da execução de lotes. Montou uma fábrica para a castanha, onde era congelada para ser, posteriormente, exportada para o Brasil, Canadá, América e Suíça. As conservas eram executadas, através de moderna tecnologia, por intermédio de técnicos nacionais e estrangeiros vindos propositadamente.

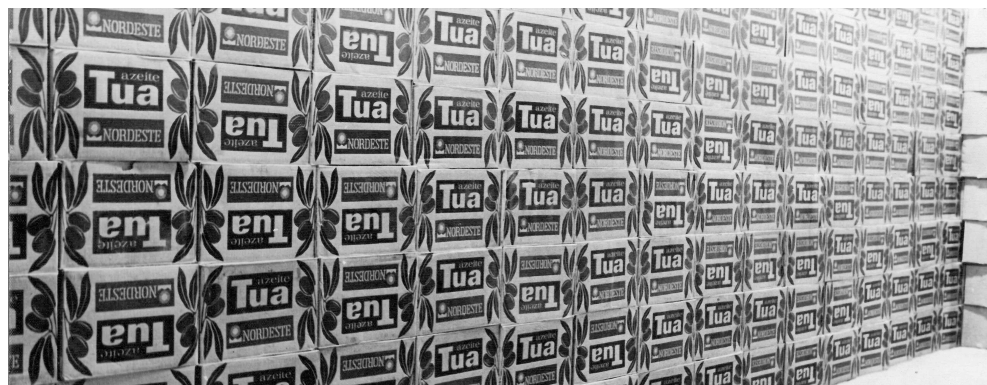
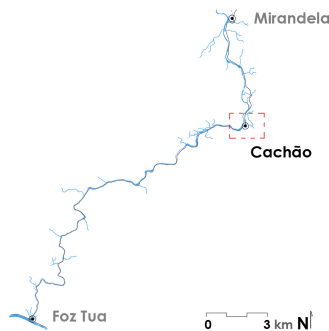


Fig. 4. 30- Embalagens de Azeite Tua, produzido e embalado no CAICA, (Arquivo AIN).

¹⁴ Produtos comercializados, azeitonas (verdes, pretas e recheadas), pickles, azeite, compotas, feijão cozido, marmeladas, geleias, legumes cozidos e enlatados, frutos em calda e cristalizados, frutos secos, leite e queijo e aguardentes vinícolas. Ainda no complexo funcionou uma moagem, uma destilaria com adega e oficinas de apoio, entre as quais uma carpintaria (Viseu, 2007, p. 320).



LEGENDA



- Edifícios inerentes à estação do Tua
- Malha edificada (períodos antecedentes)
- Malha edificada - crescimento
- CAICA fase inicial
- CAICA fase intermédia
- CAICA fase final
- Vila Nordeste fase inicial
- Vila Nordeste fase intermédia
- Vila Nordeste fase final
- Estradas em terra
- Estrada asfaltada
- Linha da Caminho-de-ferro



Fig. 4. 31- Planta do Cachão, 1970-1975 (De autor, 2013).

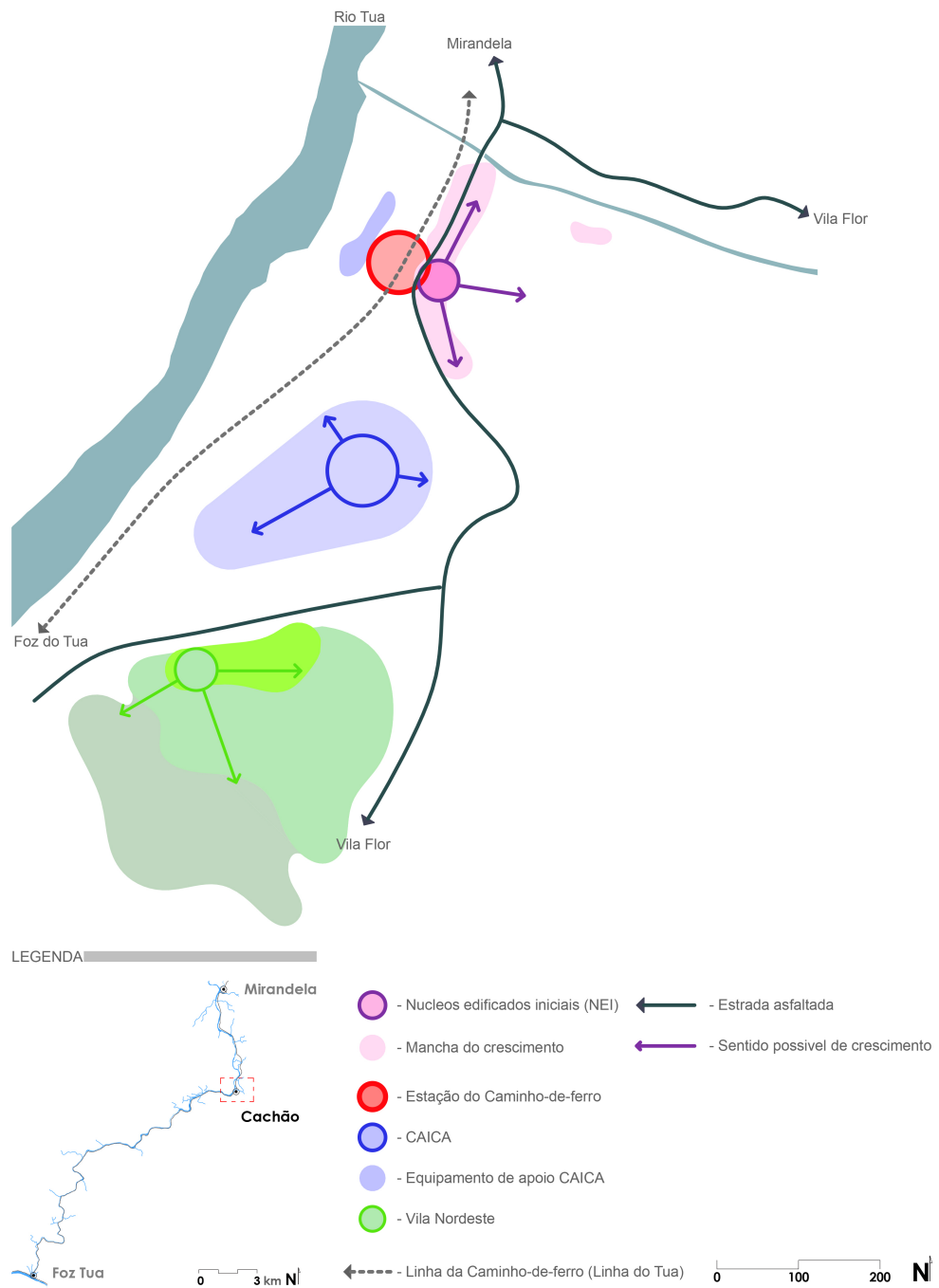


Fig. 4. 32- Planta síntese do crescimento do Cachão 1970-1975 (De autor, 2013).

A implementação do complexo foi gradual, embora o essencial para o início da laboração tenha sido montado de uma só vez. Algumas fábricas e equipamentos foram complementados à unidade industrial com o decorrer dos anos. O bairro social foi sendo executado por fases, sendo que a primeira correspondeu à data do início do complexo, altura em que se construíram as primeiras 7 habitações para albergar alguns técnicos. Esta planta corresponde à década a uma fase intermédia deste bairro.

O CAICA recebia para vender e transformar mais de trinta produtos, vindos de toda a região¹⁵. Desta forma, este projeto teve a vertente da valorização das culturas existentes na região em função da intervenção e da dinamização. O agricultor só produzia, tudo o resto ficava a cargo do CAICA. Mesmo durante a produção, tinha todo o apoio necessário de técnicos, maquinaria, de adubos e o pagamento da cultura também era assegurado.

No sector pecuário, o matadouro foi a última fábrica a ser instalada, não só pela sua dimensão, mas também devido à complexidade do sector em questão.¹⁶

Energeticamente, o complexo era autossuficiente, através de uma central de vapor, geradora de energia elétrica. No sector da formação e da investigação, houve também uma grande aposta.

O Eng.º Camilo de Mendonça teve a preocupação de atrair técnicos especializados, tanto nos sectores agrícolas como nos setores de apoio, oficinas e carpintarias. Em cada fábrica existia um sector de investigação com laboratórios e técnicos especializados (Viseu, 2007, pp. 350-400).

¹⁵ A castanha vinda de Bragança, Valpaços, Carrazeda de Montenegro até Penedono; espargo da zona de Valpaços, Vinhais e Carrazeda de Ansiães; o morango de Macedo de Cavaleiros e o tomate do Vale da Vilarça (Viseu, 2007).

As primeiras experiências feitas com tomate e a sua industrialização foram feitas no Cachão, bem como os primeiros campos experimentais e tomate extensivo para transformação (Entrevista Sr. Lima).

¹⁶ O matadouro era parte do plano do Eng.º Camilo de Mendonça para o encabeçamento do gado transmontano, do qual faziam ainda parte núcleos de criação de animais espalhados pela região, alguns chegaram mesmo a ser executados. Entre outros, o cruzamento de raças autóctones de ovelhas com carneiros que vinham da Grécia, em que cada cria tinha logo 6 ou 7kg à nascença. Era um dos objetivos para levar a cabo o plano de encabeçamento do gado transmontano. Ainda respeitante à lã, foram criadas pela FGLNT, núcleos de artesanato destinado à manufatura de artigos em lã, com dois objetivos vinculados: dar saída à matéria-prima, e manter ocupadas as mulheres dando-lhes a oportunidade de aumentar o orçamento familiar evitando a emigração. Foi criado um Centro de Arte e Design com um setor comercial que procurava exportar os têxteis artesanais do CAICA para o mercado internacional.



Fig. 4. 33- Laboratório do CAICA, (Arquivo AIN).



Fig. 4. 34- Alguns dos produtos produzidos e embalados no CAICA, (Arquivo AIN).

4.3.5 – O CAICA e a obra social, construção da infraestrutura

A obra social foi projetada pelo Eng.º Camilo de Mendonça, à escala e à proporção do CAICA, o que tornou o empreendimento também, neste aspecto, pioneiro em Portugal.

O transporte dos trabalhadores era assegurado pelo Complexo, ficando dispendioso devido ao elevado número de operários. Eram utilizados dois tipos de transporte disponíveis: o comboio para aqueles que residiam nas imediações da linha e o autocarro para os restantes, que fazia exclusivamente esse trajeto.

O bairro social foi criado para resolver o elevado custo de transportes de trabalhadores, assim como facultava a laboração das fábricas por turnos e ainda enraizava famílias no Cachão, garantindo mão-de-obra com recurso às gerações seguintes. O Eng.º Camilo de Mendonça avançou com a construção do bairro social, iniciando com sete habitações, que foram construídas aquando da construção das fábricas. A ideia foi implantar o bairro no extremo sul do Complexo, desconectando-o do espaço da aldeia.



Fig. 4. 35- Mulheres a trabalhar no setor da lã, impulso na emancipação da mulher na região, (Arquivo AIN).

O novo conjunto habitacional foi crescendo a partir das primeiras sete moradias de trabalhadores, perfazendo um total de 130 fogos. Vivendas todas iguais e com luz elétrica, saneamento e água canalizada, infraestruturas inexistentes na aldeia do Cachão e na maior parte das outras aldeias do distrito. A este bairro, o Eng.º Camilo de Mendonça deu-lhe o nome de “Vila Nordeste”.

A luz elétrica era fornecida através de geradores ou mesmo pela central de vapor do complexo. Foi projetada uma Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR), que não chegou a entrar em funcionamento.

Inicialmente, o posto médico funcionava numa dependência do complexo e mais tarde passou para o Bairro Social¹⁷. Vila Nordeste contava ainda com um Infantário, duas escolas, correios e um campo de futebol.

As escolas no Cachão tiveram um papel preponderante na emancipação da mulher da região, pois tinham a possibilidade de deixar os filhos na escola e em atividades ocupacionais, durante o seu turno de trabalho. Para além destas regalias, as famílias tinham ainda direito ao abono de família, aspeto também inovador no país, a partir de Marcelo Caetano (Viseu, 2007).

Dentro do Complexo, foi criada uma cooperativa de consumo, a COOPENORD, que colocava à disposição dos associados, eletrodomésticos e mercearia, a preços mais baixos do que no mercado, (com facilidades de pagamento) possibilitando, para que os trabalhadores do CAICA e os moradores da Vila Nordeste tivessem acesso a outro tipo de produtos e a melhores condições de vida.¹⁸ Foi criado, no âmbito da Federação Nacional de Alegria no Trabalho, o Centro de Alegria no Trabalho (CAT), um projeto de apoio aos trabalhadores com uma grande dinâmica no campo cultural e desportivo.

¹⁷ No Cachão, chegou a haver médicos de todas as especialidades (Viseu, 2007, p. 341).

¹⁸ Os moradores do Bairro tiveram televisão muito cedo, entre 1965 e 1970 (Viseu, 2007, p. 406).



Fig. 4. 36- Fotografia antiga sobre o CAICA - fase inicial do bairro social, (Arquivo AIN).



Fig. 4. 37- Fotografia atual sobre o CAICA (De autor, 2013).

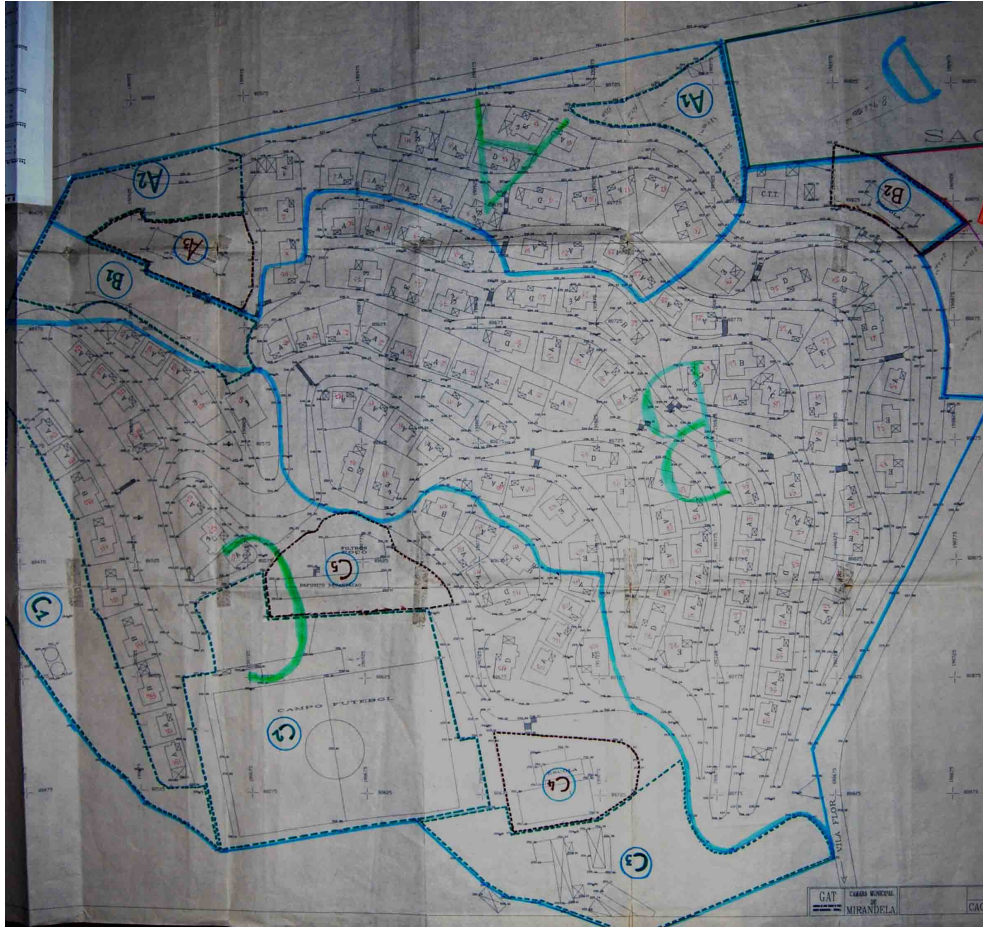


Fig. 4. 38- Projeto do bairro social- planta geral, (Arquivo AIN).

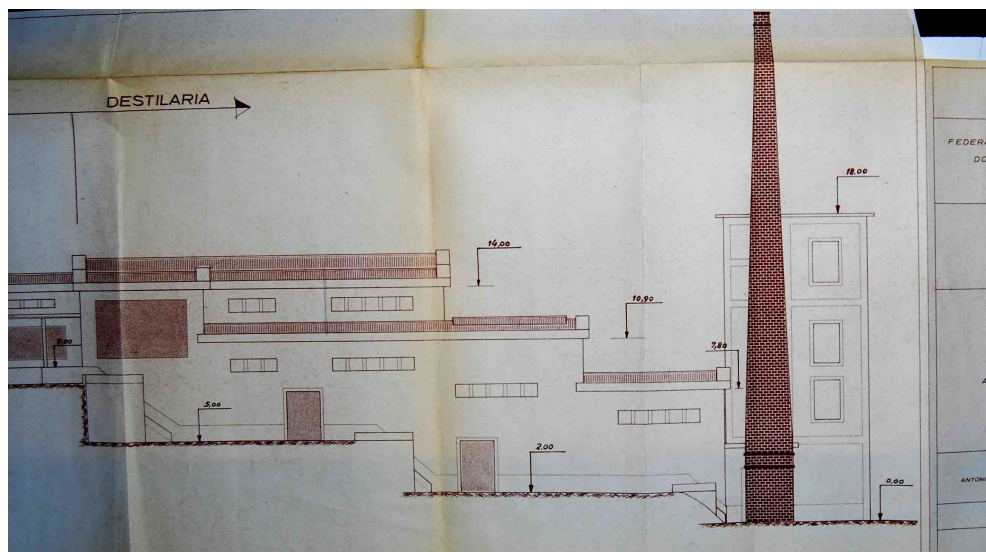


Fig. 4. 39- Projeto da destilaria- parte do alçado lateral com a característica chaminé, (Arquivo AIN).

4.3.6 – O CAICA e os apoios à agricultura da região

O CAICA oferecia apoio ao agricultor, facilitando o cultivo e aumentando os rendimentos. Dispunha de uma equipa de técnicos para dar apoio local. Introduziu um núcleo de mecanização onde qualquer agricultor tinha acesso à ajuda mecanizada¹⁹.

O Eng.º Camilo de Mendonça planeou um sistema de irrigação para colmatar a falta de água que existia na região, prevendo 130 barragens com paredões de terra batida. Durante e sob este plano de regadio foram executadas as barragens do Cachão, da Carvalheira, em Macedo de Cavaleiros, Rebordelo, Alfândega da Fé e Vilariça. Algumas barragens foram mais tarde feitas já sob a alçada de outras instituições, mas nos locais estrategicamente previstos pelo plano de regadio do CAICA²⁰.

O complexo dinamizou a agricultura e os produtos existentes na região e implementou outros que não eram conhecidos, através da criação de um sistema de produção de plantas em viveiros. Eram feitas experiências de novas espécies para, posteriormente, serem fornecidas aos lavradores. Embora a comercialização dos produtos não fosse fácil, o CAICA garantia o escoamento total da produção, chegando mesmo a exportar para a Rússia²¹.

Uma região tão dependente deste sector económico, a partir do momento que o CAICA ofereceu este tipo de apoios, relançou a economia à escala regional. As barragens feitas para regadio serviram

¹⁹ Núcleo de mecanização era localizado em Macedo de Cavaleiros devido à sua centralidade geográfica. Dele faziam parte as primeiras ceifeiras debulhadoras a operar na região, enfardadeiras e tratores. O respetivo pagamento do serviço prestado pelas máquinas era feito ao CAICA através das próprias culturas.

²⁰ A Albufeira do Azibo em Macedo de Cavaleiros e a barragem de Carrazeda de Ansiães foram feitas nos locais estrategicamente previstos pelo plano de regadio elaborado pelo Eng.º Camilo de Mendonça (Entrevista Sr. Lima, ex-presidente Câmara Municipal de Carrazeda de Ansiães).

