

A linha como elemento (re)estruturante da paisagem

**Reabilitação do antigo troço ferroviário Urrós-
Duas Igrejas, num percurso unificador do
território.**

Hugo Emanuel Afonso Martins

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitetura

(Mestrado Integrado)

Orientadora: Professora. Doutora Inês Daniel de Campos
Coorientadora: Professora. Doutora Andreia Sofia Oliveira Garcia

junho de 2022

Dedicatória

À minha mãe.

Agradecimentos

Em primeiro lugar aos meus pais, por todo o apoio confiança e carinho demonstrado ao longo do meu percurso académico. As palavras nunca serão suficientes.

À minha avó Maria e ao meu irmão Francisco pelo suporte e carinho, que os caracteriza.

À minha família em geral pelo apoio e confiança na minha pessoa, ao longo deste percurso.

Um especial obrigado ao meu grande amigo Gonçalo Amaral, por todo o companheirismo, amizade e lealdade demonstrado ao longo de todo o nosso percurso académico.

Agradecer também à Cristina, à Cléa, à Arantxa ao Ricardo e ao Paulo pela ajuda cedida neste processo criativo e acima de tudo pela bondade que trazem dentro deles.

Estender também um sincero obrigado a todos os meus amigos que de uma maneira ou de outra acompanharam o meu percurso académico fazendo dele a melhor experiência possível, a todos vocês um obrigado por tudo.

E por último, às professoras Ines Campos e Andreia Garcia, pela partilha de conhecimento, empenho e disponibilidade.

A todos, um eterno obrigado.

Resumo

As linhas ferroviárias em Portugal, foram, no século XIX, a grande evolução no decurso da revolução industrial. Foi notória a adesão das massas á utilização do comboio como meio transporte. Por sua vez o crescimento e a extensão dos caminhos de ferro, levaram ao progresso, nomeadamente das terras por onde passavam as linhas de comboio, facilitando a comunicação entre os eixos do interior e do litoral.

A *linha do Sabor*, localizada no extremo nordeste de Portugal, fazia a ligação ferroviária entre o Pocinho e Duas Igrejas. Com uma extensão de 105 quilómetros, esta via estreita, foi inaugurada em 1938, tendo encerrado os serviços ferroviários em 1988.

O crescente abandono da utilização deste meio de transporte, e a falta de investimento e competitividade que este oferecia, fez com que a *linha do Sabor* fosse encerrada, levando ao abandono das estações e apeadeiros e, por fim, conduzindo, ao nível de degradação que podemos constatar nos dias de hoje.

É neste pressuposto que, surge a pertinência deste trabalho que visa propor a reabilitação de uma parte final deste troço, mais precisamente, o que faz a ligação entre Urrós (Mogadouro) e Duas Igrejas (Miranda do Douro), com uma extensão de 17 quilómetros.

O troço seleccionado, está inserido no Planalto Mirandês, onde se pode notar uma forte carência de meios revitalizadores do património existente e dinamizadores de cultura que permitam uma maior capacitação à possibilidade de atração (efémera ou perene) importante à evolução e desenvolvimento da região. Neste sentido, surge a ideia de intervencionar o percurso da linha ferroviária, inicialmente numa estratégia à escala urbana, propondo uma narrativa de integração sob diferentes pontos deste eixo e no âmbito de uma matriz que se procurou de conhecimento local e regional para o qual contribuiu a pesquisa que consolidou as necessidades destas terras do nordeste transmontano.

Deste modo, as estações que outrora serviam de local de espera e armazenamento de material, dão agora lugar a novos espaços de apoio infraestrutural, como hotéis rurais, pontos de turismo e associações animais de raça autóctone.

Intercalando as estações é proposta a inserção de novos elementos de valorização ambiental e patrimonial tais como, um abrigo, uma vinha, um miradouro, um observatório e um regadio de apoio as culturas agrícolas.

Nestes elementos que pautam esta trajetória, concentra-se, numa segunda fase do trabalho, e numa escala mais reduzida que a iniciatória, o objetivo que confere o tema fulcral desta dissertação, uma adega inserida na linha anteriormente introduzida, que pretende abordar questões da arquitetura vinícola contemporânea, de modo a oferecer a quem a visita, a experiência total da produção de vinho integrada num percurso que fomenta a descoberta e a interação com a paisagem.

O turismo vinícola constitui um vetor de crescimento do território apresentado, neste sentido, o trajeto desta linha ferroviária, adquire um significado cultural e patrimonial, que permite o desenvolvimento turístico e económico da região, transformando este caminho ferroviário, num percurso onde as estações e apeadeiros se tornam uma atração, de requalificação rural, promovendo transformações no espaço funcional e organizacional dos territórios rurais, criando novos percursos com áreas de lazer e bem estar.

Palavras-chave

Reabilitação;Arquitetura e Caminhos de Ferro;Sustentabilidade;Percursos;Espaços Rurais

Abstract

The railway lines in Portugal were, in the 19th century, the great evolution during the industrial revolution. The adhesion of the masses to the use of the train as a means of transport was notorious. In turn, the growth and extension of the railways led to progress, namely in the lands where the train lines passed, facilitating communication between the inland and coastal axes.

The Sabor line, located in the extreme northeast of Portugal, was the rail link between Pocinho and Duas Igrejas. With a length of 105 kilometres, this narrow road was inaugurated in 1938, having closed rail services in 1988.

The increasing abandonment of the use of this means of transport, and the lack of investment and competitiveness that it offered, caused the Sabor line to be closed, leading to the abandonment of stations and stops and, finally, leading to the level of degradation that we can see today.

It is in this presupposition that the relevance of this work arises, which aims to propose the rehabilitation of a final part of this section, more precisely, the one that makes the connection between Urrós (Mogadouro) and Duas Igrejas (Miranda do Douro), with an extension of 17 kilometers.

The selected section is located in the Planalto Mirandês, where it is possible to notice a strong lack of means to revitalize the existing heritage and promote culture that allow a greater capacity for the possibility of attraction (ephemeral or perennial) important to the evolution and development of the region. In this sense, the idea arises of intervening in the route of the railway line, initially in an urban scale strategy, proposing a narrative of integration under different points of this axis and within a matrix that sought local and regional knowledge to which the research that consolidated the needs of these lands in the northeast of Trás-os-Montes.

In this way, the stations that used to serve as a place for waiting and storing material, now give way to new spaces for infrastructural support, such as rural hotels, tourism points and animal associations of autochthonous breed.

Interspersing the stations, it is proposed the insertion of new environmental and patrimonial valorization elements such as, a shelter, a vineyard, a viewpoint, an observatory and an irrigation system to support agricultural crops.

In these elements that guide this trajectory, in a second phase of the work, and on a smaller scale than the initiatory, the objective that gives the central theme of this dissertation, a winery inserted in the previously introduced line, which intends to address architectural issues contemporary winery, in order to offer those who visit it, the total experience of wine production integrated in a journey that encourages discovery and interaction with the landscape.

Wine tourism is a vector for the growth of the territory presented, in this sense, the path of this railway line, acquires a cultural and heritage significance, which allows the tourist and economic development of the region, transforming this railway path, in a route where the stations and stops become an attraction, of rural requalification, promoting transformations in the functional and organizational space of rural territories, creating new routes with leisure and well-being areas.

Keywords

Rehabilitation;Architecture and Railways;Sustainability;Routes;Rural Spaces

Índice

1- Introdução.....	1
1.1 Objetivos e justificação temática	3
1.2 Metodologia.....	5
1.3 Organização da Dissertação	6
1.4 Síntese	7
2- Contextualização Territorial.....	9
2.2- Definição e Caracterização do Espaço Rural e Elementos Morfológicos	14
2.3 Ferrovias em Portugal.....	19
2.4 A Linha do Sabor no Troço Urrós-Duas Igrejas	25
3- Percursos urbanos e territoriais	37
3.1- Conceito e Morfologia do Percurso.....	43
3.2- A linha como elemento de unificação do território.....	47
3.3 Arturo Soria Y Mata A Cidade Linear	53
3.4 High Line	63
4 - A cultura do vinho	73
4.1- A Evolução na Arquitetura do Vinho	79
4.2- Espaços e Processos da Vinicultura Contemporânea.....	84
4.3 Casos de estudo Adega Mayor	93
4.4 Adega do Freixo	101
5 – Proposta Projetual	111
5.1 – Master Plan	111

5.2 - A Adega	125
6 – Conclusão	143
Bibliografia	145
Anexos	157

Lista de Figuras

Figura 1 - Linha do Sabor	1
Figura 2 - Vista aérea de Miranda do Douro	9
Figura 3 - Localização do Concelho Miranda do Douro e das suas Freguesias.	10
Figura 4 - Pauliteiros de Malhadas	11
Figura 5 - Festa do solstício de inverno em Miranda do Douro	13
Figura 6 - Desfile de Capas de Honra Mirandesas	13
Figura 7 - Vista aérea do assentamento geográfico de Miranda do Douro	14
Figura 8 – Rua na Aldeia de Urrós	15
Figura 9 - Níveis morfológicos do assentamento rural	16
Figura 10 - Malha Urbana da Cidade De Miranda do Douro medieval	17
Figura 11 - Chegada do primeiro comboio a Portugal	19
Figura 12 - Barra cronológica do início da Ferrovia em Portugal	20
Figura 13 – Corredor Atlântico	21
Figura 14 - Portugal como ilha ferroviária	22
Figura 15 Variações do tamanho das bitolas ferroviárias	23
Figura 16 - Comparação da Rede Ferroviária entre 1974-2015	23
Figura 17 – Linha do Sabor	25
Figura 18 - Representação da morfologia da Linha do Sabor	26
Figura 19 – Comboio Histórico da Linha do Sabor	28
Figura 20 - Plano das Linhas Ferroviárias em Portugal em 1930	29
Figura 21 – Construção da ponte do Pocinho em 1903	30

Figura 22 – Estação de Duas Igrejas	31
Figura 23 - Mapa das estações e apeadeiros do troço selecionado da Linha do Sabor ..	32
Figura 24 – Estado atual da Estação de Duas Igrejas	33
Figura 25 - Painel de Azulejos da Estação de Duas Igrejas	33
Figura 26 – Estado atual do Apeadeiro de Fonte de Aldeia	33
Figura 27 - Estação de Sendim	34
Figura 28 - Estado atual da Estação de Sendim	34
Figura 29 - Estado atual do Apeadeiro de Urrós	35
Figura 30 - Vista tardoz do Apeadeiro de Urrós	35
Figura 31 - Intervenção em zona fluvial	38
Figura 32 - Percurso em zona rural	38
Figura 33 - Intervenção Urbana	39
Figura 34 - Intervenções em contexto rural e urbano	41
Figura 35 - Percurso do Douro vinhateiro	44
Figura 36 - Tabuleta de percurso pedestre em Miranda do Douro	45
Figura 37 - Percurso Pedestres Rurais	46
Figura 38 - Plano de cidade linear na Arábia Saudita	48
Figura 39 - Percurso pedestre da High Line em Nova Yorque	51
Figura 40 - Tabuleta de indicações de percurso	
Figura 41 - Percurso pedestre em zona montanhosa	51
Figura 42 - Plano para a Cidade Linear de Arturo Soria	54
Figura 43 - Plano Urbanístico da Cidade Linear de Madrid	55
Figura 44 - Distribuição dos lotes do plano urbanístico da Cidade Linear	56

Figura 45 - Organização das áreas dos lotes	58
Figura 46 - Separação de lotes	59
Figura 47 - Divisão do terreno rural	60
Figura 48 - Largura das vias	60
Figura 49 - Linha férrea de Manhattan na década de 30	64
Figura 50 - Plano de acessos da High Line	65
Figura 51 - Percursos na High Line	66
Figura 52 - Preservação dos antigos carris ferroviários	67
Figura 53 - Vista aérea da High Line	68
Figura 54 - Vista aérea dos acessos verticais da High Line	70
Figura 55 - Exposições culturais na High Line	71
Figura 56 - Encostas do Douro Vinhateiro	73
Figura 57 - Paisagem vinhateiro do Rio Douro	75
Figura 58 - Visita à Adega Mayor de Siza Vieira	76
Figura 59 - Visita Enóloga às Vinhas da Adega	78
Figura 60 - Quinta da Pacheca House Hotel	79
Figura 61 - Técnicas de tanoaria	81
Figura 62 - Ânforas gregas para armazenamento de vinho	84
Figura 63 - Lagar tradicional para pisa das uvas	88
Figura 64 - Esmagador mecanizado para uvas	88
Figura 65 - Hotel da Quinta do Vallado	90
Figura 66 - Prova de vinhos em adega	91
Figura 67 - Experiência enóloga	92

Figura 68 - Vista da vinha e adega de Siza Vieira	94
Figura 69 - Acesso principal da Adega Mayor	95
Figura 70 - Esquiço da adega de Álvaro Siza Vieira	96
Figura 71 - Planta do piso 0 da adega Mayor	96
Figura 72 - Lobby de entrada da adega Mayor	97
Figura 73 - Sala de barricas da adega Mayor	97
Figura 74 - Planta do piso 1 da adega Mayor	98
Figura 75 - Planta de Cobertura da adega Mayor	98
Figura 76 - Cobertura ajardinada da adega Mayor	99
Figura 77 - Vista perspetivada da adega Mayor	100
Figura 78 - Adega do Freixo	102
Figura 79 - Claraboias da Adega do Freixo	103
Figura 80 - Plantas de cobertura e piso 0 da adega do Freixo	105
Figura 81 - Planta dos piso -1 e -2 da adega do Freixo	105
Figura 82 - Zona de produção da adega do Freixo	106
Figura 83 - Interiores da adega do Freixo	106
Figura 84 - Túnel de armazenamento das barricas na adega do Freixo	107
Figura 85 - Interiores da rampa da adega Freixo	108
Figura 86 - Localização da Intervenção, (Fonte- Google Maps, editadas pelo autor)...	111
Figura 87 - Troço Selecionado da Linha do Sabor	113
Figura 88 - Localização do Apeadeiro de Urrós	114
Figura 89 - Localização Estação de Sendim	115
Figura 90 - Localização Apeadeiro Fonte de Aldeia	116

Figura 91 - Localização Estação de Duas Igrejas	117
Figura 92 - Fotomontagem do Percurso da Linha.....	120
Figura 93 - Painel 1 Master Plan.....	121
Figura 94 - Painel 2 Master Plan	122
Figura 95 - Painel 3 Master Plan	124
Figura 96 - Local de Implantação da Vinha	125
Figura 97 - Zona de Implantação da Adega	126
Figura 98 - Esquema Organizacional da Produção da Adega	128
Figura 99 - Fotografias do lado Sul e Norte do Terreno.....	129
Figura 100 - Maquetas de trabalho Implantação da Adega	130
Figura 101 - Diagrama da Morfologia da Adega.....	132
Figura 102 - Axonometrias 3D dos Percursos Pedonais.....	133
Figura 103 - Axonometrias 3D dos Percursos Rodoviários.....	134
Figura 104 - Planta de Acessos à Adega.....	135
Figura 105 - Planta de Implantação da Adega (sem escala).....	136
Figura 106 - Renders da Proposta da Adega	137
Figura 107 - Planta do piso 1 da Adega (sem escala)	138
Figura 108 - Planta do piso 0 da Adega (sem escala)	139
Figura 109 - Renders da Zona de Produção da Adega.....	140
Figura 110 - Renders do Interior da Adega.....	141

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Diversidade Patrimonial de Miranda do Douro.....	12
Tabela 2 - Datas de abertura da Linha do Sabor	27
Tabela 3 - Regiões Vitivinícola de Portugal	81

1- Introdução



Figura 1 - Linha do Sabor ¹

*“Não desejo ao meu maior inimigo a incapacidade expressiva que se apodera de mim
diante de certas paisagens do mundo.” ²*

¹ Linha do Sabor, Fonte- <https://www.railwalking.com/2018/09/18/portugal-linha-do-sabor/>, Consultado a 07.03.2022, editada pelo autor.

² TORGA, Miguel, Diário VIII. 3.^a ed. revista, Coimbra: Edição do Autor, 1976. Pp.53-54

O presente trabalho, tem como objetivo estudar e analisar a forma como os espaços rurais deixados ao abandono, podem ser fatores de integração e valorização patrimonial, num contexto em que o legado histórico e cultural foi deixado ao acaso, desvalorizando a região de Miranda do Douro e por consequência, postergando o seu desenvolvimento face ao elevado potencial detido na paisagem e saber local.

Tendo como foco a linha ferroviária do Sabor, esta dissertação objetiva devolver á região em questão, o dinamismo de outrora, recorrendo a novas soluções de ocupação que lhe possam conferir, um novo carácter funcional e programático. Com o intuito de preservar a memória de uma linha que serviu de conexão entre a cidade e o meio rural, é proposta uma nova abordagem funcional, recriando um percurso onde a relação com a paisagem e as vivências do lugar são imprescindíveis para a apreciação e desenvolvimento do projeto (Fig. 1).

No seguimento deste pensamento, pretende-se recriar o antigo troço ferroviário, em um percurso pedonal que interaja diretamente com as estações e apeadeiros pertencentes ao mesmo, concedendo-lhes novas funções que permitam a sua interação e integração na nova realidade de projeto, assim como a integração de novos pontos ao longo da linha, capazes de dinamizar a região, propondo uma nova abordagem ao conceito de ocupação deste território, que articula os diferentes espaços num percurso linear dinamizador da cultura, do património e da economia do local.

1.1 Objetivos e justificação temática

Partindo da condição de desocupação e abandono da *linha ferroviária do Sabor*, caracterizada pela degradação dos edifícios que a compõe e pelo declínio da estrutura em si, é proposta a recuperação e a requalificação deste trajeto. Adotando uma estratégia de valorização do espaço, e atenta às suas singularidades, o intuito é o de relacionar o pré-existente consolidado com uma nova abordagem no percurso, tornando-se este o fio condutor da narrativa, que se consolida num olhar mais pormenorizado sobre a proposta de um dos programas arquitetónicos sugeridos.

Pretende-se elaborar um trajeto apto a responder a todas as necessidades de quem o visita, de modo que este seja fator de progressão para a região, a nível económico e social. Neste contexto a reconversão das antigas estações e apeadeiros, enquanto património arquitetónico existente de apoio ao percurso, com possibilidade para repensar a sua tipologia e assumir um carácter habitacional, lúdico ou educacional, assumiu-se como a estratégia mais sustentável de resposta às necessidades infraestruturais previstas.

Para colmatar a experiência e a integração com o lugar, desejada na elaboração deste projeto, foi requerida a inserção de novos elementos capazes de incitar a descoberta e a valorização do património natural e cultural, de modo a conceber uma linhagem em que o espetador pudesse interagir com as práticas locais, reconhecendo-lhe o seu valor e a sua excecionalidade.

Na integração destes novos elementos ao longo do percurso, foi essencial perceber de que modo estes se relacionam com a envolvente, e de que maneira estes contribuem para a consolidação do trajeto e a valorização da paisagem, salvaguardando o carácter morfológico e funcional da linha ferroviária.

Nestes elementos que pautam esta trajetória, centra-se o tema fulcral desta dissertação a criação de uma adega integrada no percurso recreado, que pretende responder a todas as questões da arquitetura vinícola contemporânea, de modo a oferecer a quem a visita, a experiência total da produção vinícola num contexto em que a vinha define a paisagem.

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

Deste modo, a elaboração deste projeto visa a reabilitação e melhoramento de uma estrutura há muito abandonada, com o objetivo de perceber e avaliar de que forma a linha pode contribuir para o desenvolvimento do lugar, recuperando a sua génese e atribuindo-lhe um novo significado, contribuindo assim, para uma melhor ocupação do território de forma sustentável e recreativa.

A escolha temática do presente trabalho, foi motivada pela oportunidade de projetar em território rural, (exercício pouco explorado do ponto de vista académico) num contexto em que o património e a valorização da paisagem são valores inerentes da região.

No momento da conclusão deste percurso académico, a relação afetiva com o local, e a inquietação permanente face ao abandono de uma estrutura com tanto significado para a região, contribui para uma tomada de posição relativamente à escolha do tema, assim como ao interesse pela procura de informação relativa à investigação projetual, o que proporcionou a descoberta de conhecimentos de áreas complementares de estudo, assente no objetivo de apresentar uma conclusão prática.

1.2 Metodologia

O presente trabalho é composto por três partes, a primeira, aborda a componente teórica onde se pretende desenvolver uma investigação acerca dos conceitos e métodos que serão aplicados na elaboração da proposta. Num segundo plano, procedeu-se à procura de casos práticos reais, de modo a consolidar toda a investigação teórica feita, com os casos de estudo pretendidos. Por último, foi feito o tratamento e recolha de dados do terreno escolhido para a elaboração da proposta, dando início à elaboração projetual, com base em toda informação reunida previamente.

1. Numa primeira fase desta dissertação, foram analisados o tema e o modo como este se conjugava com o terreno pretendido. De seguida, deu-se a recolha de todo o material teórico e bibliográfico recorrendo a livros e artigos que suportam toda a parte prática do projeto, seguindo-se da análise do mesmo. Nesta fase foi iniciado o estudo do território em que a proposta está inserida, assim como, a análise dos conceitos adotados, de modo a melhor entender como se relaciona o património com o objeto de estudo e o modo como este se adapta às adversidades e às condicionantes encontradas no decorrer do seu processo construtivo.
2. No segundo plano, de modo a melhor entender toda componente teórica analisada, recorreu-se ao estudo de casos reais, obras de referência nacional e internacional, que permitiram a análise comparativa da função programática e morfológica presente nos conceitos arquitetónicos trabalhados.
3. Por último, procedeu-se à análise e tratamento do material angariado, de modo a melhor entender o lugar em que a proposta se iria implantar, dando início à proposta de intervenção com base no pensamento e apreciação, resultantes da investigação praticada previamente. Na elaboração desta proposta, é definido o programa que melhor responde as imposições do território circundante.

Na elaboração deste projeto, foram introduzidos conceitos de turismo e enoturismo, de percurso e território, assim como, a sustentabilidade e o modo como esta pode colmatar e promover o espaço rural.

1.3 Organização da Dissertação

O presente trabalho está dividido em seis capítulos distintos, que suportam o tema e objetivo desta dissertação.

No capítulo 1, é efetuada a apresentação e justificação do tema, assim como a distinção dos objetivos pretendidos na elaboração da dissertação, apresentando a morfologia da mesma e o modo como esta se estrutura e organiza.

No capítulo 2, é feito o enquadramento histórico e teórico da investigação, com o intuito de melhor entender o espaço rural em questão e a forma como este se manifesta. Ainda neste capítulo, é analisada a situação ferroviária em Portugal, assim como a linha do sabor e o modo como esta se comportou e transformou ao longo da sua existência.

No capítulo 3, é analisado o conceito de percurso e a forma como este se pode adaptar as condicionantes encontradas num determinado local, assim como as diferentes maneiras de organizar e estruturar o solo em questão, recorrendo a um percurso linear que serve de elemento unificador do território. De modo a melhor entender os conceitos em questão, foram ainda analisados casos de estudos que refletem a intenção e propósito da linha como meio unificador do território com base num percurso.

No capítulo 4, é estudada a evolução da arquitetura na produção vinícola, e o modo como o processo e os espaços de vinificação influenciam a qualidade do produto, recorrendo á análise de obras de referência nacionais, tais como a Adega Mayor do Arquiteto Siza Vieira, e a Adega do Freixo com autoria de Frederico Valsassina.

No capítulo 5, é feita a separação entre o Master Plan e o objeto de estudo, onde se manifestam todas as intenções projetuais referentes a toda análise feita previamente. No decorrer desta secção são ainda apresentadas as propostas de intervenção na linha, assim como a adega que a anexa.

Por fim, no capítulo 6, é feita uma retrospectiva do caminho percorrido na elaboração de toda a dissertação, referindo a aprendizagem e as dificuldades sentidas na elaboração da mesma.

1.4 Síntese

Em síntese, pretende-se perceber de que modo a arquitetura pode intervir em situações de abandono e degradação, e o modo como esta tem um papel de transformação ativa na mudança de carácter e função da linha ferroviária.

Com base em análises de exemplos da atualidade, é proposta uma nova abordagem que abraça as necessidades inerentes da região, indo além da função identitária de transporte da linha. Concebe-se, assim, uma estrutura de significado cultural e patrimonial que, em conjunto com um programa com capacidade de ligação com a comunidade local, com visão regional mas também global, e politicamente reforçado, pode permitir o desenvolvimento turístico e económico da região, transformando este caminho ferroviário, num percurso onde as estações e apeadeiros se tornam uma atração turística, de requalificação rural, promovendo transformações no espaço funcional e organizacional do território rural, criando novos percursos com áreas de lazer e bem estar.

A escolha do local de intervenção vem de encontro a estes parâmetros, com o intuito de ter o impacto necessário para integrar uma abordagem de sensibilização do valor do solo e da paisagem, na preservação do mesmo enquanto património natural, conseguindo assim um aumento do valor patrimonial, económico e social para a região.

2- Contextualização Territorial

2.1 Contextualização Histórica

Neste subcapítulo pretende-se identificar os principais marcos identitários da cidade de Miranda do Douro, percebendo o modo como a cidade se foi organizando e construindo até aos dias de hoje, analisando o seu legado histórico e cultural.

O território de Miranda do Douro é caracterizado como um espaço rural, que se distingue pelo seu elevado teor cultural e patrimonial. A identidade de baixa densidade deste território tem como base um património específico e próprio, uma língua autóctone, uma singularidade da paisagem, tradições e memória coletiva do seu povo (Fig. 2). Estes fatores, revelam um posicionamento competitivo privilegiado na criação de experiências turístico-sociais autênticas, diferenciadoras e sustentáveis³.

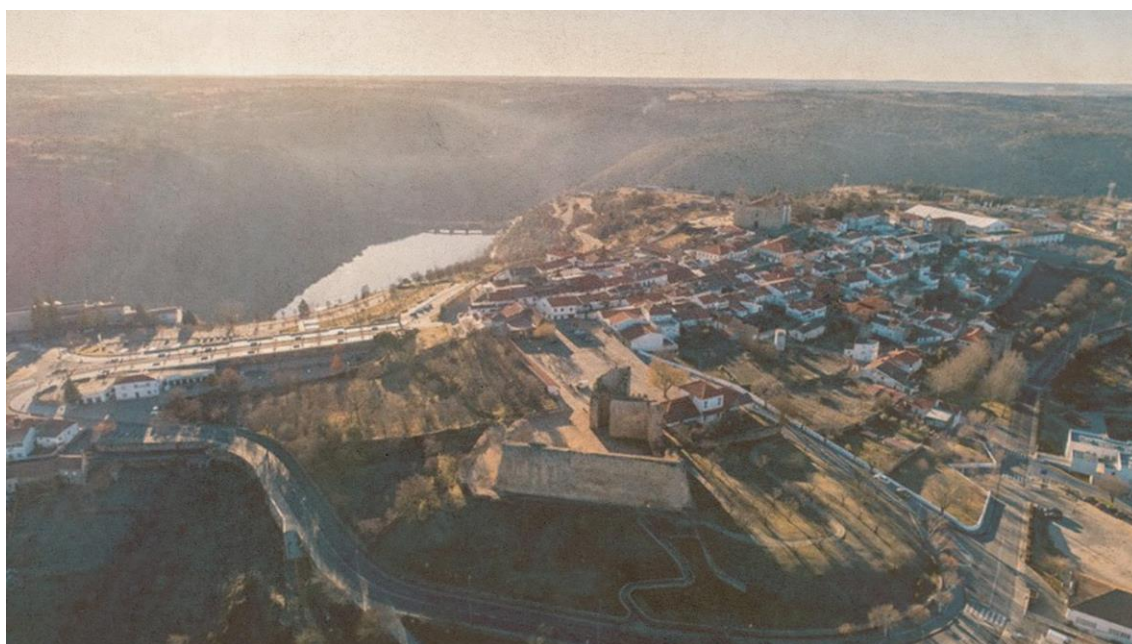


Figura 2 - Vista aérea de Miranda do Douro ⁴

A 10 de Julho de 1545, D. João III eleva Miranda do Douro à categoria de cidade, passando a ser a primeira diocese de Trás-os-Montes (por bula do Papa Paulo III de 22 de maio de 1545) que amputava a arquidiocese de Braga da maior parte do território transmontano.

³ “Territórios de baixa densidade. Territórios de elevado potencial”. Relatório final/ setembro 2014 e Deliberação da CIC Portugal (Comissão Interministerial de Coordenação) 2020 in <https://www.portugal2020.pt/...CIC/Db-CIC-TerrBaixa-Densidade-26Mar2015.pdf>

⁴ Vista aérea de Miranda do Douro, Fonte- Google Maps, Consultada a 07.03.2022, editada pelo autor.

Zoelas, direcionando o lugar para raízes culturais muito mais profundas do que o simples marco da criação de Portugal como reino, e que resistiram à ocupação Romana e Árabe.⁶

Os principais fatores identitários e de interculturalidade de Miranda do Douro, estão separados pela barreira física do rio Douro e identificam-se traços de heterogeneidade linguística e cultural, sustentados em tradições e numa memória coletiva comum. Outros marcos de identidade são a cultura e os saber-fazer locais, que fornecem identidade ao território. A este aspeto, Ostrom (1995)⁷ apontou o conhecimento e o saber-fazer local, como a capacidade de os autóctones promoverem um desenvolvimento com características endógenas, como ponto de partida do sentido de territorialidade presente entre os vários atores locais. Neste sentido, a cultura local e as relações sociais estão associadas em espaços delimitados e pequenos, onde se estabelecem as formas específicas de representação, utilizando os códigos comuns.⁸

Com o passar dos anos, manteve-se uma unidade social e cultural entre as Terras de Miranda e as regiões espanholas de Aliste e Sayago, onde se destacou um dialeto semelhante, a mesmas canções e a utilização de instrumentos idênticos, um património material e imaterial de raiz comum, os costumes e as danças (Fig. 4).⁹



Figura 4 - Pauliteiros de Malhadas ¹⁰

⁶ Salvado, J. & Merinhos, A. (2019). Miranda do douro, Portugal: territorio de baixa densidade com elevado potencial para o turismo/Miranda do douro, Portugal: low density territory with high potential for tourism. *Ra'e Ga*, vol. 46, no. 2, June 2019, pp. 7+. Gale Academic OneFile, link.gale.com/apps/doc/A601437791/AONE?u=anon~4934d71&sid=googleScholar&xid=5f85eec5. Accessed 30 Apr. 2022

⁷ Ostrom, Elinor, Roy Gardner, and James Walker. 1995. *Rules, Games, and Common Pool Resources*. Ann Arbor, MI: Michigan University Press.

⁸ Merlan, A. (2009). EL MIRANDÉS Situación sociolingüística de uma lengua minoritaria en la zona fronteriza Portugués-española. Uviéu: Academia de la Llingua Asturiana

⁹ MATELLÁN, José Manuel gonzález, 1987, "os laços na dança dos paus – uma literatura popular que une a terra de Miranda e a província de Zamora", *Actas das 1.as Jornadas de língua e Cultura Mirandesa*. Miranda do Douro, pp. 43-54.

¹⁰ Pauliteiros de Malhadas, Fonte- <https://asenhoramonte.com/2013/04/25/historia-doa-pauliteiros-de-miranda/>, Consultada a 22.04.2022, editada pelo autor.

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

Outro marco identitário do território de Miranda do Douro, são os seus patrimónios (material e imaterial), cuja inventariação é uma etapa indispensável ao encorajamento da exploração do legado histórico e cultural de um povo. A tabela 1 mostra a diversidade de patrimónios de Miranda do Douro.