²¹ O início da exportação dá-se em 1964 com um comboio de 17 camionetas com cerca de 15t de castanha, embarcou em direção ao porto de Leixões para seguir para o Brasil. Em 1966 a produção do CAICA era a seguinte: 60 t de bagaço de uva; 5 mil litros de borras de vinho; 150 pipas de vinho; 1 lagar de azeite com a laboração diária de 50t por dia (1 milhão de litros armazenados); fábrica de rações 45t por dia; queijaria para 15 a 20 litros por dia; estábulo para animais; 1 lavandaria (Viseu, 2007, p. 346).

O papel estruturador da Linha do Tua para a morfologia do território entre Foz-Tua e Mirandela

também durante anos para abastecimento de água às localidades contíguas.

Em suma, o CAICA foi um grande polo de desenvolvimento, não só para Trás-os-Montes, mas também para a Europa. Foi um suporte de desenvolvimento, criou emprego, equipamentos e infraestruturas, não só na aldeia, mas na região.



Fig. 4. 40- Primeiras ceifeiras debulhadoras a trabalhar na região – Núcleo de mecanização do CAICA, (Arquivo AIN).



Fig. 4. 41- Instalações do Núcleo de mecanização localizadas em Macedo de Cavaleiros, (Arquivo AIN).



Fig. 4. 42- Linhas de produção industrial, (Arquivo AIN).



Fig. 4. 43- Equipamento industrial pioneiro em Portugal, (Arquivo AIN).



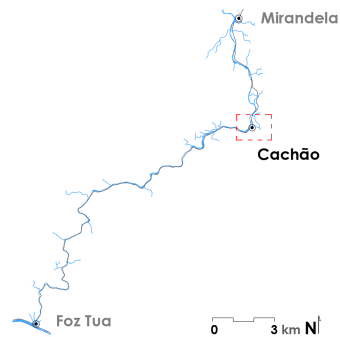
Fig. 4. 44- Estação do Cachão (De autor, 2013).



Fig. 4. 45- CAICA, visto da estação do Cachão (De autor, 2013).



LEGENDA



- Edifícios inerentes à estação do Tua
- Malha edificada (períodos antecedentes)
- Malha edificada - crescimento
- Vila Nordeste fase final
- Estrada asfaltada
- Linha da Caminho-de-ferro

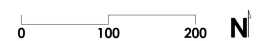


Fig. 4. 46- Planta do Cachão 1975-1980 (De autor, 2013).

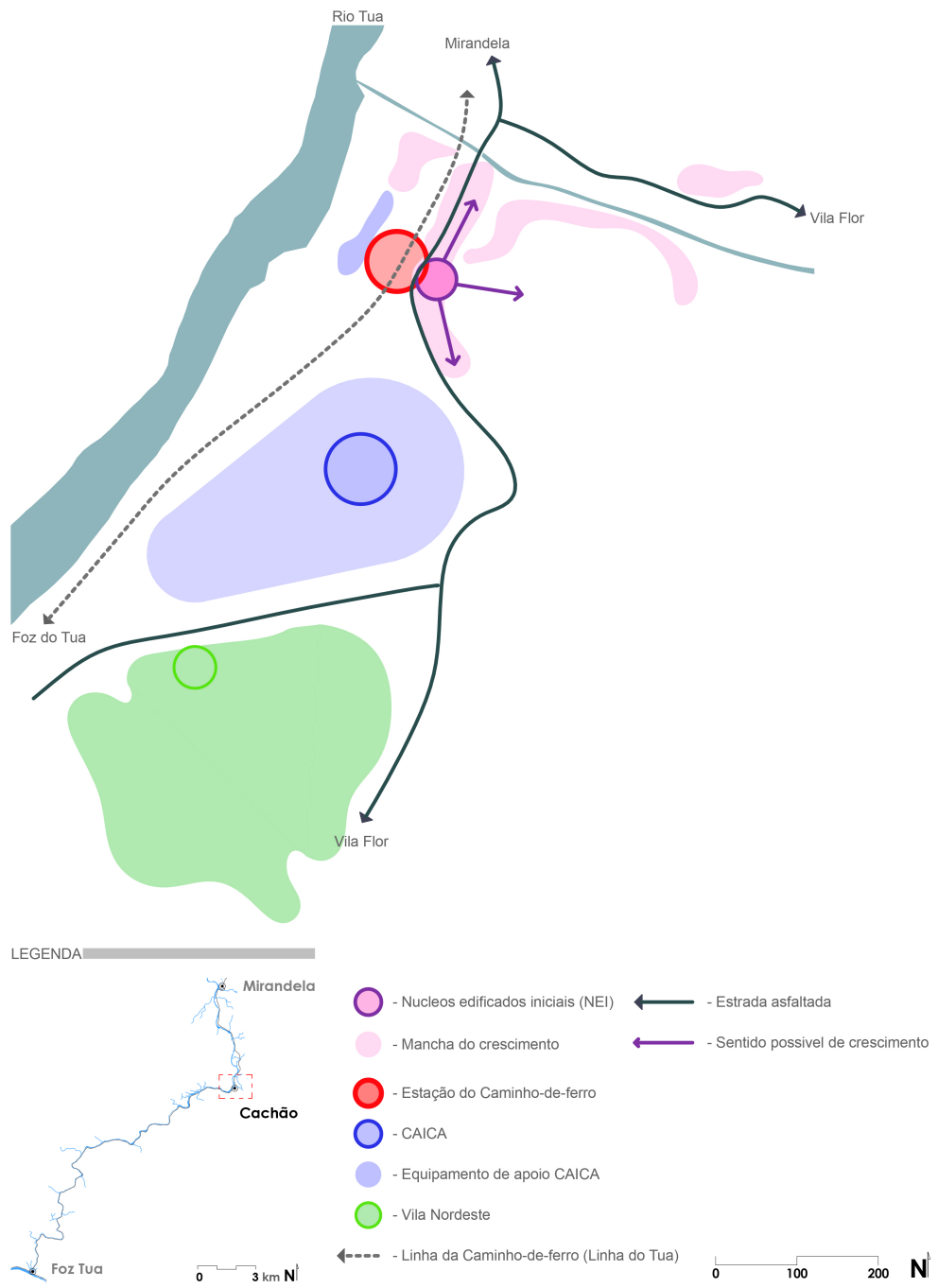


Fig. 4. 47- Planta síntese do crescimento do Cachão 1975-1980 (De autor, 2013).

A figura anterior refere-se ao Complexo na sua totalidade e ao bairro social na penúltima fase de construção. Em meados da década de 1970, o Complexo não estava a funcionar em pleno, devido a burocracias (o matadouro levou alguns anos a entrar em funcionamento, por exemplo).

Este período corresponde à pós-queda do regime, com influência na entrada em laboração de alguns equipamentos. Representa também o preenchimento total do bairro social a “Vila Nordeste”, com a construção de equipamento desportivos e pavimentação das ruas. Durante esta fase final, e no que diz respeito ao crescimento do edificado, aparece um considerável crescimento do NEI, facilmente justificado pelo CAICA se encontrar em atividade, o qual empregava um elevado número de mão-de-obra.

O CAICA teve um grande impacto na agricultura por todo o distrito. Os agricultores dirigiam-se ao Cachão não só para depositar os produtos, mas para tratar de uma série de produtos agrícolas. Porém, as acessibilidades não eram as melhores e neste contexto, com o cunho do CAICA, foram rasgadas novas estradas (ver figura seguinte). Estas infraestruturas, para além de facilitar o transporte de mercadorias do e para o CAICA, ligavam o extremo nordeste do distrito ao lado Poente (Alfandega, T. de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta), permitindo uma ligação mais direta a Mirandela, Vila Real e Porto. O troço entre Abreiro e Avidagos possibilitava o acesso rodoviário entre o Cachão e Porto, sendo este último um dos principais objetivos da execução da via.

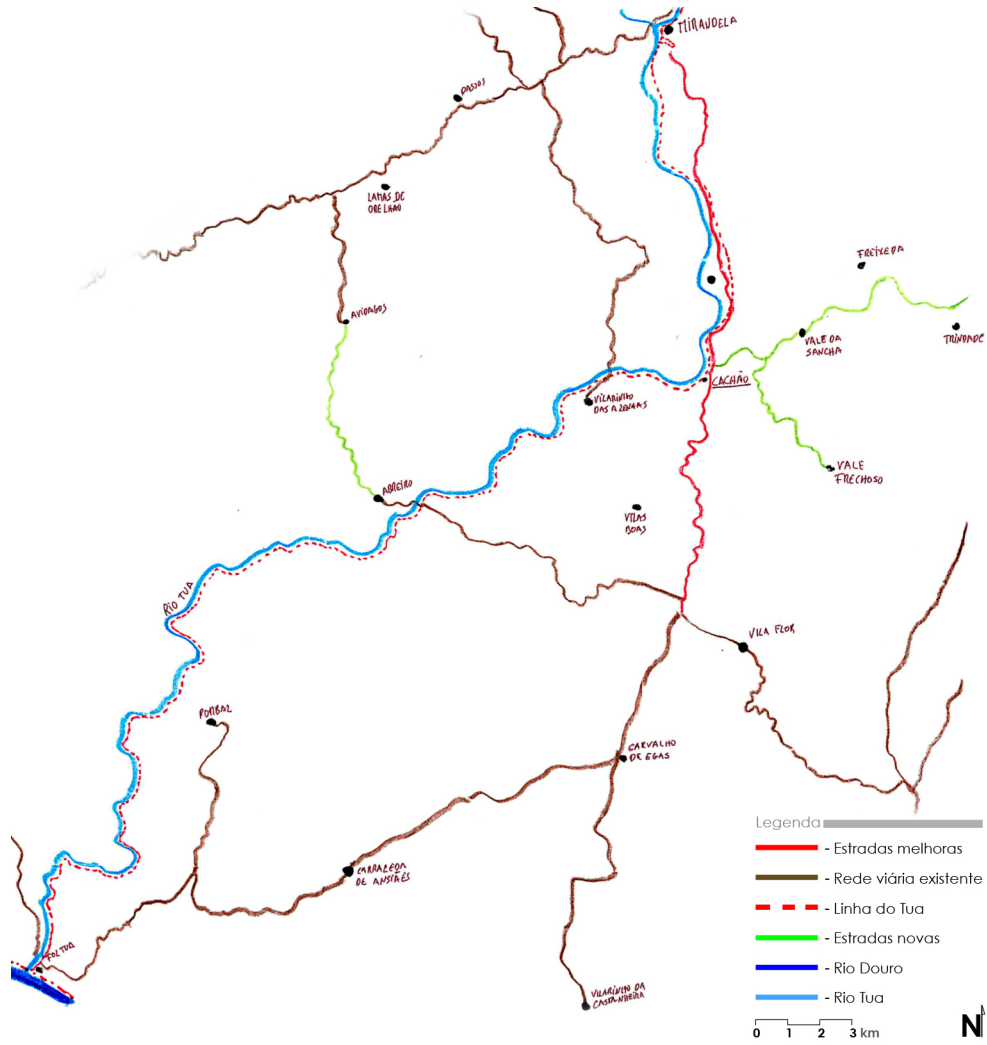


Fig. 4. 48- Planta com indicação das vias de comunicação construídas sob influência do CAICA (De autor, 2013).

4.3.7 – Declínio e queda do CAICA

Com a queda do regime, em 25 de Abril de 1974, cai também este Projeto. Apesar da sua dimensão e da multiplicidade infraestrutural a ele associada, o CAICA começa a definhar-se após o seu mentor ter saído de Portugal.

Contudo, barragens e algumas fábricas resistiram ao abandono do empreendimento. A inclusão de Portugal na Comunidade Europeia, também contribuiu para a perda de importância do CAICA, devido à distância deste aos principais centros urbanos e de consumo, aumentando circunstancialmente o preço, devido ao transporte e às más acessibilidades.

De um enfraquecimento económico e financeiro ao encerramento foram apenas alguns anos. O património restante foi entregue às Câmaras Municipais de Mirandela e de Vila Flor. Atualmente, o CAICA é administrado por uma sociedade que representa todos os acionistas, a Agroindustrial do Nordeste, S.A. (AIN), tendo em funcionamento algumas fábricas que empregam cerca de 200 funcionários.

A Vila Nordeste está habitada na totalidade e gerou dinâmicas próprias de uma aldeia.



Fig. 4. 49- Fotografia do estado atual (abandono) do Cachão (De autor, 2013).

4.4 – Mirandela

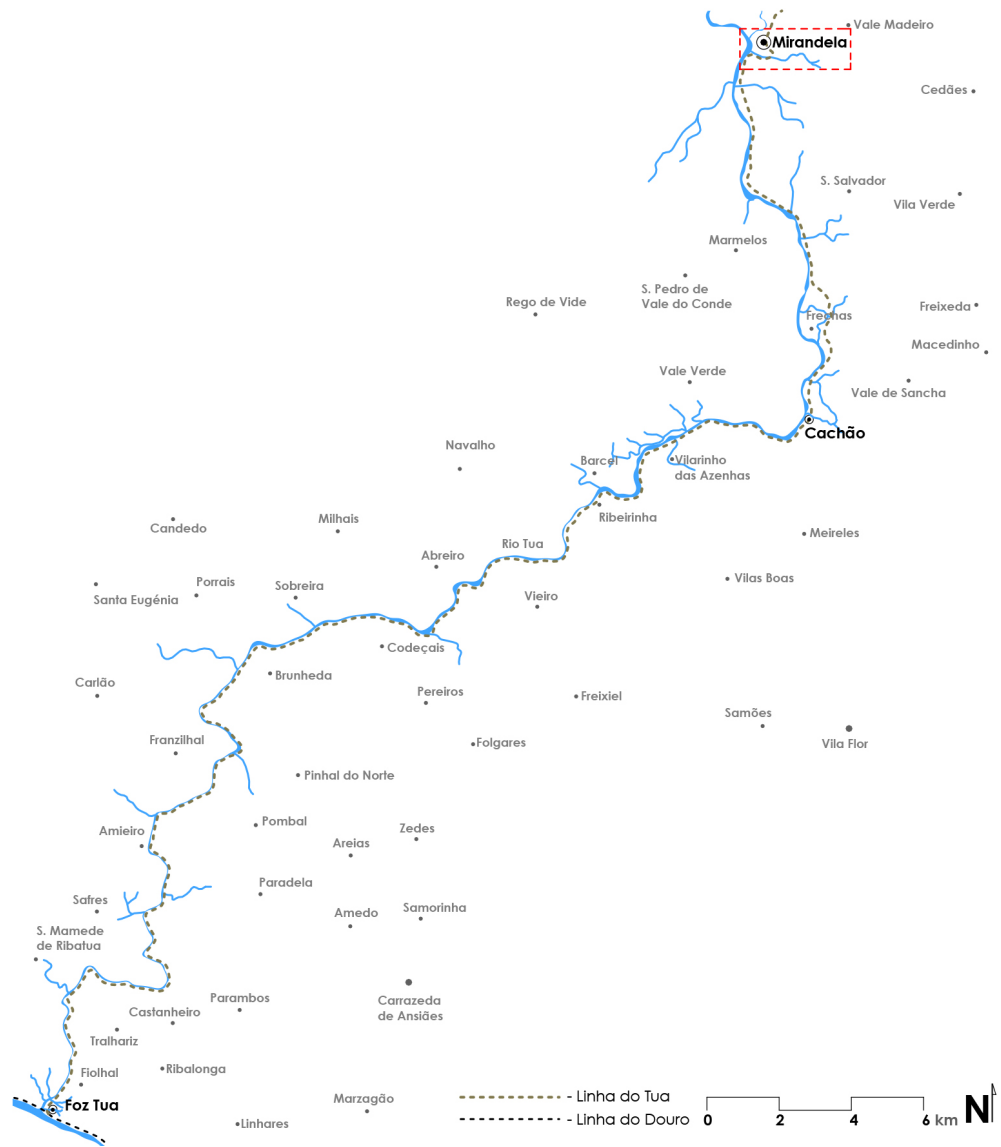


Fig. 4. 50- Planta de localização de Mirandela (De autor, 2013).

4.4.1 – Contextualização Histórica

Mirandela é um dos doze concelhos do distrito de Bragança, a norte do rio Douro, fazendo fronteiras com os concelhos de Vila Flor para sul e nascente, de Carraceda de Ansiães para Sul, e Sudoeste, Murça e Valpaços para Oeste, Vinhais, para Norte, e Macedo de Cavaleiros, para Norte e Nordeste.

Foi local de passagem de almocreves, viajantes, negociantes e muito outro tipo de pessoas que se deslocavam para diversos destinos.

As vias de comunicação parecem ter ali feito passagem obrigatória desde tempos em que a Roma Imperial mandava no Mundo Ocidental. A sua privilegiada colocação num vale abrigado por várias montanhas, como a Serra dos Passos, e por outras elevações, como a Freixedinha, Vale de Madeiro, Monte de S. Miguel, captava os interesses de muitos povos pelas terras férteis que ladeavam as ribeiras e os rios.

Mirandela tem as suas origens em épocas pré-históricas, provavelmente contemporâneas dos primeiros homens na terra. Alguns vestígios atestam a presença do Homem Pré-histórico no concelho, assim como diversos documentos que demonstram a passagem de outros povos, como exemplo Mouros e Romanos. Após a formação de Portugal, no séc. XII e XIII que Mirandela ganha novo prestígio. D. Afonso III deu-lhe a carta de Foro em 25.5.1250. Em 1282, e depois de uma visita ao concelho, mandou transferir a povoação do sítio do Castelo Velho para o cabeço de S. Miguel, onde se encontra hoje. Passa a ser sede de concelho medieval e, dadas as suas condições agrícolas e geográficas, vai evoluindo conforme as circunstâncias das épocas que atravessava (Mansilha, A., n.d.).

4.4.2- O desenvolvimento de Mirandela entre 1880 - 1980

Uma série de fatores, ocorridos entre o fim do séc. XIX e XX, levaram a que Mirandela fosse alterando a sua morfologia. Esses fatores traduzidos em melhorias tornaram-se significativas, neste prisma crescente de significado e de sentido, porque romperam com o seu isolamento territorial, deram jus à sua centralidade e estiveram ligados aos meios de comunicação, às vias de comunicação, aos meios de transporte e à sua urbanização.

No período que antecedeu em 80 anos a chegada da linha de caminho-de-ferro a Mirandela, ocorreram alguns melhoramentos que, embora não tivessem influência direta no seu crescimento, foram serviços necessários ao seu desenvolvimento²².

Um marco significativo para o desenvolvimento desta terra e do seu Concelho esteve ligado à Linha do Tua, cuja inauguração pública, entre Foz-Tua e Mirandela, ocorreu a 27 de Setembro de 1887. Dois dias depois seria realizada a cerimónia solene desse evento, com a presença do rei D. Luís em Mirandela.

A localização, no centro do nordeste transmontano, polarizou valências não só da localidade, mas também da sua área de abrangência: ponto de passagem obrigatório e no cruzamento rodo e ferroviário mais importante da região (Viseu, 2007, pp. 98-107).

²² - em 1818, iniciou-se a construção de um Convento de Religiosos da Santíssima Trindade, que não chegou a ser concluído. Este foi transformado, em 1835, em propriedade privada, dando origem aos topónimos Bairro do Convento e Escola do Convento, que entretanto ali se edificaram;

- no dia 11/5/1860, fez-se a inauguração da Linha telegráfica Mirandela/ Bragança; (Viseu, 2007, pp. 26-27);

- em 1861, começou a funcionar a Linha telegráfica Mirandela/ Moncorvo;

- no dia 3/12/1876, teve início a distribuição do Correio na vila de Mirandela;

- em 1883, ficou constituída a Corporação de Bombeiros Voluntários de Mirandela;

- em 1884, o concelho de Mirandela passou a ter as delimitações geográficas idênticas às atuais, após a extinção de alguns concelhos.

Mirandela, localizada num ponto de transição entre o Alto Trás-os-Montes e o Alto Douro, assumiu uma posição de relevo e constituiu-se um “motor” para a região transmontana (Viseu, 2007, p. 59).