Tabela 1 - Diversidade Patrimonial de Miranda do Douro

<p>Património natural</p>	<p>Paradela: paisagem sobre o Douro no Miradouro da Penha das Torres (onde o rio Douro entra em Portugal).</p> <p>Parque Natural do Douro Internacional: Miradouros: São João das Arribas; Castrilhouço; Senhora da Luz; Fraga do Puio; Fraga Amarela; Castelo; Freixiosa; Chapéu; Sé Catedral; Penha das Torres; Teixeira; Cabecito da Vinha; Carreirão das Arribas; Capela de São Paulo; Capela de Santa Ana; Centro de Interpretação Turístico e Ambiental.</p>
<p>Património Etnográfico e artístico</p>	<p>Museus: Constantin: museu das tradições; Genízio: Museu rural (Lagar); Miranda: Museu da terra de Miranda.</p> <p>Etnografia: Trajes Regionais (capa de Honras, os coletes, o traje da mulher Mirandesa e o traje de Pauliteiros) (Fig. 6); Colchas (confeção de colchas, tapetes, carpetes, alforges, tapetes e rendas; Gaita de foles; Trabalhos em madeira (arados, rocas, carros de bois em ponto pequeno e outros objetos tradicionais); Ferro forjado; Cestaria (vime e a verga); Cobre, zinco e cutelaria; Pendões; máscara; Os Dançadores.</p> <p>Casas: Casas para guardar rebanhos; chebiteiros; pombais; fontes de mergulho; pontes; castros; moinhos de água.</p>
<p>Atividades desenhadas para os visitantes:</p>	<p>Percursos: De Miranda do Douro a S. João das Arribas; Póvoa: É atravessada por uma antiga estrada romana, conhecida como estrada mourisca; Cruzeiros Ambientais no Douro Internacional; Passeios de Burro.</p> <p>Culturais: Desfile de capas de honra; Desfile de pendões; A língua – A fala; As Festas - Festas do solstício de inverno (Fig. 5); O Entrudo; Representações e procissões na Semana Santa; O Teatro popular (Quelóquios); Festas das colheitas; Festas de raiz pagã; Rituais da iniciação; O culto da fertilidade; Festa dos rapazes; Rituais de iniciação; Ceia comunitária.</p>



Figura 5 - Festa do solstício de inverno em Miranda do Douro ¹¹



Figura 6 - Desfile de Capas de Honra Mirandesas ¹²

Em suma, o território de Miranda do Douro caracteriza-se pelo grande espólio cultural e patrimonial que lhe pertence, revelando um posicionamento competitivo e privilegiado na criação de experiências turístico-sociais autênticas. O seu legado histórico e cultural identifica-se diretamente com o património das terras espanholas que lhe fazem fronteira, reforçando a ideia de unidade social e cultural que ambas as terras partilham.

¹¹ Festa do solstício de inverno em Miranda do Douro, Fonte- https://www.cm-mdouro.pt/pages/176?news_id=1119, Consultado a 24.03.2022, editada pelo autor.

¹² Desfile de Capas de Honra Mirandesas, Fonte- <https://viagens.sapo.pt/viajar/viajar-portugal/artigos/capa-de-honras-e-da-identidade-mirandesa-um-traje-nobre-que-carrega-o-peso-das-tradicoes>, Consultado a 24.03.2022, editada pelo autor.

2.2- Definição e Caracterização do Espaço Rural e Elementos Morfológicos

Em seguida, pretende-se identificar as principais características e elementos morfológicos do espaço rural, como este se organiza, e a maneira como se vai transformando para se adaptar às mudanças estruturais e espaciais da região.

De uma perspetiva da morfologia, a forma espacial do assentamento rural é um símbolo de cultura agrícola e ideias e conceitos tradicionais de construção rural, e igualmente um reflexo do estilo de vida rural local.¹³

De um ponto de vista mais restrito a promoção dos fatores regionais, como ambiente natural, cultura regional e desenvolvimento económico, as formas de assentamento rural desenvolvem-se ao longo de diferentes caminhos de derivação, leis de evolução e necessidades de desenvolvimento, formando diferentes ajustamentos rurais com características espaciais e regionais. As características da forma espacial dos assentamentos rurais revelam que a evolução espacial rural segue um conjunto de regras que garantem que estes sejam relativamente estáveis e diferentes de outras regiões em fase de evolução (Fig. 7)¹⁴.

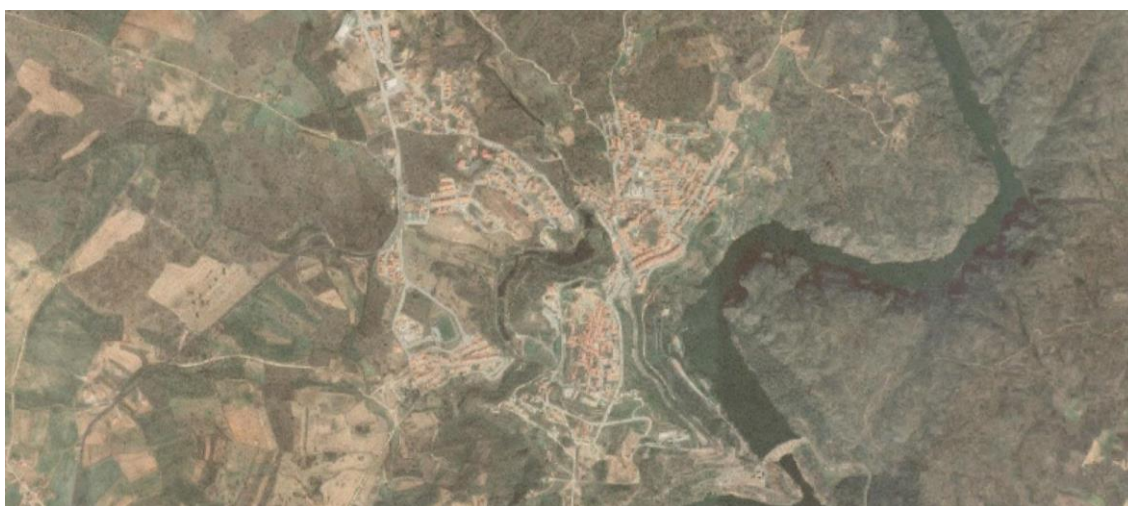


Figura 7 - Vista aérea do assentamento geográfico de Miranda do Douro ¹⁵

¹³ PU Xincheng, WANG Zhu, HUANG Qian. "Analysis on the Boundary Pattern of the Rural Settlement." *Architecture & Culture* 113(8) (2018): 48-49

¹⁴ YUAN Qing, WANG Yifei. "Study on Optimized Strategies of Rural Yard in Severe Cold Region Based on Value Promotion." *Urban Planning Forum* 221(1) (2015): 68-74

¹⁵ Vista aérea do assentamento geográfico de Miranda do Douro, Fonte- Google Maps, Consultado a 28.04.2022, editada pelo autor.

Na prática de planeamento e construção rural, os responsáveis centram-se na importância da sociedade, da economia e a da cultura, negligenciando o papel da forma espacial, que de alguma forma, destrói a textura espacial orgânica e diversa do assentamento rural e dificulta a herança do espaço rural tradicional.¹⁶

O significado simbólico das regiões rurais interiores sempre esteve presente através de uma circunstância de contraste com as vidas cosmopolitas, com base num estado de vida mais lento e natural, de maior qualidade quando comparado com as grandes cidades. A perceção da vida no interior como espécie de ilusão, reforça a ideia de construção social que nem sempre pode corresponder à realidade da ruralidade autêntica¹⁷.



Figura 8 – Rua na Aldeia de Urrós¹⁸

De uma perspetiva morfológica, a forma espacial de assentamento rural é um símbolo da cultura agrícola e ideias e conceitos tradicionais de construção rural, e igualmente um reflexo do estilo de vida rural local (Fig. 8).

A forma como estes aglomerados rurais, se foram consolidando, deriva da necessidade e do crescente crescimento populacional que estes, tiveram na sua época de ascensão. As aldeias inseridas no território de Miranda do Douro, caracterizam-se

¹⁶ Kline, S. L. Slocum, & C. T. Cavaliere (Eds.), *Craft beverages and tourism*, volume 1: The rise of breweries and . tourism market for craft beverages.

¹⁷ Pomeroy, A., & White, L. (2011). The portrayal of indigenous identity in Australian tourism brand advertising: Engendering an image of extraordinary reality or staged authenticity? *Place Branding and Public Diplomacy*, 7(3), p. 165–174. Recuperado de <http://www.palgrave-journals.com/pb/index.html>.

¹⁸ Rua na Aldeia de Urrós, Fonte- <https://www.aproximaviagem.pt/escapadinhas/miranda-do-douro/>, Consultado a 02.05.2022, editada pelo autor.

por se concentrarem num aglomerado que se divide e organiza através de uma avenida principal que marca a chegada á povoação, e aqui se concentram os negócios locais (mercearias, cafés e pequenas indústrias com a vertente agrícola) que apoiam a sua subsistência. O facto do assentamento rural, existente nestes territórios, ser desprovido de uma organização metódica, funcional e organizacional, traduz-se no crescimento populacional e económico ascendente destes pequenos povos, que se reproduziam e se adaptavam às novas necessidades usando o saber local, que privilegiava a continuidade do aglomerado habitacional sem qualquer relação territorial.

Tendo em consideração a restrição abrangente e a promoção de fatores regionais, como o ambiente natural, cultura e regional e o desenvolvimento económico, as formas de assentamento rural desenvolvem-se ao longo de diferentes caminhos de derivação, leis de evolução e as necessidades de desenvolvimento, formando vários ajustamentos rurais com certas características espaciais regionais¹⁹.

O planeamento rural, presente nestas aldeias, e o modo como estas se organizam, caracteriza-se pela policultura apresentada nos ajuntamentos habitacionais, rodeados por grandes terrenos agrícolas monoculturais, que garantiam a subsistência e desenvolvimento destes territórios com o apoio dos complexos agroindustriais que garantiam a troca de bens e a sua comercialização.

Na prática de planeamento e construção rural, os responsáveis pelo planeamento geralmente centram-se na importância da sociedade, da economia e da cultura, negligenciando o papel da forma espacial, que destrói a textura espacial orgânica e diversa do assentamento rural e dificulta a herança do espaço rural tradicional (Fig. 9)²⁰.



Figura 9 - Níveis morfológicos do assentamento rural ²¹

(a) nível "limite"; (b) nível de "rede"; (c) nível de "figura"; (d) nível de "fundo"; (e) nível de "ponto"

¹⁹ YUAN Qing, WANG Yifei. " Study on Optimized Strategies of Rural Yard in Severe Cold Region Based on Value Promotion." Urban Planning Forum 221(1) (2015): 68-74

²⁰ PU Xincheng, WANG Zhu, HUANG Qian. "Analysis on the Boundary Pattern of the Rural Settlement." Architecture & Culture 113(8) (2018): 48-49

²¹ Níveis morfológicos do assentamento rural, Fonte- Wang & Yuan, 2019, Consultado a 02.05.2022, editada pelo autor.

A herança gerada por este território de baixa densidade, resulta de acontecimentos históricos, políticos e sociais, presentes na cultura e identidade da povoação, caracterizando-se num espaço que valoriza e materializa as relações interpessoais e sociais gerando um território com uma identidade própria, com base nos valores e saberes locais. Com o desenvolvimento dos estudos morfológicos, emergiram as vantagens dos métodos quantitativos. A quantificação das formas espaciais evita a ambiguidade na descrição qualitativa e, principalmente, excluir os erros. Além de que, os valores numéricos obtidos pela quantificação de um determinado índice morfológico através do mesmo método quantitativo são altamente comparáveis e podem refletir a diferença ou semelhança entre diferentes assentamentos de forma mais intuitiva e objetiva²².

Miranda do Douro, é caracterizada como uma cidade medieval, em que o seu sistema de muralhas protegiam toda o contorno da metropole, viu o seu planeamento urbano desvanecer devido ao crescimento que se fez sentir o no século XX, resultante da revolução industrial marcada nesta época, e pela conseqüente chegada da via ferroviária, obrigando a expansão da cidade se fazer notar de forma irregular, desprovida de qualquer planeamento urbano e territorial (Fig. 10). Esta falta de organização territorial face ao seu crescimento, patente nos aglomerados rurais, gerou fortes obstáculos na coesão e desenvolvimento deste território, os quais se revelaram cruciais na promoção e valorização deste património cultural.

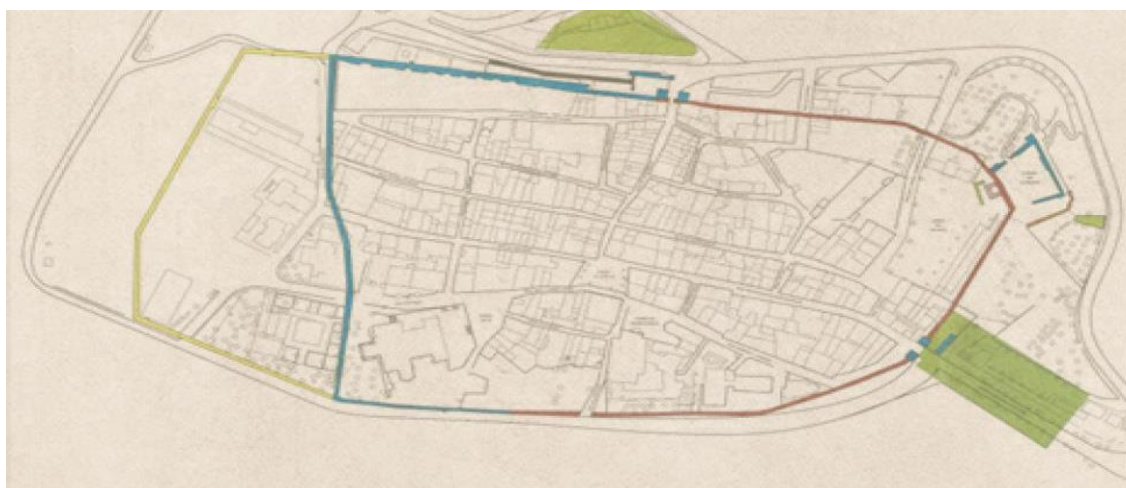


Figura 10 - Malha Urbana da Cidade De Miranda do Douro medieval ²³

²² YE Yu, ZHUANG Yu, ZHANG Lingzhu, Akkelies van Nes. "Designing Urban Spatial Vitality from Morphological Perspective– A Study Based on Quantified Urban Morphology and Activities' Testing." *Urban Planning International* 31(1) (2016): 26-33

²³ Malha Urbana da Cidade De Miranda do Douro medieval, Fonte- <https://www.cm-douro.pt/pages/284>, Consultado a 02.05.2022, editada pelo autor.

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

As características morfológicas do espaço rural caracterizam-se pelo uso do solo como fonte de rendimento e subsistência, pelas crenças e culturas existentes, e pela paisagem natural característica nestes locais. As aldeias que se estendem ao redor de Miranda do Douro, apresentam todas elas o mesmo modo de organização territorial, remetendo-nos a aglomerados habitacionais construídos geralmente em pedra granítica compostos de um ou dois pisos. As igrejas e os recintos culturais são os principais pontos de conectividade social, tornando-se assim locais de interesse histórico e social. A paisagem natural e as suas características morfológicas representam um dos maiores focos identitários deste património.

A chegada da via ferroviária ao nordeste transmontano, suscitou um grande progresso económico neste território, permitindo assim, um maior desenvolvimento das produções agrícolas e na sua comercialização, assim como a facilidade de deslocação até as grandes metrópoles que apoiavam o crescente desenvolvimento social e económico destas regiões, trazendo uma nova etapa de enovação e conhecimento para zonas menos desenvolvidas do país.

Com o surgimento de novas vias rodoviárias, face a falta de competitividade apresentada pela via ferroviária do Sabor, esta acabou por ser encerrada, contribuindo para o abandono e crescente êxodo rural da população, que procurava melhores condições de vida e novas oportunidades, acabando por anular o crescimento e desenvolvimento das zonas rurais. Aqui o arquiteto poderá ter um papel fundamental na preservação e recuperação deste espólio, tornando possível a sua reorganização estrutural preservando o significado histórico pertencente a cultura local.

2.3 Ferrovias em Portugal

Neste subcapítulo pretende-se analisar o modo como a ferrovia foi introduzida em Portugal, e a maneira como esta se foi construindo ao longo do território português. Do mesmo modo pretende-se analisar quais foram as debilidades encontradas nesse processo de construção, que acabou por ditar o encerramento de algumas linhas do interior do país.

A ferrovia chegou a Portugal antes do surgimento do automóvel e das rodovias, havendo somente algumas estradas em que existia a circulação de carros de tração animal e o deslocamento fluvial por meio das barcas.²⁴ Importa lembrar que a ferrovia foi considerada um transporte que mudou por completo a forma de deslocação da época, e contribuiu para os avanços comerciais e culturais da população (Fig. 11).

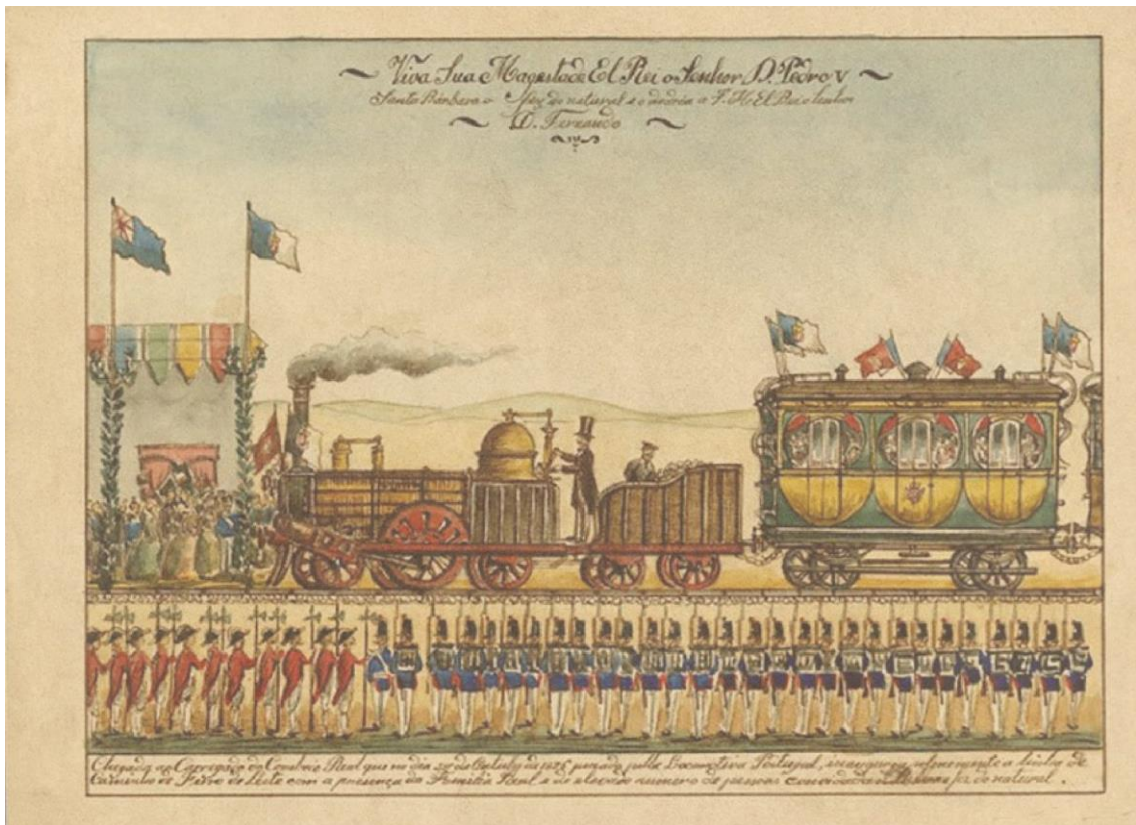


Figura 11 - Chegada do primeiro comboio a Portugal ²⁵

²⁴ PEREIRA, Hugo José Silveira Da Silva - As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896). Cem - Cultura, Espaço & Memória, No 1, 2010. 2013) 25-40.

²⁵ Chegada do Primeiro Comboio a Portugal, Fonte- <https://www.mundoportugues.pt/2018/10/28/faz- hoje-162-anos-que-nascia-o-caminho-de-ferro-em-portugal-na-viagem-inaugural-el-rei-d-pedro-v-comecou-logo-por-perder-o-comboio/>, Consultado a 03.05.2022, editada pelo autor.

A primeira linha ferroviária de Portugal foi inaugurada em 1856 e consistia num troço que ligou Lisboa e o Carregado (Ferreira, 2014)²⁶, e de acordo com os Comboios de Portugal (2016)²⁷, esta linha designada por Linha do Leste foi construída com bitola de 1.440 mm e foi no ano de 1857 que se iniciou o transporte de mercadorias em alta velocidade e, em 1858 o de baixa velocidade, a figura seguinte demonstra a evolução da ferrovia em Portugal (Fig. 12).²⁸

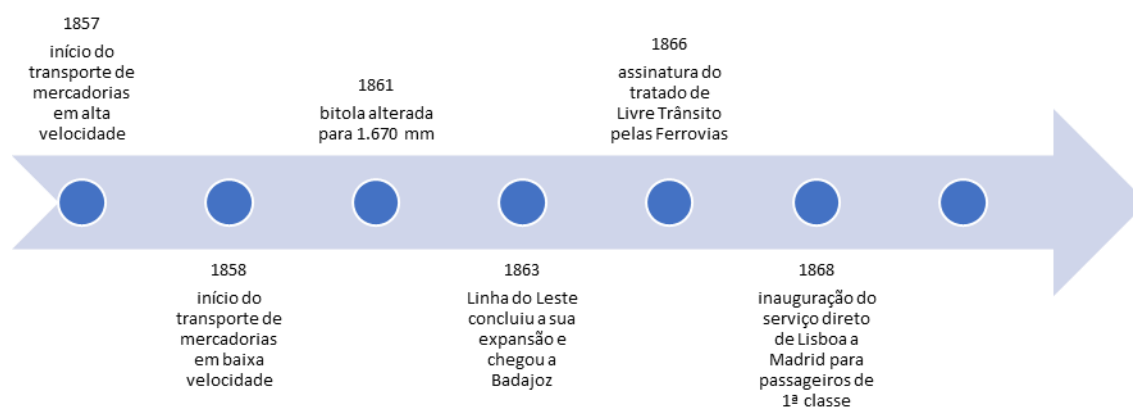


Figura 12 - Barra cronológica do início da Ferrovia em Portugal ²⁹

Um dos marcos mais significativos para a expansão ferroviária em Portugal foi a 24 de setembro de 1863 a Linha do Leste que concluiu a sua expansão e chegou à fronteira com Espanha, em Badajoz³⁰.

A Linha do Sabor, inaugurada a 22 de maio de 1932, proveniente da Linha do Douro que percorre a margem do rio Douro desde a cidade do Porto até ao Pocinho, fez parte de um conjunto de intervenções ferroviárias que tinham como objetivo apoiar e desenvolver o crescimento das zonas menos desenvolvidas do país, gerando assim um traçado ferroviário que conectava as zonas interiores do país com as grandes metrópoles nacionais e internacionais. O aparecimento, destes traçados ferroviários trouxeram desenvolvimento e prosperidade às zonas rurais por onde estes rompiam, tornando mais fácil a comunicação entre o interior e o exterior, que o contribui para o

²⁶ FERREIRA, Ricardo José Teixeira - Avaliação da capacidade na rede ferroviária portuguesa [Em linha]. Aveiro, Portugal : Universidade de Aveiro, 2014 [Consult. 6 jan. 2017]. Disponível em WWW: .

²⁷ COMBOIOS DE PORTUGAL - CP.PT [Em linha], atual. 2016. [Consult. 26 mai. 2017]. Disponível em WWW: :<https://www.cp.pt/institucional/pt/empresa>.

²⁸ SANTOS, Joaquim Brito Dos; ASSECEIRO, Francisco - Terceiro carril e coexistência de bitolas para o tráfego de mercadorias [Em linha]. [S.l.] : Transportes e Negócios/Riscos Editora, 2014 [Consult. 10 abr. 2022].

²⁹ Barra cronológica do início da Ferrovia em Portugal, Fonte- elaborada pelo autor.

³⁰ SOUSA, César Augusto Inocêncio - Patologias na Superestrutura da Ferrovia Balastrada [Em linha]. Porto, Portugal: Instituto Superior de Engenharia do Porto, 2015 [Consult. 6 jan. 2022]. Disponível em WWW: Dissertação de mestrado.

crescimento das regiões com baixa densidade populacional, tornando o território mais coeso na sua comunicação.

Devido a fraca qualidade no serviço ferroviário prestado nestas linhas do interior do país, a falta de competitividade e a consequente evolução dos meios rodoviários no transporte de pessoas e mercadorias, o encerramento destas linhas no final do século XX, gerou uma forte carência por parte das regiões situadas no interior do país, que viram o seu crescimento interrompido, estagnando a economia e a circulação de passageiros da qual dependiam para a sua subsistência.

Passados bastantes anos, a rede ferroviária de Portugal, continuou a ser ampliada no transporte de passageiros e de mercadorias e, no ano de 2013, Portugal entrou no “Corredor Atlântico” que atua no transporte ferroviário de mercadorias e liga os principais portos de Portugal, Espanha e França, podendo chegar até à Alemanha (Fig. 13).³¹



Figura 13 – Corredor Atlântico ³²

Não obstante Portugal tem no século XXI uma rede ferroviária essencialmente planeada e construída no século XIX, que inclui alguns riscos graves para a economia nacional. Sendo que, as vias terrestres de acesso de Portugal ao centro da Europa são pouco competitivas, ou seja, a via rodoviária que representa um modelo já obsoleto para as médias e grandes distâncias nos corredores de grande tráfego, devido às

³¹ ATLANTIC CORRIDOR - Corredor Atlântico - Corredor [Em linha], atual. 2013. [Consult. 11.04.2022]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.atlantic-corridor.eu/pt/>>

³² Corredor Atlântico, Fonte- WWW:URL:<http://www.atlantic-corridor.eu/pt/>, consultado a 03.04.2022, editada pelo autor.

pressões ambientais e energéticas, e a via ferroviária não interoperável, em bitola ibérica, ou seja, com obstáculos técnicos à circulação de comboios (Fig. 14). E, neste sentido, o governo português decidiu negativamente não executar nenhuma obra da nova rede de bitola europeia até 2015, começando somente em 2017 com investimentos reduzidos até ao ano de 2020, não existindo planos para a introdução da ferrovia de bitola europeia no Centro e Norte do país³³.

Portugal como ilha ferroviária:

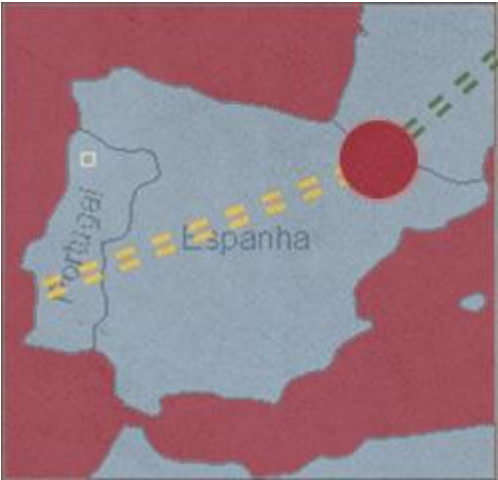

<p>ANTES</p> <p>PENÍNSULA IBÉRICA ISOLADA</p>	<p>EM BREVE</p> <p>PORTUGAL ISOLADO DA EUROPA</p>
	
<p>Bitola Ibérica (1668 mm)</p>	<p>Bitola Europeia (1435 mm)</p>

Figura 14 - Portugal como ilha ferroviária ³⁴

As redes ferroviárias tradicionais portuguesas e espanholas foram construídas em bitola ibérica com 1668 mm entre carris, enquanto em quase toda a Europa a opção principal foi pela bitola europeia, designada por UIC standard ou internacional (1435 mm de distância entre carris) (Fig. 15).

³³ PEREIRA, Hugo José Silveira Da Silva - As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896). Cem - Cultura, Espaço & Memória, No 1, 2010. 2013) 25-40.

³⁴ Portugal como ilha ferroviária, Fonte- elaborada pelo autor.



Figura 15 Variações do tamanho das bitolas ferroviárias 35

A falta de investimento na rede ferroviária portuguesa do interior, e o conseqüente encerramento das mesmas, devido a falta de compatibilidade que estas tinham em relação as redes europeias, impediu o crescimento das zonas mais isoladas, esquecendo o potencial e a sua importância para um território coeso e competitivo (Fig. 16).

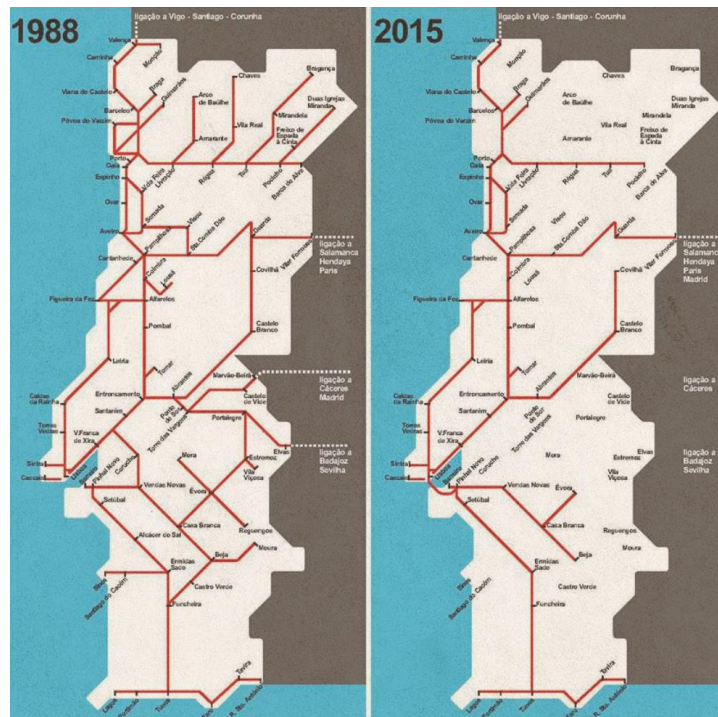


Figura 16 - Comparação da Rede Ferroviária entre 1974-2015 36

35 *Variações do tamanho das bitolas ferroviárias, Fonte- elaborada pelo autor.*

Como se pode observar na imagem 16, os troços ferroviários secundários, que faziam a ligação com as zonas interiores do país, foram praticamente todos encerrados deixando estas áreas desprovidas de meios de comunicação, que facilitassem o fluxo de matérias-primas e pessoas para as zonas metropolitanas. A extinção destas infraestruturas, provocou uma grave carência económica nas regiões do interior de Portugal, acentuando o êxodo rural presente nesta época, deixando no esquecimento aquilo que poderia ter sido o maior fator de crescimento em zonas interiores do país. Importa referir que entre 1988 e 2009, Portugal perdeu cerca de 43% dos passageiros de comboio, reduzindo para 131 milhões de viagens de comboio em 2009. O número de passageiros por quilómetro percorrido baixou igualmente, passando de 6 milhões de 1988 para 3,7 milhões em 2009³⁷.

Em suma, a introdução da rede ferroviária em Portugal gerou um grande impulso na economia das sociedades por onde esta passava. Não obstante, o encerramento de algumas linhas no interior do país no final do século XX, ditaram o retrocesso dessas regiões, provocado pela falta de investimento e competitividade que esta estrutura oferecia.

³⁶ *Comparação da Rede Ferroviária entre 1974-2015*, Fonte-
<https://www.facebook.com/eurocidade.chavesverin/posts/2224131174495564/>, Consultada a 04.05.2022, editada pelo autor.

³⁷ Cipriano, Carlos (2 de fevereiro de 2011). «Portugal perdeu 43 por cento dos passageiros de comboio em 20 anos»

encontre transitável devido ao crescimento de vegetação ou à existência de amontoados de terra ou gravilha.³⁹

A Linha do Sabor é uma linha ferroviária que liga a estação de Pocinho, na Linha do Douro à estação de Duas Igrejas – Miranda, tendo sido construída em várias fases. O seu longo período de conclusão foi ditado pela escassez de verbas. (Fig. 17).

A Linha do Sabor tem a maior rampa ferroviária contínua em Portugal sendo que nos 12 km que percorrem desde a estação de Pocinho à de Torre do Moncorvo possui 280 metros de desnível num traçado sinuoso, sendo que a meio deste percurso era necessária uma paragem técnica da “Estação da Gricha”, para que as locomotivas a vapor pudessem recuperar a pressão necessária e continuar a longa subida.

Assim, de Moncorvo até Felgar a rampa continuava por 13 km de desnível o que perfazia uma rampa contínua de 25 km, vencendo cerca de 540 metros de desnível para que os comboios subissem o Douro, pudessem contornar a Serra do Reboredo e pudessem entrar no longo planalto mirandês (Fig. 18).⁴⁰



Figura 18 - Representação da morfologia da Linha do Sabor ⁴¹

³⁹ «Linhas Transmontanas» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (366). 16 de Março de 1903. 85 páginas. Consultado em 3 de Março de 2022

⁴⁰ «Linhas Transmontanas» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (366). 16 de Março de 1903. 85 páginas. Consultado em 3 de Março de 2022

⁴¹ Representação da morfologia da Linha do Sabor, Fonte-
<https://www.railwalking.com/2018/09/18/portugal-linha-do-sabor/>, Consultado a 05.05.2022, editada pelo autor.

Em termos históricos, a abertura da Linha do Sabor à exploração ocorreu em várias datas:

Tabela 2 - Datas de abertura da Linha do Sabor

locais	datas
Pocinho	17/09/1911
Carviçais – Lagoaça	06/07/1927
Lagoaça – Mogadouro	01/06/1930
Mogadouro	22/05/1938

Uma das quatro sedes dos concelhos que a linha atravessa, Moncorvo foi a única a ter uma estação na povoação. Freixo de Espada a Cinta, Mogadouro e Miranda do Douro possuíam as suas estações que se situavam longe dos aglomerados populacionais, sendo que o último caso contribuiu para o declínio da procura da Linha do Sabor. De igual modo, o povoamento cada vez mais acelerado que a emigração ditou na segunda metade do século XX, a falta de investimento nesta via-férrea.

O material de tração a vapor durou até ao seu encerramento, para os comboios de passageiros e de mercadorias. Para os passageiros surgiu ainda uma pequena automotora, como resultado de um projeto nacional, com carroçaria de autocarro e impulsionada por um motor a gasolina.

O troço Pocinho a Carviçais foi inaugurado em 1911, e a ponte sobre o rio Douro ficou concluída em 1909, sendo que esta ponte foi construída com dois tabuleiros, um ferroviário e outro rodoviário (Fig. 19). E, até à construção da barragem de Pocinho, serviu como ligação entre os distritos de Guarda e Bragança



Figura 19 – Comboio Histórico da Linha do Sabor ⁴²

Em setembro de 1878, o engenheiro e estadista João Crisóstomo de Abreu e Sousa apresentou um importante relatório relacionado com os caminhos de ferro em Portugal, onde previu a construção de diversas ligações ferroviárias, incluindo uma de Bragança a Beja, e passando pela foz do Rio Sabor⁴³.

No entanto, no projeto-lei de 1887 relacionado com a construção de vários caminhos de ferro a Norte do Mondego, esta linha não foi apreciada, devido à sua natureza complementar, tendo sido relegada para uma providencia futura, embora tenham sido efetuados em 1888, os estudos para a utilização de via larga tendo sido calculado que o custo quilométrico seria de 49:000\$000 réis para a primeira secção, e de 14:000\$000 réis nas seguintes⁴⁴.

⁴² Comboio Histórico da Linha do Sabor, Fonte- <http://os-caminhos-de-ferro.blogspot.com/2013/01/linha-do-sabor-um-pouco-de-historia.html>, Consultado a 05.05.2022, editada pelo autor.

⁴³ TEIXEIRA, Augusto César Justino (1 de Setembro de 1903). «Evora a Ponte de Sôr» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (377). pp. 295–297. Consultado em 11 de Março de 2022

⁴⁴ SOUSA, José Fernando de (1 de Agosto de 1903). «Pocinho a Miranda» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (375). pp. 251, 253. Consultado em 3 de Março de 2022

Mais tarde, em 1898, foi publicado um decreto por exortação de Elvino de Brito, que ordenou o estudo e a classificação dos caminhos de ferro que ainda não tinham um projeto, a Norte do Rio Mondego e a Sul do Rito Tejo, para que se pudesse integrar nos planos da rede ferroviária⁴⁵.

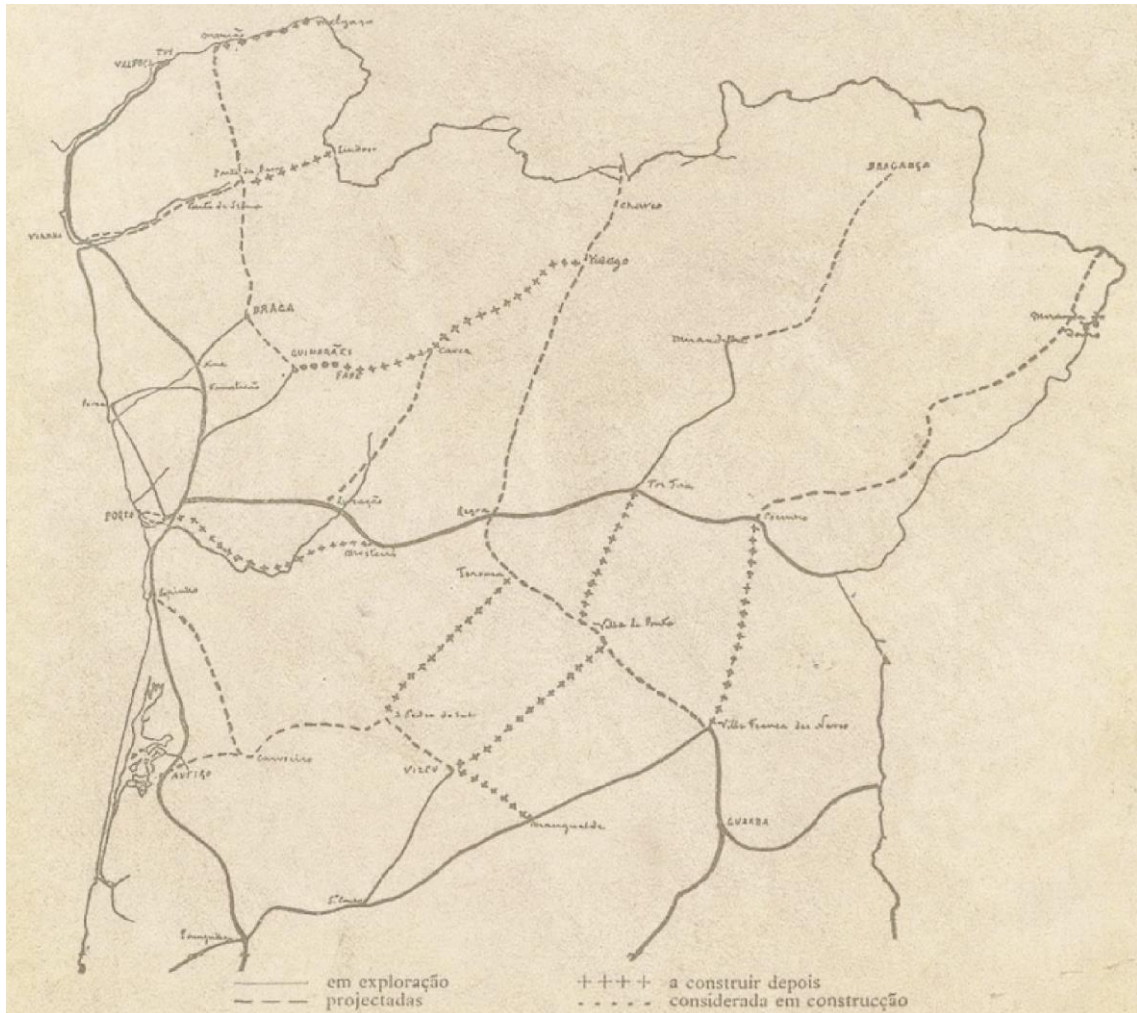


Figura 20 - Plano das Linhas Ferroviárias em Portugal em 1930 ⁴⁶

Neste sentido, um dos membros da comissão técnica que era responsável pelo planeamento das linhas, Simões de Carvalho, conseguiu que o projeto da Linha do Pocinho a Miranda fosse integrado no plano com uma via larga⁴⁷, e desta forma, seria facilitada a futura ligação internacional, que se baseava no estudo de 1890 de Costa Serrão (Fig. 20)⁴⁸.

⁴⁵ «Linhas Transmontanas» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (366). 16 de Março de 1903. 85 páginas. Consultado em 3 de Março de 2022

⁴⁶ Plano das Linhas Ferroviárias em Portugal em 1930, Fonte-
https://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_do_Sabor, Consultado a 06.05.2022, editada pelo autor.

⁴⁷ SOUSA, José Fernando de (1 de Agosto de 1903). «Pocinho a Miranda» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (375). pp. 251, 253.

⁴⁸ SOUSA, José Fernando de (16 de Junho de 1903). «A Réde Complementar ao Norte do Mondego» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (372). 204 páginas

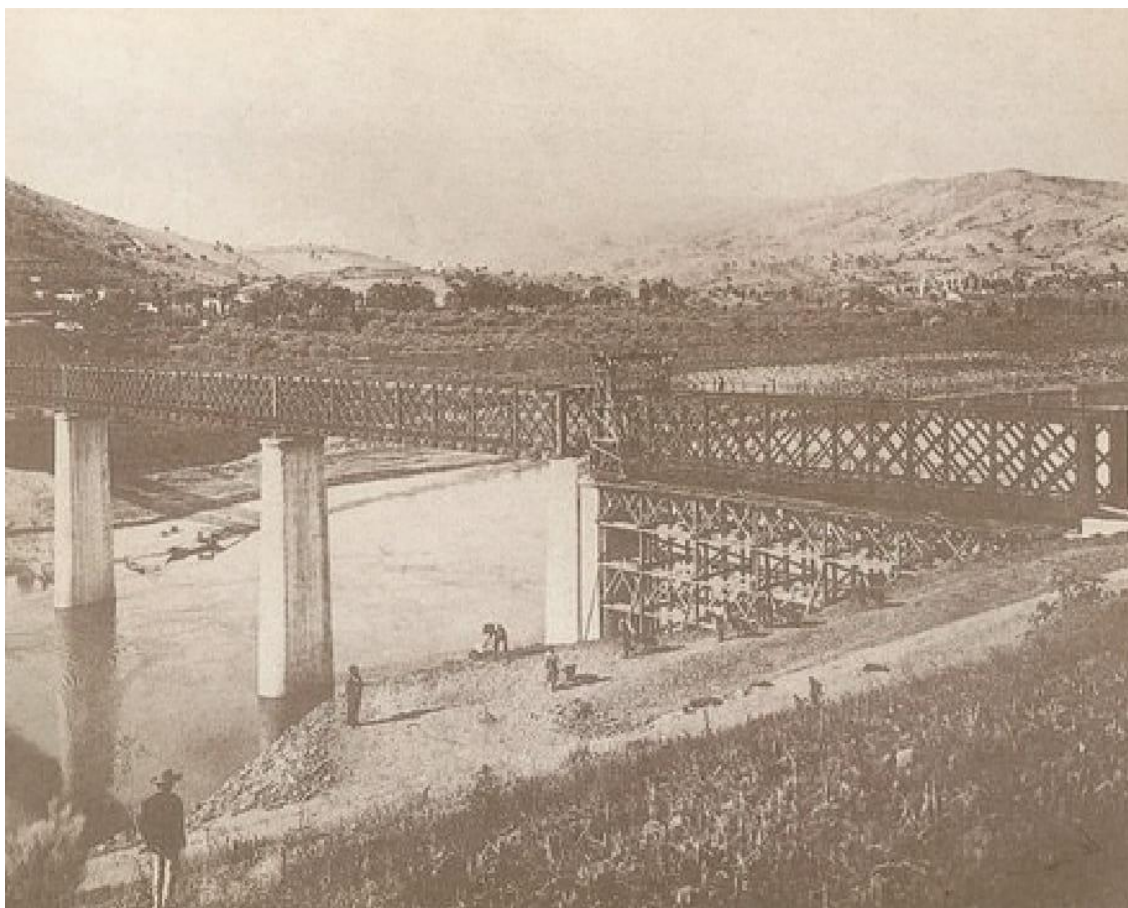


Figura 21 – Construção da ponte do Pocinho em 1903 ⁴⁹

A 15 de novembro de 1903, foram inauguradas oficialmente as obras na Linha do Sabor, iniciando-se pela Ponte do Pocinho⁵⁰, e, em fevereiro de 1905, os caminhos de Ferro do Estado marcaram para dia 21 de março o concurso relacionado com as empreitadas B e C, no troço entre Pocinho e Moncorvo (Fig. 21)⁵¹.

A linha férrea do Sabor, entre as estações de Freixo Espada à Cinta e de Duas Igrejas possui um excelente corte geológico nas litologias mais características do Norte transmontano, pelas rochas meta-sedimentares, nomeadamente, xistos e granitos em quase todo o percurso.

⁴⁹ Construção da ponte do Pocinho em 1903, Fonte-
https://www.wikiwand.com/es/L%C3%ADnea_del_Sabor, consultado a 05.05.2022, editada pelo autor.

⁵⁰ «Linhas Portuguezas» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (382). 16 de Novembro de 1903. 384 páginas.

⁵¹ «Arrematações» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 18 (412). 16 de Março de 1905. 92 páginas.



Figura 22 – Estação de Duas Igrejas ⁵²

No ano de 1932, encontrava-se em construção o troço da Linha do Sabor entre Mogadouro e Urrós e, em 1937, este troço ainda estava em obras, junto com a continuação de Duas Igrejas – Miranda (Fig. 22)⁵³.

Como ponto de partida do Pocinho, a Linha do Sabor atinge Miranda do Douro e a fronteira. Esta Linha foi definida como um “instrumento indispensável do progresso de uma vasta região entre o Douro e o Sabor”⁵⁴.

O objetivo principal do novo trecho ferroviário exigido por Miranda do Douro é movimentar as mercadorias regionais, sendo que a Linha do Sabor assegura o transporte de produtos agrícolas como cereais e o transporte de produtos pecuaristas. A Linha do Sabor deveria ter sido construída como um troço ferroviário de bitola estreita, embora enquanto considerada Linha do Douro era um percurso ferroviário de bitola ibérica tornando obrigatório o transbordo no Pocinho.

⁵² Estação de Duas Igrejas, Fonte-
https://mwl.wikipedia.org/wiki/Sta%C3%A7on_de_Camboios_de_Dues_Eigreijas_-_Miranda,
consultado a 05.05.2022, editada pelo autor.

⁵³ SOUSA, José Fernando de (1 de Fevereiro de 1937). «Abertura do novo troço da Linha de Portalegre» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Ano 49 (1179). p. 75-77. Consultado em 19 de Março de 2022 – via Hemeroteca Digital de Lisboa

⁵⁴ Sousa, J. 1903. Pocinho a Miranda. *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro*. Augusto

Em 2 de agosto de 1998, dá-se o encerramento total da linha do Sabor, causado pelo crescente abandono da utilização deste meio de locomoção para transporte de mercadorias.

O troço ferroviário em análise, pertencente à Linha do Sabor, é compreendido entre a estação de Duas Igrejas e o apeadeiro de Urrós. Este troço conta com dezassete quilómetros de linha férrea, os quais atravessam quatro freguesias do planalto mirandês (Duas Igrejas, Fonte de Aldeia, Sendim e Urrós).



Figura 23 - Mapa das estações e apeadeiros do troço selecionado da Linha do Sabor ⁵⁵

A estação de Duas Igrejas é o término da Linha do Sabor, localiza-se a dez quilómetros da Cidade de Miranda do Douro. O edifício que a compõe foi construído com base na arquitetura portuguesa da época, com dois pisos que se conectam através de uma escadaria exterior, com acabamentos em granito e painéis de azulejos que ilustram cenas do quotidiano rural transmontano (Fig. 23 e 24).

Esta, é composta por edifício de passageiros, um cais coberto, instalações sanitárias, depósito de água, e edifícios de habitação que serviam de apoio à estação para os trabalhadores. Depois do seu encerramento, a estação foi deixada ao abandono,

⁵⁵ Mapa das estações e apeadeiros do troço selecionado da Linha do Sabor, Fonte- Google Maps, Consultado a 05.05.2022, editada pelo autor.

sendo que recentemente foi cedido um dos edifícios de armazenamento, para sede de uma associação animal de raça mirandesa.



Figura 24 – Estado atual da Estação de Duas Igrejas ⁵⁶

Figura 25 - Painel de Azulejos da Estação de Duas Igrejas ⁵⁷

O Apeadeiro de Fonte da Aldeia, localizado a cerca de cinco quilómetros da estação de Duas Igrejas, servia de apoio à aldeia de Fonte de Aldeia, é constituído por um edifício com planta retangular desprovido de ornamento sendo composto por apenas um piso. Com o encerramento da linha férrea o edifício encontra-se devoluto até aos dias de hoje (Fig. 25).



Figura 26 – Estado atual do Apeadeiro de Fonte de Aldeia ⁵⁸

⁵⁶ Estado atual da Estação de Duas Igrejas, Fonte-
<http://trasosmontesnet.blogspot.com/2011/01/descoberta-de-miranda-do-douro-estacao.html>,
Consultado a 06.05.2022, editada pelo autor.

⁵⁷ Painel de Azulejos da Estação de Duas Igrejas, Fonte-
<https://trasmontesdepaisagens.blogs.sapo.pt/26708.html>, Consultado a 06.05.2022, editada pelo autor.

⁵⁸ Estado atual do Apeadeiro de Fonte de Aldeia, Fonte- Fotografia do autor.

A Estação de Sendim foi construída em meados do século XX, é localizada na Vila de Sendim. Esta, é composta por um edifício de passageiros, um cais coberto, instalações sanitárias, um edifício de habitação temporária e o depósito de água. O edifício é compreendido num só piso com planta retangular simples, revestido por painéis de azulejos representativos do património cultural da localidade. Depois da sua desativação, a estação encontrou-se em ruínas por vários anos, tendo sido reabilitada recentemente para fins associativos da região (Fig. 26 e 27).



Figura 27 - Estação de Sendim ⁵⁹



Figura 28 - Estado atual da Estação de Sendim ⁶⁰

Por último, encontra-se o apeadeiro de Urrós, localizado no quilómetro 88 da Linha do Sabor, que marca a separação entre o conselho de Mogadouro e Miranda do Douro. Este Apeadeiro é composto por um edifício de passageiros, um bloco de instalações sanitárias, uma plataforma de apoio aos passageiros e mercadorias, bem como uma plataforma giratória de locomotivas, depósito de água e uma segunda linha. Esta estrutura encontra-se em ruínas desde a sua desativação, representando o estado atual de abandono presente na Linha do Sabor (Fig. 28 e 29).

⁵⁹ Estação de Sendim, Fonte- https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Ferovi%C3%A1ria_de_Sendim, Consultada a 06.05.2022, editada pelo autor.

⁶⁰ Estado atual da Estação de Sendim, Fonte- <https://mapio.net/pic/p-1106247/>, Consultado a 06.05.2022, editada pelo autor.



Figura 29 - Estado atual do Apeadeiro de Urrós ⁶¹



Figura 30 - Vista tardoz do Apeadeiro de Urrós ⁶²

Em suma, a paisagem humanizada presente no troço de linha analisado, integra-se na natureza, comunicando com as aldeias de forma subtil, criando um percurso onde se pode observar longas planícies marcadas pela produção agrícola e pastorícia, ao mesmo tempo que é marcado por um património natural com elevada riqueza biológica, que se funde num raro equilíbrio natural e patrimonial.

O abandono desta estrutura ditou o futuro da região onde se insere, ficando para trás uma rede de comunicação com um elevado potencial turístico e económico face ao grande espólio paisagístico, patrimonial e cultural que esta região detêm.

⁶¹ Estado atual do Apeadeiro de Urrós, Fonte- <https://mapsus.net/PT/apedeiro-ferroviario-de-urros-desactivado-236719>, Consultado a 06.05.2022

⁶² Vista Tardoz do Apeadeiro de Urrós, Fonte- <https://mapsus.net/PT/apedeiro-ferroviario-de-urros-desactivado-236719>, Consultado a 06.05.2022

3- Percursos urbanos e territoriais

Todas as cidades mudam e transformam-se de forma objetiva para oferecer um espaço público que cumpra a sua missão. Os processos de transformação urbana envolvem diversas decisões que integram ações temporais e espaciais em escalas urbanas e arquitetónicas. As práticas de desenho urbano, portanto, são construídas com base na literatura interdisciplinar, multidisciplinar e transdisciplinar que abrange áreas relacionadas com o design, com as tecnologias, as ciências sociais, as ciências urbanas, a geografia, a antropologia, a história, a ciência política entre outras.⁶³

Na produção do espaço urbano, a teoria e a prática estão inseridas no tecido urbano, inseparavelmente ligadas com a realidade e vida quotidiana dos habitantes. De facto, bastantes atividades estão entrelaçadas em ambientes urbanos e quotidianos complexos que reproduzem as redes e relações sociais do próprio espaço urbano, a sua crítica e o seu conhecimento.⁶⁴

Devido ao aumento das taxas de urbanização da população, os processos de transformação urbana tornaram-se mais complexos e desafiantes nas últimas décadas. Sendo que, a digitalização e as novas tecnologias por outro lado, identificaram novas formas de observar os cenários urbanos e forneceu processos de criação e descoberta mais inclusivos, alcançando mais cidadãos quando comparado a interações presenciais ou reuniões de grupos focais, disponibilizando possibilidades online em processos de transformação urbana.⁶⁵

Os processos de desenho urbano combinam o desenho com a formação de características físicas e culturais de cidades ou aldeias de acordo com as necessidades dos seus moradores e visitantes. Estes processos consistem em projetar iterações arquitetónicas às ações, para atender às expectativas de longo prazo tanto das autoridades quanto dos utilizadores, para alcançar a produção intencional de

⁶³ Sanchez-Sepulveda M.V., et al. (2019). Collaborative Design of Urban Spaces Uses: From the Citizen Idea to the Educational Virtual Development. In: Kurosu M. (eds) Human-Computer Interaction. Design Practice in Contemporary Societies. HCII 2019. Lecture Notes in Computer Science, vol. 11568. Springer, Cham. doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-22636-7_18. Disponível no Repositório UPT, <http://hdl.handle.net/11328/3448>

⁶⁴ Sanchez-Sepulveda M.V., et al. (2019). Collaborative Design of Urban Spaces Uses: From the Citizen Idea to the Educational Virtual Development. In: Kurosu M. (eds) Human-Computer Interaction. Design Practice in Contemporary Societies. HCII 2019. Lecture Notes in Computer Science, vol. 11568. Springer, Cham. doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-22636-7_18. Disponível no Repositório UPT, <http://hdl.handle.net/11328/3448>

⁶⁵ Saltzman: «The fundamental problem is that we still cling to things as they are: conceptions based on interactions enable us to distort the world, reconnect, be astonished, and imagine more freely» Investigación en Diseño Argentino Gestión, Archivo, Colección

significado urbano em certas formas urbanísticas e territoriais. (Fig. 30 e 31)⁶⁶



Figura 31 - Intervenção em zona fluvial ⁶⁷



Figura 32 - Percurso em zona rural ⁶⁸

Nesta era digital que permite projetos urbanos informados, as intervenções territoriais oferecem novas possibilidades e realidades, com a finalidade de colher evidências e desenvolver estratégias eficazes para as transformações. O intervencionismo urbano combina projetos ativistas, práticas artísticas, obras, estratégias políticas e económicas e muitos outros tópicos relacionados que, geralmente, respondem às expectativas e às necessidades das comunidades num contexto urbano ou rural. O número de estudos que procuram formas mais flexíveis e eficazes de intervenção urbana estão a aumentar devido à crise no planeamento urbano que se observa.⁶⁹

A experiência obtida num determinado território, é transformada por um processo de organização socio-espacial que substitui o planeamento estatal centralizado. Os espaços urbanos e quotidianos complexos reproduzem redes entrelaçadas e relações sociais que visam concretizar os espaços urbanos reais, a sua crítica e o seu conhecimento⁷⁰. Como parte das normas subjacentes da sociedade, as intervenções indicam o conhecimento contextual local sobre os cenários urbanísticos⁷¹.

⁶⁶ Gunder, M. (2011). Commentary: Is Urban Design Still Urban Planning? An Exploration and Response

⁶⁷ Intervenção em Zona Fluvial, Fonte-

<https://www.cm-guimaraes.pt/conhecer/noticia/ecovia-do-ave-liga-varias-freguesias-de-guimaraes-pelas-margens-do-rio>, Consultado a 15.05.2022, editada pelo autor.

⁶⁸ Percurso em Zona Rural, Fonte- <https://www.minhaterra.pt/desenvolvimento-sustentavel-em-espaco-rural-tradicao-e-inovacao.T10809.php>, Consultado a 15.05.2022, editada pelo autor.

⁶⁹ Brenner, Neil(2009)'What is critical urban theory?',City,13:2,198 — 207

⁷⁰ Lefebvre, H. (1991) Critique of Everyday Life, Volume I. John Moor (trans). London: Verso.

Lefebvre, H. (1996) Writings on Cities, Eleonore Kofman and Elizabeth Lebas (trans). Cambridge, MA: Blackwell.

⁷¹ Freedman, M. (2015). Place-Based Programs and the Geographic Dispersion of Employment Regional Science and Urban Economics, 53, 2015, 1-19



Figura 33 - Intervenção Urbana ⁷²

As intervenções têm a capacidade de mudar as perspectivas existentes em relação aos espaços públicos e formular os usos alternativos de potencialidades da política espacial e das ações sociais comunicativas (Fig. 32)⁷³. A maior parte da literatura urbana já destaca a distinção entre as intervenções centradas no lugar que visam certas cidades ou partes de cidades e intervenções centradas nas pessoas que se concentram em preocupações socioeconômicas, independentemente da localização, podendo estar inseridas em contextos rurais, com o intuito de melhorar o cotidiano e a vida social do utilizador²⁸.

De acordo com Scott & Stopper (⁷⁴) indica que o fato da criação de um ambiente urbano por meio de intervenções pode resultar em intervenções temporárias ou permanentes tanto a nível físico como social, através de projetos arquitetônicos ou urbanos, abrangendo a arte, economia, política e questões relacionadas com a sustentabilidade. A transformação no território, combina um conjunto de intervenções e ações iterativas de arquitetura, sendo este necessário para recuperar informações das

⁷² Intervenção Urbana, Fonte-
<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2017/06/transformacao-de-espacos-publicos-com-participacao-da-populacao>, Consultado a 05.05.2022, editada pelo autor.

⁷³ Brejzek, T. (2010). From social network to urban intervention: On the scenographies of flash mobs and urban swarms. *International Journal of Performance Arts and Digital Media* Volume 6 Number 1

⁷⁴ Scott, Allen and Michael Stopper. 2014. "The Nature of Cities: The Scope and Limits of Urban Theory." *International Journal of Urban and Regional Research* 34.1: 1-15.

intervenções urbanas existentes para fornecer o conhecimento e implementá-lo noutras intervenções para garantir as transformações (Martin, 2019). O mesmo significa que as intervenções rurais e urbanas formulam o conhecimento territorial coletivo, enquanto as ferramentas de participação permitem a colheita desse conhecimento para o uso iterativo em contextos sociais⁷⁵.

A utilização da arquitetura no desenvolvimento de novas técnicas, na intervenção e recuperação de um determinado lugar, oferece aos utilizadores uma nova forma de viver e utilizar os espaços públicos, conseguindo proporcionar espaços de lazer que servem de estimulador social, económico e ambiental.

Os estudos sobre a intervenção urbana em relação ao urbanismo concentram-se principalmente em políticas urbanas. A necessidade de ações coletivas e colaborativas que contrastam com as perspetivas disciplinares e isoladas dos atores podem causar este surgimento após os anos 2000. Estes estudos que investigam as políticas espaciais com base na teoria do planeamento constituem uma parte importante para este tema ao nível científico⁷⁶⁻⁷⁷⁻⁷⁸⁻⁷⁹

Do mesmo modo, no contexto da cidade, novas restrições sociais e de poder são reveladas como produtos de intervenções únicas e baseadas no contexto no ambiente urbano em mudança³³⁻⁸⁰. O espaço da cidade começou a mudar por estas novas relações sociais e de poder entre vários grupos sociais, instituições e Estado⁸¹⁻⁸²⁻⁸³

⁷⁵ Wallin, A., et al., (2018). A Polyphonic Story of Urban Densification June 2018 *Urban Planning* 3(3):40

⁷⁶ Koster, M. (2020). An Ethnographic Perspective on Urban Planning in Brazil: Temporality, Diversity and Critical Urban Theory

⁷⁷ Murrani, S. (2016) 'Baghdad's Thirdspace: between liminality, antistructures and territorial mappings', *Cultural Dynamics*, 28:2 189-210.

⁷⁸ Platt, L. C., Medway, D., 2020: Sometimes. . . Sometimes. . . Sometimes. . . Witnessing Urban Placemaking from the Immanence of "the Middle", *Space and Culture* 1-16

⁷⁹ Savinni, F., et al. (2014). Dilemmas of planning: Intervention, regulation, and investment January 2014, *Planning Theory* 14(3)

⁸⁰ Jackson, E., et al., (2019). Multi-sensory ethnography and vertical urban transformation: ascending the Peckham Skyline April 2019 *Social & Cultural Geography* 22(91):1-22

⁸¹ Alexandri, G orcid.org/0000-0001-5018-2664 (2018) Planning Gentrification and the 'Absent' State in Athens. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42 (1). pp. 36-50. ISSN 0309-1317

⁸² Asprogerakas, E. (2020). Strategies of Integrated Interventions in Greece: Tools and overnance Schemes. July 2020 *Planning Practice and Research* University of Thessaly

⁸³ Carpenter, M., et al. (2020). Program on ecosystem change and society: An international research strategy for integrated social-ecological systems. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 4, 134-138.