Centro histórico de comércio agrícola e de indústria (foi um dos centros da indústria da seda em Portugal, até perto do final do século XIX), o seu desenvolvimento esteve ligado às vias de comunicação: à linha de Foz Tua Mirandela (1887); à linha de comboio Porto - Tua – Bragança (1906); à via rodoviária IP4, que redefiniu uma nova centralidade regional para a cidade, em finais do séc. XX (1995).

Em Mirandela, a linha fixou chefes de estação, guardas da linha, maquinistas, fogueiros, ferroviários, revisores, pessoal de conservação da via, fiscais e suas famílias, pessoal especializado na manutenção e na reparação das máquinas e equipamentos, o que se traduziu em trabalho para as profissões e tarefas relacionadas com a linha e com o comboio.



Fig. 4. 51- Ilustração de Mirandela no fim do séc. XIX, (Fundação Museu Nacional Ferroviário, Centro Nacional de Documentação Ferroviária).

Depois de 1887, e mesmo depois dos anos 60 (séc. XX), Mirandela tornou-se urbanamente atrativa e a sua centralidade tornou-a num local dinâmico do nordeste transmontano (Viseu, 2007, p. 150):

- os organismos que se fixaram na vila estiveram ligados à administração, à agricultura e à pecuária: a Câmara Municipal, a repartição de finanças, agências bancárias e lojas, a Federação dos Grémios da Lavoura do Nordeste Transmontano;

- Mirandela foi-se modernizando e a linha foi um dos fatores responsáveis pelo despoletar de novos serviços e de novos organismos, públicos e particulares: a CUF, a SAPEC, bombas de gasolina, oficinas de madeiras, moagens, fábricas de cortiça, lagares de azeite, oficinas de metalomecânica, oficinas da CP (de apoio, de reparação e de manutenção do material circulante), oficinas de reparação de máquinas e de automóveis, padarias, cafés, lojas de vestuário, de calçado, farmácias, hotel, pensões e residenciais, barbearias, talhos, peixarias, oficinas de sapateiros, alfaiates, pintores, trolhas, entre outros;

- em 1896, foi inaugurado o santuário da N.ª S.ª do Amparo, uma das primeiras edificações do lado oposto do rio a Mirandela;

- dia 3/9/1898, um decreto governamental autorizou o transporte gratuito, nas linhas férreas do Estado de instrumentos, máquinas agrícolas e industriais e de adubos.

- a feira de Mirandela foi importante, ao longo dos tempos, para a economia da região, pois nela eram vendidos e adquiridos animais de trabalho e de transporte, animais de capoeira, ovos, bacelo, sementes, batatas, plantas o plantio de árvores de fruto e oliveiras, bolota, instrumentos e equipamentos agrícolas, entre muitas outras mercadorias. A linha de caminho-de-ferro ajudava a manter este modo de comércio, facilitando a deslocação das pessoas, mercadorias e bens para a feira;

- no dia 1/12/1906, foi inaugurado o lanço do caminho-de-ferro da Linha do Tua, entre Mirandela e Bragança;

- ao longo dos tempos, o concelho de Mirandela teve momentos históricos importantes, tendo participado na vida económica, social, cultural e política do país.



Fig. 4. 52- Planta de Mirandela, década de 1880 (De autor, 2013).

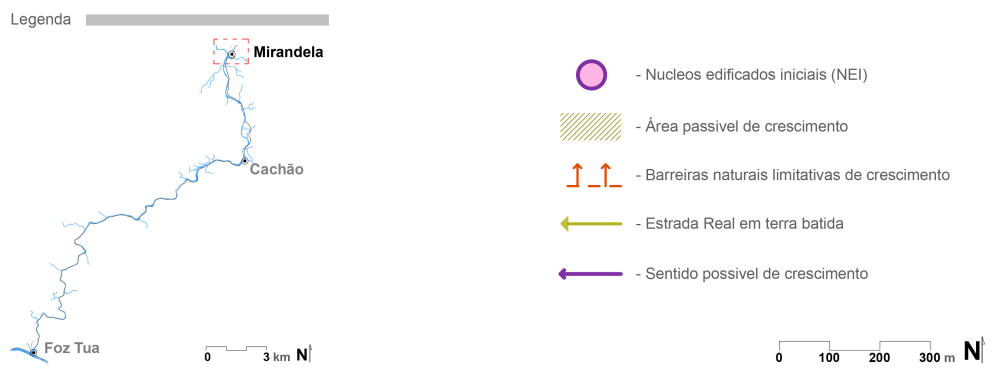
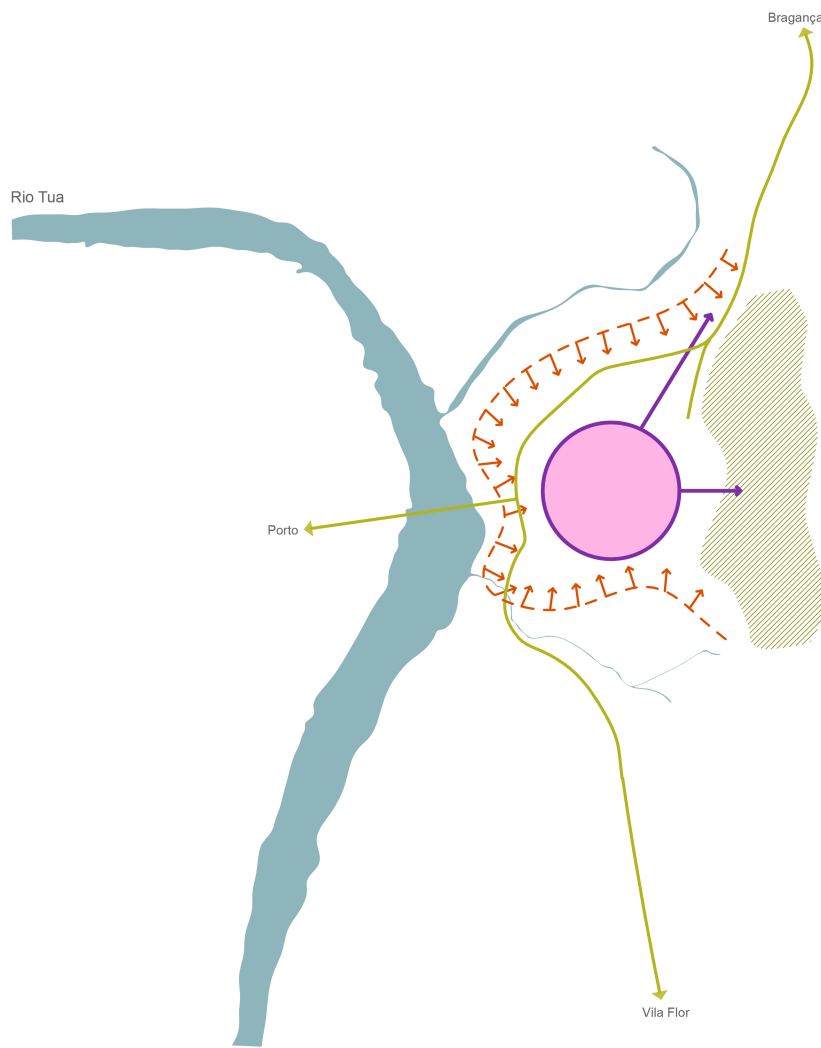


Fig. 4. 53- Planta síntese de Mirandela na década de 1880 (De autor, 2013).

Na figura anterior é feita referência ao período que antecedeu a chegada do caminho-de-ferro (CF) a Mirandela, o aglomerado edificado encontrava-se entre três barreiras. A norte, a ribeira de Carvalhais; a poente, o rio Tua e a sul uma tímida linha de água e uma porção de terreno pertencente a um só proprietário. Desta forma, a vila só poderia crescer para nascente, pela disponibilidade de área e topografia acessível para que o aglomerado urbano se estendesse nesse sentido. Também ao longo da estrada nacional, no sentido norte, havia uma faixa para crescimento. Nesta leitura, o flanco nascente seria para onde a cidade teria que crescer.

A participação dos habitantes foi decisiva e importante nos momentos difíceis de Mirandela, durante as invasões francesas, as lutas liberais e a implantação da República.

O lugar privilegiado que ocupava durante o regime liberal foi responsável pela criação, na sede do concelho de: um distrito de recrutamento e reserva, uma companhia de infantaria, uma carreira de tiro, uma Escola complementar superior masculina e outra feminina, uma subdireção das Obras Públicas, uma delegação Eletrotécnica, uma Escola de Arte e Ofícios e uma Escola Agrícola.

Os republicanos impuseram os seus ideais e Mirandela viveu intensamente as questões sociais e assistenciais locais, reflexo do que ia acontecendo pelo país e pelo Mundo;

- em 1916, estabelece-se a ligação telefónica entre Mirandela, Carvalhais, Monte Meões, Romeu e Vila Verdinho (Viseu, Memórias históricas de um espaço rural: três aldeias de Trás-os-Montes (Coleja, Cachão e Romeu), ao tempo do Estado Novo, 2007, p. 179);

- no ano de 1925, entrou em funcionamento, em Mirandela, a Caixa Geral de Depósitos;

- a fábrica da CUF foi construída em Mirandela em 1926, num local conhecido por Vale da Azenha ou Cruzeiro, contíguo à estação de caminho-de-ferro da Linha do Tua, do qual dependia diretamente, numa área de 38 000 m², com 11 000 m² de área coberta.

Dessa área coberta faziam parte: o lagar de azeite, a extração de óleos, a caldeira, a central elétrica, os secadores verticais, o armazém do bagaço de azeitona, as tulhas de azeitona, o armazém do subproduto, o armazém de matérias, as oficinas, a casa das bombas, a casa do boi, balneários e refeitórios do pessoal. Tomou a iniciativa de manter em funcionamento uma rede regional de engenheiros agrónomos que cobriu todo o país e que, em estreita colaboração com as entidades oficiais, contribuiu para melhorar a produtividade da agricultura.

A fábrica de Mirandela tratava da extração de óleos a partir do bagaço da azeitona (proveniente de toda a região), destinado ao fabrico de sabão e o azeite (Viseu, 2013).

Além das fábricas, a CUF tinha em Mirandela um armazém de abastecimento de produtos aos agricultores e à região. Assim, eram colocadas no mercado marcas comerciais de inseticidas, desinfetantes de sementes, adubos, sabão em pó, glicerina e muitos outros produtos (Viseu, 2013).

A central elétrica da fábrica da CUF de Mirandela era composta por dois geradores a vapor que produziam energia para toda a fábrica e para uma parte da vila, principalmente em dias de grande consumo deste tipo de energia, este fornecimento tornou-se essencial (Viseu, 2013).

O caminho-de-ferro tinha um ramal que abastecia a CUF de adubos e outros produtos para a agricultura e carregava óleos e outros produtos;

- em 1930, a Câmara Municipal de Mirandela ofereceu os terrenos para a construção da futura Estação Telégrafo-Postal;

- no dia 15/1/1939, foi inaugurada a rede telefónica entre Mirandela e as demais terras do país;

- após 1945, a estrada Mirandela - Vila Flor (Estrada 16-2.ª) foi asfaltada. Esta estrada, EN 213, foi reconstruída em 1966;

- em 1956, entrou em funcionamento o Hospital Regional N.º S.º do Amparo, localizado no lado oposto do rio, tornando atrativa a outra margem para a construção e crescimento da vila (Viseu, 2013).

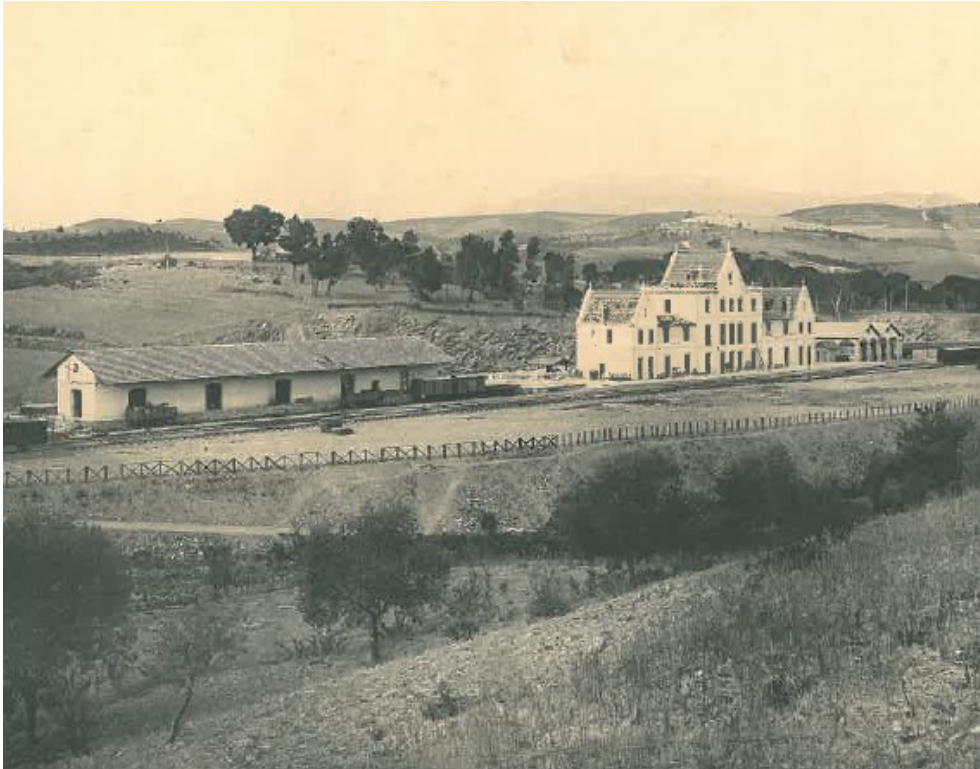


Fig. 4. 54- Fotografia da Estação de Mirandela na década de 1880, (Biel & C^a, n.d.).



Fig. 4. 55- Fotografia de Mirandela na década de 1880, (Biel & C^a, n.d.).

Apesar destes melhoramentos e até à década de 1960, Mirandela era um aglomerado pequeno, cujos pontos principais eram: o Toural, a rua de S. Francisco, a rua das Amoreiras, a rua de Santa Luzia, a rua da Portela, o S. Miguel, o Bairro da Tarana, a rua D. Manuel II, a zona do Tanque, o Cardal e a Rua da República (Viseu, 2012, pp. 148-151).

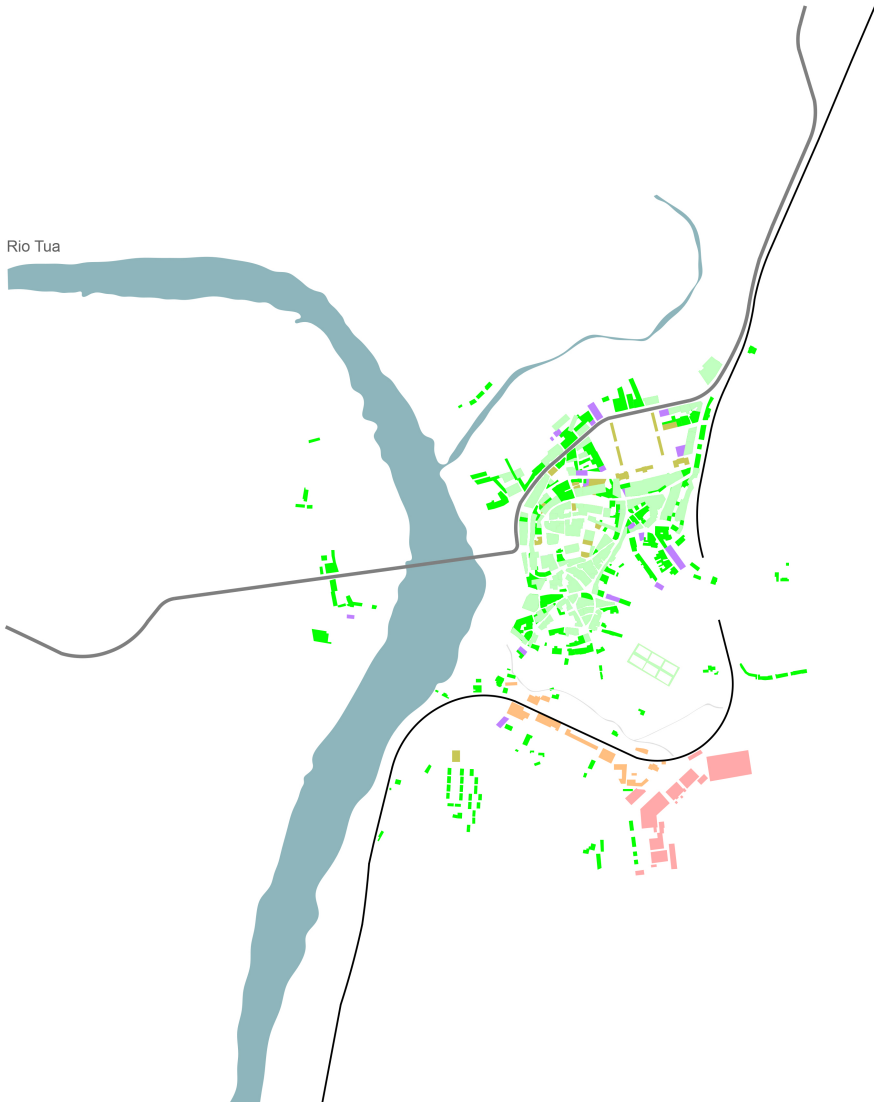
De seguida, apareceram outros bairros: Operário, Preguiça, Pinheiro Manso, S. João e Convento.

O rio Tua e a Linha de Caminho-de-Ferro travaram, durante bastante tempo, o crescimento da malha urbana. A História de Mirandela é feita com base no casamento permanente com o Rio Tua e as suas Ribeiras (a de Carvalhais e de Vale de Madeiro, sua afluente).

Nos anos 1960, foram concretizadas algumas realizações e deu-se início a um processo que levou a que Mirandela ficasse equipada com organismos, serviços, equipamentos, monumentos, pontes e espaços aprazíveis, vindo a ser-lhe atribuído, mais tarde, o nome de cidade-jardim (1997):

- a resolução dos problemas mais urgentes da vila e do concelho (estradas e caminhos, abastecimento de água canalizada, eletrificação, urbanização, saneamento, melhoria das habitações, serviços, escolas); adaptação do Solar dos Távoras a Paços do Concelho, no 1.º andar, e a repartição de Finanças, no r/c; obras na avenida; praia no rio Tua; novo quartel dos bombeiros; Centro Desportivo; Palácio da Justiça; Ponte Nova, Eng.º Machado Vaz, que passou a servir o tráfego rodoviário da EN n.º 15, Porto - Bragança; estação de caminho-de-ferro melhorada; instalação de filiais de casas bancárias e o campo de aviação era olhado com interesse; construção de Hospital distrital;

- na educação, o notável desenvolvimento cultural de Mirandela, pela grande afluência de estudantes que atraiu e pelo número e qualidade dos estabelecimentos de ensino, do primário ao secundário. A nível de Ensino Secundário, possuía o ensino liceal e o ensino técnico: neste se distinguindo a moderníssima Escola de Regentes Agrícolas, com internato (Viseu, 2007, p. 142).



LEGENDA



- Malha edificada (periodos antecedentes)
- Malha edificada (crescimento)
- Edifícios inerentes à estação
- CUF
- Serviços
- Estrada Nacional pavimentada
- Linha da Caminho-de-ferro (Linha do Tua)



Fig. 4. 56- Planta de Mirandela década de 1950 (De autor, 2013).