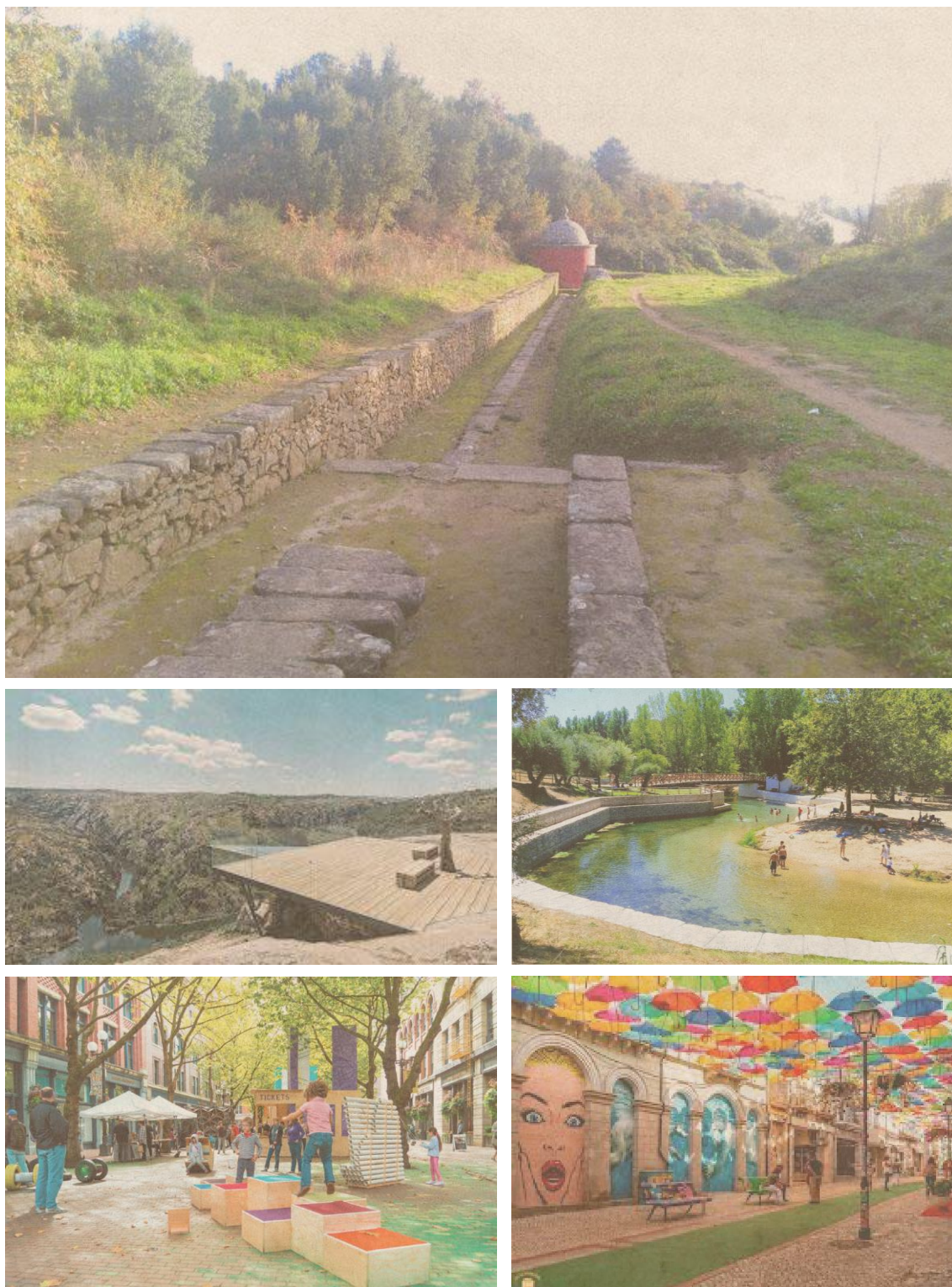


Figura 34 - Intervenções em contexto rural e urbano ⁸⁴

⁸⁴ Intervenções em contexto rural e urbano, Fonte- (1) <https://www.espiritoviajante.com/visitar-as-sete-fontes-em-braga/>; (2) http://www.rotaterrafria.com/pages/220/?geo_article_id=4294 (3) <https://www.mybesthotel.eu/o-que-visitar/as-melhores-praias-fluviais-em-portugal> (4) <https://www.archdaily.com.br/br/626195/intervencao-urbana-como-assunto-de-aula> (5) <https://blogdoanalia.shoppinganaliafranco.com.br/guarda-chuvas-coloridos-em-agueda-portugal/>, Consultado a 16.05.2022, editadas pelo autor.

A identidade urbana é afetada pelas mudanças que resultam no desenho das intervenções territoriais e práticas que são capazes de fornecer um caminho alternativo para o desenvolvimento do próprio lugar, coproduzido por decisores políticos e cidadãos em conjunto para definir e estabilizar a dinâmica social.⁸⁵ Neste debate, as intervenções urbanas são consideradas como processos orientados para o cidadão e diferenciados em oposição aos processos, intensivos em capital e mudanças urbanas autorizadas (Fig. 33).⁸⁶⁻⁸⁷

Muitos autores realizam estudos sobre intervenções urbanas no que diz respeito ao desenvolvimento de cidades inteligentes, que sirvam a necessidade de todos os intervenientes. O uso de ferramentas arquitetónicas, vários métodos e análise de dados, e o uso destas informações para o planeamento urbano são os principais temas abordados nestes estudos.⁸⁸⁻⁸⁹

As intervenções locais são consideradas como fluxos de trabalho de planeamento urbano personalizáveis e, portanto, a identificação dos dados necessários torna-se importante antes do planeamento, como atividades, funções, tipos de construção, locais de interesse, caráter de desenvolvimento, na tentativa de reproduzir um espaço cumpridor e respeitador de todas as necessidades dos seus intervenientes.

No desenvolvimento de percursos rurais, com o objetivo de recuperar e valorizar um determinado património cultural, os estudos aplicados para a concretização destes espaços dinamizadores da cultura e do lugar, são diretamente relacionados com a identidade e necessidade do território em questão. Pretendendo atingir um percurso, que seja capaz de unificar, estimular e desenvolver as principais características e peculiaridades de um lugar, atendendo as zonas de principal interesse e explorando as particularidades de cada ambiente, consegue-se assim um melhor aproveitamento do solo, respondendo a todas as questões socio-espaciais, de modo a obter um espaço que possa servir um todo.

⁸⁵ Ibidem pag135

⁸⁶ Messinger, L. (2004). Comprehensive Community Initiatives: A Rural Perspective. *Social Work*, Volume 49, Issue 4, October 2004, Pages 535–546,

⁸⁷ Talen, E. (2014). Do-it-Yourself Urbanism: A History March 2014 *Journal of Planning History* 14(2):135-148

⁸⁸ Panagiotopoulou et al., (2018). Depraved Urban Scapes: Inhabiting Subnature in the Hybrid City, DOI:10.1145/3284389.3284488

⁸⁹ Salim, H. Mulder, and J. Burry, “Form Fostering: A Novel Design Approach for Interacting with Parametric Models in the Embodied Virtuality,” *Journal of Information Technology in Construction (ITcon)* 16 (2011) 135–150.

3.1- Conceito e Morfologia do Percurso

O modo de vida metropolitana e as grandes infraestruturas deram origem ao que está classificado como espaço metropolitano, distinto do espaço urbano tradicional.⁹⁰ O espaço urbano caracteriza-se como diversos espaços urbanos, na constelação de bairros, freguesias e concelhos que compõem uma metrópole.

De acordo com Braga (2007, p.9), os percursos representam caminhos sinalizados e marcados com vários objetivos de implementação, através dos quais se aproxima os utilizadores ao território. Em relação ao conceito de circuitos, poder-se-á referir que consiste na organização de uma viagem que envolve a oferta de um conjunto de serviços como os circuitos turísticos, que pretendem desenvolver e estimular o interesse e o bem-estar sentidos no local de interação (Fig. 34).⁹¹

Como exemplo, os percursos podem ser pedestres, os quais se apresentam como uma forma de atividade ao ar livre, associados geralmente ao montanhismo rural, marcado e sinalizado, e desenvolve-se em cotas altas e cotas baixas, junto de vales fluviais e zonas costeiras. Os percursos numa determinada área constituem uma forma de interpretação do meio, e do ordenamento do território, em que os visitantes são canalizados para territórios distintos com realidades diferenciadas.

A morfologia de um percurso é moldada pelo padrão espacial embutido num determinado lugar em associação com os fatores dinâmicos, como o congestionamento, acessibilidade e necessidade de viagens que se relacionam com vários fatores socioeconómicos. Neste sentido, a morfologia dos percursos permite identificar as interações complexas que estão encobertas dentro do padrão espacial de um determinado trajeto. Além de que, a morfologia codifica igualmente a propriedade coletiva dos percursos, incluindo os seus efeitos funcionais de longo alcance.⁹²

Em relação à função dos percursos, existem dois motivos predominantes, o lazer que consiste na realização do percurso por motivo lúdico e de realização pessoal, e o de

⁹⁰ Lefebvure, H. (1996) *Writings on Cities*, Eleonore Kofman and Elizabeth Lebas (trans). Cambridge, MA: Blackwell

⁹¹ Reis, A., & Braga, P. (2012). Plano de Negócios – Percurso das Memórias. Trabalho de PósGraduação em Empreendedorismo e Inovação Social. Porto: Fundação para o Desenvolvimento Social do Porto e Faculdade de Medicina da Universidade do Porto.

⁹² Lima, R. P. (2011). Turismo de base comunitária como inovação social (Tese de Doutoramento em Programa de Engenharia de Produção). Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE. Disponível em objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_d/RobsonPereiraDeLima.pdf

carácter educativo que tem como objetivo a interpretação da paisagem e do território. E em relação à forma, os percursos podem ser lineares, circulares, ou em anéis.

A forma linear é a forma mais tradicional para a realização de percursos de longa distância, através da qual as pessoas se propõem a percorrer dois ou mais pontos, recorrendo a interpretação e observação de um conjunto de lugares, que estão conectados entre si através de uma rota delineada, que tem o objetivo de conectar e dar a conhecer diferentes características do território, conseguindo reunir diferentes tipos de experiências que estimulam o espetador a aprender e conhecer ambientes diversos, por meio de um percurso interativo, que se adapta ao local com o intuito de o preservar e desenvolver (Fig. 35).

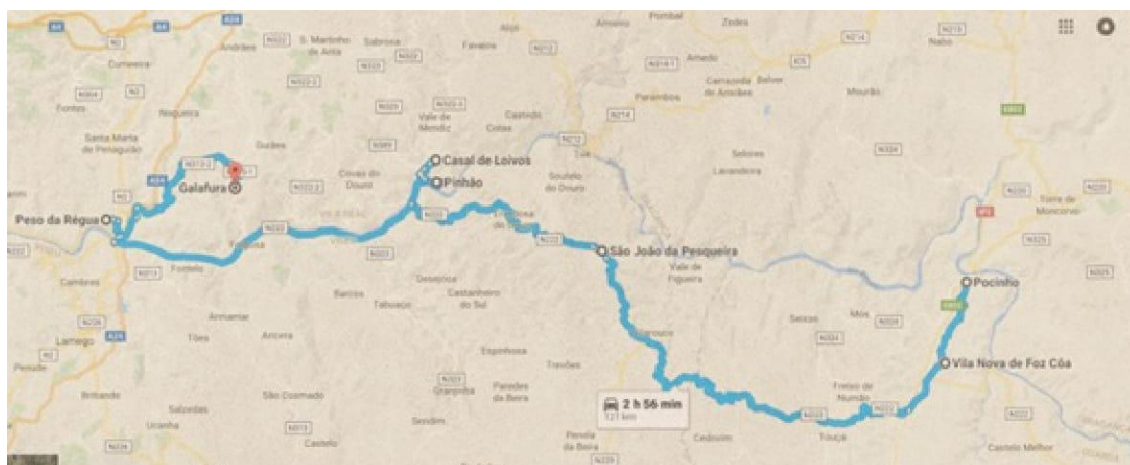


Figura 35 - Percurso do Douro vinhateiro ⁹³

As características ambientais limitam a estrutura morfológica em formação, demonstrando que a consciência espontânea inclui essa dimensão da natureza na sua formação física. Os percursos são os principais elementos de conexão e, igualmente, correspondem a percursos que se modelam ao relevo local, respeitando-o e valorizando-o.

Os percursos pedestres são uma atividade com grandes perspectivas de crescimento, assim como o turismo de passeio pedestre disponibilizados e que privilegiam um elevado potencial para se desenvolverem como destinos turísticos de passeio pedestre, desta forma podem contribuir para a diminuição do abandono, degradação e despovoamento (Fig. 36). Nestas atividades estão incluídos os valores

⁹³ Percurso do Douro Vinhateiro, Fonte- Google Maps, Consultado a 17.05.2022, editada pelo autor.

patrimoniais e paisagísticos mais relevantes, que permitem reorientar a sua vocação, reconvertendo os espaços dando-lhes novas funções.⁹⁴



Figura 36 - Tabuleta de percurso pedestre em Miranda do Douro ⁹⁵

Existe um interesse cada vez maior em tornar os lugares mais sustentáveis, melhorando os percursos pedestres e, ao mesmo tempo, incentivar a caminhada como meio de lazer e distração, bem como de mobilidade sustentável. Embora o foco predominante no percurso seja a população residente, existe uma atenção crescente em incentivar os turistas a caminhar como um modo de transporte sustentável.⁹⁶

Os percursos em contexto rural, visam o reconhecimento do seu território e estimulam a interação com o mesmo, recorrendo ao património histórico e ambiental, de modo a oferecer um percurso que seja capaz de mostrar o melhor de cada região, promovendo a interação com a mesmo (Fig. 37).

⁹⁴ Carvalho, A. (2015). Gestão de Recursos Humanos: Boas práticas para as unidades hoteleiras do Norte de Portugal. (Tese de Mestrado em Empreendedorismo e Internacionalização). Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto.

⁹⁵ Tabuleta de percurso pedestre em Miranda do Douro, Fonte- <https://espaco-tempo-silencio.blogspot.com/2020/09/miranda-do-douro-percurso-pedestre-pr1.html>, Consultado a 10.05.2022, editada pelo autor.

⁹⁶ Hall, D.-T. Le-Klähn, Y. Ram Channel View Publications, Bristol (2017), 248 pp., (Pbk.)



Figura 37 - Percurso Pedestres Rurais ⁹⁷

Em suma, a importância dos percursos pedestres, é um foco significativo de pesquisa sobre a sustentabilidade do ambiente, as melhorias no percurso pedestre foram identificadas como melhoria da saúde pública e provada, interação com os vizinhos, sentimentos de comunidade e senso positivo de lugar contribuindo para a sustentabilidade do espaço ambiental e rural.⁹⁸

⁹⁷ Percurso Pedestres Rurais, Fonte- https://www.cm-idanhanova.pt/turismo/percursos_pedestres.aspx, Consultado a 15.5.2022, editada pelo autor,

⁹⁸ Timothy and Boyd (2015) Tourism and Trails: Cultural, Ecological and Management Issues. December 2014 DOI:10.21832/9781845414795
ISBN: 9781845414795

3.2- A linha como elemento de unificação do território

“A linha pode ser desenhada, memorizada, medida e é estabelecida por uma decisão política, enquanto a zona é por essência indeterminada e não depende de decisões políticas para sua existência”⁹⁹

⁹⁹ (Ratzel, 1988, p.12). Le concept de propriété dans la géographie politique de Friedrich Ratzel (1844-1904) Guy MERCIER Annales de Géographie 99e Année, No. 555 (SEPTEMBRE-OCTOBRE 1990), pp. 595-615 (21 pages)

Um dos principais objetivos da política de transportes é alcançar a coesão que está diretamente ligada às preocupações de política económica e social. Ao nível do planeamento estratégico, as motivações de coesão justificam frequentemente a construção de projetos ferroviários,¹⁰⁰⁻¹⁰¹ e destinam-se a reduzir as desvantagens supostamente desencadeadas pela má acessibilidade em locais periféricos.¹⁰²

Nos estudos relacionados com o transporte, os impactos da coesão referem-se às alterações provocadas por uma nova infraestrutura na distribuição de uma determinada variável, frequentemente a acessibilidade a determinados destinos. Um dos efeitos positivos surge desta distribuição, se esta se tornar mais equilibrada (Fig. 38).¹⁰³

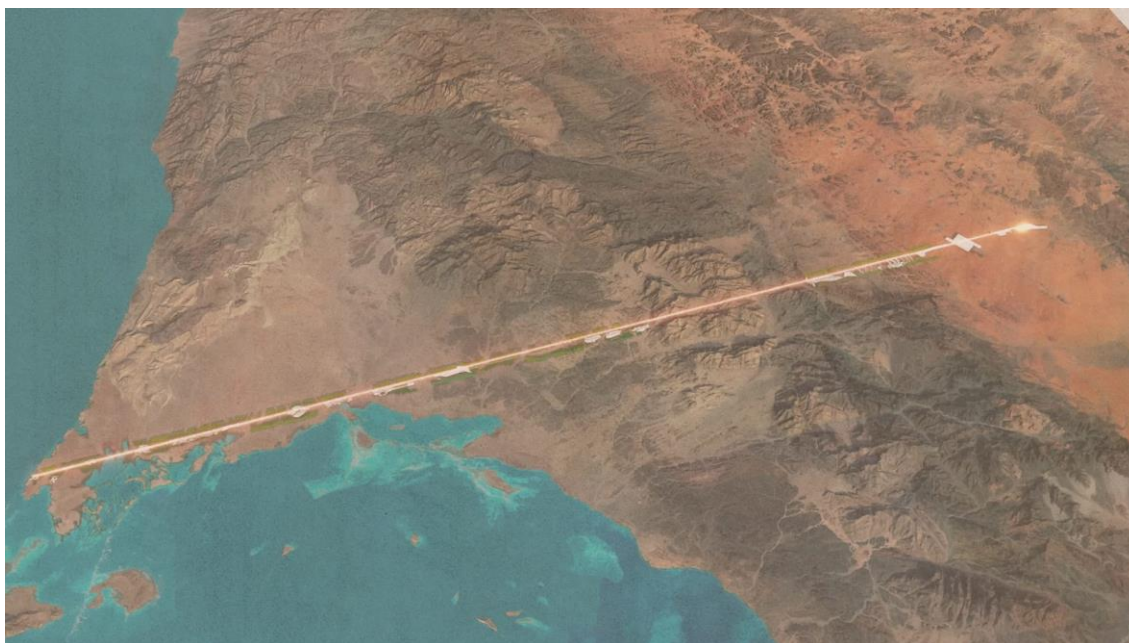


Figura 38 - Plano de cidade linear na Arábia Saudita ¹⁰⁴

¹⁰⁰ Gutierrez, J., Condeco-Melhorado, A.M., Martin, J.C., 2010. Using accessibility indicators and CIS to assess spatial spillovers of transport infrastructure investment. *Journal of Transport Geography* 18 (1), 141-152. Gutierrez, J., Condeco-Melhorado, A., Lopez, E., Monzon, A., 2011. Evaluating the European added value of TEN-T projects: a methodological proposal based on spatial spillovers, accessibility and CIS. *Journal of Transport Geography* 19,840- 850

¹⁰¹ Garmendia, M., Urefia, J.M., Coronado, J.M., 2011. Long-distance trips in a sparsely populated region: the impact of high-speed infrastructures. *Journal of Transport Geography* 19, 537-551

¹⁰² Brocker, J., Korzhenevych, A., Schiirmann, C, 2010. Assessing spatial equity and efficiency impacts of transport infrastructure projects. *Transportation Research Part B* 44, 795-811

¹⁰³ Ortega, E., Lopez, E., Monzon, A., 2013. Territorial cohesion impacts of high-speed rail at different planning levels. *Journal of Transport Geography* 24, 130-141.

¹⁰⁴ Plano de cidade linear na Arábia Saudita, Fonte- <https://www.archdaily.com.br/br/955091/arabia-saudita-divulga-planos-de-construir-cidade-linear-de-160-quilometros-de-extensao>, Consultado a 16.05.2022, editada pelo autor.

Esta distribuição é geralmente investigada a partir de duas perspetivas principais, ou seja, social e espacial. Por um lado, a distribuição da acessibilidade é investigada entre diferentes grupos de pessoas e remete para conceitos de equidade social ou exclusão social. Estes estudos, seguem uma perspetiva individual, e são realizados principalmente a nível micro como na escala urbana ou metropolitana. Por outro lado, quando o foco está na distribuição da acessibilidade entre os locais, os conceitos utilizados são a equidade espacial ou coesão territorial.¹⁰⁵

De acordo com o argumentado no 5º Relatório de Coesão, são destacadas várias questões que são centrais para a política de coesão, entre estas estão a dimensão ambiental do desenvolvimento sustentável e o uso de geografias funcionais flexíveis para o desenvolvimento territorial. Sendo que, este último visa adaptar o nível geográfico de análise e implementação da política aos desafios a serem enfrentados.¹⁰⁶

A linha pode ser entendida como elemento de unificação territorial, se nela tiverem reunidos, um determinado conjunto de fatores que possibilitam a sua travessia sem que seja necessário a intervenção de fatores externos para uma determinada atividade. Esta unificação territorial está presente nas linhas férreas, que cruzam regiões por meio de uma linha, que por sua vez conectam dois pontos, tornando todas as zonas que a linha atravessa, acessíveis e integrantes ao longo do todo o percurso delineado.

Se as ferrovias são entendidas como um “fator exógeno importante para o desenvolvimento” são capazes não só de garantir a mobilidade sustentável, mas também de estimular as atividades com poder multiplicativo.¹⁰⁷

Arturo Soria Y Mata, no seu estudo referente á cidade linear, defendia o uso de uma linha reta para o desenvolvimento de qualquer malha territorial, aproximando o espaço urbano do meio rural, por meio de uma hierarquização zonal que permitia um maior fluxo de comunicação linear.

¹⁰⁵ Ortega, E., Lopez, E., Monzon, A., 2013. Territorial cohesion impacts of high-speed rail at different planning levels. *Journal of Transport Geography* 24, 130-141.

¹⁰⁶ (Stiglitz, Sen, Fitoussi, 2009). Report of the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress (CMEPSP) January 2009

¹⁰⁷ PEREIRA, Hugo José Silveira Da Silva - As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896). *Cem - Cultura, Espaço & Memória*, No 1, 2010. 2013) 25-40.

A maneira como Soria Y Mata organizou o seu pensamento, para a elaboração de uma cidade que se organiza ao longo de uma linha reta, sugere uma unificação territorial que valoriza a natureza distribuindo o programa de uma determinada zona ao longo de um percurso igualitário e justo para todos, que pretende ruralizar as zonas urbanas, alinhando estas com os espaços rurais, conseguindo assim um percurso unificador do território que organiza toda a vida metropolitana por meio de uma linha reta.

Os percursos, tal como a Cidade Linear, organizam-se geralmente por meio de uma linha que conecta vários pontos de interesse, valorizando o contacto com a natureza. Os percursos pedonais pretendem afastar o utilizador da azafama vivida nos aglomerados metropolitanos, valorizando a descoberta da natureza e do património por meio de uma linha que vai sugerindo novas interações no ambiente em que se está a percorrer. Estas interações surgem no decorrer de um determinado percurso, usando estratégias que pretendem uma melhor comunicação entre o espectador e o local, valorizando o meio em que este está inserido, inculcando assim valores sociais e ambientais de preservação do património.

Quando se fala na linha, somos remetidos diretamente ao uso tradicional da linha férrea para o atravessamento de determinadas zonas que se conectam por meio deste veio unificador. O caso da High Line em Manhattan, Nova York, mostra como a recuperação de uma estrutura ferroviária que atravessa a cidade rompendo edifícios e sobrepondo-se a circulação viária, pode incorporar um novo sistema de unificação zonal sustentável, que substitui o tradicional veio industrial de comunicação, por um percurso pedonal capaz de integrar diversas atividades culturais e sociais, que integra e une o que lhe está adjacente, criando um percurso sustentável capaz de unificar e juntar territórios e culturas (Fig. 39).



Figura 39 - Percurso pedestre da High Line em Nova Yorque ¹⁰⁸

Quando abordamos zonas rurais em que se pretende reunir um conjunto de atividades que dinamizem o local, importa ressaltar a importância do ambiente em que estamos inseridos, tendo em atenção os fatores ambientais, e a proteção dos mesmos (Fig. 40 e 41). Utilizar o conceito de Cidade Linear em contextos rurais, oferece vantagens quando se pretende reunir um determinado conjunto de fatores, que visam a valorização do património e o bem-estar do utilizador, recorrendo á interligação destes elementos com base num sistema linear de percurso.



Figura 40 - Tabuleta de indicações de percurso ¹⁰⁹



Figura 41 - Percurso pedestre em zona montanhosa ¹¹⁰

¹⁰⁸ Percurso pedestre da High Line em Nova Yorque, Fonte- <https://blogdaarquitectura.com/high-line-o-parque-elevado-de-manhattan/>, Consultado a 17.05.2022, editada pelo autor.

Estes elementos, tal como acontece na High Line, pretendem estimular a interação do espetador com o ambiente proposto, de modo a incitar a descoberta e a ocupação destes espaços para uso individual ou social. O uso de uma antiga linha ferroviária para a execução de uma estrutura que pretende isolar os utentes da confusão presente na cidade, oferece um percurso, que incita o contacto com a natureza e a dialogação com os diferentes espaços culturais, regenerando uma ruína, que devolve a sua história e valoriza o património.

¹⁰⁹ Tabuleta de indicações de percurso, Fonte- <https://m.facebook.com/municipiodebraga/photos/aproveite-o-bom-tempo-para-explorar-a-rede-de-percursos-pedestres-de-braga-total/3482025881828574/>, Consultado a 17.05.2022, editada pelo autor.

¹¹⁰ Percurso pedestre em zona montanhosa, Fonte- <https://viagens.sapo.pt/viajar/viajar-portugal/artigos/este-passadico-promete-ser-a-proxima-sensacao-em-portugal>, Consultado a 17.05.2022, editada pelo autor.

3.3 Arturo Soria Y Mata A Cidade Linear

"Sobre esse esquema biológico, Milyutin escreveu: Não deve haver desvio na sequência dessas seis zonas, pois isso, além de perturbar todo o projecto, também impossibilitaria o desenvolvimento e a extensão de cada unidade individual, criando condições insalubres de vida e anulando por inteiro as importantes vantagens de produção oferecidas pelo sistema linear"¹¹¹

¹¹¹ Frampton, K. (1997). História Crítica da Arquitetura Moderna. São Paulo: Martins Fontes. p.212

Arturo Soria Y Mata, autor do conceito da Cidade Linear, foi um urbanista espanhol que dedicou a sua vida na descoberta de um modelo urbanístico, que controle o congestionamento presente nas grandes cidades, e que por sua vez diminui-a o tráfego urbano, tornando-o mais fluido e seguro.¹¹²

A ideia de Cidade Linear, é desenvolvida através da desurbanização do modelo da cidade expansiva, optando por um sistema de comunicações lineares, mais mecânico e direto, oferecendo à cidade um sistema de vias de comunicação paralelas entre si, que desempenham funções diversas, formando uma malha linear que acompanha o crescimento da cidade á medida que esta se desenvolve (Fig. 42).¹¹³

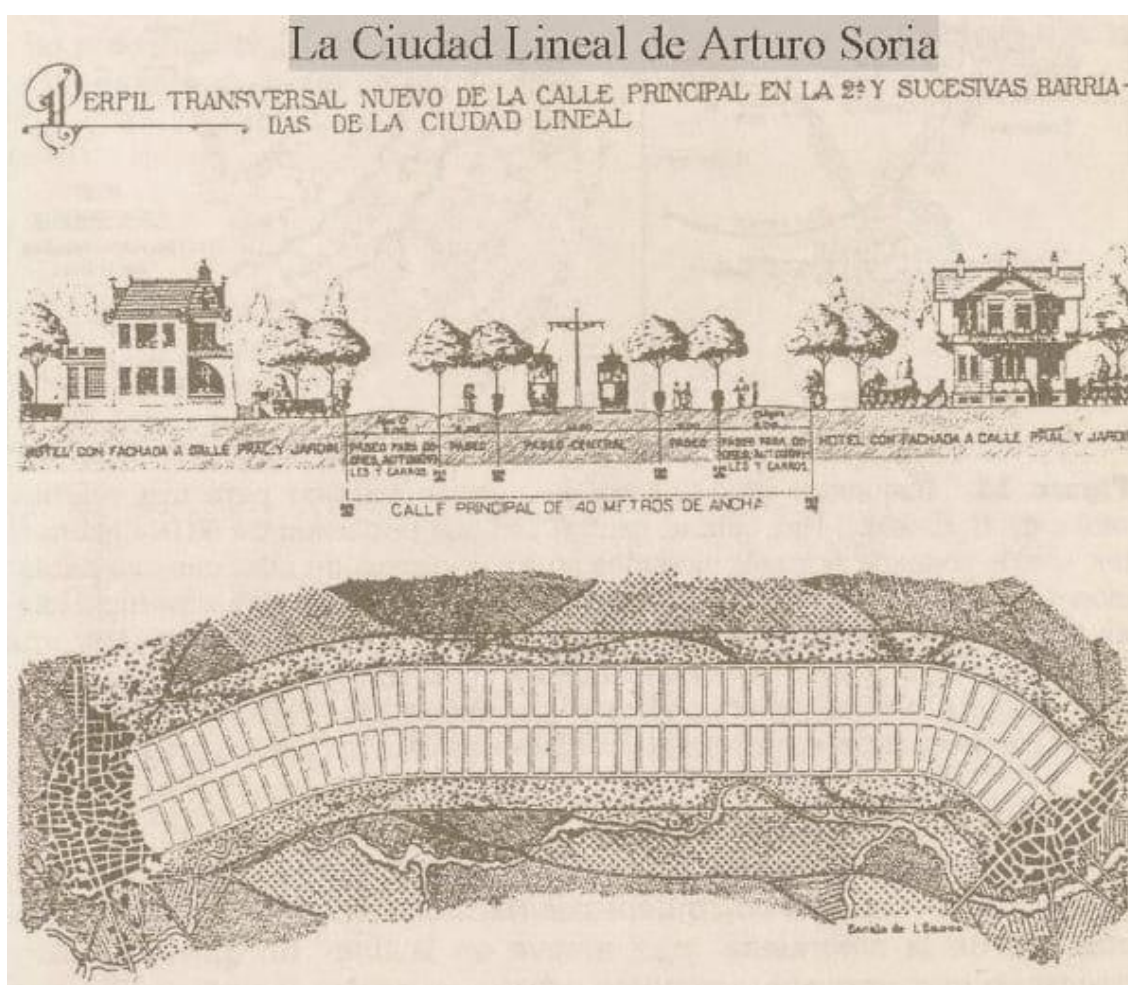


Figura 42 - Plano para a Cidade Linear de Arturo Soria ¹¹⁴

¹¹² Legado Arturo Soria Asociacion Cultural. (2019). Ciudad Lineal. Obtido em 24 de 03 de 2022, de <https://legadoarturosoria.es/ciudad-lineal/el-proyecto/>

¹¹³ Fernandez, D. M. (2010). Un Paseo Por La Ciudad Lineal. Madrid: La Libreria / El Senderista.

¹¹⁴ Plano para a Cidade Linear de Arturo Soria, Fonte-
<https://abuscapelasabedoria.blogspot.com/2017/07/como-o-urbanismo-linear-salvou.html>, Consultado a 04.03.2022, editada pelo autor.

Confrontado com uma cidade onde a desorganização e a falta de higiene prevalecem face aos sucessivos progressos tecnológicos e sociais da época, Soria, vê-se obrigado a intervir em Madrid, propondo uma malha urbana que fosse consequência direta na organização e estruturamento dos meios de comunicação e transporte terrestre.¹¹⁵

Em 1882, Arturo Soria apresenta a sua posição quanto a organização da cidade, expondo o seu trabalho no jornal *El Progreso*, na coluna *Casas de Madrid*, onde inicia a sua luta contra a desigualdade e justiça social, propondo um modelo de Cidade Linear que visa o melhoramento da evolução e expansão da rede urbana de Madrid, gerando um aumento na qualidade de vida de quem habita a metrópole (Fig. 43). Assim, Soria desenvolve um modelo assente em premissas como a higiene, o regulamento dos terrenos e dos seus preços, assim como um sistema de meios rápidos para a comunicação feita na cidade. A linha reta, com extensão ilimitada, vem contrapor com a ideia de que a cidade se desenvolve a partir de um núcleo, em que a centralidade e a hierarquização são consequências da sua malha. Assim, é proposta a ruralização da vida urbana, criando uma quadricula onde a cidade e o campo se estendem no mesmo alinhamento, usando uma metodologia linear que gere o progresso e o avanço da cidade de forma igualitária e justa.¹¹⁶



Figura 43 - Plano Urbanístico da Cidade Linear de Madrid ¹¹⁷

¹¹⁵ Fernandez, D. M. (2010). *Un Paseo Por La Ciudad Lineal*. Madrid: La Libreria / El Senderista.

¹¹⁶ Fernandez, D. M. (2010). *Un Paseo Por La Ciudad Lineal*. Madrid: La Libreria / El Senderista.

¹¹⁷ Plano Urbanístico da Cidade Linear de Madrid, Fonte-
<https://legadoarturosoria.es/la-imagen-grafica-de-la-ciudad-lineal/>, Consultado a 04.03.2022, editada pelo autor.

“Uma só rua de quinhentos metros de largura, e do comprimento que for necessário, entenda-se bem, do comprimento que for necessário, assim será a cidade do futuro, cujos extremos podem ser Cádiz e San Petersburgo, ou Pequim e Bruxelas.”¹¹⁸

Soria, advogava a extinção da hierarquização socioeconómica, afirmando que independentemente do cargo e função que o indivíduo desempenha na sociedade, este deve ter igual acesso às condições de bem-estar e habitabilidade, abolindo os bairros de operários patente nas típicas cidades industriais, assim como as casas geminadas. Com um pensamento à frente do seu tempo, Arturo Soria defendia uma cidade verde, em que a construção de casas deveria ocupar apenas 1/5 da área total do lote, e as suas vias, que marcam a organização da malha urbana fossem protegidas por espécies vegetais, de modo a obter uma dinâmica saudável e sustentável do organismo vivo que é a cidade (Fig. 44).¹¹⁹

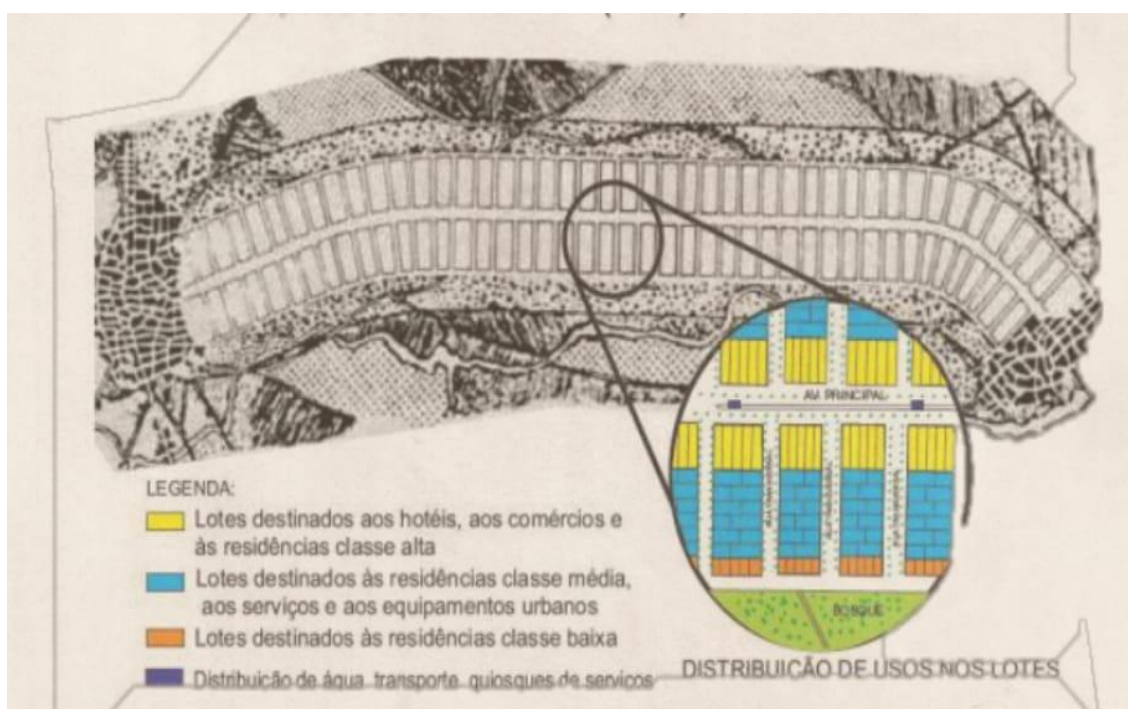


Figura 44 - Distribuição dos lotes do plano urbanístico da Cidade Linear ¹²⁰

¹¹⁸ Mata, A. S. (1882). Cosas de Madrid. El Progreso, p. 38.

¹¹⁹ Pereira, J. R. (1998). La Ciudad Lineal de Madrid. Madrid: Fundación Arquia.

¹²⁰ Distribuição dos lotes do plano urbanístico da Cidade Linear, Fonte-
<https://www.passeidireto.com/arquivo/47976733/cidade-linear-plano-cerda-reforma-de-paris-e-plano-de-haussmann/2>, Consultado a 04.03.2022, editada pelo autor.

O conceito de Cidade Linear é assente em vários princípios, através deles, Soria organiza a sua proposta de reurbanização da cidade, assumindo a universalidade dos mesmos, na construção e planeamento de qualquer tecido urbano.

1º O modo como é feita a locomoção interfere diretamente nos problemas da urbanização

A locomoção e o modo como esta é feita, é o principal fator de transformação e desorganização das cidades ponto, pois á medida que esta se desenvolve e multiplica, as vias de comunicação adaptam-se de forma inconsciente, mostrando-se ineficazes face a evolução dos meios de locomoção. Soria defendia que a evolução da cidade, comparativamente à evolução das formas naturais, deveria ser feita á sua imagem, obtendo um plano de simetria, de sexualidade e de progressão que identifica a natureza, gerando um organismo vivo que se adapta as suas transformações de forma linear e coerente. ¹²¹

2º O planeamento antecede a construção

Assim como, na construção de uma casa onde o desenho e o planeamento da mesma é feito antes da sua construção, no planeamento de qualquer malha urbana, o seu traçado e estudo deve ser elaborado previamente a sua edificação.¹²²

3º As formas geométricas usadas na malha da cidade devem ser regulares e lineares

A organização da cidade feita por Soria, tem como eixo principal uma rua, a partir da qual se desenvolve a metrópole de forma organizada e simétrica. Este eixo deve ter no mínimo quarenta metros de largura, onde se organizam paralelamente as vias de locomoção que atravessam esta coluna vertebral, obtendo uma malha simétrica e perpendicular de lotes retangulares ou quadrados, de forma a poupar tempo e dinheiro na construção e vivencia da cidade. Uma malha irregular, onde a largura das vias e a forma que estas adquirem, não obedece a uma regra geral, torna-se mais dispendiosa do que a construção de uma malha regular, pois o cumprimento e largura das ruas, e a forma como estas se organizam, encarece o material necessário para a sua elaboração. Além de dificultar o acesso a serviços que por estarem inseridos em ruas

¹²¹ Pereira, J. R. (1998). *La Ciudad Lineal de Madrid*. Madrid: Fundación Arquia.

¹²² Pereira, J. R. (1998). *La Ciudad Lineal de Madrid*. Madrid: Fundación Arquia.

irregulares se tornam mais complicados de aceder comparativamente as ruas largas e retas patentes numa organização linear.¹²³

4º O tamanho total da casa deve corresponder a 1/5 da área do lote

Todos os edifícios, públicos ou privados, devem ter apenas um quinto da sua área total dedicado á construção, o restante deve ser mantido como área premiável, sendo esta usada para hortas e jardins de modo a manter não só as condições higiénicas necessárias, mas também o aspeto verde e saudável da cidade (Fig. 45).¹²⁴

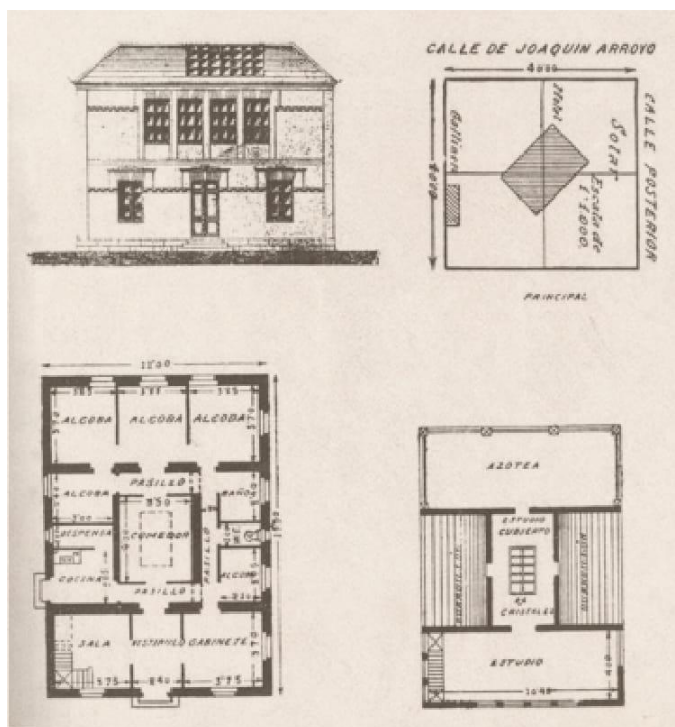


Figura 45 - Organização das áreas dos lotes ¹²⁵

5º A separação das casas entre si

A organização urbana usada na Cidade linear, defende a atribuição igualitária de uma habitação com jardim e horta para cada família, defendendo a privacidade e bem-estar de quem a habita, contrariando a construção de casas geminadas ou separadas com muros. As vantagens que possam existir neste tipo de construções meeiras,

¹²³Pereira, J. R. (1998). La Ciudad Lineal de Madrid. Madrid: Fundación Arquia.

¹²⁴ Pereira, J. R. (1998). La Ciudad Lineal de Madrid. Madrid: Fundación Arquia.

¹²⁵ Organização das áreas dos lotes, Fonte- <https://www.passeidireto.com/arquivo/47976733/cidade-linear-plano-cerda-reforma-de-paris-e-plano-de-haussmann/2>, Consultado a 04.03.2022, editado pelo autor.

tornam-se irrelevantes face aos problemas que as mesmas provocam devido ao permanente contacto com outra habitação (Fig. 46).¹²⁶

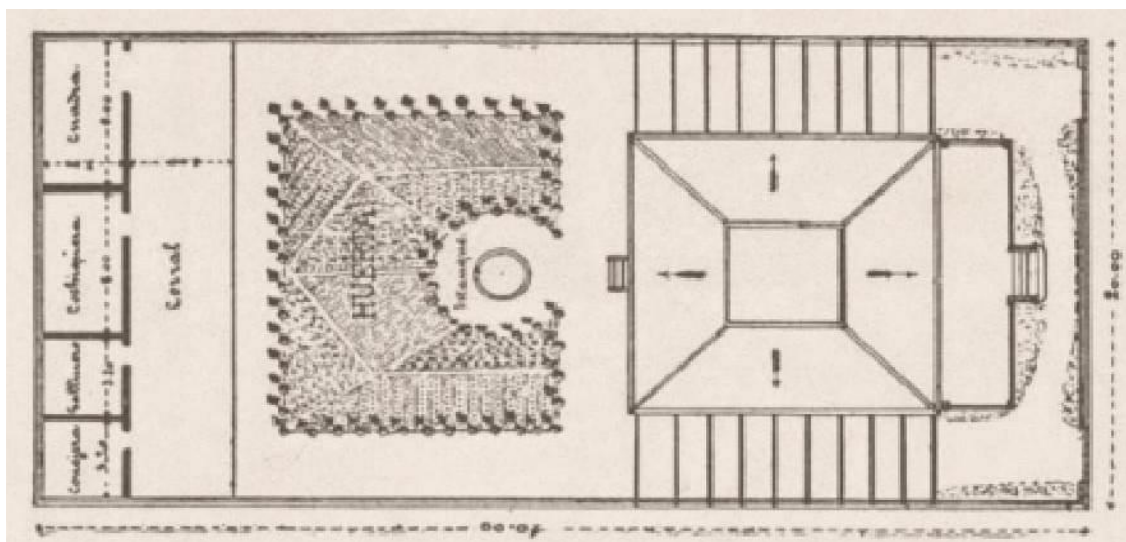


Figura 46 - Separação de lotes ¹²⁷

6º A separação das casas face ao alinhamento da rua

Deve existir um distanciamento de pelo menos cinco metros, entre o muro que faz a separação de lotes, face ao alinhamento das casas inseridas no mesmo. Este afastamento deve-se não só a parte estética e funcional da casa, mas também, ao possível alargamento de ruas, conseqüente da evolução futura. ¹²⁸

7º A triangulação

A forma como a Cidade Linear se relaciona com a malha existente das cidades ponto, conjuga-se num sistema de triangulação, onde as pontas das cidades precedentes se conectam com os lados das cidades lineares, formando triângulos urbanos que se destinam a produção agrícola e industrial (Fig. 47). ¹²⁹

¹²⁶ Pereira, J. R. (1998). *La Ciudad Lineal de Madrid*. Madrid: Fundación Arquia.

¹²⁷ Separação de Lotes, Fonte- <https://www.passeidireto.com/arquivo/47976733/cidade-linear-plano-cerda-reforma-de-paris-e-plano-de-haussmann/2>, Consultado a 03.04.2022, editada pelo autor.

¹²⁸ Pereira, J. R. (1998). *La Ciudad Lineal de Madrid*. Madrid: Fundación Arquia.

¹²⁹ Pereira, J. R. (1998). *La Ciudad Lineal de Madrid*. Madrid: Fundación Arquia.

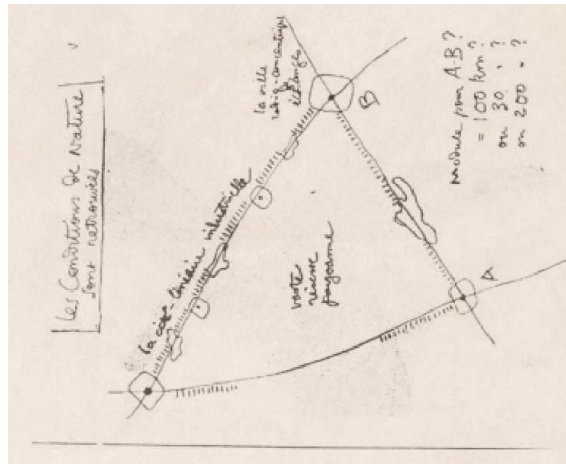


Figura 47 - Divisão do terreno rural ¹³⁰

8º A comunicação de pontos

Para combater os obstáculos naturais e artificiais encontrados ao longo do percurso, a largura presente nas vias da cidade linear deve ser reduzida de modo a facilitar o atravessamento destes pontos. Os arruamentos devem cingir-se a largura necessária para a passagem de uma via dupla ou simples de “ferrocarriles” de modo a assegurar a comunicação entre pontos (Fig. 48).¹³¹

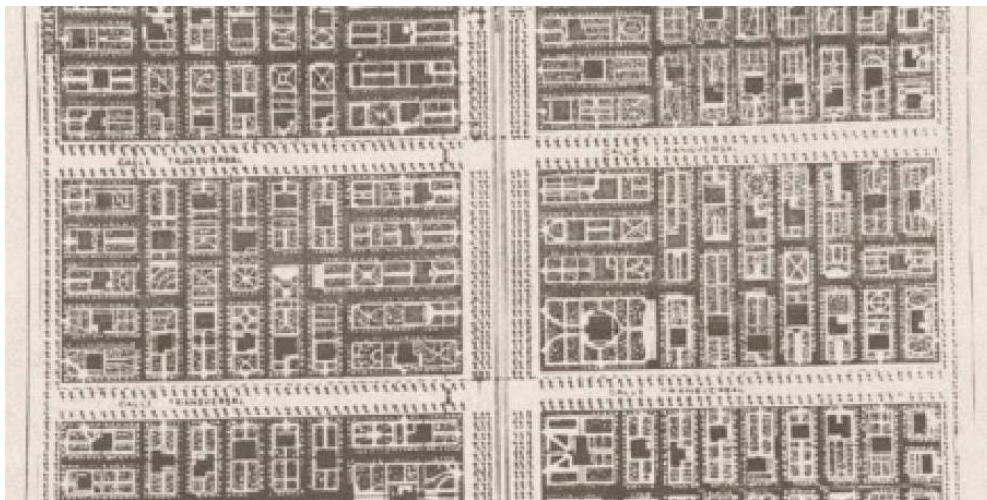


Figura 48 - Largura das vias ¹³²

¹³⁰ Divisão do Terreno Rural, Fonte- <https://www.passeidireto.com/arquivo/47976733/cidade-linar-plano-cerda-reforma-de-paris-e-plano-de-haussmann/2>, Consultado a 03.04.2022, editado pelo autor.

¹³¹ Pereira, J. R. (1998). La Ciudad Lineal de Madrid. Madrid: Fundación Arquia.

¹³² Largura das Vias, Fonte- <https://www.passeidireto.com/arquivo/47976733/cidade-linar-plano-cerda-reforma-de-paris-e-plano-de-haussmann/2>, Consultada a 04.03.2022, editada pelo autor.

9º A proximidade com a natureza e a comunicação desta com a cidade

A Cidade Linear procura a aproximação do meio rural face as metrópoles, oferecendo uma malha urbana que une estes dois campos, contrariando o êxodo rural marcado pela revolução industrial. A grelha usada por Soria, solicita uma maior aproximação da cidade com o campo, recorrendo a uma arquitetura racional e responsável.¹³³

10º A Repartição igualitária da terra

Na realização e repartição da malha organizacional da Cidade Linear, o modo como é feita a desapropriação dos donos das terras, face a evolução do território e as suas necessidades, respeita um bem comum que é conciliado com o direito do próprio. Desta forma a justa repartição de terra é assegurada, respeitando sempre a cidade e a sua organização social.¹³⁴

Este modelo de Cidade Linear foi construído por Arturo Soria y Mata na periferia de Madrid, como bairro experimental, posteriormente em 1920, arquitetos e urbanistas como Le Corbusier, Lucio Costa, Kenzo Tange e Ernest May, interpretaram este modelo recreando-o a sua imagem.

“A minha afeição ao estudo dos problemas da vida urbana, e o desamparo em que se faz a obra de transformação da Madrid antiga e presente desde o falecimento de Mesonero Romanos e de Fernandez de los Ríos, movem o meu ânimo a expressar a minha humilde opinião acerca dos assuntos municipais”¹³⁵

¹³³ Pereira, J. R. (1998). *La Ciudad Lineal de Madrid*. Madrid: Fundación Arquia.

¹³⁴ Pereira, J. R. (1998). *La Ciudad Lineal de Madrid*. Madrid: Fundación Arquia.

¹³⁵ Mata, A. S. (1883). Pectore. *El Progreso*, p.16.

O modo como Arturo Soria Y Mata, organiza o seu pensamento em relação a cidade linear, em que objetiva uma cidade que se organiza e distribui através de uma artéria que faz a comunicação entre todos os pontos organizacionais da metrópole, remete-nos para o conceito de unificação territorial que estamos a trabalhar. Baseando-se num processo funcionalista, o modelo apresentado por Soria funciona como uma espinha dorsal, a qual delimita o percurso, e no decorrer deste, aparecem as propostas de desenvolvimento.

A persistência deste conceito até ao dia de hoje, vem reforçar a ideia de funcionalidade e ruralização da cidade, estes princípios podem ser aplicados nos casos que encontramos hoje em dia quando abordamos questões como percursos, planeamento territorial e organização espacial.

Quando se pretende elaborar um percurso que visa integrar vários pontos dispersos entre si, somos remetidos para as questões de funcionalidade levantadas por Soria. Estes princípios, mostram a facilidade de um sistema linear que pode ser aplicado a várias problemáticas territoriais, onde toda a comunicação e deambulação dos intervenientes, é feita através de um percurso linear que está intrinsecamente conectado com a natureza que o envolve, distribuindo o programa de intenções ao longo desta corrente, conseguindo assim gerar um plano em que todo o fluxo se organiza linearmente sem que este interfira com o restante plano, de modo a obter uma linha cronológica que conecta toda a vertente programática.

O sistema linear torna-se a forma mais simplificada e coerente de organizar um percurso programático, que visa conectar zonas de interesse distintas, conseguindo assim obter uma circulação fluida, virada para a natureza e para a sustentabilidade, conseguindo dar lugar as intervenções ao longo da linha, sem que estas interfiram diretamente no percurso projetado.

Em suma, o sistema linear de Arturo Soria y Mata representa o modo mais simplificado e funcionalista para a organização de determinados pontos ao longo do território, criando um sistema linear em que a fluidez e a continuidade apresentada, oferecem ao percurso uma rede coesa de ligação programática centrada na preservação da paisagem e do território.

3.4 High Line

“We wanted to save the High Line to make something extraordinary for New York City. It wouldn't be enough to build stairs and add a few planters and benches. The design for High Line had to be as interesting and unusual as the structure itself.”¹³⁶

¹³⁶ Line, F. o. (2008). *The High Line*. Obtido em 11 de 04 de 2022, de High Line: <https://www.thehighline.org/>, p.7.

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

O High Line é um parque urbano, que surgiu com o abandono de uma linha férrea suspensa, em Manhattan. Este projeto é uma referência mundial, pelo modo como foi reconvertido o abandono e a degradação de uma antiga linha férrea, tornando-a num percurso pedonal linear, em que a estratégia utilizada dinamizou e impulsionou o valor recreativo num contexto social e ecológico.¹³⁷

A construção desta linha ferroviária na década de 30, teve como propósito, elevar o tráfego ferroviário a 9 metros de altura, de modo a este não interferir com a mobilidade existente, fazendo passar a mercadoria pelo interior dos edifícios industriais com ligação direta aos armazéns, potencializando o fluxo de mercadorias e material (Fig. 49).¹³⁸



Figura 49 - Linha férrea de Manhattan na década de 30 ¹³⁹

¹³⁷ Corner, J. (2020). A linha Alta. Londres: Phaidon Press Ltda.

¹³⁸ Joshua David, R. H. (2011). HIGH LINE: The Inside Story of New York City's Park in the Sky. Nova York: Farrar, Straus e Giroux.

¹³⁹ Linha férrea de Manhattan na década de 30, Fonte- <https://www.thehighline.org/history/>, Consultado a 17.03.2022, editada pelo autor.

Com o aumento e crescimento do transporte rodoviário, em 1980, devido ao declínio do uso de infraestruturas ferroviárias para o transporte de mercadorias, a High Line, é desativada e esquecida. Tomada pela vegetação e pela degradação, este percurso permaneceu abandonado por mais de 20 anos, assumindo a aparência de uma ruína.¹⁴⁰

A 1999, dois moradores da cidade, partilharam o mesmo desejo de reabilitar a linha, até então abandonada, transformando-a num local público que contribuísse para o desenvolvimento e bem-estar da cidade, e de quem a habita. Neste sentido, nasceu a associação Friends of High Line, cujo objetivo era reunir mais seguidores, para combater o abandono e a demolição desta estrutura, reconvertendo-a em um parque elevado com ideologias sociais e ambientais.¹⁴¹

Com o apoio da Cidade de Nova York, em 2003, foi aberto um concurso público pela associação Friends of High Line, com o objetivo de recolher ideias para a nova utilização da High Line. Em 2004, James Corner Field Operations e o escritório Diller Scofidio + Renfro, ganharam o concurso, tendo dado início às primeiras intervenções em 2006 (Fig. 50).¹⁴²



Figura 50 - Plano de acessos da High Line ¹⁴³

Este percurso foi desenvolvido em três fases diferentes, com uma extensão de 2.3km, em que os objetivos primordiais eram a preservação da estrutura histórica, e a reconversão em um espaço sustentável em todas as vertentes. A transformação do local vem abordar um novo conceito de habitar a cidade e o espaço público sustentado por

¹⁴⁰ Joshua David, R. H. (2011). HIGH LINE: The Inside Story of New York City's Park in the Sky. Nova York: Farrar, Straus e Giroux.

¹⁴¹ Corner, J. (2020). A linha Alta. Londres: Phaidon Press Ltda.

¹⁴² Line, F. o. (2008). The High Line. Obtido em 11 de 04 de 2022, de High Line: <https://www.thehighline.org/>

¹⁴³ Plano de acessos da High Line, Fonte- <https://www.proximatrip.com.br/estados-unidos/nova-york/high-line-park-em-nova-york-dicas-e-passeio-no-parque-suspenso/>, Consultado a 23.03.2022, editada pelo autor.

zonas inovadoras e convidativas, zonas verdes, zonas de estar, zonas de passagem, zonas de lazer, e espaço para atividades sociais e culturais.¹⁴⁴

No início da execução da obra, houve a preocupação de preservar alguns elementos históricos que caracterizavam o espaço e a sua memória, deste modo os carris foram restaurados e colocados de volta no seu espaço, do mesmo modo, a vegetação que havia se apoderado da linha nos anos em que esteve ao abandono, foi utilizada para manter o espaço o mais autêntico a si mesmo, preservando o legado do local e evitando o desperdício de custos com demolições e consequentemente menos entulho gerado (Fig. 51).¹⁴⁵

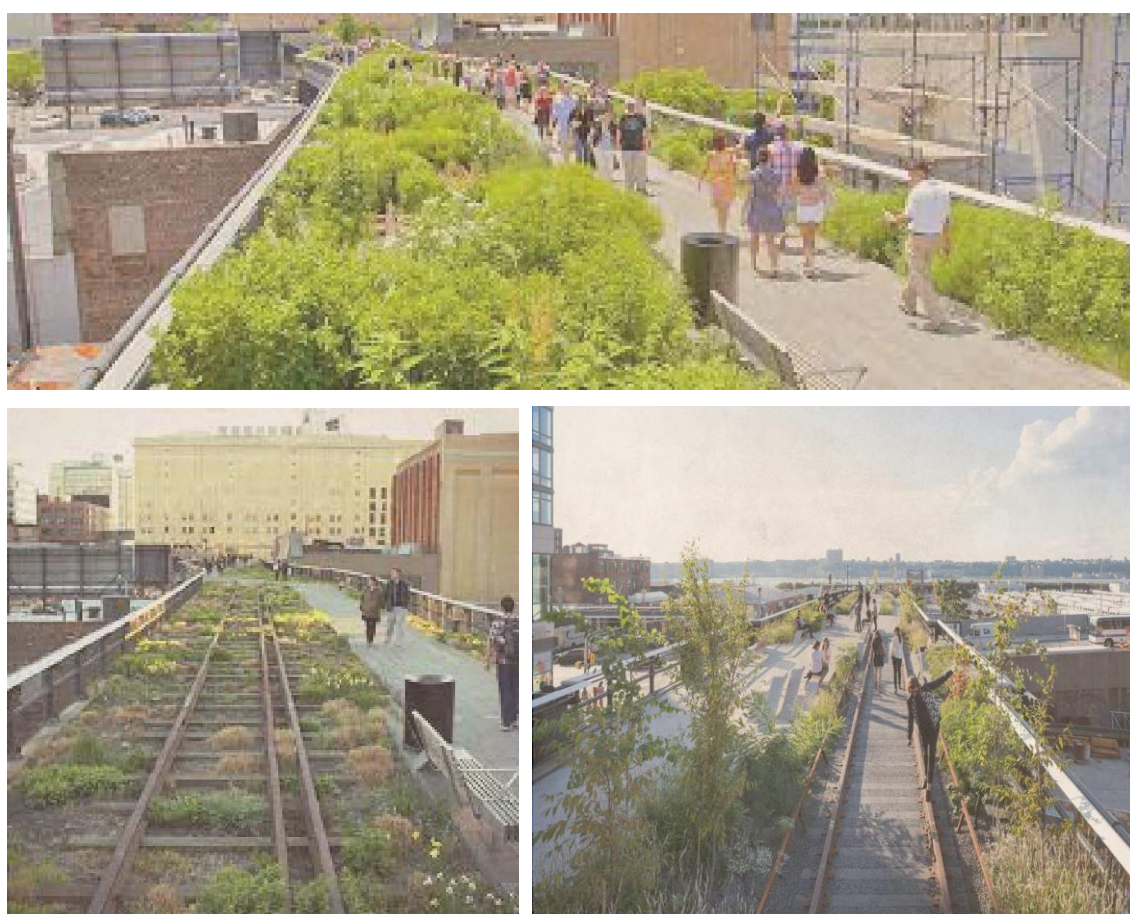


Figura 51 - Percursos na High Line ¹⁴⁶

¹⁴⁴ Line, F. o. (2008). The High Line. Obtido em 11 de 04 de 2022, de High Line: <https://www.thehighline.org/>

¹⁴⁵ Corner, J. (2020). A linha Alta. Londres: Phaidon Press Ltda.

¹⁴⁶ Percorso na High Line, Fonte- (1) <https://www.novayork.net/high-line> (2) <https://via.ufsc.br/revitalizacao-urbana-high-line-park/?lang=en> (3)

<https://www.archdaily.com.br/br/627644/um-passeio-pelo-high-line-com-iwan-baan>, Consultado a 23.03.2022, editadas pelo autor.