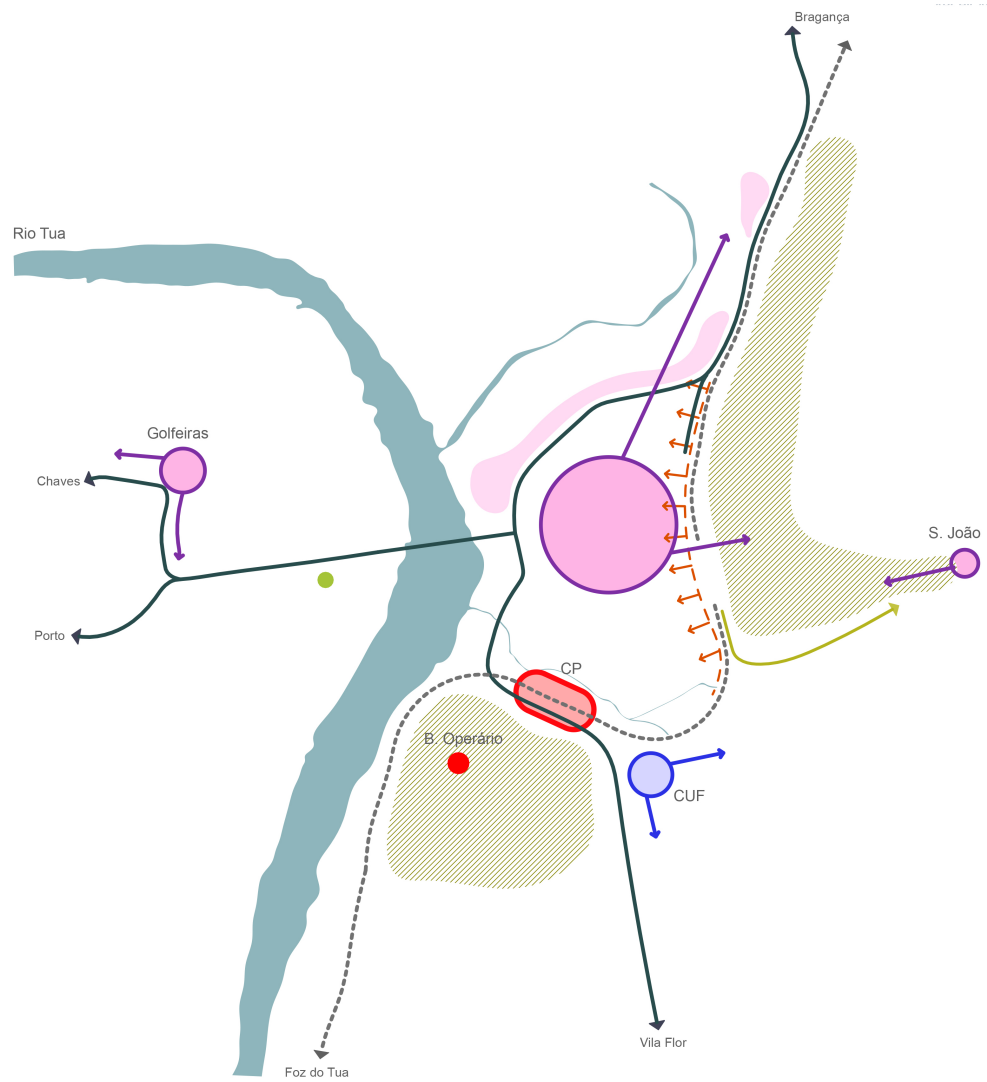


Fig. 4. 57- Planta síntese de Mirandela ,década de 1950 (De autor, 2013).

Na figura anterior é possível perceber que com a chegada do caminho-de-ferro a Mirandela no fim do séc. XIX o seu traçado sobre a Vila limita na totalidade o perímetro da área edificada, ou seja, o desenho da linha fecha o lado nascente, para onde poderia crescer e desenvolver a Vila, ficando completamente congestionada, já que, a esta data, a área disponível para construção era reduzida, traduzindo-se em apenas algumas zonas de preenchimento. A linha de caminho-de-ferro tornou-se em mais um limite físico. Este demorou cerca de 2 ou 3 décadas a ser transposto. Porém, foi a mesma que deu o impulso de construção fora dos limites através da construção do bairro operário. O incentivo ao desenvolvimento da cidade naquele flanco foi reforçado pelos serviços do caminho-de-ferro, que albergaram os trabalhadores das oficinas gerais da linha do Tua.



Fig. 4. 58- Fotografia aérea de Mirandela - 2º voo ,1958, (Universidade de Coimbra, Biblioteca do Departamento de Ciências da Terra).

Em 1954, foi elaborado um Plano Geral de Urbanização pelo arquiteto Brito e Cunha, que, embora não tivesse sido aprovado, antevia muito do que posteriormente foi acontecendo, levando a crer que, mesmo não sendo oficial, foi levado em conta e seguido pelos técnicos da Câmara em muitas decisões. Em 1968, a Rua da República e o Parque do Império continuavam a apresentar os seus problemas e muitas coisas se impunham que fossem efetuadas na vila.

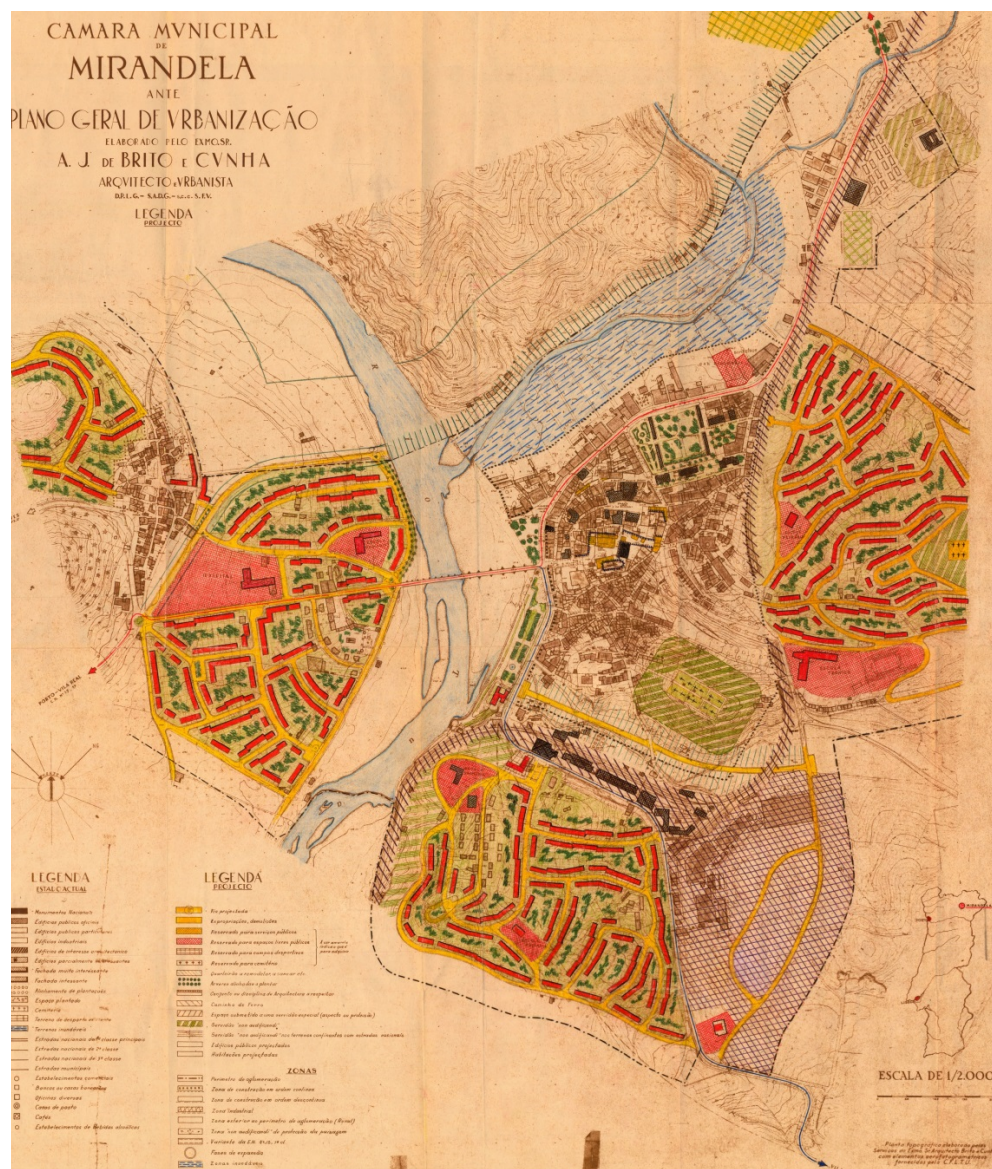


Fig. 4. 59- Plano Geral de Urbanização do arquiteto Brito e Cunha (não aprovado), (Câmara Municipal de Mirandela).

O desenvolvimento de Mirandela esteve ligado a:

posição geográfica, que era superior a qualquer outra terra do distrito; atividades económicas, sediadas neste local, até ao momento em que passaram para as capitais de distrito; criação dos serviços agrícolas, com Menezes Pimentel; Alfredo da Silva instalou a CUF em Mirandela (um lugar de extração de azeite, LAVAL, que só havia quatro na Europa; a CUF fornecia a luz para a vila, isto é, consumia uma parte da energia que obtinha e cobrava a outra; comprava bagaços e fomentava a economia da região); atividade da linha de caminho-de-ferro; as oficinas de manutenção e de reparação da CP, para tudo «o que era via reduzida (Espinho, Trofa, Vouga...) ficavam em Mirandela» (Viseu, 2007, pp. 142-143).

No domínio da saúde, a construção do moderno hospital regional, aumentado com mais um piso em 1971, possuindo uma “devotada equipa de médicos”, uma Misericórdia, à altura da sua missão, e um dispensário antituberculoso;

- Mirandela estava equipada com uma unidade hoteleira, mas não possuía, ainda, em 1971, infraestruturas turísticas que completassem aquele empreendimento, tais como: uma piscina, um açude e um parque de campismo;

- no domínio da fé, persistia com o mesmo fervor o culto a N.ª S.ª do Amparo, a quem era consagrada, em Agosto, uma festividade multissecular. A Mesa da Confraria implicou-se na renovação do santuário mariano, tendo aplicado algumas receitas em obras;

- a iniciativa privada ajudou a resolver o problema habitacional, construindo modernas zonas habitacionais para pessoas com recursos, e para as pessoas de fracos recursos foram construídos bairros residenciais;

- para a promoção agrária, acompanhando o espírito competitivo do mercado e da técnica, foi construído, nos anos 1960, o núcleo polivalente do Cachão, para dinamizar a vertente económica, social, corporativa e cooperativa de todo o distrito de Bragança. Foi em 1963 que se realizou a instalação do Complexo Agroindustrial do Cachão. Nesse ano, realizou-se a 1.ª Semana de Estudos Regionais, com início em Bragança e encerramento em Mirandela;

- Mirandela estava como que dividida em duas partes, separadas pelo rio Tua: a vila, propriamente dita, urbanizada e desenvolvida, e a zona de Golfeiras, a precisar de melhoramentos essenciais: escolas, arruamentos calçetados, ajardinamentos e alguma indústria.

Em toda a área do concelho de Mirandela, havia áreas desenvolvidas (melhoradas, equipadas, dinâmicas, como o Romeu e o Cachão: estímulo à fixação) e áreas subdesenvolvidas, de ambiente medieval, com carências várias, de estruturas e de equipamentos, e escuridão: estímulo ao êxodo rural) , pelo que o planeamento regional se devia tornar mais operativo, para tentar um desenvolvimento mais harmonioso de todo o concelho e anular as assimetrias existentes (Viseu, 2007, p. 143).

- a entrada em laboração, em 1964, do Complexo Agroindustrial do Cachão, empreendimento que representou uma grande importância para Mirandela, conduziu à fixação de organismos nesta terra: a Direção-regional de Trás-os-Montes do Ministério da Agricultura (1978), a Direcção-Geral dos Serviços Pecuários, os Serviços Agrícolas Regionais, os Serviços de Hidráulica, da Viticultura, da Oleicultura, bancos, escolas, hospital, a JAE (Junta Autónoma das Estradas), o GAT (Gabinete e Apoio Técnico da Terra Quente Transmontana).

A EPAC controlava as reservas de cereais e fazia o escoamento à lavoura. Na Federação dos Agricultores do Nordeste Transmontano, o agricultor entregava os seus cereais.

A CUF construiu em Mirandela, além de uma fábrica de extração de óleos, já em funcionamento, um armazém de venda de produtos de apoio à agricultura local: adubos e alfaias agrícolas;

- em 1965, foram inauguradas as seguintes obras demonstrativas da importância e do crescimento de Mirandela: moderno hospital, novo bairro, próximo da estação, Centro Desportivo, quartel dos bombeiros, vários edifícios novos, jardim (junto ao rio), e o jardim (junto ao mercado), e 6 modestas unidades hoteleiras.

- em Setembro de 1966, foi criada a Secção do Liceu de Mirandela;

- em finais de 1966/inícios de 1967, os agricultores eram aconselhados a substituir os instrumentos tradicionais pelo trator;

- no ano letivo de 1966/67, realizou-se a ampliação da Escola Técnica de Mirandela;
- no dia 15/9/1967 foi criada a Comissão Coordenadora de Obras e Melhoramentos Rurais do Nordeste, designada por Comissão do Nordeste;
- no dia 30/9/1967 tomou posse a Comissão de Melhoramentos do Nordeste;
- em 1967 foi criada, em Mirandela, a Delegação da Junta Nacional de Frutas;

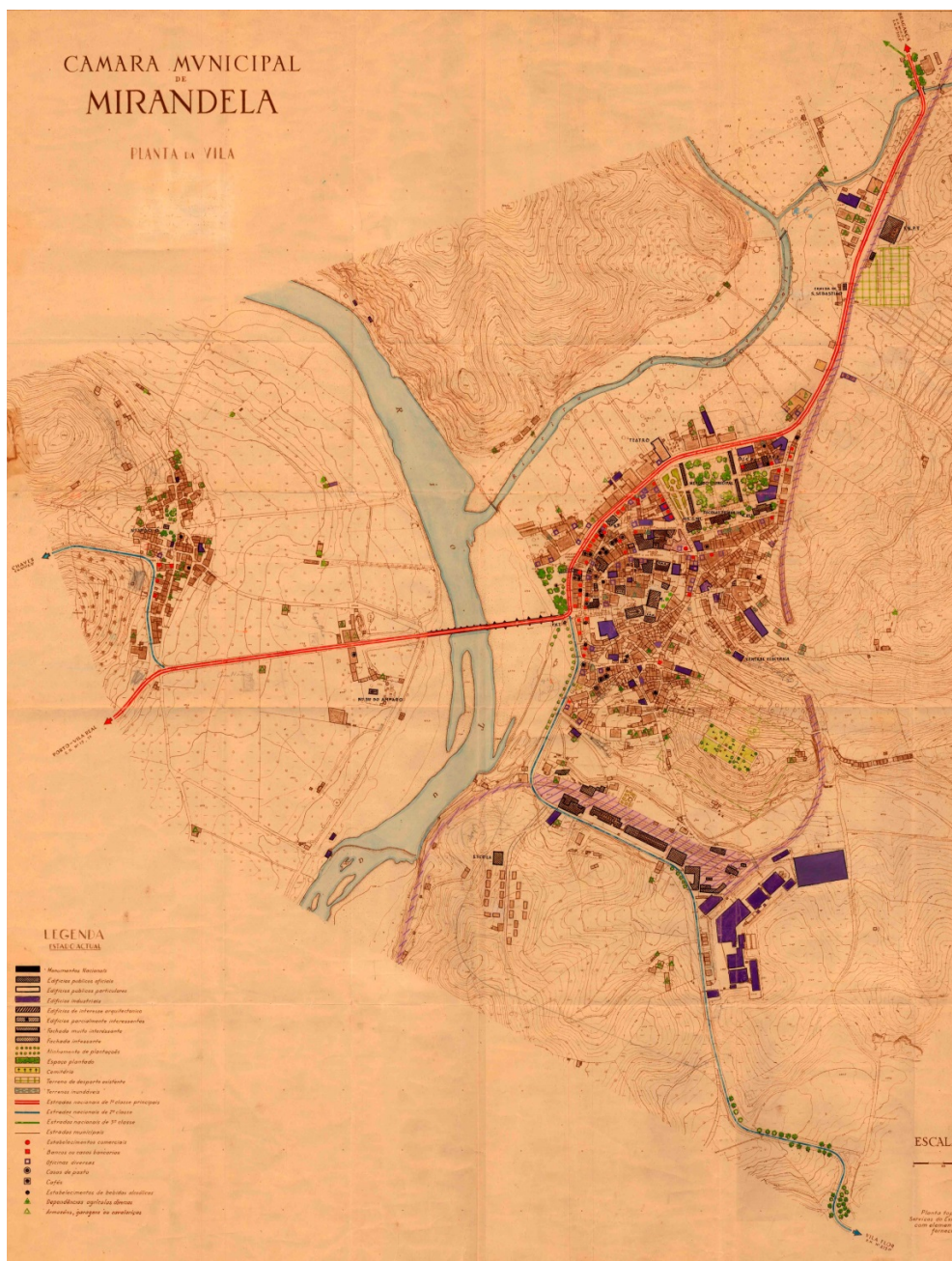


Fig. 4. 60- Planta de Mirandela, década de 1950, (Câmara Municipal de Mirandela).

- no mesmo ano foi criada, em Mirandela, a delegação da 7.ª zona técnica da Junta Nacional do Vinho, que abrangia os distritos de Vila Real e Bragança, para atender todos os proprietários da região e facilitar a resolução de problemas ligados ao CAICA;

- em 1968 dá-se a abertura do Hotel Mira Tua e, no mesmo ano, tem início a construção da Escola de Regentes Agrícolas de Mirandela e a execução da obra da estrada de Cedães - Pontão do Mouco.

O final da década de 1960 ficou marcada pelo crescimento estudantil que fez aumentar a procura de alojamentos. A nível dos estabelecimentos de ensino, fatores atrativos na região, contavam-se o ensino preparatório, liceal e técnico (agrícola, comercial e industrial).

A vila começou a crescer e a desenvolver-se. A chegada de professores, técnicos e funcionários de vários serviços e, após o 25 de Abril, dos retornados, levantaram problemas de alojamento que tiveram de ser solucionados.

- as condições de urbanidade e de habitabilidade sofreram uma melhoria mais consistente, após a revolução de Abril, com a urbanização de Quintas e de bons terrenos agrícolas.

Com a 1ª autarquia, a Vila começa a crescer: o conjunto de casas que integravam o Pedro da Manta, junto ao Rio Tua, de acordo com um Plano de Urbanização foi demolido e nasceu um grande parque de recreio. Em algumas hortas à beira da ribeira de Carvalhais surgiu um parque de estacionamento, previsto já em 1970.

O plano de urbanização de Mirandela incluía a zona para além da Rua D. Afonso III, da linha férrea e da estação de caminho-de-ferro; a avenida 25 de Abril; a avenida das Amoreiras; o Bairro dos Castanheiros; a zona da Preguiça, o local da Feira, os bairros sociais, azul e branco. Foi uma mudança radical.

As escolas, Secundária e Preparatória, seriam instaladas na área da Preguiça, zona que ficou equipada com a Casa dos Professores, o Lar de Santa Ana e o Colégio de Nossa Senhora do Amparo.

O Plano de Urbanização surgiu para resolver a questão dos bairros clandestinos de S. João, do Bairro das Heras e, do lado de Golfeiras, o Bairro da Boavista e o Bairro do Sardão.

A compra de terrenos para esta expansão foi possível, colidindo com o interesse de grandes senhores da terra, da Casa de Cima, do Dr. Damasceno.

Mirandela foi um local de passagem, onde os terra-tenentes tinham as suas coutadas e as suas propriedades e onde se deslocavam, quando em vez, para caçar, para assistir ao desenrolar de trabalhos agrícolas ou para acertar contas ou fazer adiantamentos de verbas para o desencadear de um conjunto de tarefas, necessárias à manutenção do seu domínio territorial.

Muitas casas agrícolas se fizeram representar no meio local pelos feitores, pelos caseiros e pelos seus colaboradores. Eram estes que orientavam os trabalhos agrícolas, controlavam a realização de tarefas, contratavam pessoal, despediam ou dispensavam mão-de-obra não necessária, compravam animais de trabalho, de transporte e de lazer, adquiriam sementes, vinho, azeite e fruta, cortiça e outros produtos.