O modo como foi feito os arranjos paisagísticos da High Line, teve especial atenção ao uso de espécies nativas do local, facilitando a sua adaptação. Foi utilizado o self-down landscape, que dá liberdade a vegetação de se adaptar ao local e apropriar-se dele mesmo, a sazonalidade que afeta o desenvolvimento da vegetação também foi pensada de maneira a manter um ecossistema vivo e saudável durante todo o ano. O sistema utilizado na estrutura da linha férrea para poder suportar todo este ecossistema, foi o mesmo utilizado nas coberturas ajardinadas, onde foram aplicadas várias camadas de substrato, que ao mesmo tempo, sustenta a flora, e ajuda a drenagem de água (Fig. 52).¹⁴⁷

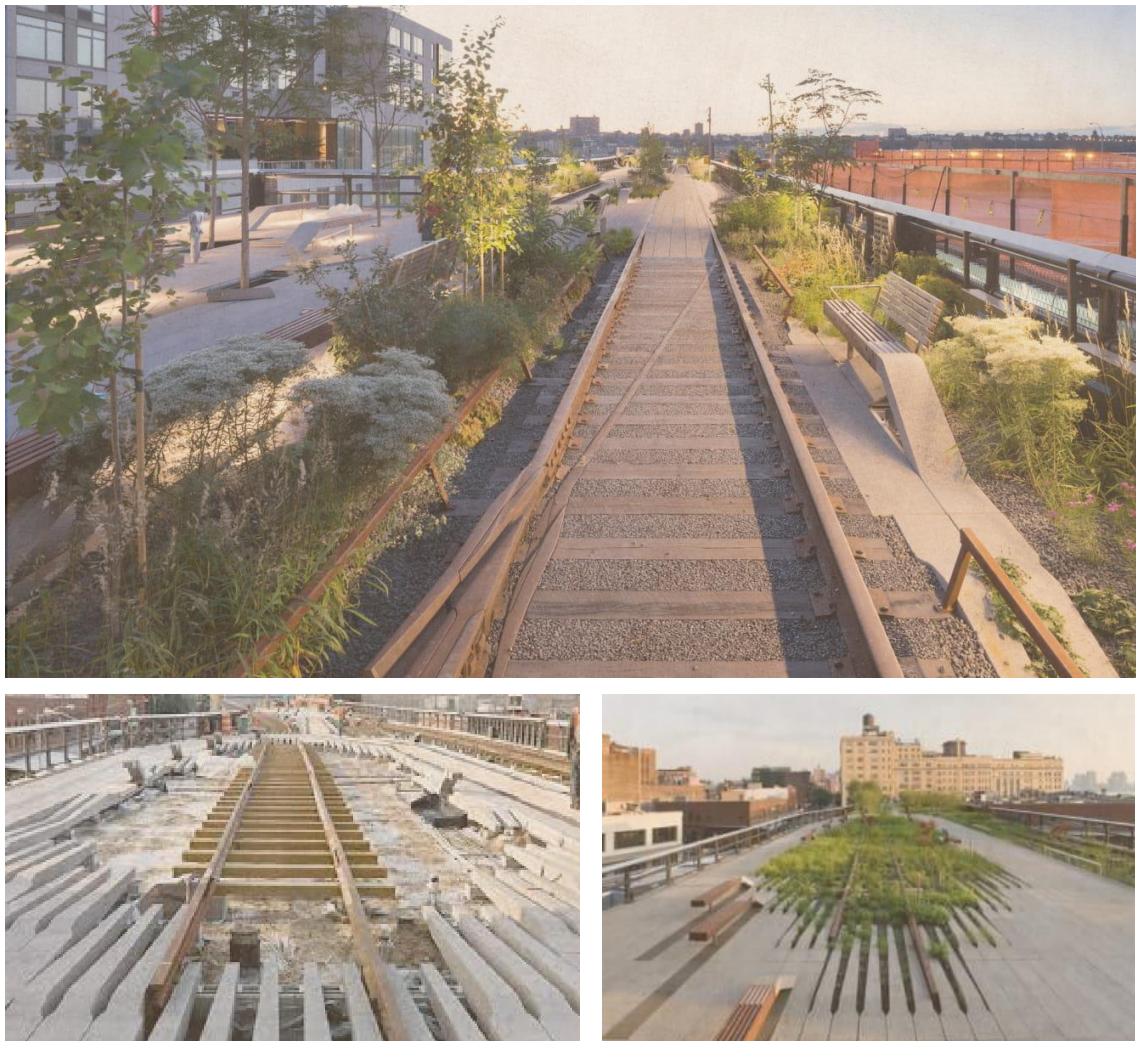


Figura 52 - Preservação dos antigos carris ferroviários¹⁴⁸

¹⁴⁷ Joshua David, R. H. (2011). *HIGH LINE: The Inside Story of New York City's Park in the Sky*. Nova York: Farrar, Straus e Giroux.

¹⁴⁸ *Preservação dos antigos carris ferroviários*, Fonte- (1) <https://www.archdaily.com.br/br/627644/um-passeio-pelo-high-line-com-iwan-baan/542194fac07a80a9910000a5> (2) <https://www.archdaily.com.br/br/627644/um-passeio-pelo-high-line-com-iwan-baan/5421a81eco7a8086fc0000f9> (3) <https://www.designboom.com/architecture/james-corner-field-operations-diller-scofidio-renfro-high-line-under-construction/>, Consultado a 24.03.2022, editadas pelo autor.

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

A escolha dos materiais, foi pensada de igual modo para preservar a durabilidade do espaço e evitar a necessidade de substituição de peças a curto prazo. Foi utilizada madeira ipê, que é conhecida pela sua grande durabilidade e resistência, utilizada em mobiliário urbano e alguns arranjos exteriores. Placas de betão pré-fabricadas com diferentes formatos, foram utilizadas no acabamento do pavimento, criando um jogo em que a vegetação se insere paulatinamente nos percursos do parque. A preservação e reabilitação da antiga estrutura ferroviária, assim como a atenção dada ao restauro das peças características de um espaço tipicamente industrial, refletiu-se na valorização e respeito das memórias, e dos detalhes que prevalecem (Fig. 53).¹⁴⁹

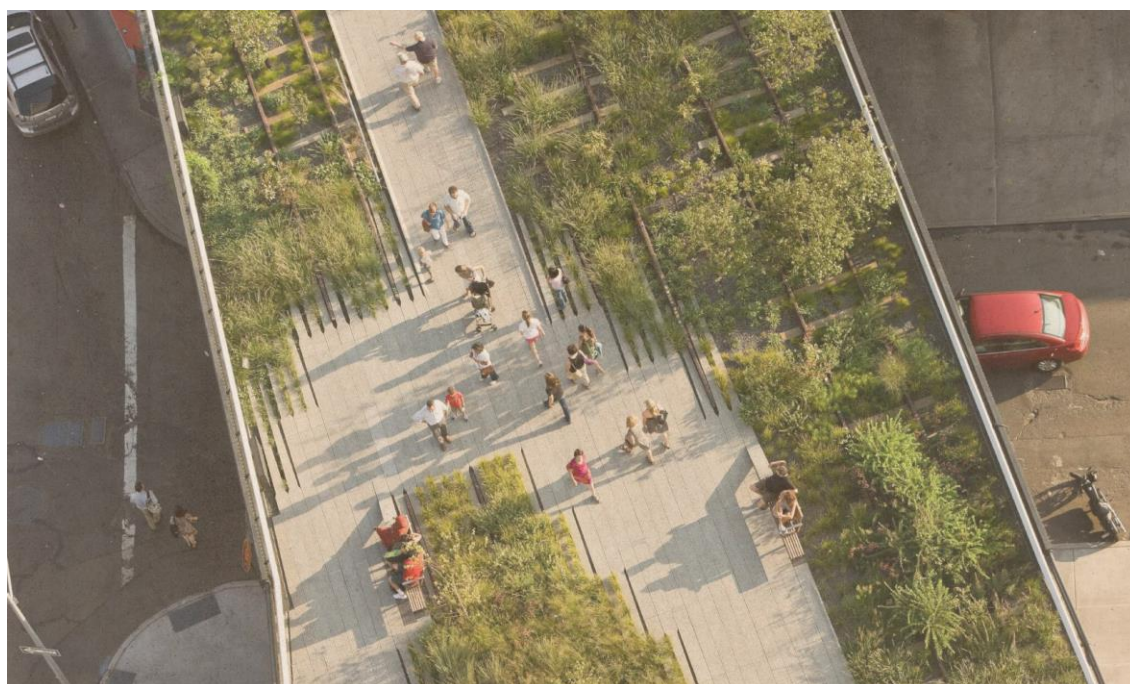


Figura 53 - Vista aérea da High Line ¹⁵⁰

A conceção deste percurso é enfatizada pela presença da iluminação LED, que guia o visitante ao longo dos trilhos, transmitindo uma sensação de segurança e tranquilidade, derivado á colocação estratégica deste elemento eletromagnético em elementos de mobiliário urbano, assim como o uso da luz negativa utilizada na marcação dos trajetos.¹⁵¹

¹⁴⁹ Joshua David, R. H. (2011). *HIGH LINE: The Insie Story of New York City`s Park in the Sky*. Nova York: Farrar, Straus e Giroux.

¹⁵⁰ Vista aérea da High Line, Fonte- <https://wikihaus.com.br/blog/conheca-o-high-line-em-ny-exemplo-de-colaboracao-e-espaco-publico-de-qualidade/>, Consultado a 23.03.2022, editada pelo autor.

¹⁵¹ Joshua David, R. H. (2011). *HIGH LINE: The Insie Story of New York City`s Park in the Sky*. Nova York: Farrar, Straus e Giroux.

A comunicação entre a cidade e o parque é feita através de nove pontos espalhados pela extensão da linha, através de escadarias, estas, assumem morfologias variadas permitindo o desenvolvimento de atividades sociais e culturais, ao mesmo tempo que servem de comunicação entre estes dois polos (Fig. 54). A acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, é garantida em quatro dos nove pontos de acesso vertical ao parque, através de elevadores que permitem a transição de espaços.¹⁵²

O projeto da High Line, tem como base a recuperação de um patrimônio abandonado, com o intuito de poder ajudar no desenvolvimento da região e no melhoramento da qualidade de vida da cidade e de quem a habita. Além da transformação da linha ferroviária numa zona verde de lazer, este projeto propôs a reconversão de alguns edifícios industriais que comunicam diretamente com a linha, em espaços dinamizadores da cultura como, museus, galerias de arte, estúdios, residências, assim como lojas e restaurantes de apoio.

A arte contemporânea está presente na atividade e dinamismo deste local, uma vez que ao longo do parque, são expostas obras de artistas em diferentes estados de carreira, de modo a promover o seu trabalho, assim como workshops, palestras e visitas guiadas que comunicam com as exposições existentes nas galerias, conferindo um cenário perfeito para a manifestação e divulgação da arte, e consequentemente dos artistas (Fig. 55).¹⁵³

¹⁵² Joshua David, R. H. (2011). *HIGH LINE: The Inside Story of New York City's Park in the Sky*. Nova York: Farrar, Straus e Giroux.

¹⁵³ Joshua David, R. H. (2011). *HIGH LINE: The Inside Story of New York City's Park in the Sky*. Nova York: Farrar, Straus e Giroux.

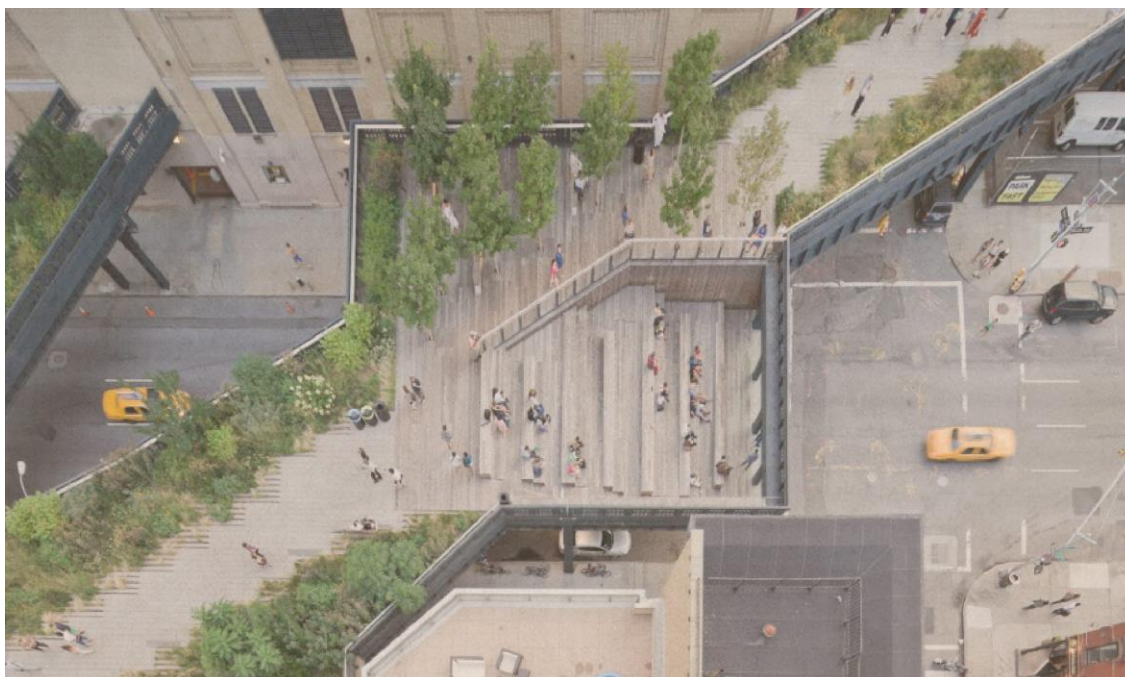


Figura 54 - Vista aérea dos acessos verticais da High Line ¹⁵⁴

A High Line é o expoente máximo de como o desenho urbano e a arquitetura sustentável, influenciam e moldam o uso de um determinado espaço, podendo ter consequências muito positivas na qualidade de vida das pessoas, na economia e no modo como estes espaços preenchem os vazios urbanos, tornando-os o coração da cidade.

O grande sucesso da obra e o modo como esta interagiu com a economia e a cultura da cidade, atraiu novos investidores para a construção de novos equipamentos projetados por arquitetos de renome. Este fenómeno deu origem a uma escalada nos preços do solo, devido à alta procura por parte dos investidores na construção de novos equipamentos na zona.¹⁵⁵

A reabilitação deste percurso linear, mostra como uma ruína pode interagir com a envolvente sem que lhe seja retirada a sua própria memória, podendo esta assumir novas funções, de modo a potencializar o crescimento e a unificação do território, obtendo uma linha promotora de vivências que melhora a qualidade de vida de quem a visita.

¹⁵⁴ Vista aérea dos acessos verticais da High Line, Fonte- <https://julliamrtz.home.blog/2019/01/15/um-guia-pelo-the-high-line/>, consultado a 23.03.2002, editada pelo autor.

¹⁵⁵ Joshua David, R. H. (2011). HIGH LINE: The Inside Story of New York City's Park in the Sky. Nova York: Farrar, Straus e Giroux.



Figura 55 - Exposições culturais na High Line ¹⁵⁶

¹⁵⁶ Exposições culturais na High Line, Fonte- <https://www.maxima.pt/actual/detalhe/arte-ao-ar-livre>, Consultado a 23.03.2022, editada pelo autor.

4 - A cultura do vinho

A produção do vinho a partir de uvas tem vários milênios, a linguagem utilizada para discernir as qualidades do vinho ao longo da sua fabricação, comércio e consumo tem evoluído ativamente desde o seu início. A indústria do vinho moderno libertou-se dos seus limites do “Velho Mundo” numa diáspora que torna cada parte do mundo uma terra livre de videiras ou vinhos (Fig. 56).¹⁵⁷



Figura 56 - Encostas do Douro Vinhateiro ¹⁵⁸

A mudança de panorama global da cultura vinícola reflete as mudanças que ocorrem em três aspetos do mundo do vinho, fazer, vender e beber vinho. O cenário de mudança da cultura do vinho é impulsionado pela difusão e dispersão de normas, regras, rituais, práticas, materiais, relações sociais e conhecimento por meio de transações físicas, sociais, económicas e verbais entre as regiões do mundo.¹⁵⁹

¹⁵⁷ Bruwer, J., Chrysochou, P., & Lesschaeve, I. (2017). Consumer involvement and knowledge influence on wine choice cue utilization. *British Food Journal*, 119(4), 830–844

¹⁵⁸ Encostas do Douro Vinhateiro, Fonte- https://pt.wikipedia.org/wiki/Vinhos_portugueses, Consultado a 12.04.2022, editada pelo autor.

¹⁵⁹ Järlehed, J., & Moriarty, M. (2018). Culture and class in a glass: Scaling the semiofoodscape. *Language & Communication*, 62, 26–38.

Muitos estudos sobre os vinhos tendem a concentrar-se em tempos, lugares, e pessoas e menos em dinâmicas trans contextuais e de longo prazo. No entanto, existem algumas exceções notáveis para esta tendência que se envolve num pensamento sobre o vinho ao longo do tempo e do espaço.¹⁶⁰

As mudanças espaciais do cultivo da uva e da fabricação do vinho, comércio, marketing, publicidade, consumo e prazer recreativo são a evidência próxima desta mudança. As paisagens do vinho estabelecidas e as culturas emergentes são observadas em praticamente todas as principais áreas vitícolas e vinícolas do mundo.¹⁶¹ A conversão de paisagens e de estruturas usadas na produção do vinho reflete a crescente importância da cultura do vinho numa determinada região.

A viticultura pioneira em regiões virgens, muitas vezes, pode estimular o crescimento económico. A conversão do uso da terra para novos vinhedos pode impulsionar o desenvolvimento económico de algumas áreas economicamente menos desenvolvidas ou estagnadas, mas pode igualmente promover a rápida destruição de paisagens naturais, distúrbios ecológicos e necessidade insustentável de recursos limitados e escassos.

Novos vinhedos geram novas vinícolas e estas produzem vinhas novas atraindo mais visitantes. Outro aspeto da paisagem vitivinícola que tem mudado nas últimas décadas é o negócio do vinho, ou seja, globalizar e intensificar a produção, exportação, e comércio de vinhos. A produção global de vinho aumentou cerca de 16 biliões de litros desde 1940 para um máximo de quase 31 biliões em 2015.¹⁶²

A demografia e as preferências dos consumidores estão a mudar de forma constante, e os consumidores de vinho tornaram-se em média mais jovens, sendo este um processo de socialização.¹⁶³ De igual modo, as degustações de vinhos locais, regionais e internacionais no turismo, são cruciais para a economia das vinícolas que os

¹⁶⁰ Anderson, K. and Pinilla, V. (2018). Global overview, in Anderson, K. and Pinilla, V. (eds), *Wine Globalization: A New Comparative History* (pp. 24-54). Cambridge: Cambridge University Press.

¹⁶¹ Parga Dans, E., & Alonso Gonzalez, P. (2017). Gabriel Yravedra. El fraude de la chaptalización en vinos de la Unión Europea. AMV Ediciones, Madrid, 201

¹⁶² Bisson LF (199) Stuck and sluggish fermentations *Am J Enol Vitic* 50, 107 – 119

¹⁶³ Olsen, J., Thompson, K., & Clarke, T. (2003). Consumers Self-Confidence in Wine Purchases. *International Journal of Wine Marketing*, 15(3), 40-52.

promovem, e as mudanças nos padrões de produção, comércio e consumo de vinho têm difundido a linguagem do vinho.¹⁶⁴

Em Portugal, a região do Douro é intrinsecamente ligada aos seus vinhos, e como tal a paisagem é moldada à produção do vinho. As encostas, as vastas fileiras de vinhas e o rio Douro fazem parte de uma paisagem única (Fig. 57). O desenvolvimento do enoturismo exige a participação informada de todas as partes interessadas, bem como uma forte liderança política para garantir uma ampla participação e construção de consenso.¹⁶⁵



Figura 57 - Paisagem vinhateiro do Rio Douro ¹⁶⁶

Hall et al. (2000)¹⁶⁷ propuseram um framework, sistema de enoturismo, com o objetivo de analisar a natureza complexa deste sistema que integra a necessidade do

¹⁶⁴ Itçaina, X., Roger, A. and Smith, A. (2016). *Varietals of Capitalism: A Political Economy of the Changing Wine Industry*. Cornell: Cornell University Press.

¹⁶⁵ SANTOS, Joaquim Brito Dos; ASSECEIRO, Francisco - Terceiro carril e coexistência de bitolas para o tráfego de mercadorias [Em linha]. [S.l.] : Transportes e Negócios/Riscos Editora, 2014 [Consult. 10 abr. 2017].

¹⁶⁶ Paisagem vinhateira do Rio Douro, Fonte-
https://www.portugalbywine.com/pt/regioes/info/douro_32/, consultado a 23.04.2022, editada pelo autor.

consumidor pelo enoturismo e a indústria do vinho. Sendo que, o ponto central do modelo é a experiência enoturística, que ocorre quando os consumidores entram em contato com os elementos e o contexto do produto, ou seja, a experiência que os enoturistas tiveram em contato com os diversos elementos que compõem os produtos do enoturismo como os vinhos, adegas, vinhas, festivais e paisagem vinícola.

O sistema do enoturismo integra duas vertentes, produzir a experiência da viticultura, como a procura e a oferta. Na procura, existe a necessidade dos consumidores em paralelo com o sistema que inclui as percepções, motivações e expectativas do turista. O lado da oferta na indústria do enoturismo, inclui todos os recursos utilizados pelos turistas para fins de enoturismo e pelas empresas e instituições que transformam esses recursos num produto ecoturístico (Fig. 58).¹⁶⁸



Figura 58 - Visita à Adega Mayor de Siza Vieira ¹⁶⁹

As bebidas associadas a uma origem geográfica e a paisagens específicas necessitam cada vez mais de determinados nichos de mercado e consumidores. Os seus

¹⁶⁷ Hall, C. M. & Mitchell, R. (2000) Wine Tourism in the Mediterrean. A Tool for Restructuring and Development. *Thunderbird International Business Review*, 42 (4), p. 445–465.

¹⁶⁸ Fontes, S & Gago, J. (2022). Abordagens modernas para a viticultura de precisão e digital Fevereiro de 2022. No livro: *Melhorando práticas vitivinícolas e vitivinícolas. Sustentáveis*, Editora: Elsevier

¹⁶⁹ Visita à Adega Mayor de Siza Vieira, Fonte-
<https://www.winetourismportugal.com/pt/catalogo/experiencias-vinicas/visitas-degustacoes/adega-mayor-visita-guiada-prova-de-vinhos/>, Consultado a 25.04.2002, editado pelo autor.

rótulos de qualificação representam uma construção social distinta e projetada para “contar a história da região e oferecer experiências aos cidadãos”¹⁷⁰

Na realidade, cada vinho possui a sua própria paisagem cultural e reflete as interações natureza-sociedade, e possui um poder simbólico.¹⁷¹ A entrega dos valores do vinho está associada à cultura nativa, às tradições, ao território e aos sentimentos,¹⁷² é criada com a combinação da identidade territorial, a conscientização das comunidades locais, bem como as aspirações dos consumidores e turistas.¹⁷³

O vinho representa assim, um padrão de excelência para a identidade coletiva, um vetor de difusão da cultura e a identidade territorial como sistema simbólico partilhado,¹⁷⁴⁻¹⁷⁵ incluindo a etnografia, a paisagem e o seu estatuto de fruto sagrado ou de protagonista na gastronomia local. Assim, certificar a origem do vinho tem um carácter multidimensional que inclui uma série de bens que são associados entre si por elementos da paisagem vinícola.¹⁷⁶

Como um fenómeno que se destaca pela contemporaneidade da civilização, a cultura do vinho surge como um resultado do desenvolvimento de instalações de produção do vinho e dos próprios turistas e visitantes. A procura pelo conhecimento sobre o cultivo do vinho, a produção e a degustação, tem promovido o crescimento do turismo neste setor, tornando a atividade como uma fonte de conhecimento e prazer (Fig. 59).

¹⁷⁰ Horlings, L.G. (2014) Cultural mapping: A value centered and place-based perspective. Paper for the conference on Cultural Mapping, Coimbra (Portugal), 28-30 May 2014

¹⁷¹ N. Luger, Z.W. Kundzewicz, E. Genovese, S. Hochrainer, M. Radziejewski River flood risk and adaptation in Europe—assessment of the present status Mitig. Adapt. Strateg. Glob. Change, 15 (2010), pp. 621-639

¹⁷² (UNESCO, 2005), The 2005 convention on the protection and promotion of the diversity of cultural expressions. Disponível em: <https://en.unesco.org/creativity/policy-monitoring-platform/2005-convention-protection>

¹⁷³ RIPPON, M. J. (2014): «What is geography of Geographical Indications? Place, production methods and Protected Food Names», Area, vol. 46 (2), pp. 154-162.

¹⁷⁴ ELIAS, Norbert (2008) [1970], Introdução à Sociologia, Lisboa, Edições 70.

¹⁷⁵ ELIAS, Norbert (2010) [1990], “Le concept freudien de société et au-delà”, in N. Elias, “*Au-delà de Freud: sociologie, psychologie, psychanalyse*”, Paris, Lá Découverte, pp. 131-186.

¹⁷⁶ Horlings, Lummina G. e Marsden, Terry K. (2014), “Exploring the ‘New rural Paradigm’ in Europe: Eco-Economic Strategies as a Counterforce to the Global Competitiveness Agenda”, European Urban and Regional Studies, 21(1), 4-20,



Figura 59 - Visita Enológica às Vinhas da Adega ¹⁷⁷

Portugal é um dos produtores tradicionais e um dos maiores consumidores per capita de vinho.¹⁷⁸⁻¹⁷⁹ Muitas vezes, o setor do enoturismo / turismo do vinho esteve associado à gastronomia e cultura locais.¹⁸⁰⁻¹⁸¹⁻¹⁸² Para além das motivações primárias do enoturismo como as provas de vinhos, compras de vinho e a sua aprendizagem sobre o lugar e como é produzida a matéria, existem outros menos importantes, como o entretenimento, socialização, viagens e descanso em áreas rurais, que são muito apreciados por pessoas que não têm necessariamente interesse e consumo do vinho.¹⁸³

¹⁷⁷ Visita Enológica às Vinhas da Adega, Fonte- <https://www.winevalencia.com/turismo/el-enoturismo-provoca-un-crecimiento-del-205-en-las-rutas-del-vino-de-espana-en-2018.html>, Consultado a 25.04.2022, editada pelo autor.

¹⁷⁸ Aurand, J.-M. (2018), State of the Vitiviculture World Market, 41st World Congress of Vine and Wine, 19-23 November, Punta del Este, Uruguay.

¹⁷⁹ GPP (2007), Vitivicultura. Diagnóstico sectorial, Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, Gabinete de Planeamento e de Políticas. Retrieved from www.isa.utl.pt/files/pub/destaques/diagnosticos/Vinho__Diagnostico_Sectorial.pdf.

¹⁸⁰ Lourenço-Gomes, L., Gonçalves, T., Ferreira, T., and Silva, P. (2017), Atributos valorizados pelo consumidor. In Rumo estratégico para o setor dos vinhos do Porto e Douro. Relatório final – Estudos de base (pp. 162-165). Porto: IVDP/UTAD.

¹⁸¹ Seguro, P., and Sarmiento, M. (2015), O Enoturismo em Portugal. Caracterização das empresas e da procura. Turismo de Portugal. Retrieved from <https://www.turismodeportugal.pt/pt/Paginas/homepage.aspx>

¹⁸² Silva, A.L., Fernão-Pires, M.J., and Aguiar, F.B. (2018), Portuguese Vines and Wines: Heritage, Quality Symbol, Tourism Asset. *Ciência e Técnica Vitivinícola*, Vol. 33, No 1, pp. 31-46.

¹⁸³ Bruwer, J., Chrysochou, P., & Lesschaeve, I. (2017). Consumer involvement and knowledge influence on wine choice cue utilization. *British Food Journal*, 119(4), 830–844

4.1- A Evolução na Arquitetura do Vinho

Como sugerido por Asero e Patti (2019)¹⁸⁴ o vinho como muitos produtos regionais típicos pode ser definido como “um produto intensivo do território”, uma vez que possui uma forte referência na identidade do território em que está a ser produzido. As regiões vinícolas fornecem a marca do destino consumada através da sua designação de território. Hall (1998) definiu o turismo do vinho como uma viagem com o propósito de visitar vinhedos, festivais de vinho, rotas e provas de vinho.

O vinho como produto cultural tornou-se o tema principal do desenvolvimento da arquitetura vinícola na maior parte das regiões produtoras do Mundo. A exploração do turista do vinho, é uma análise da correspondência que existe entre o consumo de vinho e a participação na produção e experiência do mesmo. As preferências pelos vinhos de uma determinada região e as viagens efetuadas para essa mesma região, resulta num conjunto de impactos fundamentais para o enoturismo.¹⁸⁵

Na Europa, o turismo gastronómico e enológico tornou-se uma das principais motivações para os turistas. Como um fenómeno que se destaca na civilização contemporânea, a cultura do vinho surge como um resultado do desenvolvimento de instalações de produção do vinho e das interações dos próprios turistas (Fig. 60).¹⁸⁶



Figura 60 - Quinta da Pacheca House Hotel ¹⁸⁷

¹⁸⁴ Asero, V. & Patti, S. (2009). From Wine Production to Wine Tourism Experience: the Case of Italy. American Association of Wine Economists, in http://www.wineeconomics.org/workingpapers/AAWE_WP52.pdf

¹⁸⁵ Marzo-Navarro, M., & Pedraja-Iglesias, M. (2010). Are there different profiles of wine tourists? An initial approach. *International Journal of Wine Business Research*, 22(4), 349–361

¹⁸⁶ Arlindo Madeira, A. C. (2 de 8 de 2019). Modelando experiencias de enoturismo. p. 17. Obtido em 2 de 5 de 2022

¹⁸⁷ Quinta da Pacheca House Hotel, Fonte- <https://www.casalmisterio.com/passamos-uma-noite-num-dos-barris-de-1316803>, Consultado a 28.04.2022, editada pelo autor.

A procura pelo conhecimento sobre o cultivo do vinho e os seus locais de produção e degustação impulsionou o crescimento deste setor, transformando a atividade em fonte de conhecimento e prazer.¹⁸⁸ Embora, a existência de um forte vínculo com as atividades rurais, faz com que o turismo do vinho possa aumentar igualmente em espaços urbanos.¹⁸⁹

Não obstante o enoturismo é uma importante forma de turismo rural que oferece oportunidades para ligações horizontais e verticais dentro do ambiente da produção do vinho. Na Europa, o enoturismo foi amplamente desenvolvido na forma de rotas de vinho oficiais, e pode ser visto como um desenvolvimento regional e uma ferramenta que permite a integração da agricultura e da indústria do vinho, ligadas aos setores do turismo, ao mesmo tempo, que destaca os respetivos atributos da paisagem do território vitivinícola e a singularidade do seu território turístico regional.¹⁹⁰

A pressão por práticas, produtos e serviços de sustentabilidade inicia-se através de motivadores externos como as necessidades dos clientes, investidores, comunidades, governo e a necessidade de conformidade com os regulamentos. Existem igualmente estratégias direcionadas, como a necessidade de vantagem competitiva, diferenciação do lugar de produção, imagem transmitida, reputação de produto de qualidade e eficiência de custos.¹⁹¹

O enoturismo em Portugal tem tido um papel marcante no desenvolvimento da indústria do turismo, bem como nos negócios vinícolas.¹⁹² Até aos últimos anos, a existência de poucas vinícolas em Portugal, cingia-se a oferecer o enoturismo na sua própria propriedade. Com a vinda em massa dos turistas, muitas vinícolas passaram a disponibilizar o acesso as adegas e vinhedos no sentido de aproveitar este aspeto embora, tenha existido alguma incerteza por parte dos produtores de vinho sobre o envolvimento do enoturismo e qual o seu objetivo para além da venda de vinho, poucas

¹⁸⁸ (Inácio, Isabel, (2007). O Enoturismo: da tradição à inovação, uma forma de desenvolvimento rural. Actas do III Congresso de Estudos Rurais (III CER), Faro, Universidade do Algarve, 1-3 Nov. 2007 - SPER / UAlg, 2008, CD-ROM

¹⁸⁹ (Villanueva, E. & Moscovici, D. (2016). Sustainable wine tourism development in burgeoning regions: lessons from New Jersey and Connecticut January 2016, International Journal of Economics and Business Research 12(4):313

¹⁹⁰ Nella, A., & Christou, E. (2014). Segmenting Wine Tourists on the Basis of Involvement with Wine. Journal of Travel and Tourism Marketing, 31 (7), 783–798.

¹⁹¹ Carlsen, J. (2011). Assessing service quality at wineries and cellar doors through service mapping. International Journal of Wine Business Research,

¹⁹² Charters, S., Fountain, J., Fish, N. (2009), “You felt like lingering ...’: experiencing ‘real’ service at the winery tasting room”, Journal of Travel Research, Vol. 48 No. 1, pp. 122-134

vinícolas traçaram uma estratégia ou um plano abrangente para este negócio de enoturismo.¹⁹³

A vinha em Portugal foi cultivada pela primeira vez nos Vales do Tejo e do Sado em 2000 anos a.C. pelos Tartessianos. E os fenícios no século 10 a.C., confiscaram o comércio do Tartessiano incluindo o vinho.

Posteriormente, no século VII a.C., os gregos ao se hospedarem na Península Ibérica fortaleceram a viticultura, especialmente na arte de fazer vinho. E, vários autores referem que no 6º século a.C., os celtas trouxeram para a PI as diversas vinhas já cultivadas por eles próprios, bem como as técnicas de tanoaria (Fig. 61).



Figura 61 - Técnicas de tanoaria ¹⁹⁴

Importa referir que a romanização da PI facilitou a modernização da cultura da vinha, com a introdução de novas castas, bem como o reforço de novas técnicas de cultivo como a poda. E, nesta época, a cultura da vinha desenvolveu-se de forma significativa pois havia necessidade de exportar vinho para Roma, pelo seu aumento no consumo. A tabela 3 demonstra as principais regiões vitivinícolas de Portugal.

Tabela 3 - Regiões Vitivinícola de Portugal ¹⁹⁵

¹⁹³ Woldarsky V., Geny-Denis L. Source: BIO web of conferences 2019 v.12 pp. 03001; ISSN: 2117-4458; Subject: tourism, tourists, wines

¹⁹⁴ Técnicas de Tanoaria, Fonte- <https://51-henrique.blogspot.com/2015/11/de-miranda-do-douro-braganca-passando.html>, Consultado a 27.04.2022, editada pelo autor.

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

Região Norte	4 regiões vitivinícolas demarcadas: <ul style="list-style-type: none">- Região demarcada dos Vinhos Verdes- Região demarcada do Douro/Porto- Região demarcada de Távora e Varosa- Região demarcada de Trás-os-Montes
Região Centro	4 regiões vitivinícolas demarcadas: <ul style="list-style-type: none">- Região demarcada da Beira Interior- Região demarcada do Dão- Região demarcada da Bairrada- Região Demarcada do Tejo [abrangendo concelhos das regiões NUTS II Centro e Alentejo]
Região de Lisboa	2 regiões vitivinícolas demarcadas: <ul style="list-style-type: none">- Região demarcada de Lisboa- Região demarcada da Península de Setúbal
Região do Alentejo	Região vitivinícola demarcada do Alentejo inclui 8 sub-regiões: <ul style="list-style-type: none">- Portalegre- Borba- Redondo- Reguengos- Vidigueira

¹⁹⁵ Regiões Vitivinícola de Portugal, Fonte- <https://winesofportugal.com/pt/>, Consultado a 12.05.2022, adaptada pelo autor.

	<ul style="list-style-type: none">- Évora- Granja-Amareleja- Moura
Região do Algarve	Região vitivinícola demarcada do Algarve inclui 4 sub-regiões: <ul style="list-style-type: none">- Lagos- Portimão- Lagoa- Tavira
Região dos Açores	Região vitivinícola demarcada dos Açores inclui 3 sub-regiões: <ul style="list-style-type: none">- Biscoitos- Pico- Graciosa

O mercado do enoturismo pode ser bem-sucedido e sustentável através da fidelidade de turistas de vinho que retornam, e a capacidade de atrair novos turistas para a região vinícola.

4.2- Espaços e Processos da Vinicultura Contemporânea

O desenvolvimento local pode ser atendido como a diversificação e expansão das atividades económicas e sociais de uma região que consiste na mobilização dos recursos próprios.

Desde a marca vernacular até à marca contemporânea, ou seja, desde o espaço específico no meio rural até ao espaço que foi criado e desenhado pelo arquiteto, a indústria do vinho atua como fator impulsionador. Ora, os primeiros espaços do vinho datam das Vias Romanas, onde estava presente o espaço de habitação, um espaço de produção e armazenamento de vinho. A fabricação do vinho desde a idade Média representou a principal atividade do clero (Fig. 62).

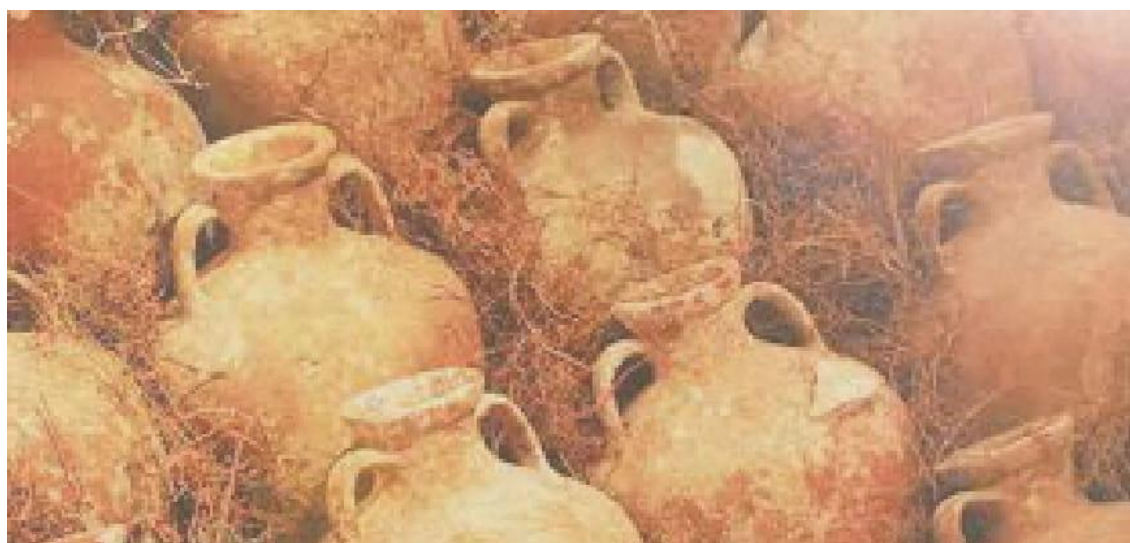


Figura 62 - Ânforas gregas para armazenamento de vinho ¹⁹⁶

Em Portugal, no século XX, a adega tinha já uma marca vernacular, pois tinha como propósito apoiar a habitação e a prática agrícola onde o agricultor era o produtor e consumidor ao mesmo tempo. Era nestas construções rurais que se aplicavam as técnicas artesanais e os materiais locais. De acordo com o autor, a dimensão da adega variava em relação à área da vinha, a quantidade de produção e local onde a casa estava

¹⁹⁶ Ânforas gregas para armazenamento de vinho, Fonte- <https://www.clubedosvinhos.com.br/vinho-uma-historia-de-delicias-e-prazeres/>, Consultado a 14.05.2022, editada pelo autor.

integrada e, associada a um lagar. Numa fase posterior, com a presença de elementos mecânicos o espaço foi aumentando.¹⁹⁷

Alguns estudos relacionados com as perceções do consumidor descrevem o mercado de vinhos do futuro como um mercado centrado nos produtos orgânicos e sustentáveis, sem carbono, veganos ou outros produtos ecologicamente corretos.¹⁹⁸ Neste sentido, a agricultura orgânica exclui o uso de fertilizantes e pesticidas sintéticos, em vez de depender da rotação das culturas, adubos verdes, compostos, fertilizantes e pesticidas naturais, controlo biológico de pragas, e tecnologias modernas para melhorar a qualidade do solo, fornecer nutrientes às plantas e controlar pragas.¹⁹⁹

As técnicas orgânicas e biodinâmicas estão intimamente ligadas, mas com uma diferença importante, na Europa a viticultura orgânica e a vinificação são regulamentadas por uma série oficial de regras (Regulamento do Conselho da UE EC No. 834/2007 e EC Reg No. 203/2012), enquanto noutros países foi regulamentado somente a partir de 2000.

O processo de vinificação biodinâmica é mais restritivo que o orgânico com limites ainda mais rígidos, como exemplo Cravero (2019)²⁰⁰ forneceu diretrizes para o processo de vinificação biodinâmica, o uso exclusivo de leveduras indígenas, sem adição de nutrientes de levedura uso mínimo de sulfitos; uso exclusivo de adjuvantes e aditivos permitidos.

Além de que, a agricultura nalguns países como Portugal e Grécia, ainda estão relacionadas com as formas tradicionais e de pequena escala (Santos Varela, 2007). E, outro aspeto é que as zonas rurais portuguesas e gregas são espaços de consumo que se destacam como alternativa aos grandes espaços comerciais e processos de globalização.²⁰¹

As vinícolas sob gestão adequada podem ser preferíveis quando comparadas com outros usos, incluindo a agricultura intensiva com outras culturas e

¹⁹⁷ Silva, A., Lima, F. & Chamusca, P. (2010). Estratégias de eficiência colectiva em territórios de baixa densidade: reflexões a propósito do Minho-Lima e do Tâmega. XII Colóquio Ibérico de Geografia, pp.3-8

¹⁹⁸ . Castellini, C. Mauracher, I. Procidano, G. Sacchi
Italian market of organic wine: a survey on production system characteristics and marketing strategies
Wine Econ. Policy, 3 (2) (2015), pp. 71-80

¹⁹⁹ Reganold JP (2004) 'Natural resource conservation: management for a sustainable future', 9th ed. (Prentice Hall: Upper Saddle River, NJ)

²⁰⁰ Proposta 745/CM/2019, ponto 2 - Repartição do encargo e assunção do compromisso ... Rodrigo Mello Gonçalves, Rui Costa e Teresa Craveiro - Abstenção: PSD

²⁰¹ Kasimis, C., and Papadopoulos, A.G. (2013). "Rural Transformations and Family Farming in Contemporary Greece". Research in Rural Sociology and Development 19: 263-23.

desenvolvimento da expansão suburbana. A produção do vinho, pelo contrário, é uma componente ecológica na paisagem que evita a erosão do solo e filtra as águas subterrâneas. A indústria do vinho é um dos melhores exemplos do processamento bem-sucedido no local como um produto de valor agregado. Em muitos países como o Estados Unidos, França, Itália e Portugal, os rótulos dos vinhos são obrigados a ter informações sobre o engarrafamento da propriedade ou da própria adega. Estas informações demonstram se o vinho é ou não produzido e engarrafado no mesmo local onde as uvas foram cultivadas. De salientar que normalmente, a maioria dos melhores vinhos são cultivados, processados e engarrafados no mesmo local, permitindo o controlo de qualidade consistente e economia de dinheiro do produtor, eliminando os custos associados ao transporte de uvas para outros locais para o processamento adicional. Embora a maior parte do vinho seja produzida no local, existem algumas grandes empresas de bebidas que atuam exclusivamente como distribuidores de vinho a granel e sumo de uva.²⁰²

O lugar/território é atualmente utilizado como elemento-chave do vinho e tornou-se a base do ofício do enólogo e o ingrediente principal do marketing. Devido à expansão e difusão da viticultura e produção de vinho, o comércio internacional de vinho está muito competitivo. A indicação geográfica tornou-se assim, uma importante ferramenta para qualificar o estatuto do vinho produzido.²⁰³

Esta ferramenta foi desenvolvida ao longo dos últimos séculos com o intuito de competir com outros vinhos semelhantes, e igualmente para proteger as regiões de origem dos estilos de vinho e receitas de vinho.²⁰⁴ Assim, o marketing moderno do vinho procura diferenciar cada vinho de todos os outros por local de origem e as suas infraestruturas, variedade e tipo.

Nos últimos anos, alguns segmentos da indústria vinícola têm trabalhado para diferenciar os seus produtos vitivinícolas com base na geografia. Ao comercializar uma área com base nas amenidades naturais e na qualidade arquitetónica dos espaços do

²⁰² Meloni, Giulia & Swinnen, Johan, 2018. "Trade and terroir. The political economy of the world's first geographical indications," *Food Policy*, Elsevier, vol.

²⁰³ Alcaraz-Mármol, G., & Medina-Albaladejo, F. J. (2019). Adapting marketing strategies: A linguistic analysis of wine advertising in Spain, 1970-2010. *Journal of Evolutionary Studies in Business*, 4(1), 109–141.

²⁰⁴ ELIAS, Norbert (2008) [1970], *Introdução à Sociologia*, Lisboa, Edições 70.

vinho produzido, as vinícolas podem capitalizar a sua imagem boutique e romantizada.²⁰⁵

Aproveitando o território, o enólogo associa as características da vinha e da variedade do local único da vinha para criar um vinho único, o seu trabalho combina com o lugar e a hora de produção do vinho de uma determinada safra. Os padrões mudam ao longo dos anos, os eventos climáticos extremos podem ou não ocorrer e o momento extado de todas as condições que afetam o crescimento e o desenvolvimento das videiras estão em contante fluxo anual ou de estação de crescimento.²⁰⁶

A tecnologia substituiu os processos mais artesanais e reduziu de alguma forma a participação direta do homem, nomeadamente, na substituição do esmagamento das uvas pela ação humana por esmagadores mecânicos. Os materiais são igualmente mais industrializados, ou seja, foram substituídos os lagares de granito pelos tanques de aço inoxidável, e as cubas de madeira por cubas também de aço inoxidável (Fig. 63 e 64).²⁰⁷

²⁰⁵ Meloni, Giulia & Swinnen, Johan, 2018. "Trade and terroir. The political economy of the world's first geographical indications," Food Policy, Elsevier, vol.

²⁰⁶ Tiefenbacher, J. (4 de 2013). temas da Publicidade de vinhos dos EUA. uso da geografia e do lugar para comercializar o vinho, pp. 2-23. Obtido em 14 de 4 de 2022

²⁰⁷ Ackerman, James S. – Forma e Ideologia de las Casas de Campo, 1997. p.14



Figura 63 - Lagar tradicional para pisa das uvas ²⁰⁸



Figura 64 - Esmagador mecanizado para uvas ²⁰⁹

As tecnologias novas e emergentes podem assim desempenhar um papel muito importante na viticultura e vinificação do futuro, sendo que as alterações climáticas ameaçam de alguma forma o status na indústria vitivinícola devido ao aumento da

²⁰⁸ Lagar Tradicional para pisa das uvas, Fonte- <https://portugaldeantigamente.blogs.sapo.pt/tradicao-de-pisar-as-uvas-com-os-pes-8103>, Consultado a 14.05.2022, editada pelo autor.

²⁰⁹ Esmagador mecanizado para uvas, Fonte- https://revistaadega.uol.com.br/artigo/a-pisa-e-o-lagar_8605.html, Consultado a 15.04.2022, editada pelo autor.

temperatura ambiente, variabilidade da precipitação e ao aumento dos riscos climáticos. A viticultura e a vinificação do futuro precisam ter um processo transformacional para ser mais preditivo e não apenas reativo, implementando tecnologia disruptiva suportada por inteligência artificial.²¹⁰

Como exemplo, o Centro de Excelência da Vinha e do Vinho (região do Douro) assume uma centralidade dinâmica na geografia económica duriense, contando para o efeito, com um complexo laboratorial de excelência tecnológica, centrado na fileira vínica onde se inserem as empresas, as instituições públicas, associações e a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, através dos quais se fazem ressaltar as competências deste sector de atividade e o seu valor económico nos contextos nacional e internacional.

O processo pelo qual a empresa desenvolve uma compreensão das mudanças no ambiente para ser capaz de antecipar oportunidades e ameaças, bem com desenvolver estratégias de planeamento para permitir decisões sobre tecnologias-chave que serão desenvolvidas pode ser entendida como uma capacidade dinâmica.²¹¹

O alinhamento da estratégia de tecnologia com a estratégia corporativa foi e continua a ser um desafio para muitas organizações. Mesmo com grandes investimentos em inovação, é comum para as empresas desenvolverem produtos ou serviços que nunca chegam ao mercado ou senão falham e, por outro lado, não investem no desenvolvimento de produtos e serviços que são importantes para se manterem competitivos no mercado. Neste contexto, a identificação de tecnologias é importante para a empresa poder reavaliar o seu projeto e produtos tecnológicos.²¹²

²¹⁰ Desmet, P. M. A. (2015). Design for mood: Twenty activity-based opportunities to design for mood regulation. *International Journal of Design*, 9(2), 1-19.

²¹¹ Desmet, P. M. A. (2015). Design for mood: Twenty activity-based opportunities to design for mood regulation. *International Journal of Design*, 9(2), 1-19.

²¹² Barrett, A. M. , & Sorensen, T. B. (2015). System level indicators for an education Sustainable Development Goal: Exploring possibilities for the teachers target. Paper presented at 13th International Conference on Education and Development, Oxford, United Kingdom.



Figura 65 - Hotel da Quinta do Vallado ²¹³

Visitar uma adega é uma experiência arquitetónica que inclui a procura pela autenticidade, o contexto cultural e histórico da região, uma valorização estética do ambiente natural, a sua adega e os métodos de produção.²¹⁴ A este aspeto,²¹⁵ ampliaram ainda mais esta noção retratando o enoturismo como uma viagem com o intuito de conhecer as adegas, regiões e as suas conexões com um determinado estilo de vida, abrangendo a prestação de serviços e o marketing de destino (Fig. 65).

Esta experiência hedonista só poderá ser alcançada se a paisagem vinícola estiver preparada para atender às necessidades dos seus hóspedes²¹⁶. Portanto, a criação de experiências enogastronómicas implica que os vinicultores da região utilizem os seus serviços como palco e os seus produtos como adereços para envolver os turistas individualmente e criar as condições para um evento memorável²¹⁷.

Uma das descobertas mais recentes sobre as experiências turísticas relacionadas com os processos centrais de viagens memoráveis foi proposto por Coelho et al. (2018) como um referencial teórico que identifica os processos centrais que fazem sentido e têm o significado numa experiência turística memorável, através de três dimensões:

²¹³ Hotel Quinta do Vallado, Fonte- <https://www.quintadovallado.com/pt/enoturismo/casa-do-rio-foz-coa/sobre/>, Consultado a 23.04.2022, editada pelo autor.

²¹⁴ Trišić, I.; Štetić, S.; Privitera, D.; Nedelcu, A. Wine routes in Vojvodina Province, Northern Serbia: A tool for sustainable tourism development. *Sustainability* 2020, 12, 82

²¹⁵ Bruwer, J. and Reilly, M. (2006), "The power of word-of-mouth communication as an information source for winery cellar door visitors", *Australian and New Zealand Wine Industry Journal*, Vol. 21 No. 3, pp. 43-52

²¹⁶ Dinu, M.; Cohen, N.; Cioaca, A.; Dombay, S.; Nedelcu, A. Some Models of Thematic Routes Practiced in Wine Regions. *Transylv. J. Tour. Territ. Dev.* 2015, 1, 1-15.

²¹⁷ Montella, M.M. Wine Tourism and Sustainability: A Review. *Sustainability* 2017, 9, 113.

- (1) Pessoal: o grau de novidade percebida, realização de sonhos e desejos, emoções e também motivações de viagem;
- (2) Relacional: planeamento de viagens, companheirismo e interação interpessoal;
- (3) Ambiental: atrativos espaciais turísticos e intercâmbio cultural.



Figura 66 - Prova de vinhos em adega ²¹⁸

Neste sentido, o enoturismo deve ser visto como um sistema que se centra nas experiências Enoturísticas como as visitas a adegas, que se baseiam principalmente em provas de vinhos e na descoberta dos espaços de trabalho (Fig. 66).

Mais recentemente, o turismo do vinho assume a responsabilidade de proporcionar a criação de experiências turísticas únicas e genuínas que sejam as mais personalizadas e diferenciadas. Estas experiências são o resultado do que os destinos turísticos do vinho têm para oferecer, atrair e fidelizar os turistas dos vinhos nacionais e internacionais²¹⁹

“a consciência da realidade começa com o conhecimento do lugar”²²⁰

Os turistas que procuram valores históricos e culturais em lugares icónicos que apreciam experiências marcantes, procuram vinhos, adegas e a paisagem. Existe uma

²¹⁸ Prova de Vinhos em adega, Fonte- <https://www.diariodetrasmontes.com/noticia/governo-quer-portugal-como-destino-must-see-para-o-enoturismo>, Consultado a 24.04.2022, editada pelo autor.

²¹⁹ Correia, R. and Brito, C. (2016), “Wine tourism and regional development”, in Peris-Ortiz, M., Del Río Rama, M. and Rueda-Armengot, C. (Eds), Wine and Tourism, Springer, Cham, pp. 27-39

²²⁰ Moneo, R. (2008). Inquietação Teórica e estratégia Projetual na obra de oito arquitetos contemporâneos. São Paulo: Coleção Face Norte. Pp. 200

maior valorização do vinho como diferencial, tornando-o um potencial atrativo para os turistas que visitam as regiões vinícolas. Neste sentido, o vinho pode ser degustado em muitos lugares (Fig. 67)²²¹.



Figura 67 - Experiência enóloga ²²²

De acordo com Agapito²²³ as experiências turísticas que são percebidas como mais ricas a um nível sensorial podem ter um papel significativo na memória de longo prazo de experiências das pessoas em relação ao vinho, e por sua vez melhoram o comportamento do turista em relação aos destinos e da sua revisita.

Lee & Chang (2012)²²⁴ assumiram que a experiência de marketing experiencial, envolvimento com a atividade e satisfação afetam de forma significativa as intenções de fidelização dos enoturistas. E, Quadri-Felitti e Fiore²²⁵, no seu estudo sobre o impacto na lealdade do turista dos 4Es (ou seja, educação, estética, entretenimento, e experiências de descoberta espacial) para um destino inteiro, demonstrou o domínio da experiência estética na previsão de memórias positivas e fidelidade ao destino nas áreas de turismo do vinho. Sugerindo a importância das adegas de autor como meio de divulgação do vinho e do seu valor. Além disso, os seus resultados agregam novas informações, contrariando Ine e a visão de Gilmore de que a incorporação simultânea dos 4Es é necessária. As características autênticas das experiências vinícolas desempenham um papel substancial no comportamento e nas intenções dos turistas.²²⁶

²²¹ Agapito, D., Pinto, P. and Mendes, J. (2017), "Tourists' memories, sensory impressions and loyalty: in loco and post-visit study in southwest Portugal", *Tourism Management*, Vol. 58, pp. 108-118.

²²² Experiência enóloga, Fonte- <https://www.vivaovinho.com.br/mundo-do-vinho/mercado/enoturismo-portugues-destacado-como-o-segundo-melhor-do-mundo/>, Consultado a 25.04.2022, editada pelo autor.

²²³ Agapito, D., Pinto, P. & Mendes, J. (2017). Tourists' memories, sensory impressions and loyalty: In loco and post-visit study in Southwest Portugal. *Tourism Management*, 58, 108-118.

²²⁴ Lee, T. H., & Chang, Y. S. (2012). The influence of experiential marketing and activity involvement on the loyalty intentions of wine tourists in Taiwan AU. *Leisure Studies*, 31(1), 103-121

²²⁵ Quadri-Felitti, D. L., & Fiore, A. M. (2013). Destination loyalty: Effects of wine tourists' experiences, memories, and satisfaction on intentions. *Tourism and Hospitality Research*, 13(1), 47-62.

²²⁶ Kim, H., & Bonn, M. A. (2016). Authenticity: Do tourist perceptions of winery experiences affect behavioral intentions. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28(4), 839-859.

4.3 Casos de estudo Adegas Mayor

“ (...) emergindo na planície como um guardião de preciosos tesouros (...) quando observado de longe, o edifício assume uma aparência bem distinta de um normal espaço de produção e armazenamento vinícola.”²²⁷

²²⁷ Grande, N. (2015). *Esfinge Mayor*. Obtido em 7 de 02 de 2022, de Últimas mago1: ultimasreportagens.com/mag/mag.html

A Adega Mayor, instala-se na planície alentejana, assumindo uma monumentalidade horizontal, que surge elevada da planície, com as suas linhas puras e minimalistas, que fazem a separação do verde da paisagem, com o azul do céu. Com a autoria de Álvaro Siza Vieira, a Adega Mayor foi concluída em 2007, reconstruindo a paisagem alentejana, em Campo Maior, assumindo assim um papel marcante na evolução da arquitetura contemporânea vinícola em Portugal (Fig. 68).²²⁸



Figura 68 - Vista da vinha e adega de Siza Vieira ²²⁹

Localizada no Alentejo, a Adega Mayor está inserida na Herdade das Argamassas, pertencente a Campo Maior. Protegida a Norte pela Serra de São Mamede, e a Sul pelo rio Guadiana, a implantação desta adega, oferece um clima ameno, contribuindo para uma melhor produção vinícola, evitando temperaturas extremas. A adega aparece ligeiramente elevada em relação a vinha que a rodeia, estando inserida numa zona argilosa, o terreno assume uma ondulação suave na paisagem, transmitindo uma sensação de elevação da adega através da orientação perpendicular da vinha às curvas de nível.²³⁰

A junção destes elementos e condicionantes permite “uma boa distribuição do programa e acessos, sendo conveniente e menos dispendiosa em termos de comportamento térmico.”²³¹

²²⁸ Serra, M. d. (2013). ENO ARQUITETURA Adeegas Contemporâneas . Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa: Dissertação de Mestrado.

²²⁹ Vista da vinha e adega de Siza Vieira, Fonte- <https://www.timeout.pt/lisboa/pt/atracoes/adega-mayor>, Consultado a 05.02.2022, editada pelo autor.

²³⁰ Guerra, F. (19 de Maio de 2004). Últimas Reportagens. Obtido em 03 de 05 de 2022, de Adega Mayor Álvaro Siza: <https://ultimasreportagens.com/mag/mag.html>

²³¹ Vieira, Á. S. (2008). Bodegas Adega Mayor. Madrid: El Croquis.

À chegada da herdade, encontra-se uma estrada pavimentada com blocos de granito, a qual nos leva diretamente a uma afloração de argila prensada, utilizada como aterro até ser erguida a adega, que nasce nesse mesmo local. Com uma planta retangular, surge um edifício de 40x120 metros, cujas paredes laterais de 9 metros de altura aparecem quase cegas, enfatizando mais a sobriedade e o carácter monumental que o edifício sugere. O acesso principal ao edifício, à cota 312 m, está localizado no topo Sudoeste onde é feita a entrada dos visitantes, a esta cota podemos encontrar o pátio exterior, conectado com uma estrada em rampa reservada aos veículos agrícolas, que dá acesso à cota 316 m, onde é feita a descarga da matéria-prima e está instalado a zona operacional da adega (Fig. 69).²³²



Figura 69 - Acesso principal da Adega Mayor ²³³

Na chegada ao piso 0, a primeira interação com o interior do edifício é o átrio com acesso a recessão e ao bloco de acessos verticais, assim como um corredor central que nos direciona para zona a zona de engarrafamento e fermentação do vinho nas cubas de inox, paralelamente ao espaço de armazenamento das barricas (Fig. 70 a 72). O contraste da luz natural, está presente nos diferentes espaços da adega consoante a função, a luminosidade presente na receção, contrasta com o ambiente sombrio característico do betão e metal que dão espaço às áreas de armazenamento e produção da adega, onde se encontram as barricas de madeira e os depósitos em inox. Aqui existe

²³² Vieira, Á. S. (2008). Bodegas Adega Mayor. Madrid: El Croquis.

²³³ Acesso Principal da Adega Mayor, Fonte-

<https://www.flickr.com/photos/josecarlosmelodias/9680313081>, Consultado a 05.02.2022, editada pelo autor.

uma ligação direta à entrada onde é feita a receção das uvas, tal como o acesso dos veículos agrícolas.

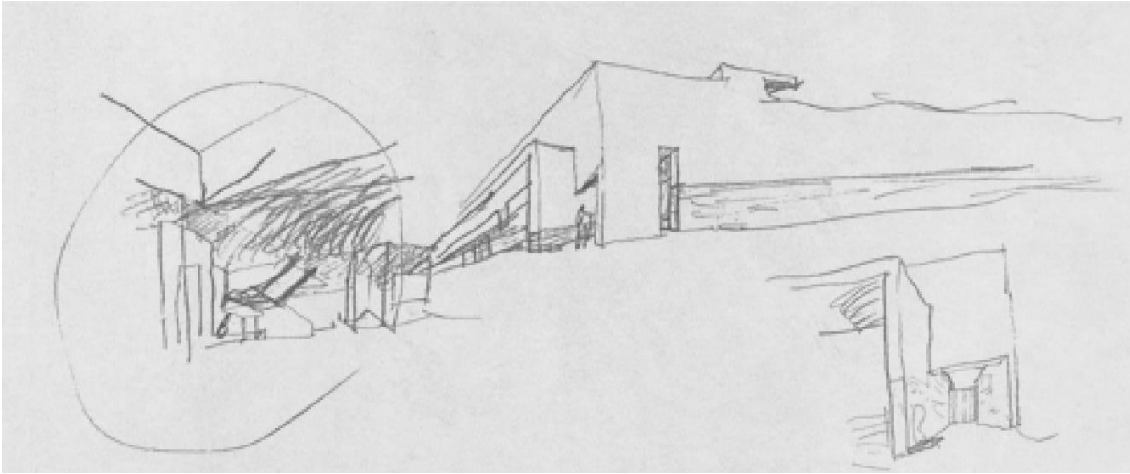


Figura 70 - Esquício da adega de Álvaro Siza Vieira ²³⁴

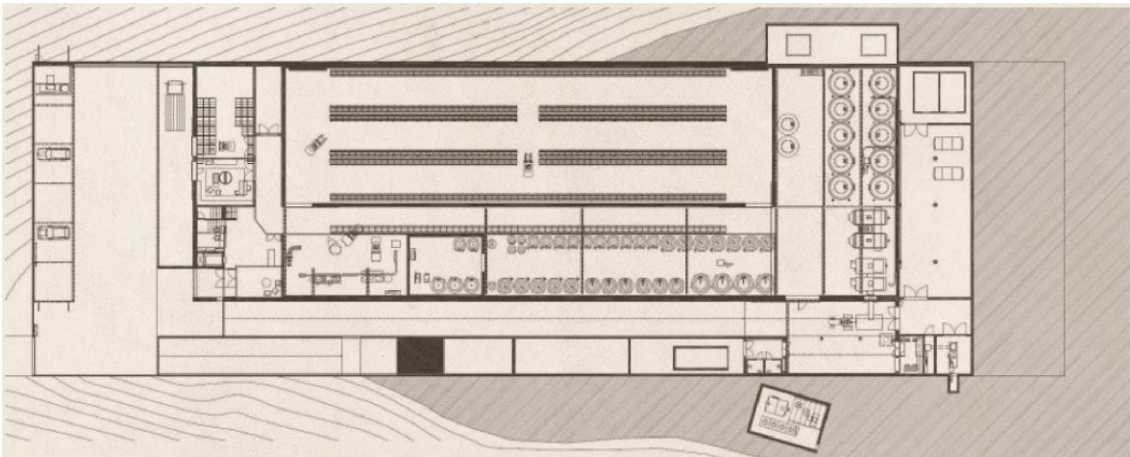


Figura 71 - Planta do piso o da adega Mayor ²³⁵

²³⁴ Esquício da adega de Álvaro Siza Vieira, Fonte- Margarido, R. (2009). Adeegas contemporâneas, um novo discurso na arquitectura vernacular. Dissertação de mestrado. Universidade de Coimbra, editada pelo autor.

²³⁵ Planta do piso o da adega Mayor, Fonte- Margarido, R. (2009). Adeegas contemporâneas, um novo discurso na arquitectura vernacular. Dissertação de mestrado. Universidade de Coimbra, editada pelo autor.



Figura 72 - Lobby de entrada da adega Mayor ²³⁶

Na sala das barricas, com duplo pé direito encontra-se a zona central da planta, onde a luminosidade é inferior aos espaços de produção, e o cheiro a carvalho é acentuado pela humidade existente e a luz indireta, de modo a obter a melhor qualidade térmica dentro da sala, conferindo a sensação de que estamos dentro da caixa forte da adega. As barricas estão ordenadas linearmente sobre longas traves de madeira de modo a criar uma relação visual entre interiores (Fig. 73).²³⁷



Figura 73 - Sala de barricas da adega Mayor ²³⁸

O piso 1, a cota 316, alberga através de um jogo de pés direitos duplos os espaços administrativos do equipamento, tal como laboratório, escritórios e instalações sanitárias dos funcionários. As zonas de circulação deste piso contêm unidades que descrevem o desenrolar do projeto, tornando o espaço interativo e com um dinamismo que permite uma maior apreciação do espaço a quem o visita (Fig. 74).