Alguns desses produtos eram adquiridos para suprir necessidades de consumo da casa senhorial ou para despachar para os senhores ou para pessoas amigas destes.

- no dia 12/10/70, a ponte Eng.º Machado Vaz foi inaugurada;
- em 1971, entrou em funcionamento o Liceu Nacional de Mirandela (a Secção Liceal deixa de estar ligada ao Liceu Nacional de Bragança);
- em 1973, teve início a construção das obras do matadouro do CAICA e ficou constituído o Clube de Campismo e Caravanismo de Mirandela (Maravilha);
- após o 25 de Abril de 1974, as transformações introduzidas fizeram desenvolver Mirandela que, em 1984, passa à categoria de cidade, vendo-se premiada pela expansão de diversos sectores de atividades económicas e de serviços, concretizados até então. Mirandela ganhou novos impulsos que a transformaram numa cidade-jardim, num local aprazível, numa terra mediática e polarizadora de atenções.

- em Outubro de 1977 entrou em funcionamento a Escola Secundária de Mirandela;

- em 1977, a rua de D. Afonso III estendia-se até cerca da CUF e dava acesso à Escola Secundária de Mirandela, que fora inaugurada em 1977/78. Esta estrada canalizava o trânsito, através da Estrada Nacional 213, para Vila Flor, Carrazeda de Ansiães e Moncorvo.

Antes da expansão da malha urbana, em Mirandela havia meia dúzia de casas nos seguintes bairros: Bairro de S. João; Bairro Operário; Bairro do Pinheiro; Bairro da Cadeia; Bairro dos Pobres; Bairro do Convento; e Bairro da Boavista e Bairro do Sardão do lado de Golfeiras. O plano de urbanização permitiu articular o crescimento de todos estes bairros (Viseu, 2012, p. 158).

Nos anos 1970, 1980 e 1990, alguns bairros foram melhorados (Bairro da Preguiça, ampliação do Bairro do Pinheiro, Convento, Tarana, S. João) e surgiram outros bairros urbanizados: Castanheiros, S. Sebastião, Cadeia, Urbimira, Conde Fijó, Zona Industrial, Fundo de Fomento, Salesianos, Conde Redondo, Fontes Frias, Vale da Azenha e, do lado de Golfeiras, Sardão, Peleiros, Boavista, Entre Vinhas, Estanca Rios, S. Bento.

A economia do concelho de Mirandela girou à volta da agricultura e da pecuária, com algum comércio e um artesanato bastante intenso, à medida das necessidades, durante grande parte dos séculos da sua existência. Sendo Mirandela terra de muito azeite, vinho, amêndoa, frutas diversas, batata, cereais, hortaliças (as célebres tronchas são especiais), as suas produções eram não só para abastecimento local, mas também para outros pontos do país. Porém, há que registar uma grande mudança na economia do concelho, particularmente motivada pelo desenvolvimento da cidade e da zona urbana limítrofe (Viseu, 2012).

Após o 25 de Abril de 1974, dão-se profundas alterações, sendo precursoras dessas alterações económicas as atividades agroindustriais que o Eng.º Camilo Mendonça implementou no Complexo Agroindustrial do Cachão, logo em 1963. Os férteis terrenos das margens da Ribeira de Carvalhais e do rio Tua, bem como as encostas das suas elevações, são fonte de riqueza agropecuária.



Fig. 4. 61- Fotografia das oficinas gerais - Estação de Mirandela, (Biblioteca Municipal de Mirandela).



Fig. 4. 62 - Fotografia antiga da estação de Mirandela, oficinas e outras dependências, (Biblioteca Municipal de Mirandela).

Em 1981, 40% da população ainda se dedicava ao sector primário, enquanto 29% era ao secundário e 31% ao terciário (Viseu, 2012).

No final da década de 1970, a Cultura em Mirandela deu um grande passo com a Casa da Cultura de Mirandela, a Casa da Cultura da Juventude, a Casa do Professor de Mirandela, o Cineclube Miragem e o Complexo Cultural de Mirandela, com a criação, em 1980, da Biblioteca Sarmento Pimentel, enriquecido com o espólio e coleção particular do General João Maria Sarmento Pimentel, e fixando-se também a Calouste Gulbenkian (Viseu, 2012).

Em 1981, é instalado o Museu Municipal Armindo Teixeira Lopes que recebeu três centenas de obras de arte dos irmãos Gil e Hilário Teixeira Lopes. No Centro Cultural, na Biblioteca Municipal e no Museu Municipal, são realizadas algumas atividades ao longo do ano, nomeadamente, projeção de filmes, representações teatrais, exposições, concertos musicais, atuações de grupos corais, dias do livro e da leitura, lançamento de livros, debates, conferências e encontros culturais (Viseu, 2012).

A década de 1980, embora continuasse a seguir as linhas de crescimento traçadas pelo passado e tivesse sido o começo de um “BOOM” de crescimento na cidade de Mirandela, à semelhança de muitas outras, foi um momento de transição com importância para a análise morfológica da cidade, a extensão do IP4 até Mirandela. O anunciado fim da linha do Tua começou a fazer sentido, embora o encerramento deste serviço ainda tivesse demorado alguns anos, a perda de importância do comboio para a cidade aconteceu a partir de então.

As tendências de crescimento da cidade na margem direita do Rio Tua ganharam ainda mais força com recente infraestrutura rodoviária.

Os acontecimentos referidos ou datas históricas mencionadas poderão não ter tido a ver diretamente com o crescimento de Mirandela, no entanto, a sua importância económico-social justifica o desenvolvimento conduzindo-a à cidade de hoje.

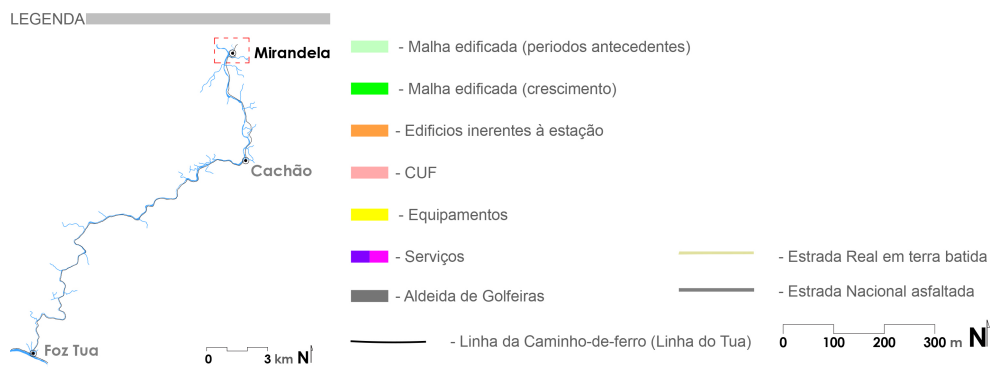
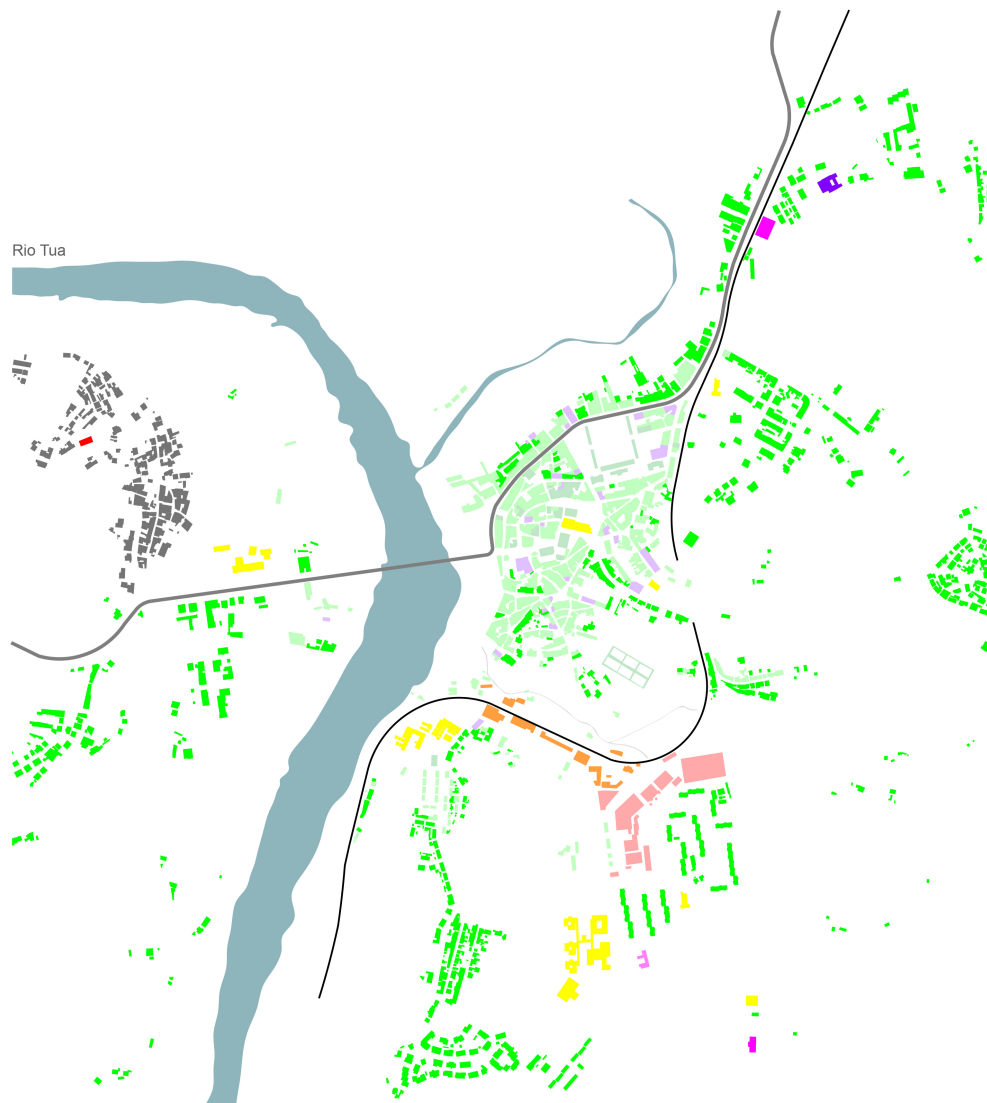


Fig. 4. 63 - Planta de Mirandela na década de 1980 (De autor, 2013).

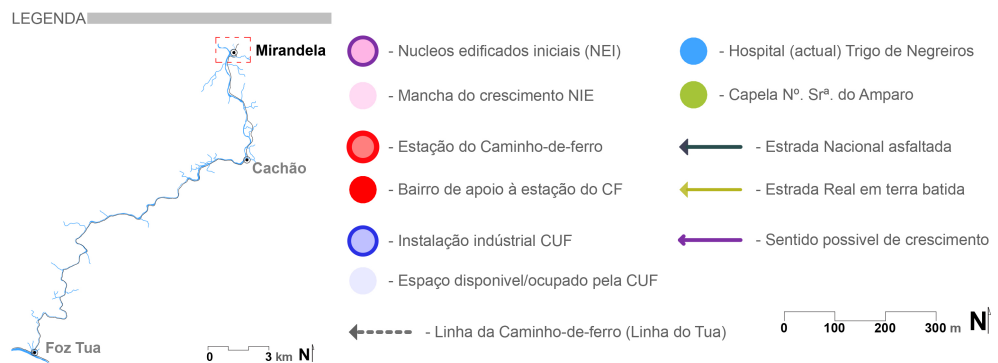
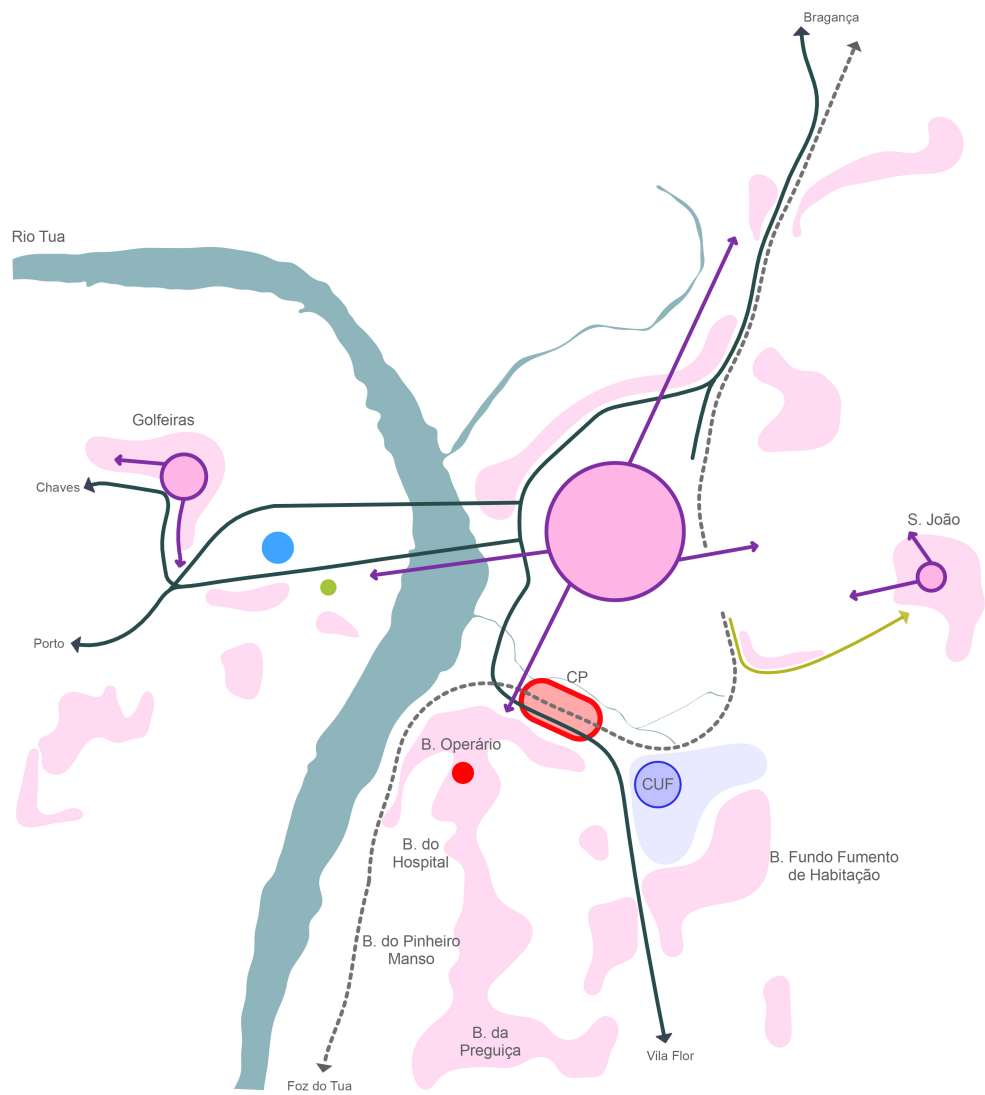


Fig. 4. 64 - Planta síntese de Mirandela na década de 1980 (De autor, 2013).

Na figura anterior é possível perceber o poder de incentivo ao desenvolvimento da cidade naquele flanco que os serviços do CF constituíram, com a necessidade de albergar os trabalhadores das oficinas localizadas em Mirandela, ao construir o bairro Operário. Ao mesmo tempo a CUF também solidificou a sua malha edificada com o desenvolvimento da empresa e a necessidade de construir também edifícios para albergar alguns trabalhadores.

As zonas de preenchimento disponíveis no aglomerado urbano inicial foram ocupadas. Com a falta de espaço para construção foi procurada uma área que oferecesse condições para o crescimento urbano, que na década de 1980 o lado sul ainda reunia condições (ponto de vista infraestrutural). Porém, há a ter em conta dois outros fatores de crescimento significativos. O primeiro, com tendências de algum crescimento ao longo de uma via no sentido nascente, que comunicava com um pequeno aglomerado edificado que surgiu a alguma distância da Vila, uma pequena margem para crescimento que foi tomando proporção, resultando no bairro S. João. O segundo, também com tendência de crescimento já das décadas anteriores, dá-se ao longo da Estrada Nacional no sentido norte (Bragança), pela antiga Estrada Real. Na margem oposta do rio aparecem umas pequenas manchas respeitantes a construções de apoio agrícola.

No desenho cartográfico aparece um novo elemento, o Hospital Trigo de Negreiros (atualmente), no lado oposto do Rio Tua. Com ele, algumas manchas edificadas, salientando mais uma vez a força que um equipamento de carácter público pode ter no desenho da cidade.

Relativamente à Vila, com o decorrer dos anos a mancha edificada foi ganhando dimensão, mediante a estrutura seguida até então. Houve uma aposta no crescimento e desenvolvimento da Vila para sul, apoiada nas infraestruturas que existiam, mas também na construção de novos equipamentos, seguindo políticas do Estado Novo, habitação associada à educação como, por exemplo, o Bairro Fundo Fomento Habitação. O Liceu, a Escola Primária, a Escola Secundária, o Pavilhão Gimnodesportivo e Matadouro, foram alguns equipamentos implantados naquela área. Um dos primeiros loteamentos projetados pela câmara surge no seguimento do bairro operário (Bairro da Preguiça). Também a Câmara adquiriu vários terrenos nesta zona, talvez pela tendência que se fazia sentir ou até mesmo pela possibilidade/disponibilidade de aquisição de terrenos.

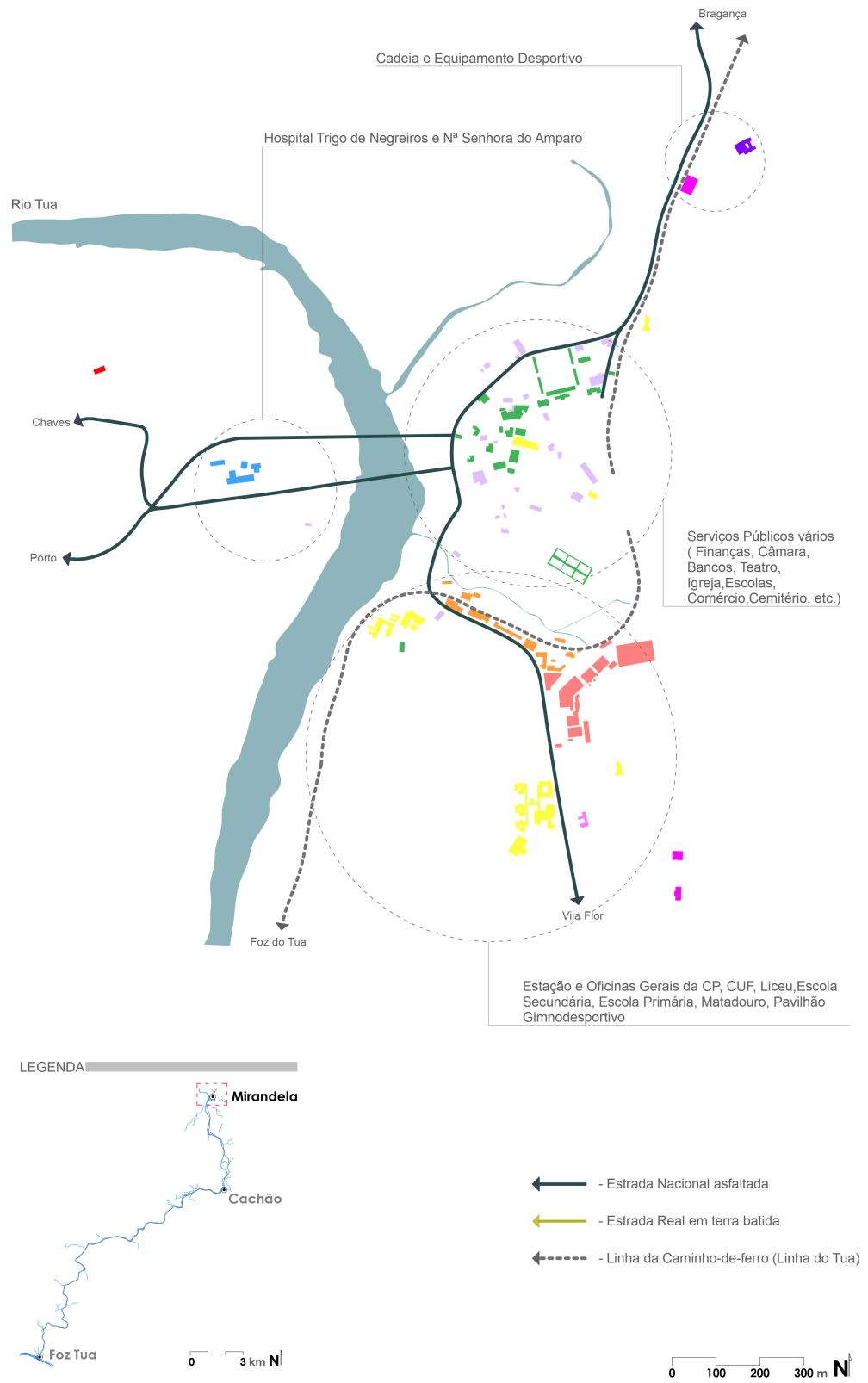


Fig. 4. 65- Planta de Mirandela elaborada em função dos serviços na década de 1980 (De autor, 2013).

O Plano de Urbanização de Mirandela previa o desenvolvimento da Vila precisamente no sentido sul, (incluía a zona para além da Rua D. Afonso III, para além da linha férrea e da estação de caminho-de-ferro, a zona da Preguiça, os bairros sociais entre outros) e surgiu para combater os bairros clandestinos de S. João, Bairro das Heras do lado de Golfeiras, o Bairro da Boavista e o Bairro do Sardão. Este conjunto de fatores reforça a ideia do desenvolvimento da Cidade no sentido sul ter uma justificação infraestrutural, ao invés de outra apoiada na facilidade e disponibilidade de área.

No mapa desenhado em função dos serviços, é possível perceber que os equipamentos de carácter público de grande dimensão e importância (educação, transporte, indústria) foram localizados a sul, ainda mais se a estes fatores forem associados os equipamentos de habitação coletiva lá situados.



Fig. 4. 66- Planta de Mirandela 1981, (Câmara Municipal de Mirandela).

5 – Sistematização

5.1 – Considerações gerais

Ao longo da investigação foram apresentadas as transformações no território em estudo, através da análise crítica e interpretativa das várias fases verificadas, pois aconteceram com ligação direta ou indireta ao comboio. Porém, os aspetos económicos, demográficos e sociais foram também relevantes no processo de reconfiguração do território.

Poder-se-á referir que Trás-os-Montes tinha no vale do Tua mais um dos seus constituintes morfológicos estruturantes em termos territoriais. Quando o caminho-de-ferro surge, altera económica e socialmente a margem de território contígua à linha.

Porém, o desenvolvimento da região não se verificou então por questões políticas e instabilidade económica que o país atravessava, que infraestruturalmente fragilizada, pela falta de meios de comunicação, sentiu positivamente a instalação da linha.

Embora urbanisticamente tenha sido um período pouco significativo, para se entender os efeitos da linha de caminho-de-ferro após a sua implantação, torna-se necessário perceber as alterações de dinâmicas que então se viveram, verificando como estas contribuíram no relançamento da economia.

Este foi um momento importante para a foz do Tua, dado que passou de entreposto comercial a terminal ferroviário. Esta circunstância promoveu um conjunto de acontecimentos e atividades que contribuíram para o início do crescimento da foz do Tua à aldeia Foz-Tua.

O movimento da estação do Tua, originário das linhas do Tua e Douro, deu lugar ao desenvolvimento do comércio local, que, por sua vez, atraiu habitantes para a aldeia, embora muitos deles fossem funcionários da Companhia de caminho-de-ferro.

Quando a linha do Tua chegou a Mirandela, esta tinha características de uma vila medieval (do ponto de vista morfológico).

Gozava economicamente de uma cultura comercial que, pela centralidade geográfica da Vila, lhe conferia um papel de destaque no trânsito-comercial do porto da foz do Tua.

O núcleo inicial esteve durante anos limitado por barreiras naturais, condicionando-lhe o crescimento do seu tecido edificado. Por outro lado, o fraco desenvolvimento da Vila poderia também não o ter estimulado.

Com o surgimento da linha do Tua, Mirandela terá recebido uma das suas principais estações, não só pela imponência do edifício e suas dependências, mas pelos serviços de apoio e manutenção à linha e automotoras que lá foram instaladas. Também este é um indicador da importância que a vila à altura já detinha.

Ao mesmo tempo que foi instalada uma infraestrutura que promoveria um polo gerador de desenvolvimento para a Vila, esta encontrava-se confrontada com mais um limite dado pelo desenho do traçado da linha, configurando uma barreira física ao seu crescimento. Esta situação demorou alguns anos a ser transposta, dado que, lentamente, a Companhia do caminho-de-ferro tomou a iniciativa de ultrapassar esta circunstância.

A escolha do local para a implantação do Bairro Operário foi, na análise morfológica feita nesta Dissertação, o marco de viragem do urbanismo Mirandelense. A implantação da CUF, nos terrenos adjacentes à Estação, veio configurar naquele local um “polo dinamizador”. A indústria e o transporte eram considerados a “esperança para o futuro”.

O crescimento da Vila aconteceu a partir da estrutura do primeiro bairro. O investimento e empreendimento público seguiram os respetivos princípios daquele bairro, a autarquia comprou terrenos naquela zona para lotear e construir.

Durante alguns anos, sob o contexto estruturador da linha, o crescimento em Mirandela assentou na construção de novos bairros, particulares e públicos, a partir do Fundo Fomento Habitação, para além de escolas, arruamentos e alguns serviços. No entanto, anos mais tarde, a Cidade é projetada para a outra margem do rio Tua, em consequência de três fatores:

- a construção do novo hospital na margem oposta do rio Tua;
- a falta de área disponível para a continuidade do crescimento da Vila naquele sentido;
- a perda de importância do comboio com o melhoramento da rede viária, até surgir o IP4.

No local do Cachão, escolhido para a implantação da estação para servir, essencialmente, Vila Flor, despontou uma atividade comercial motivada pelo movimento da estação, iniciado por algumas famílias com as suas pequenas casa comerciais. Esta atividade gerou crescimento suficiente para transformar este local numa aldeia.

Anos mais tarde, surge o CAICA e, ao seu abrigo, a Vila Nordeste, a partir de crescimento ordenado e planeado. Ao longo dos anos, o complexo foi ganhando dimensão: o polo industrial teve um papel muito importante na economia/agricultura da região. Também no aspeto social se verificaram mudanças positivas.

A Vila Nordeste, que surgiu como bairro para albergar trabalhadores do complexo, oferecia bens e serviços que a transformaram num novo "centro urbano", numa das primeiras operações urbanísticas daquela dimensão em Portugal.

No entanto, enquanto projeto, o CAICA foi abandonado por motivos alheios ao declínio da linha de caminho-de-ferro. Contudo, a Vila Nordeste, ainda se encontra habitada na sua totalidade, assumindo-se que o plano urbanístico do CAICA obteve resultado.

As questões chave para o insucesso da linha do Tua vem muito de trás, desde o seu início, devido a objetivos que garantiriam a sua sustentabilidade e que não foram cumpridos:

- o sucesso da linha, conforme foi pensada, dependia da continuação até à fronteira com Espanha, o que não aconteceu, tendo terminado em Bragança;
- a rede ferroviária de 2ª ordem, pensada para dar resposta ao interior transmontano, facilitando outros tipos de explorações comerciais e “alimentar” a linha do Tua e Sabor interligando-as, também nunca passou da intenção;
- a execução da linha em via estreita contribuiu também para o seu definhamento futuro, dificultando a sua renovação e impedindo a utilização de máquinas de velocidades superiores, procurando reduzir o tempo da viagem, bem como o transbordo que era necessário efetuar na estação do Tua, para a linha do Douro.

A linha foi importante para a região, mas as povoações atravessadas pela mesma beneficiaram de um impacto maior. No entanto, as movimentações da região às localidades servidas por estações tornaram o território mais coeso em termos de mobilidade/acessibilidade.

Morfologicamente, à escala regional, esse impacto esteve enquadrado por projetos e planos. De salientar, as vias rodoviárias ligando o Cachão pela Trindade e Vale Frechoso e Avidagos a Abreiro para facultar o acesso ao CAICA, que uniu duas partes do distrito até então divididas, como resultado da linha.

Consequentemente, as primeiras vias que foram pavimentadas (a MACADAM), foram-no, estrategicamente, em função da linha de caminho-de-ferro. Ainda relativamente ao CAICA como resultado da linha do Tua, deve-se ainda referir não só a importância dos vários núcleos de apoio à exploração agrícola que surgiram na região, com manchas edificadas consideráveis (exemplo disso é núcleo de mecanização e a criação de suínos em Macedo de Cavaleiros), mas também as barragens que foram feitas sob o mesmo Plano de Fomento Agrícola para a região.

A linha do Tua teve impacto morfológico nas localidades servidas pela mesma, Foz do Tua, Cachão e Mirandela, criando condições de desenvolvimento na região. No entanto, as razões referidas para o insucesso da mesma dificultaram que esse desenvolvimento fosse maior e a outros níveis.

déc. 1880

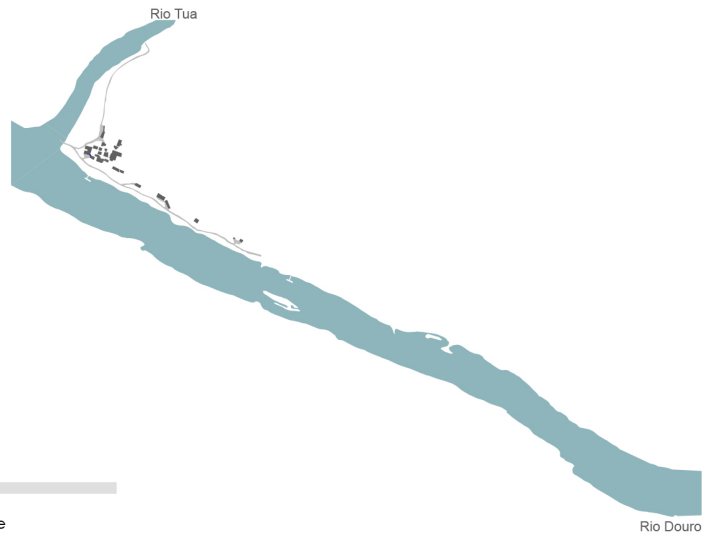
Mirandela
0 300 m N



Cachão
0 200 m N

Nada a apresentar nesta data,
o Cachão surge posteriormente
com o Comboio

Foz-Tua
0 300 m N

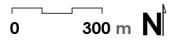


Legenda
Malha edificada existente

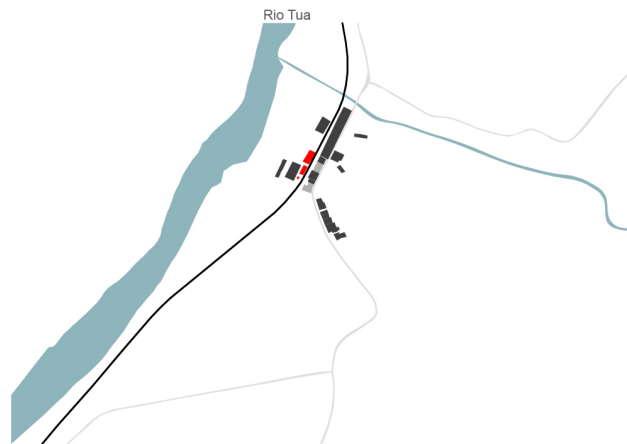
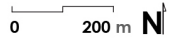
Fig. 5. 1- Síntese desenhada - déc.1880 (De autor, 2013).

déc. 1950

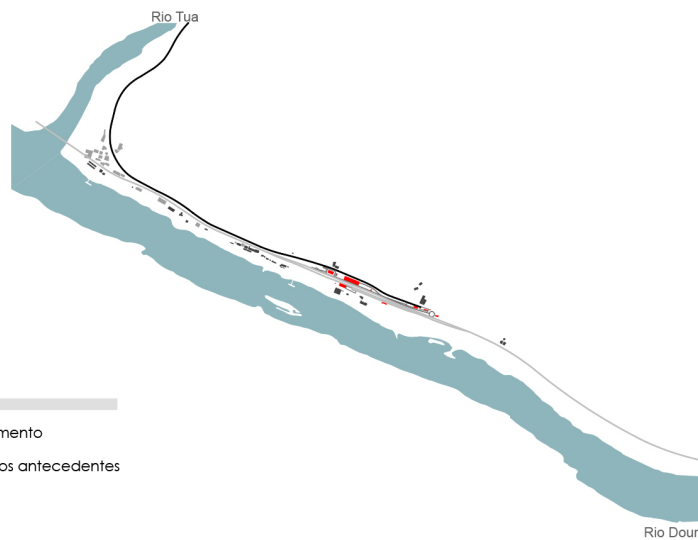
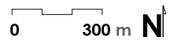
Mirandela



Cachão



Foz-Tua



Legenda





-  Malha edificada - Crescimento
-  Malha edificada - períodos antecedentes
-  Infraestruturas ferroviárias
-  Linha do Tua

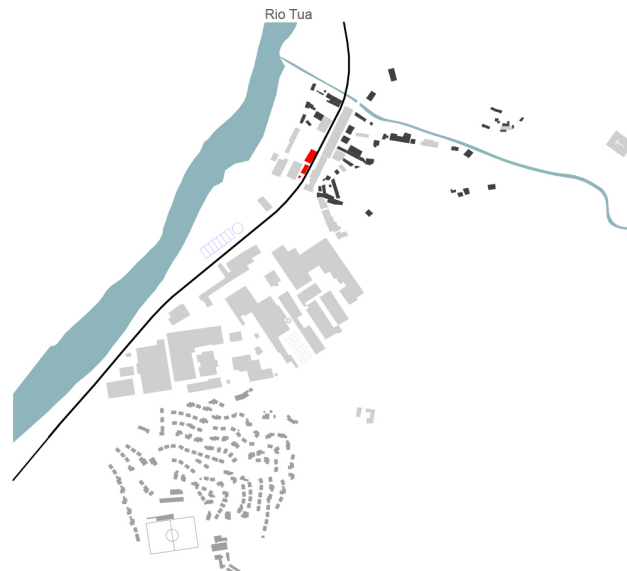
Fig. 5. 2 - Síntese desenhada - déc. 1950 (De autor, 2013).

déc. 1980

Mirandela
0 300 m N



Cachão
0 200 m N



Foz-Tua
0 300 m N



- Legenda
- Malha edificada - Crescimento
 - Malha edificada - períodos antecedentes
 - Infraestruturas ferroviárias
 - Linha do Tua

Fig. 5.3 - Síntese desenhada - déc. 1980 (De autor, 2013).

5.2 - Correlação

Tendo em conta o marco teórico, será realizada de seguida a inter-relação dos autores referenciados e o modo como suportam conceptualmente a investigação. Foi a partir de conceitos e noções assim identificados que se conduziu a análise territorial, na qual se obtiveram as considerações gerais que deram resposta aos objetivos propostos para a Dissertação.

Procedeu-se seguidamente à análise dos casos de estudo, em particular, para depois os relacionar à escala regional.

Na abordagem feita ao território em estudo focaram-se particularmente três localidades: Mirandela, inicialmente uma Vila e depois cidade; Foz-Tua, um entreposto comercial que se desenvolveu resultando numa aldeia; Cachão, um lugar ermo que se transformou em aldeia com toda a importância económica para a região.

Estas localidades apresentam posições geográficas distantes, estatutos no território diferentes, identidades distintas, o que, conforme Secchi (1988), dificulta comparações estatísticas lineares. A característica comum entre elas é serem servidas pelo caminho-de-ferro que, segundo Lamas (2004), constitui uma das principais alavancas para o crescimento e desenvolvimento de novos centros urbanos, justificando-se assim o enfoque acima referido.

No estabelecimento das escalas de análise, Lamas (2004) considera a dimensão territorial como a que relaciona as diferentes partes e formas da cidade e como estas se relacionam em função da adição de novos e diferentes fatores ao fenómeno urbano. Por seu lado, a dimensão urbana seria aquela que pressupõe uma estrutura de ruas e praças, por exemplo, elementos morfológicos das cidades. Secchi (1988) refere-se à escala territorial enquanto "meso" escala, na qual faz a leitura do território, relacionando diferentes centros urbanos com aspetos que os podem fazer variar entre si e o território. Relativamente à escala urbana, apresenta-se escala de leitura da cidade através de todos os seus constituintes.

As escalas da análise desenvolvida na Dissertação foram determinadas a partir da convergência entre os conceitos deste dois últimos autores e dos elementos que cada um fornece, ou seja, limitou-se a amplitude da escala do Secchi (1988) e sobrevalorizou-se a dimensão de Lamas (2004). Assim, não foram tidos em consideração todos os pontos à escala meso territorial de Secchi nem os de escala macro da dimensão territorial de Lamas. O mesmo acontece na escala de análise à cidade. Como resultado, procurou-se o ponto intermédio entre os dois autores, que na investigação se designam por escala territorial, quando há referência ao território abrangido pela linha do Tua, entre Mirandela e Foz-Tua e escala urbana quando é feita referência a uma das três localidades em análise.

Outro ponto tido em causa antes de ser iniciada a análise morfológica foi a consciencialização na definição dos distintos momentos de formação/transição da cada cidade, que, de acordo com Lynch (2009), sustenta a justificação da forma bem como a origem dessa alteração.

Quanto à análise morfológica da Dissertação, Foz-Tua, que, de acordo com Teixeira & Valla (1999), apresenta referências de uma natureza vernácula, tendo o seu desenho uma forma irregular, caracterizada pelo local da implantação do núcleo inicial do aglomerado, edificado directamente relacionado com o porto fluvial. Em seguida, a implantação da estação como um edifício singular e de acordo com a topografia influenciou o desenho do crescimento que a mesma ativou. A concepção espacial da aldeia da Foz-Tua está directamente relacionado com as circunstâncias históricas e geográficas, estando estruturalmente associadas a partir da estação e do antigo porto fluvial. Segundo Teixeira & Valla (1999), este modelo está relacionado com uma componente vernácula e estas características correspondem a algumas das particularidades que se destacam nas cidades portuguesas.

Mirandela, inicialmente, no período que antecedeu à receção do comboio, apresentava algumas características morfológicas medievais, com a localização de edifícios singulares, de acordo com a topografia e a importância de alguns edifícios na estruturação dos traçados urbanos

irregulares. A escolha do local da implantação do núcleo inicial edificado que também, segundo Teixeira & Valla (1999), e à semelhança do anterior, é uma componente da cidade vernácula.

A chegada do comboio a Mirandela apresentou desde logo alterações, pela escolha do local para a implantação da estação, que obrigou ao redesenho da atual Av. D. Afonso III, modificando a entrada da Vila. A implantação da indústria da CUF e toda a estruturação urbana a partir destes dois fatores reflete o que Busquets (2011) afirma acerca dos portos, ou seja, são infra-estruturas que funcionam com suportes para reorganizar os sistemas urbanos.

A análise feita a Mirandela ao nível “físico-espacial e morfológico”, que, segundo Lamas (2004), é crucial para entender as características de cada parte da cidade, mediante a identificação dos três períodos distintos de crescimento: a vila medieval; o crescimento impulsionado e estruturado pelo comboio; por último, a cidade contemporânea. Esta leitura informou sobre os conteúdos históricos, económicos e sociais.

Porém, nem só a leitura visual preliminar será suficiente para perceber o modo como as alterações foram acontecendo, sendo necessário verificar os “layers” adicionados na produção de espaço físico, que não é mais do que a relação espacial que os diferentes conjuntos edificados formaram, Lamas (2004) afirma ser na arquitetura a chave para a interpretação correta e global da cidade.

Desta análise resultou a base que informou o sentido, causa ou consequência do gradual crescimento da Vila, através do relacionamento entre os bairros, os equipamentos públicos, o núcleo inicial edificado, a estação e a CUF.

De igual modo, foi possível perceber em que período o comboio perde a sua importância e algumas das causas que o originam, assim como o momento em que Mirandela começa a ser “planeada” na margem direita do rio Tua.

Através da triangulação, verificou-se o relacionamento da infraestrutura com a Vila em crescimento durante o período em que o comboio era a infraestrutura por excelência, comprovando a influência deste nas alterações morfológicas de Mirandela.

A aldeia do Cachão, contrariamente a Foz-Tua e Mirandela, surge num período mais recente. Embora o seu núcleo edificado inicial tenha algumas características constituintes da componente vernácula, estrutura irregular a partir essencialmente de funções e de edifícios singulares, o CAICA e o respetivo bairro social deram-lhe dimensão que, perante a análise feita, assume a componente erudita, a qual, segundo Teixeira & Valla (1999), promove traçados regulares, planeados e construídos de acordo com um projeto que define a estrutura do traçado urbano e a posição dos diferentes tipos de edifícios e suas funções.

Do ponto de vista estrutural, o CAICA foi instalado na única zona com área disponível para tal e o bairro social, por opção do mentor do projecto, foi afastado do aglomerado edificado inicial, descartando desta análise qualquer tipo de relação na produção do espaço urbano.

No entanto, existem outras questões. De acordo com alguns autores, o "fenómeno" CAICA, enquanto facto urbano foi positivo, tendo sido bem sucedido do ponto das dinâmicas próprias de uma aldeia, o que justifica estar ainda totalmente habitada, mesmo estando o complexo parado há alguns anos.

Secchi (1988) cita alguns autores que se referem a esta questão, como Robinson e Bassa, para justificar a formação de centros urbanos através de atividades económicas. com o principal objetivo de diminuir o custo de produção, formando economias de aglomeração na vertente localizada. Esta define-se pela concentração de actividades do mesmo setor.

Por outras palavras, a teoria económica de Secchi justifica casos como o do Cachão que teve na redução dos custos de produção a principal causa da criação do complexo e consequentemente, o bairro social.

O valor destes tipos de centros urbanos, estruturados a partir da formação de núcleos habitacionais e polos industriais, resulta do nível de bem estar social, que, segundo o Secchi (1988), depende diretamente da quantidade e distribuição de bens e serviços públicos, que, como é referido neste caso de estudo, a Vila Nordeste disponibilizava, à época, mais bens serviços e equipamentos públicos que algumas vilas do Distrito.

Relativamente à escala territorial, a infraestrutura gera condições para novas atividades económicas, que, por sua vez, originam outros fenómenos no território, como é referido por Salgueiro (1992).

Sem o intuito de comparar os três centros urbanos em estudo, poder-se-á fazer a leitura geral da cartografia redesenhada com base no que Macura (citado por Secchi, 1982), refere como o modo de saber o nível geral do desenvolvimento económico. Para este autor, está diretamente relacionado com os níveis de urbanização. Assim, pode ser afirmado que a aldeia Foz-Tua teve um desenvolvimento económico mais frágil, enquanto que o Cachão e Mirandela tiveram níveis mais altos, ficando a última numa posição privilegiada, no período de atividade do comboio. Porém, há momentos da história em que o Cachão teve níveis de urbanização superiores a Mirandela, ou seja, um nível geral de desenvolvimento maior que o principal centro urbano.

Berry (1961, citado por Secchi, 1988), relativamente a esta questão, acrescenta que estes centros, em função da sua dimensão demográfica, têm uma posição no ordenamento do território, sendo a primeira faixa Mirandela, Cachão na segunda e por último Foz-Tua. A leitura resultante deste aspeto, do maior para o mais pequeno, quando relacionada com a posição geográfica de cada um, vai ao encontro do que refere Salgueiro (1992), que as atividades afetaram os centros urbanos: nos que não tinham capacidades, ou não criaram condições, o desenvolvimento económico não aconteceu. Foz-Tua, onde a falta de área devido à topografia local condicionou o seu crescimento numa primeira fase, consolidou-se posteriormente pelo atravancamento originado pela posição geográfica, que tornava difícil a sua acessibilidade.

De outra forma, também se pode justificar os dois maiores centros: Mirandela e Cachão, pela proximidade entre eles e respetiva interação que promove desenvolvimento, (adaptando Secchi (1982), esta é uma forma de justificar o seu tamanho).

Relativamente ao desenvolvimento da região em função da linha de caminho-de-ferro, este assentou a sua influência entre a sua instalação e a perda de importância da linha.

Como já referido anteriormente, estas infraestruturas pesadas têm capacidade de fazer uma cidade depender de si e, segundo Vigarie (1971, citado por Secchi, 1988), variarem conforme a origem da infraestrutura. Foz-Tua, Mirandela e mesmo o Cachão, embora tivesse como foco o CAICA, assumiram o comboio como imagem de marca, onde tomaram para si a cultura ferroviária que lhe condicionava a economia, tanto mais na Foz-Tua do que Mirandela uma identidade que as distinguem das restantes do Distrito, características que, adaptando (Alemany, 2011), distinguem as cidades portuárias.

O caso da linha do Tua, à semelhança de outras infraestruturas, como as referidas por Ducret (2011), gerou o desenvolvimento urbano e regional, atuando como motor da economia. No entanto, as fragilidades que a linha apresentava fizeram com que esta perdesse para rodovia. Porém, nas palavras de Murphey (1989), a economia urbana não dependia totalmente do comboio e adquiriu capacidade para se desenvolver economicamente, como é o caso de Mirandela. Aqui, a economia não dependia da linha de caminho-de-ferro e adaptou-se a outros meios de transporte, encurtando o prazo de atividade da linha. No caso de Foz-Tua, a aldeia dependia diretamente do comboio, entrando pois num período de estagnação com conseqüente retrocesso.

Genericamente, a linha do Tua teve a capacidade de gerar processos de urbanização, ainda que de forma diferente nas três localidades, e dinâmicas regionais como motores económicos.

6 – Conclusões

6.1 – Conclusões

O objetivo desta Dissertação não é fazer qualquer tipo de comparação ou avaliação acerca dos resultados do fenómeno Linha do Tua, apenas identificar o papel que a infraestrutura teve na morfologia do território e que possa ainda vir a assumir neste contexto. Perante isso, e de um ponto de vista reflexivo, pretende-se aludir ao que deve ser feito face à discussão gerada em torno da questão da construção da barragem do Tua.

Abordados os dois primeiros objetivos durante o desenvolvimento da dissertação, é feita uma reflexão geral sobre os mesmos, constituindo assim respostas ao terceiro. Deste modo, a linha do Tua teve que ser abordada perante o território em causa, sobre três pontos importantes que respondem sinteticamente aos objetivos supramencionados e que serão prontamente apresentados.

No que respeita ao primeiro, ao não ser elaborado na totalidade o plano de rede ferroviária que justificou o traçado da linha pelo vale do Tua, fez com que esta ficasse em sub-rendimento que, para além de limitar o sucesso da linha, deixou concelhos do Distrito de Bragança sem cobertura de infraestrutura de transporte, um aspeto negativo a adicionar à sua tardia implementação.

O segundo ponto é relativo à capacidade que, com todas as suas limitações, a infraestrutura teve de gerar desenvolvimento com o foco centrado nas localidades servidas de estação, onde assumiu um papel estruturador, configurando-as em sua função. Em Foz-Tua, o caminho-de-ferro alterou o conceito do local, transformando numa aldeia morfologicamente desenhada à imagem da infraestrutura. O Cachão, local favorecido pela implantação de uma estação que lhe conferiu apetências comerciais, impulsionou uma atividade comercial e por sua vez uma aldeia, características que associadas a outras geográficas reuniram condições para a implantação de um polo industrial, capaz de transformar a agricultura da região. Em Mirandela, a linha de caminho-de-ferro, inicialmente condicionou a expansão da Vila, porém, mais tarde impulsionou o desenvolvimento e com ele o crescimento, tendo a

infraestrutura assumido o papel estruturador da cidade ao “desenhar” a morfologia deste centro urbano. A pouca indústria que existiu foi também sobre o incentivo da via-férrea, assim como a Agroindústria que transformou a agricultura, impulsionando a economia de toda a região.

No que concerne ao terceiro ponto, este relaciona os dois anteriores, traduzindo o desenvolvimento que foi feito, sempre no sentido da infraestrutura. Por outro lado, todas as indústrias que dependiam de recursos naturais, e por isso não se podiam deslocar até à ferrovia, como pedreiras, minas, com a potencialidade geológica que a região apresenta, não venceram pela dificuldade de acesso ao comboio. Esse aspeto teria sido resolvido, caso a rede secundária pensada no plano de rede ferroviário para a região tivesse sido executada, limitando o desenvolvimento económico regional.

A rede viária sentiu também essa tendência, a necessidade e a afluência às localidades com a estação impulsionou a construção da rodovia, que não foi maior pelo facto de o país atravessar um período em que o investimento público em vias de comunicação não era uma prioridade.

Desta forma, resume-se o sucesso e as limitações da linha do Tua como motor de desenvolvimento económico da região, ficando limitado desde o início, porém, a necessidade que esta região tinha de uma infraestrutura de transporte era tal que despontou algum desenvolvimento.

A rodovia foi ganhando dimensão ao longo dos anos, uma das causas que justifica que Portugal seja um dos países da Europa que menos investiu, logo, menos desenvolvido na ferrovia. A linha do Tua é um exemplo disso, 100 anos depois do seu início, as viagens demoravam praticamente o mesmo tempo.

Encontra-se parcialmente desativada desde a década de 1990 e totalmente há cerca de 10 anos, período em que o desenvolvimento regional teve um crescimento exponencial, partindo do princípio que a ausência do comboio não teve consequências nesse sentido.

Neste seguimento, surge a questão da importância da reativação da linha do Tua que, partindo do princípio da reflexão no estudo em questão, não tem qualquer tipo de importância atualmente para a região, enquanto infraestrutura de transporte e pelo facto de o traçado da linha ser

descentrado, o que não cobre a maior parte do distrito de Bragança. De outra forma, e a par do que acontece no resto do país, o comboio não é um meio de transporte muito utilizado, resultando por ser mais uma infraestrutura de prejuízo. O facto da desertificação vivida na região pesa também para que não se justifique o caminho-de-ferro, mesmo que de outro traçado se tratasse.

No presente e num futuro próximo, a ferrovia não tem interesse para a região e, face à questão que dá origem ao trabalho, o que deve ser feito perante o desaparecimento da linha do Tua em função da construção da barragem do Tua, que já não está em atividade, porém é muito mais do

que alguns quilómetros de carril metálico, agrafado com travessas de madeira. Trata-se das ruínas de uma infraestrutura que traçou a história de uma região, que teve nela a única ligação ao resto do país.

O seu legado histórico deve ser preservado e para isso não tem que ser mantida na sua totalidade em prejuízo da barragem. Enquanto infraestrutura de transporte, atualmente o seu valor é nulo, a ser reativada, seria durante os últimos 20 anos que, esteve largada ao abandono e foi sendo desmantelada, da qual parecia não haver defensores nem interessados. Ao longo do trabalho, nomeadamente em campo, através das conversas informais, a ideia que ficou patente é que ainda se fala muito da linha pelas aldeias, com saudade da “máquina barulhenta” que rasgava o silêncio do vale e acordava as aldeias do isolamento, tornando-se no ponto alto do seu dia. É sentida a angústia do seu fim, dos períodos de desenvolvimento que, na boa verdade, não estagnaram pela falta do comboio, mas sim pela resseção de todo o país. No entanto, quando abordados entre a linha ou barragem, os habitantes recaem muito sobre a barragem, deixando assim também marcada pela voz do povo a necessidade da infraestrutura. O documentário de Jorge Pelicano, “Pare, Escute, Olhe”, deixa bem patentes algumas das ilações aqui referidas.

A barragem do Tua já em construção faz parte de um projeto dos dez contemplados no Programa Nacional de Barragens de Elevado Potencial Hidroelétrico da EDP, portanto, uma grande infraestrutura com valor

nacional e local, quando comparado com outros exemplos semelhantes, o que origina valores acrescidos.

Os resultados apurados com a pesquisa ajudaram a compreender a dinâmica deste trabalho e a demonstrar se a problemática ficou esclarecida.

Esta visão geral sobre o contexto geográfico em estudo na Dissertação traz a esta parte final do trabalho a questão da dependência que esta região tem de grandes investimentos sobre os contextos locais para se desenvolverem.

Esta é uma região que, pelo seu isolamento geográfico, permaneceu durante anos longe do mundo social e económico, viu despontado o seu desenvolvimento a partir do momento em que houve investimento público no setor mais deficitário, o transporte.

Através da leitura setorializada, verifica-se no tempo e no espaço que o desenvolvimento desta região permanece dependente de lógicas infraestruturais. Só quando há grandes projetos ou investimentos infraestruturais é que a região, enquanto tecido urbano, gera algum desenvolvimento, não sendo autossuficiente e estando muito dependente da grande infraestrutura.

Muitos dos fatores que justificaram semelhante situação no passado, são os mesmos que a justificam no presente: algum isolamento geográfico, a interioridade com as graves questões de acessibilidade e mobilidade para dentro e na região e a litoralização do país.

Os dois eixos viários que recentemente foram construídos satisfazem as necessidades que a região tem vindo a apresentar há alguns anos. Até então, não existia 1km de autoestrada, o que em termos de investimento a poderá ter limitado substancialmente, remetendo à história da linha do Tua, infraestrutura ansiada durante anos, que chegou em contraponto, penalizando assim a região.

A indústria e o comércio são os dois setores que dão volume à dimensão urbana, com reduzido impacto nesta região, atividades que aparecem

diretamente relacionadas e dependentes de grandes infraestruturas de transporte, sendo as mais lógicas a de caminho-de-ferro e a rodovia.

A linha de caminho-de-ferro foi perdendo para a rodovia por todas as facilidades que esta apresenta, ganhando esta última plena predominância, porém, também a falta de investimento nela deixou a região desprovida de vias de comunicação capazes de satisfazer as suas necessidades. Esta lacuna evitou que Trás-os-Montes se tornasse numa região mais competitiva, subaproveitando o potencial eixo de ligação entre os principais portos de mar do norte de Portugal a Espanha, uma potencial porta de entrada da Europa, intenção que, embora muito prematura, era já referida aquando das discussões sobre as possibilidades de construção da linha do Tua no séc. XIX.

Atualmente, a economia da região passa muito pelo pequeno comércio de família e as maiores empresas empregadoras são públicas, como as Câmaras Municipais. O investimento existente é na sua esmagadora maioria na agricultura e no turismo, sob apoios e financiamentos dos quadros comunitários. O turismo normalmente é baseado na reconstrução e reabilitação de edifícios antigos, convertidos em turismo rural.

Este tipo de economia não tem capacidade de fazer desenvolver a região, enquanto tecido urbano. Contudo, será prematuro tirar qualquer conclusão acerca da influência dos dois eixos viários estruturantes, pois, por um lado, foram implantados há pouco tempo, estando ainda alguns troços em conclusão; por outro, a difícil situação económica do país dificulta o investimento público e privado, não permitindo que seja feita qualquer comparação. Porém, por parte de alguns municípios tem havido alguma preocupação na estratégia de desenvolvimento, exemplo disso é o investimento em zonas industriais próximas destes dois eixos viários, A4 (Porto Quintanilha) e IC5 (Vila Real-Miranda do Douro).

Face ao agora exposto, permanecem as questões: como se combate esta lógica de atuação que é sempre a partir da grande infraestrutura e do grande investimento? O que aqueles contextos locais podem gerar que lhes promova o desenvolvimento que não esteja dependente de grandes infraestruturas?

A linha do Tua, nos 16 quilómetros que vai ser submersa, irá com certeza ser bem documentada, pois pelo seu valor histórico requer uma atenção especial.

Uma das contrapartidas propostas à EDP para a construção da barragem foi o financiamento de um estudo histórico do vale do Tua e um edifício que irá ser implantado adjacente à estação do Tua, o “Núcleo da Memória Foz Tua” (NMFT).

O valor que o legado histórico da linha detém e a mística ferroviária que se respira em Foz-Tua conjugam fatores ideais para tornar aquela aldeia num “museu vivo” em memória da linha. Trata-se de um local com aptidões naturais para o efeito, cresceu para e com o comboio, por outras palavras, é citado um desabafo, uma nota de campo numa das primeiras visitas à aldeia, “Foz-Tua cheira a comboio”.

Esta aldeia associa características de fortes potenciais turísticos, capazes de a dinamizar, a linha de caminho-de-ferro Tua e Douro, o rio Douro e Tua, vinhas e quintas de produção de Vinho do Porto e a futura barragem do Tua. Mesmo que o memorial da linha do Tua não seja suficiente para atrair visitantes à aldeia, a associação de todos estes fatores formam uma potência dinâmica capaz de dar a conhecer a história deste caminho-de-ferro.

A questão do museu da linha do Tua torna-se mais sólida, ao se tratar de um edifício isolado do NMFT. A existência de um museu que contextualize no tempo e no espaço a linha do Tua, permitiria ao público um acesso privilegiado a exposições, conteúdos informativos, centro interpretativo, de grande relevância para a compreensão e entendimento do património histórico da linha do Tua, a partir do qual se gerem todas as atividades e a logística de um plano turístico à volta da linha. Passaria também por ser um edifício com capacidade para dar resposta a vários eventos culturais, como exposições que procuram espaços e lugares com mística e significado para decorrerem.

Seria, dessa forma, dada a possibilidade aos visitantes de poderem circular pela aldeia Foz-Tua e interagir com os habitantes, testemunhos vivos e, em certa parte, integrantes de parte da história do caminho-de-ferro local.

A linha do Tua foi sempre evidenciada pela sua esbelteza, pelos grandes precipícios e imponência das obras de arte ao longo do seu traçado, muitos deles que continuarão a salvo por se encontrarem acima da cota de cheia da barragem, os quais devem ser mantidos e associados ao plano turístico do museu vivo Foz-Tua, do qual faria parte um percurso turístico que pode reunir várias etapas da antiga linha, tornando-se num monumento visitável.

Ao longo do traçado e da sua história, uns apeadeiros foram ganhando importância em detrimento de outros, os primeiros devem ser mantidos e associados ao mesmo plano com as inúmeras iniciativas de interesse turístico para os antigos edifícios, como centros de interpretação e possibilidade de transformação de alguns destes edifícios em pequenos núcleos habitacionais e de apoio hoteleiro ao plano turístico.

As termas na aldeia de S. Lourenço foram ao longo dos anos um ponto de grande interesse no vale, para o qual o comboio contribuiu no transporte dos utentes até lá. Constitui também um serviço que pode ser prestado e associado ao mesmo plano também grande interesse turístico.

O viaduto seguido de túnel das Prezas que, por se encontrar perto da estrada e pela imponência da obra, é a imagem de marca que melhor caracteriza e associa a linha do Tua. Fica localizada a jusante da futura barragem e por isso não será afetado, muito próximo da estação do Tua, podendo ser facilmente visitado, o que constitui características e valor para ser mantida.

Como foi referido anteriormente, a linha do Tua reúne um conjunto de interesses, podendo tornar-se numa potência turística, de um modo preservando a memória da linha e de outro dinamizando uma aldeia que mais perdeu com o desaparecimento da linha.

Desta forma, conclui-se que a linha do Tua foi preponderante no crescimento e desenvolvimento da região, importância que perdeu por completo à medida que a rodovia apareceu. Embora enquanto infraestrutura tenha perdido o sentido, a sua memória pode continuar a contribuir, reintroduzindo dinâmicas para a região. Constitui um potencial turístico que associado a outros fatores pode relançar uma atividade económica adormecida em Foz-Tua.

Listagem de Abreviaturas

AIN - Agroindustrial do Nordeste, Lda.

CAICA - Complexo Agro-Industrial do Cachão

CAT - Centro de Alegria no Trabalho

CF - Caminho-de-ferro

CP - Comboios de Portugal

COOPENORD - Cooperativa do Nordeste

CTT - Correios, Telégrafos e Telefones, Correios de Portugal

CUF - Companhia União Fabril

FGLNT - Federação dos Grémios da Lavoura do Nordeste Transmontano

GNR - Guarda Nacional Republicana

NEI - Núcleo Edificado Inicial

NMFT - Núcleo da Memória Foz Tua

MOP - Ministério da Obras Públicas

SAPEC - Empresa de produção e venda de fertilizantes agrícolas

Bibliografia

Bibliografia Geral

Ascher, F. (1998). *Metropolis: acerca do futuro da cidade*. Oeiras: Celta Editora.

Araújo, I. (1961). *Problemas da Paisagem Urbana. Direção Geral dos Serviços de Urbanização*. Lisboa: Centro de Estudos de Urbanismo.

Bandeirinha, J. (2007). *O processo SAAL e a arquitetura no 25 de Abril de 1974*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra

Carvalho, J. (2003). *Formas Urbanas*. Edições Minerva: Coimbra.

Carvalho, J. (2003). *Ordenar a Cidade*. Edições Minerva: Coimbra.

Conzen, M.R.G (1960). *Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis*. London: George Philip & Son.

Conzen, M.R.G (2004). *Thinking about urban form: papers on urban morphology (1932-1998)*. Edited by Michael P. Conzen. Switzerland: Peter Lang.

Choay, F. (1992) *O urbanismo (3a ed.)* São Paulo: Perspectiva.

Corbusier, L. (1994). *Por uma arquitectura. (5aEdição)* São Paulo: Editora Perspectiva.

Fadigas, L. (1993). *A Natureza na Cidade. Uma Perspectiva para a sua integração no tecido urbano*. Dissertação de Doutoramento, Universidade Técnica de Lisboa..

Hall, P. (2002). *Cidades do Amanhã, Uma História Intelectual do Planeamento e do Projeto Urbano no Século XX*. São Paulo: Editora Perspectiva.

Koolhaas, R. (2010) *Delirio de Nueva York: un manifiesto retroactivo para Manhattan*.

- Koolhaas, R. (2006). *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Koolhaas, R. (2010). *Três textos sobre a cidade*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Lage, M.; Beira, E.; (2013). *TUA, Colectânea Literária - o vale, o rio, e a linha férrea*. V. N. Gaia: Inovatec.
- Lôbo, M. (1995). *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco (2a Edição)*. Porto: Faup Publicações (Faculdade de Arquitetura do Porto).
- Lôbo, M. (1993). *Duas décadas de planos de urbanização em Portugal:1934- 1954*. Lisboa: Dissertação de Doutoramento.
- Lynch, K. (2007). *A Boa Forma da Cidade*. Coleção Arquitectura e Urbanismo.
- Martin, L.; March, L.; (1972). *Urban Space and Structures*. London: Cambridge University Press, 1972.
- Munford, E.; Frampton, K.; (2000). *The CIAM discourse on urbanism: 1928-1960*. London: Mit Press.
- Munford, L. (1991). *A cidade na História: as suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fonte Editora.
- Oliveira, M. (2011). *Avaliação em planeamento urbano*. Porto: U. Porto editorial.
- Panerai, P. (2008). *Paris-Métropole. Echelles et Formes du Grand Paris*. Paris: Éditions La Villette.
- PANERAI, P.; DEPAULE, J.; DEMORGON, M. & VEYRENCHÉ, M. (1983) *Elementos de análisis urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Portas, N. (2004). *A habitação Social – Proposta Para a Metodologia da Sua Arquitectura*. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Portas, N. (2007). *A Cidade Como Arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte (2a edição).

Portas, N.; Domingues, Á.; Cabral, J. (2003). *Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian

Portas, N.; Mendes, M. (1991). *Arquitectura Portuguesa Contemporânea Anos Sessenta/ Anos Oitenta*. Porto: Fundação de Serralves.

PORTAS, N.; DOMINGUES, A. & CABRAL, J. (2011) *Políticas urbanas II: transformações, regulação e projectos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkain.

SOLÀ-MORALES, M. (1997) *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC.

VENTURI, R. (2006) *Complejidad y contradicción en la arquitectura* (2a ed.). Barcelona: Gustavo Gili.

Bibliografia Específica

Abreu, C. (2011). *A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos*. Salamanca: Universidade de Salamanca, Faculdade de Geografia e História.

Abreu, C., & Calvo, E. (2006). Os projectos para a rede transmontana-duriense de caminho-de-ferro e a Linha do Tua (no centenário do primeiro silvo da locomotiva em Bragança). *Brigantia*, vol. XXVI, n.º 1-4 , 345-356.

Albarello, L., Digneffe, F., & et al. (1997). *Práticas e Métodos de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.

Aleman, J. (2011). Los puertos en la economía urbana. In J. Alemany, & R. Bruttomesso, *A Ciudad Portuaria del siglo XXI: Nuevos desafíos en la relacion Puerto-Ciudad* (pp. 72-79). Venezia: RETE- Asociación para la colaboración entre puertos u ciudades.

Ascher, F. (2008). *Novos Principios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos. Um Léxico*. França: Livros Horizonte.

Biel & Cª, E. (n.d.). *Companhia Nacional de Caminhos de Ferro Linha de Foz-Tua a Mirandela*. Porto.

Bogdan, R., & Bilken, S. (1994). *Investigação qualitativa em educação: uma introdução à teoria e aos métodos*. Porto: Porto Editora.

Busquets, J. (2011). Desarrollo urbano y crecimiento portuario. O viceversa? In J. Alemany, & R. Bruttomesso, *La Ciudad Portuaria del siglo XXI: Nuevos desafíos en la relacion Puerto-Ciudad* (pp. 201-213). Venezia: RETE- Asociación para la colaboración entre puertos u ciudades.

Capela, J. (2007). *As freguesias do Distrito de Bragança nas Memórias Paroquiais de 1758, Memórias, Historia e Património*. Braga: Delegação Regional da Cultura do Norte; Governo Civil de Bragança.

Cepeda, F. (1999). Origens do Declínio Económico do Nordeste Transmontano. (B. Afonso, Ed.) *Brigantia* , 37-46.

Duarte, F. (2002). *Crise das Matrizes Espaciais*. Perspectiva.

Ducret, C. (2011). Análisis multidisciplinar da la ciudad portuaria. In J. Alemany, & R. Bruttomesso, *A Ciudad Portuaria del siglo XXI: Nuevos desafios en la relacion Puerto-Ciudad* (pp. 32-40). Venezia: RETE-Asociación para la colaboración entre puertos u ciudades.

Fernandes, M. (2002). *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal, 1852/1926, Tese de Doutoramento*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Fonte, B. (n.d.). *Concelhos*. Obtido em 09 de 01 de 2014, de Noticias do Douro: <http://www.dodouro.com>

Gauthiez, B. (2003). *Espace Urbain - vocabulaire et morphologie*. Paris: Monum, Éditions du patrimoine.

Gil, A. C. (1995). *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. São Paulo: Ed. Atlas S.A.

Goitia, F. C. (1995). *Breve História do Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.

Lacaze, J. P. (1995). *O Ordenamento do Território*. Flammarion.

Lage, M. (2011). The significance of the Tua Valley in the context of the Portuguese wolfram boom (1^o half of the XX Century). In A. Mccants, E. Beira, J. Cordeiro, P. Lourenço, & eds, *Railroads in Historical Context: construction, costs and consequences* (pp. 15-43). V.N. Gaia: Inovatec.

Lamas, J. (2004). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Fundação Calouste Gulbenkian.

Lopes, A. S. (1987). *Desenvolvimento Regional*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Ludke, M., & André, M. (1986). *Pesquisa em educação: abordagens qualitativas*. São Paulo: E.P.U.

Lynch, K. (2009). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, Lda.

Mafra, F., & Silva, J. A. (2004). *Planeamento e Gestão do Território*. p. 8.

Mansilha, A. (n.d.). *Noticias do Douro*. Obtido de <http://concelhos.dodouro.com/jornal/mirandela.asp>

Mendes, J. (1985). Trás-os-Montes nos Finais do Século XVIII (Alguns Aspectos Económico-Sociais). *Estudo Contemporâneos, 1.ª Ed.*

Morais, C. (2013). *Por Terras de Ansiães - Monografia de Castanheiro do Norte* (Vol. II). Carrazeda de Ansiães: Câmara Municipal, Cop. 2006.

Morais, J., & Magalhães, A. (n.d.). *Memórias de Ansiães*. Carrazeda de Ansiães: Câmara Municipal de Carrazeda de Ansiães.

Murzi, T. P. (n.d.). *Procesos de Transformación Territorial en el Área Urbana de San Cristobal* (Tese de Doutoramento não publicada ed.). Espanha: Universidade de Valladolid, Escola Técnica Superior de Arquitectura, Instituto Universitário de Urbanística.

Pereira, H. (2012). *Debates Parlamentares sobre a Linha do Tua (1851-1906)*. V.N. de Gaia: Inovatec, Lda.

Portas, N. (2007). *A Cidade como Arquitectura* (Vol. 2). Lisboa: Livros Horizonte.

Rossi, A. (1971). *La Arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Salgueiro, T. B. (1992). *A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento.

Secchi, B. (1988). *Análisis De Las Estructuras Territoriales*. Barcelona: Editota Gustavo Gili, S.A.

Sousa, J. (2011). Reflexiones sobre la relación puerto-ciudad: modelos interpretativos y nuevos plantamientos. In J. Alemany, & R. Bruttomesso, *La ciudad Portuaria del siglo XXI: Nuevos desafios en la relacion Puerto Ciudad* (pp. 118-129). Venezia: RETE- Asociación para la colaboración entre puertos u ciudadesRETE- Asociación para la colaboración entre puertos u ciudades.

Teixeira, M., & Valla, M. (1999). *O urbanismo português. Séculos XIII - XVIII*. Portugal - Brazil: Livros Horizonte.

Villa Maior, V. (1876). *O Douro Illustrado, Album do Rio Douro e Paiz Vinhateiro*. Porto: Livraria Universal de Magalhães & Moniz, Editores.

Viseu, A. (2013). *Desenvolvimento da periferia transmontana: A Linha do Tua e a Casa Menéres*. Vila Nova de Gaia: Inovatec.

Viseu, A. (2007). *Memórias históricas de um espaço rural: três aldeias de Trás-os-Montes (Coleja, Cachão e Romeu), ao tempo do Estado Novo*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Viseu, A. (2012). *O Alfaiate de Mirandela*. Mirandela: Sinais Editores.

Zevi, B. (1984). *Saber ver a arquitectura*. São Paulo: Martins Fontes.

Índice de figuras

3 – Contextualização Histórico-geográfica

Fig. 3. 1- Mapa das estradas de ferro em Portugal 1845. Direcção de Infra-Estruturas do Exército, projecto SIDCATA.	52
Fig. 3. 2- Mapa de localização - Distrito de Bragança. De autor, 2013	55
Fig. 3. 3- Mapa do Distrito de Bragança com divisão administrativa e vias de comunicação, 1863. Direcção de Infra-Estruturas do Exército, projecto SIDCATA.	57
Fig. 3. 4- Mapa da região norte de Portugal com a designação de estradas a que se refere a proposta Lei nr.º 51, meados séc. XIX. Direcção de Infra-Estruturas do Exército, projecto SIDCATA.	58
Fig. 3. 5- Mapas de estradas do Distrito de Bragança - Fim do séc. XIX. De autor, 2013	59
Fig. 3. 6- Planta de localização - Vale do Tua. De autor, 2013.	63
Fig. 3. 7- Planta do estudo da linha pela margem direita do rio Tua. Fundação Museu Nacional Ferroviário , Centro Nacional de Documentação Ferroviária.	68
Fig. 3. 8- Imagem de capa da coletânea de fotografias históricas da construção da linha do Tua, data aproximada 1887. Biel & Cª, n.d.	72
Fig. 3. 9- Túnel das Presas, data aproximada 1887. Biel & Cª, n.d.	72
Fig. 3. 10- Viaduto das Presas, data aproximada 1887. Biel & Cª, n.d.	73
Fig. 3. 11- Túnel das Fragas Más, data aproximada 1887. Biel & Cª, n.d.	73
Fig. 3. 12- Ilustração de parte do traçado Mirandela Bragança em 1904. Fundação Museu Nacional Ferroviário , Centro Nacional de Documentação Ferroviária.	75

4 – Análise Morfológica do Território (1880-1980)

4.1 – Primeiras Alterações (pós-implementação do caminho-de-ferro)

Fig. 4. 1- Mapa de vias de comunicação no vale do Tua no fim do séc. XIX. De autor, 2013 79

Fig. 4. 2- Quadro informativo de mercadorias transportadas na linha do Tua 1917-1941. Lage, (p.32), 2011 83

4.2 – Foz-Tua

Fig. 4. 3- Planta de Localização de Foz-Tua. De autor, 2013 87

Fig. 4. 4- Ilustração da foz do Tua no fim do séc. XVIII. Villa Maior (1876) 88

Fig. 4. 5- Fotografia antiga Foz-Tua, data aproximada 1940. De autor, a partir de Quinta dos Ingleses Foz-Tua. 89

Fig. 4. 6- Fotografia aérea de Foz-Tua - 2º voo, 1958. Universidade de Coimbra, Biblioteca do Departamento de Ciências da Terra 90

Fig. 4. 7- Planta provável do lugar da foz do Tua, em 1880. De autor, 2013 91

Fig. 4. 8- Planta síntese do lugar foz do Tua em 1880. De autor, 2013 92

Fig. 4. 9- Excerto da planta geral do projeto de melhoramento da estação do Tua - 1943. Arquivo Municipal do Porto, Arquivo Histórico / Casa do Infante 94

Fig. 4. 10- Excerto do projeto definitivo da linha do Tua, data aproximada 1887. Fundação Museu Nacional Ferroviário , Centro Nacional de Documentação Ferroviária 94

Fig. 4. 11- Planta da Foz-Tua (aldeia) déc. de 1940. De autor, 2013 95

Fig. 4. 12- Planta síntese da Foz-Tua na déc. de 1940. De autor, 2013 96

Fig. 4. 13- Vista geral da Estação do Tua. De autor, 2013 97

Fig. 4. 14- Foz-Tua, bairro sobre a margem do rio Douro. De autor, 2013 98

Fig. 4. 15- Foz-Tua, Estação do Tua. De autor, 2013 98

Fig. 4. 16- Foz-Tua, ponte linha do Douro sobre o rio Tua. De autor, 2013	98
Fig. 4. 17- Planta da Foz-Tua na déc. de 1980. De autor, 2013	99
Fig. 4. 18- Planta síntese da Foz-Tua na déc. de 1980. De autor, 2013	100
4.3 – Cachão	
Fig. 4. 19- Planta de Localização do Cachão. De autor, 2013	103
Fig. 4. 20- Fotografia aérea do Cachão - 2º voo, 1958. Universidade de Coimbra, Biblioteca do Departamento de Ciências da Terra	105
Fig. 4. 21- Plantas do Cachão 1910-1960. De autor, 2013	107
Fig. 4. 22- Planta síntese do crescimento do Cachão 1910-1960. De autor, 2013	108
Fig. 4. 23- Plantas do Cachão 1960-1965. De autor, 2013	113
Fig. 4. 24- Fotografia da construção do CAICA. Arquivo AIN	114
Fig. 4. 25- Fotografia da construção do CAICA, fase avançada. Arquivo AIN	114
Fig. 4. 26- Plantas do Cachão 1965-1970. De autor, 2013	117
Fig. 4. 27- Planta síntese do crescimento do Cachão 1960-1970. De autor, 2013	118
Fig. 4. 28- Um setor de conserva de frutos em laboração - CAICA. Arquivo AIN	119
Fig. 4. 29- Armazenamento de vinho - CAICA. Arquivo AIN	119
Fig. 4. 30- Embalagens de Azeite Tua, produzido e embalado no CAICA. Arquivo AIN	120
Fig. 4. 31- Planta do Cachão, 1970-1975. De autor, 2013	121
Fig. 4. 32- Planta síntese do crescimento do Cachão 1970-1975. De autor, 2013	122
Fig.3.2. 1- Laboratório do CAICA. Arquivo AIN	123
Fig. 4. 33- Laboratório do CAICA. Arquivo AIN	124
Fig. 4. 34- Alguns dos produtos produzidos e embalados no CAICA. Arquivo AIN	124
Fig. 4. 35- Mulheres a trabalhar no setor da lã, impulso na emancipação da mulher na região. Arquivo AIN	125
Fig. 4. 36- Fotografia antiga sobre o CAICA - fase inicial do bairro social. Arquivo AIN	127

Fig. 4. 37- Fotografia atual sobre o CAICA. De autor, 2013	127
Fig. 4. 38- Projeto do bairro social- planta geral. Arquivo AIN	128
Fig. 4. 39- Projeto da destilaria- parte do alçado lateral com a característica chaminé. Arquivo AIN	128
Fig. 4. 40- Primeiras ceifeiras debulhadoras a trabalhar na região – Núcleo de mecanização do CAICA. Arquivo AIN	130
Fig. 4. 41- Instalações do Núcleo de mecanização localizadas em Macedo de Cavaleiros. Arquivo AIN	130
Fig. 4. 42- Linhas de produção industrial. Arquivo AIN	131
Fig. 4. 43- Equipamento industrial pioneiro em Portugal. Arquivo AIN	131
Fig. 4. 44- Estação do Cachão. De autor, 2013	132
Fig. 4. 45- CAICA, visto da estação do Cachão. De autor, 2013	132
Fig. 4. 46- Planta do Cachão 1975-1980. De autor, 2013	133
Fig. 4. 47- Planta síntese do crescimento do Cachão 1975-1980. De autor, 2013	134
Fig. 4. 48- Planta com indicação das vias de comunicação construídas sob influência do CAICA. De autor, 2013	136
Fig. 4. 49- Fotografia do estado atual (abandono) do Cachão. De autor, 2013	137

4.4 – Mirandela

Fig. 4. 50- Planta de localização de Mirandela. De autor, 2013	140
Fig. 4. 51- Ilustração de Mirandela no fim do séc. XIX. Fundação Museu Nacional Ferroviário , Centro Nacional de Documentação Ferroviária.	143
Fig. 4. 52- Planta de Mirandela, década de 1880. De autor, 2013	145
Fig. 4. 53- Planta síntese de Mirandela na década de 1880. De autor, 2013	146
Fig. 4. 54- Fotografia da Estação de Mirandela na década de 1880. Biel & Cº, n.d.	149
Fig. 4. 55- Fotografia de Mirandela na década de 1880. Biel & Cº, n.d.	149
Fig. 4. 56- Planta de Mirandela, década de 1950. De autor, 2013	151
Fig. 4. 57- Planta síntese de Mirandela, década de 1950. De autor, 2013	152

Fig. 4. 58- Fotografia aérea de Mirandela - 2º voo ,1958. Universidade de Coimbra, Biblioteca do Departamento de Ciências da Terra.	153
Fig. 4. 59- Plano Geral de Urbanização do arquiteto Brito e Cunha(não aprovado). Câmara Municipal de Mirandela	154
Fig. 4. 60- Planta de Mirandela, década de 1950. Câmara Municipal de Mirandela	157
Fig. 4. 62- Fotografia antiga da estação de Mirandela, oficinas e outras dependências. Biblioteca Municipal de Mirandela	161
Fig. 4. 61- Fotografia das oficinas gerais - Estação de Mirandela. Biblioteca Municipal de Mirandela	161
Fig. 4. 63 - Planta de Mirandela na década de 1980. De autor, 2013	163
Fig. 4. 64 - Planta síntese de Mirandela na década de 1980. De autor, 2013	164
Fig. 4. 65- Planta de Mirandela elaborada em função dos serviços na década de 1980. De autor, 2013	166
Fig. 4. 66- Planta de Mirandela 1981. Câmara Municipal de Mirandela	167

5 – Sistematização

Fig. 5. 1- Síntese desenhada - déc.1880. De autor, 2013	174
Fig. 5. 2 - Síntese desenhada - déc. 1950. De autor, 2013	175
Fig. 5. 3 - Síntese desenhada - déc. 1980. De autor, 2013	176

escola superior  gallaecia

Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo

Vila Nova de Cerveira, Julho de 2014