²³⁶ Lobby de entrada da adega Mayor, Fonte- <https://www.orona.pt/pt-pt/referencias/adeaga-maior>, Consultado a 05.02.2022, editada pelo autor.

²³⁷ Guerra, F. (19 de Maio de 2004). Últimas Reportagens. Obtido em 03 de 05 de 2022, de Adega Mayor Álvaro Siza: <https://ultimasreportagens.com/mag/mag.html>

²³⁸ Sala de barricas da adega Mayor, Fonte- (1) Adega Mayor | Provas de Vinhos no Alentejo e Visitas à Adega (winetourismportugal.com); (2) Entrar na Adega (adegamayor.pt)

A materialidade usada na área de vinificação, onde o betão das paredes e o cinzento do pavimento com caracter industrial, dão lugar as paredes pintadas de branco com adornos em mármore de lambris, e ao castanho da madeira usada nos pavimentos e equipamentos, que fazem a transição para os espaços mais domésticos.

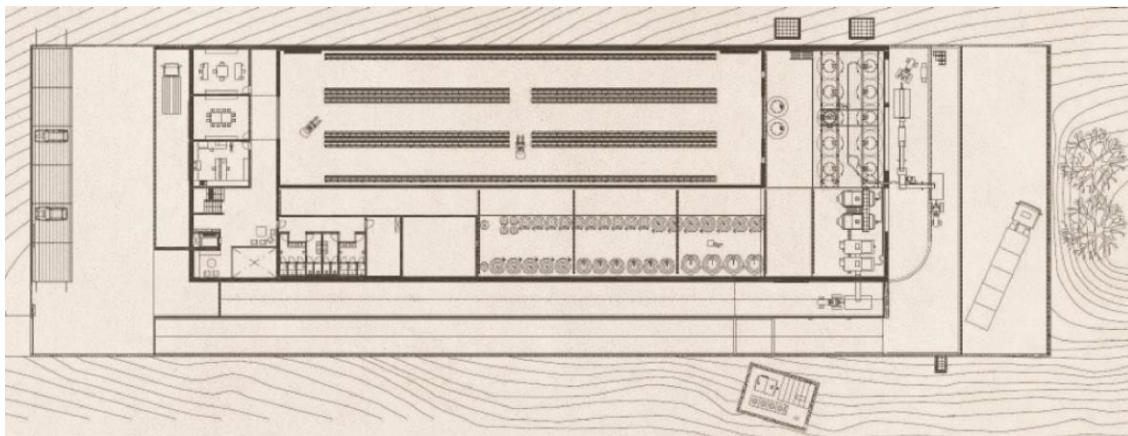


Figura 74 - Planta do piso 1 da adega Mayor ²³⁹

O último piso a cota 320 metros, é destinado a prova de vinhos e promoção da adega, com visibilidade para a sala de barricas e para a cobertura ajardinada exterior, onde é possível ver a extensão das vinhas a percorrer o horizonte alentejano no entorno do edifício (Fig. 75).²⁴⁰

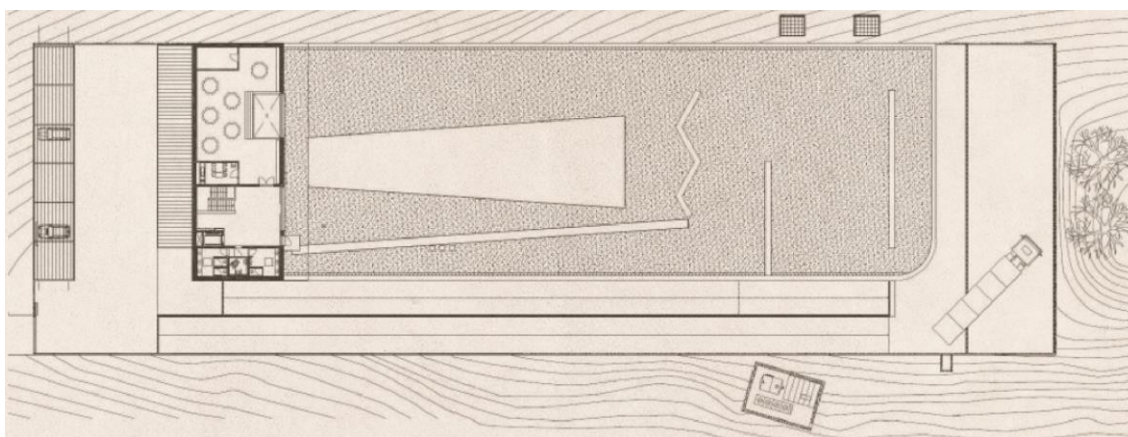


Figura 75 - Planta de Cobertura da adega Mayor ²⁴¹

²³⁹ Planta do piso 1 da adega Mayor, Fonte- Margarido, R. (2009). Adegas contemporâneas, um novo discurso na arquitectura vernacular. Dissertação de mestrado. Universidade de Coimbra, editada pelo autor.

²⁴⁰ Guerra, F. (19 de Maio de 2004). Últimas Reportagens. Obtido em 03 de 05 de 2022, de Adega Mayor Álvaro Siza: <https://ultimasreportagens.com/mag/mag.html>

²⁴¹ Planta de Cobertura da adega Mayor, Fonte- Margarido, R. (2009). Adegas contemporâneas, um novo discurso na arquitectura vernacular. Dissertação de mestrado. Universidade de Coimbra, editada pelo autor.

Chegando a este patamar, o percurso resulta no vasto relvado que abraça o cliente a partir do envidraçado presente no hall. Na cobertura, um espelho de água que se estende até ao horizonte da planície de Campo Maior, guia o olhar do espetador para um grupo de azinheiras próximas da implantação da adega. Este espelho de água na cobertura do edifício, ajuda a controlar a climatização da sala das barricas, atenuando as altas diferenças de temperatura que se fazem sentir no exterior. O arranjo exterior deste espaço é feito por um conjunto de blocos de mármore, que completa a organização da cobertura obtendo uma zona contemplativa (Fig. 76).²⁴²

A paisagem obtida na sala de provas, permite perceber todo o carácter e dimensão do pensamento do autor e da obra, mediando a prova do vinho, feita sobre peças esquisadas pelo próprio arquiteto Álvaro Siza.

De modo a controlar a humidade e temperatura da sala de barricas, aspetos que podem perturbar o estágio dos vinhos, várias medidas foram tomadas para que o calor intenso característico do Alentejo não alterasse a qualidade no vinho pretendida. Todo o edifício é feito de betão autoportante com aspetos de isolamento térmico que impede a acumulação de temperatura no interior culminando numa atmosfera perfeita para a maturação do vinho.²⁴³

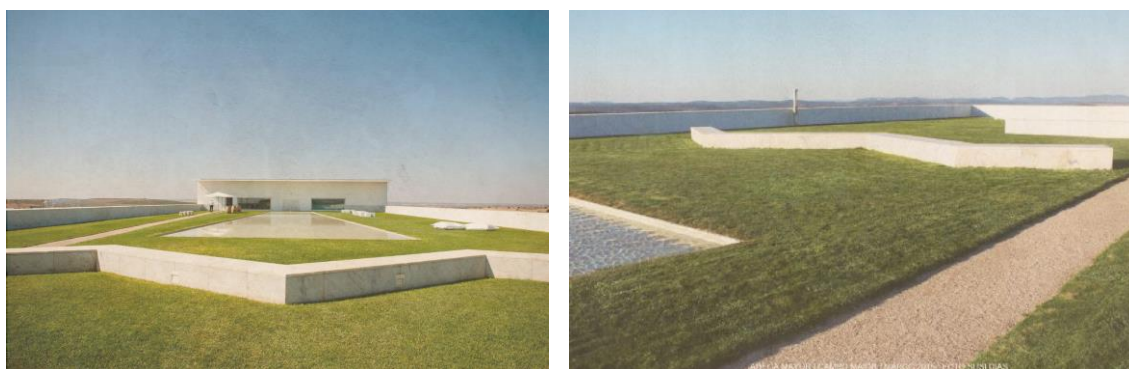


Figura 76 - Cobertura ajardinada da adega Mayor ²⁴⁴

No geral, pode-se afirmar que o percurso na Adega Mayor, oferece ao visitante uma completa transparência no processo de vinificação, apesar da distinção existente do espaço de trabalho e do espaço público, a junção destes dois, culmina num ambiente onde a interação com o público estabelece os limites do espaço de produção. A adega foi projetada de modo a responder á definição, do espaço de visita, através da separação

²⁴² Vieira, Á. S. (2008). Bodegas Adega Mayor. Madrid: El Croquis.

²⁴³ Quaresma, M. (2014). Arquitetura e Enologia. Lisboa: Universidade Lusíada de Lisboa, p.116

²⁴⁴ Cobertura ajardinada da adega Mayor, Fonte- Adega Mayor | Provas no Alentejo e Visitas à Adega (winetourismportugal.com), Consultado a 24.02.2022, editada pelo autor.

dos espaços administrativos e de produção, de modo a potenciar sensações, e provocar curiosidade na procura do produto final.

“A adega surge assim na continuidade da paisagem, fundindo-se com toda aquela extensão.”²⁴⁵

A adega responde as questões de climatização de forma objetiva, controlando as entradas de luz naturais, permitindo a sua entrada apenas nos espaços sociais, deixando as zonas de produção e armazenamento desprovidas de quaisquer vãos para o exterior. Os espaços de produção são cuidadosamente desenhados para que estes não sofram grandes alterações térmicas, recorrendo a paredes cegas de betão autoportante, e com recurso á cobertura ajardinada que contém o espelho de água. Siza Vieira consolida uma adega capaz de oferecer a melhor experiência enoturística, ao mesmo tempo que responde a todas as questões espaciais e morfológicas que uma adega exige (Fig. 77).

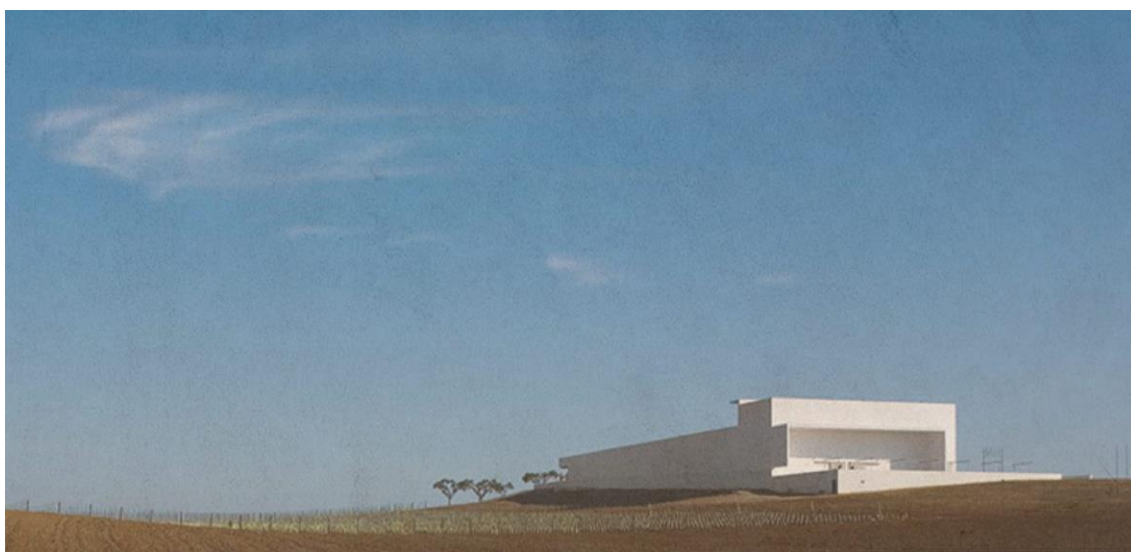


Figura 77 - Vista perspectivada da adega Mayor ²⁴⁶

“a adega Mayor de Álvaro Siza é um edifício que define um modo de vida, que vive e se alimenta do circuito das estações sobre os campos que o envolvem.”²⁴⁷

²⁴⁵ Neves, J. A. (2017). *Portuguese Contemporary Wine Architecture*. Lisboa: Uzina Books, p.226.

²⁴⁶ Vista perspectivada da Adega Mayor, Fonte- História (adegamayor.pt), Consultado a 27.02.2022, editada pelo autor.

²⁴⁷ Guerra, F. (2007). *Ultimasreportagens*. Obtido em 08 de 03 de 2022, de <http://www.ultimasreportagens.com>

4.4 Adega do Freixo

“Dessa conceção construi-se uma adega completamente subterrada e, mesmo no exterior, existe uma preocupação estética para ela se tornar invisível, para que fique totalmente camuflada”.²⁴⁸

²⁴⁸ Grilo, A. M. (2022). Desenvolvimento da Arquitetura do vinho. *A adega enquanto fenómeno emergente da arquitetura contemporânea no Alentejo*. Évora: Dissertação de Mestrado. Obtido em 22 de 05 de 2022

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

A Adega da Herdade do Freixo, situada na periferia da Vila do Redondo, Alentejo, foi projetada pelo arquiteto Frederico Valsassina, no ano 2016, com cerca de 300 hectares. Encontra-se implantada no local mais elevado da quinta, estando rodeada por 26 hectares de vinha, camuflando-se na paisagem como se fizesse parte dela (Fig. 78).



Figura 78 - Adega do Freixo ²⁴⁹

²⁴⁹ Adega do Freixo, Fonte- Herdade do Freixo – Visita e Prova 2 Vinhos - Portugal by Wine – Enoturismo em Portugal, Consultado a 04.03.2022, editada pelo autor.

O percurso a percorrer até a adega, é cercado por um panorama tipicamente alentejano, onde o terreno ondulante e suave, alberga pontualmente espécies típicas da paisagem como oliveiras, azinheiras e zambujeiros, assim como alguns animais de criação.²⁵⁰

Usufruindo da morfologia característica do território alentejano, a adega funde-se com o mesmo, surgindo na continuidade da paisagem, sem que esta seja perturbada. A preocupação do arquiteto na confluência do objeto com a paisagem, foi determinante para a elaboração e concessão do projeto, tornando-o parte do território (Fig. 79).²⁵¹



Figura 79 - Claraboias da Adega do Freixo ²⁵²

No lado de fora, quase ao contrário do que acontece no interior, a adega aparece inscrita e reservada face a vinha que a abraça tornando-se parte integrante da pintura.

A presença de elementos como as claraboias ou a entrada, denunciam a existência de um espaço interior que está camuflado pela vinha em redor, pelo exterior são visíveis 4 claraboias a superfície do terreno, sendo que as restantes 10 estão submersas, encontrando-se ao nível do solo procurando manter a adega o mais discreta

²⁵⁰ Neves, J. M. (2017). Portuguese Contemporary Wine Architecture. Lisboa: Uzina Books.

²⁵¹ Neves, J. M. (2017). Portuguese Contemporary Wine Architecture. Lisboa: Uzina Books.

²⁵² Claraboias da Adega do Freixo, Fonte- Herdade do Freixo. Luz e profundidade abaixo do solo – Observador, Consultado a 05.03.2022, editada pelo autor.

possível. Sendo um projeto enterrado, com um total de 3 pisos, o arquiteto procura controlar a luz dentro do edifício através de claraboias, usando entradas de luz zenitais, assim como pátios e o recurso a luz artificial, de modo a criar um ambiente cénico, que é hierarquizado consoante a sua função.²⁵³

O modo como é feita a separação do enoturismo face a produtividade da adega, foi pensado pelo autor, que assumiu esta relação, pensando o percurso de modo que, quem o visita, esteja em permanente contacto com a zona de trabalho, e perceba o processo do vinho, sem nunca interferir com o mesmo.²⁵⁴

Devido a adega se encontrar enterrada, esta utiliza a gravidade como meio de transporte das massas através das etapas de produção, evitando assim o uso de bombas para a movimentação do produto ao longo do seu percurso, promovendo condições térmicas ideais para a preservação do vinho.²⁵⁵

No piso 0, onde é feita a entrada no edifício, percebe-se que este é reservado a espaços administrativos e de acesso ao público, pois, a materialidade aplicada distingue-os no carácter e na função. Elementos de madeira, são usados, na receção, salas polivalentes, escritórios e loja, assim como o pavimento em xisto, que marca a passagem de ambientes. A hierarquização demonstrada na separação de áreas, é reforçada quando nos aproximamos da zona de receção das uvas, onde a existência de maquinaria, estruturas metálicas e de betão ganham uma nova escala acentuando a diferenciação de espaços (Fig. 80).²⁵⁶

²⁵³ Neves, J. M. (2017). *Portuguese Contemporary Wine Architecture*. Lisboa: Uzina Books.

²⁵⁴ Valsassina, F. (2011). *Archi News 22. Adega HO*, 120-125. Lisboa: Archi News.

²⁵⁵ Valsassina, F. (2011). *Archi News 22. Adega HO*, 120-125. Lisboa: Archi News.

²⁵⁶ Neves, J. M. (2017). *Portuguese Contemporary Wine Architecture*. Lisboa: Uzina Books.

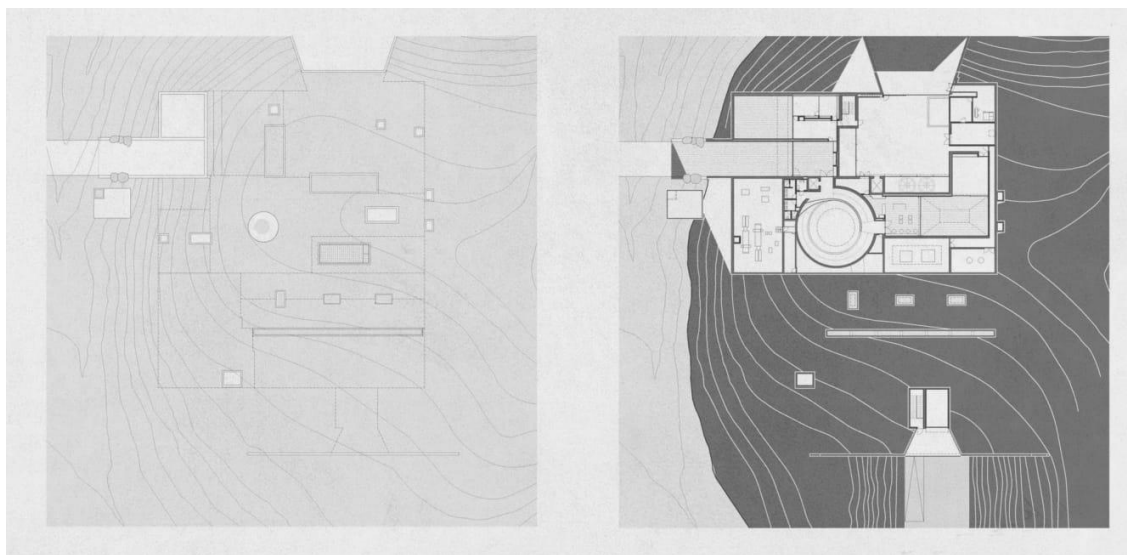


Figura 80 - Plantas de cobertura e piso 0 da adega do Freixo ²⁵⁷

Os restantes pisos são reservados ao espaço de trabalho. Sendo que, no piso -1 as zonas sociais, se encontram em permanente contacto visual, quer com o duplo pé direito existente na zona de produção, quer para a sala de barricas, através de um grande vão que rompe o túnel onde estão armazenadas. O piso -2 alberga todo o sistema de vinificação, o processo inicia-se através da chegada da uva proveniente do piso 0, começando um processo gravítico até á zona de fermentação, onde fica em repouso de 10 a 15 dias, para seguir á fase final de produção de vinho (Fig. 81 e 83).²⁵⁸

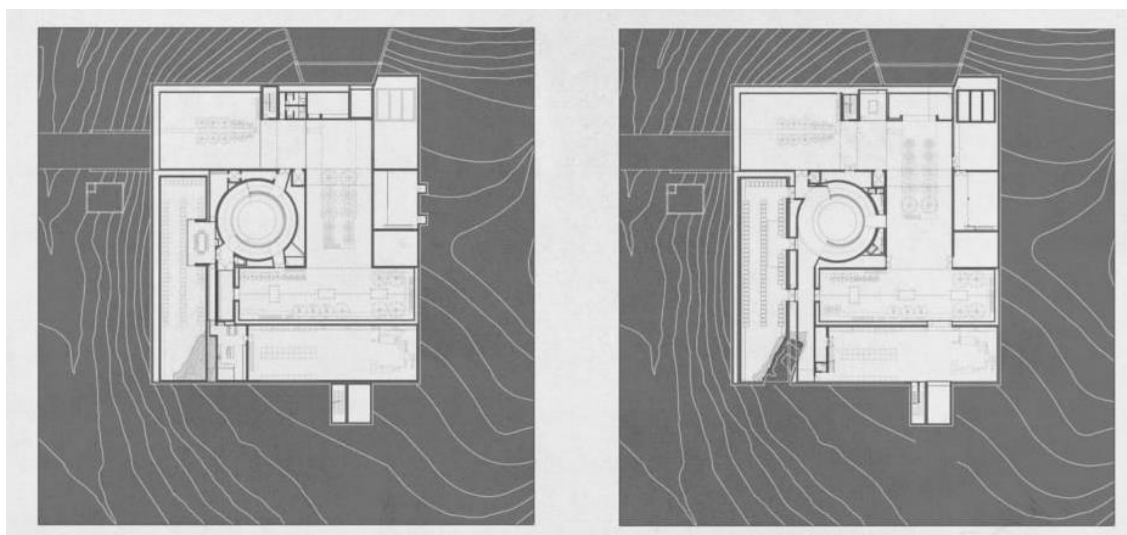


Figura 81 - Planta dos piso -1 e -2 da adega do Freixo ²⁵⁹

²⁵⁷ Plantas de cobertura e piso 0 da adega do Freixo, Fonte- Galeria de Adega Herdade do Freixo / Frederico Valsassina Arquitectos - 32 (archdaily.com.br), Consultado a 05.03.2022, editada pelo autor.

²⁵⁸ Neves, J. M. (2017). Portuguese Contemporary Wine Architecture. Lisboa: Uzina Books.

²⁵⁹ Planta dos piso -1 e -2 da adega do Freixo, Fonte- Galeria de Adega Herdade do Freixo / Frederico Valsassina Arquitectos - 32 (archdaily.com.br), Consultado a 05.03.2022, editada pelo autor.



Figura 82 - Zona de produção da adega do Freixo ²⁶⁰



Figura 83 - Interiores da adega do Freixo ²⁶¹

²⁶⁰ Zona de produção da adega do Freixo, Fonte- Galeria de Adega Herdade do Freixo / Frederico Valsassina Arquitectos - 32 (archdaily.com.br), Consultado a 05.03.2022, editada pelo autor.

²⁶¹ Interiores da adega do Freixo, Fonte- Galeria de Adega Herdade do Freixo / Frederico Valsassina Arquitectos - 32 (archdaily.com.br), Consultado a 05.03.2022, editada pelo autor.

Perpendicularmente à zona de produção encontra-se a sala de barricas, esta, em forma de túnel, é totalmente iluminada de forma artificial a partir do solo. Com a particularidade da presença de um elemento morfológico ao fundo da sala, que matema a humidade certa dentro da sala, conseguindo assim, esta rocha, combater as altas temperaturas que se fazem sentir no exterior sem ter que recorrer a meios mecanizados (Fig. 84).²⁶²



Figura 84 - Túnel de armazenamento das barricas na adega do Freixo ²⁶³

²⁶² Neves, J. M. (2017). Portuguese Contemporary Wine Architecture. Lisboa: Uzina Books.

²⁶³ Túnel de armazenamento das barricas na adega do Freixo, Fonte- Galeria de Adega Herdade do Freixo / Frederico Valsassina Arquitectos - 32 (archdaily.com.br), Consultado a 05.03.2022, editada pelo autor.

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

No núcleo da adega, a conectar todos os pisos, uma imponente rampa em espiral redefine todo o percurso, denunciando ao utilizador os diferentes espaços do edifício. A forma como é colocada no espaço e a escala que lhe é concebida, faz desta rampa o coração de toda a adega, transmitindo um carácter monumental e simbólico ao espaço (Fig. 85).



Figura 85 - Interiores da rampa da adega Freixo ²⁶⁴

²⁶⁴ Interiores da rampa da adega do Freixo, Fonte- Galeria de Adega Herdade do Freixo / Frederico Valsassina Arquitectos - 32 (archdaily.com.br), Consultado a 05.03.2022, editadas pelo autor.

Com a total liberdade de moldar o espaço interior, de forma a tornar cada um deles especial e individual, o autor usa vários tipos de planos de modo a potencializar e hierarquizar áreas com diferentes vertentes. A forma como a luz penetra no edifício, devido a este, se encontrar enterrado, mostra a necessidade de canalizar a luz natural, de modo a dinamizar o espaço em que esta vai incidir, criando ambientes diferentes consoante o seu propósito. A rampa central é um modelo de como a luz pode moldar e recriar espaços, atribuindo-lhes novos significados.

A adega é toda construída em betão, tendo sido aplicada uma camada exterior em fibrocimento devido ao calor extremo, uma vez que este tem a capacidade de não absorver nem refletir a luz que lhe incide. No interior foi aplicado gesso marmorino, enfatizando a cor acastanhada dos solos da planície alentejana, que contrasta com os pavimentos em madeira e pedra de xisto.²⁶⁵

Frederico Valsassina elabora uma adega que se funde na paisagem fazendo parte da mesma, levantando a questão de qual dos elementos (vinha ou adega) foi consolidado em primeira estância.

Os elementos denunciadores da presença deste objeto no terreno, fazem-se por meio de claraboias que canalizam a luz natural para o interior do edifício, gerando ambientes cinemáticos que fazem a separação entre áreas com diferentes funções. Mesmo nos espaços onde a luz não consegue penetrar, o autor utiliza a luz artificial com o objetivo de realçar elementos simbólicos, como é o caso do túnel onde são armazenadas as barricas, em que a iluminação é feita a partir do solo. A utilização da gravidade no transporte da matéria-prima da adega, faz com que a qualidade do vinho não sofra alterações no processo de transbordo nos diferentes estados de produção. Toda a adega está organizada ao redor da rampa, que permite a deslocação entre as diferentes cotas existentes, assegurando a conexão das diferentes divisões do edifício, por meio de um núcleo central de comunicação vertical.

²⁶⁵ Valsassina, F. (2011). Archi News 22. Adega HO, 120-125. Lisboa: Archi News.

5 – Proposta Projetual

5.1 – Master Plan

Na elaboração de uma obra de arquitetura, o lugar e as premissas onde este se vão inserir, sugerem ao arquiteto soluções e métodos de intervenção que melhor possam responder às problemáticas encontradas. Cada gesto arquitetónico tem a capacidade de mudar a imagem representativa de um lugar, assim como toda a interação e comportamentos existentes no mesmo. Neste sentido, o conhecimento do lugar, das suas condicionantes e dos seus potenciais, sugerem ao arquiteto importantes dados para a inicialização de uma proposta arquitetónica capaz de responder às exigências e necessidades do terreno em questão.

O local da intervenção, situa-se no concelho de Miranda do Douro, onde está inserida a linha ferroviária do Sabor, que representa o principal fio condutor de toda a elaboração desta dissertação. A presença deste elemento linear de carácter locomotivo, representou para as terras da Planície de Miranda do Douro no século XX, um importante fator de desenvolvimento social e económico. Por sua vez, a extinção e desativação desta linha ferroviária, originou uma queda no desenvolvimento estrutural das sociedades que habitam este território de baixa densidade populacional.

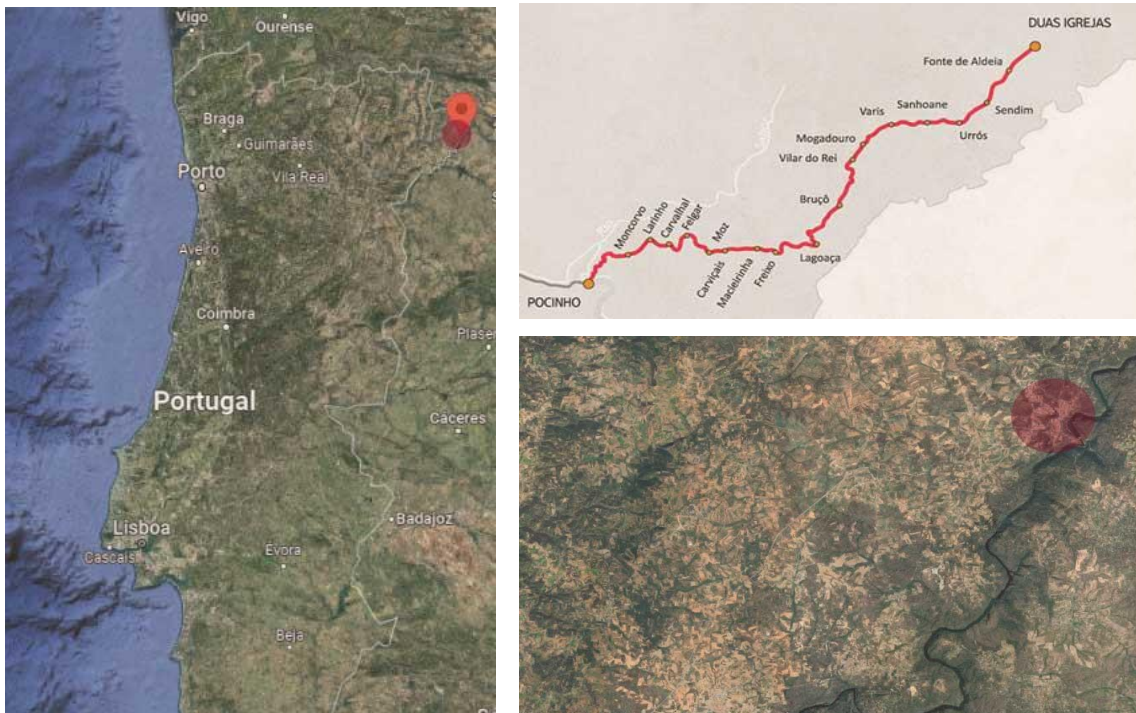


Figura 86 - Localização da Intervenção, (Fonte- Google Maps, editadas pelo autor)

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

A linha do Sabor tem uma extensão total de 105 quilómetros, iniciando o seu percurso no Pocinho, tendo como término a estação de Duas Igrejas em Miranda do Douro. O estado atual de abandono deste percurso, representa o impacto que se fez sentir com o desaparecimento deste corredor ferroviário da Planície Mirandesa. O abandono desta estrutura constituiu um importante marco para a história deste território, pois originou uma escalada no êxodo rural que se fez sentir na época.

A presente dissertação pretende a revitalização desta estrutura industrial, que se encontra em completo estado de abandono e degradação na reconversão em um percurso pedonal capaz de voltar a dinamizar a estrutura em questão trazendo um novo conceito de ocupação territorial que visa conceitos de valorização do património, sustentabilidade e inserção social com um carácter regional e turístico.

Local de Intervenção

O troço selecionado para a execução desta proposta arquitetónica, compreende-se entre o apeadeiro de Urrós e a estação de Duas Igrejas em Miranda do Douro contendo uma extensão de 17 quilómetros de comprimento. Este troço integra a parte final desta linha ferroviária compreendendo quatro freguesias pertencentes ao concelho de Miranda e Mogadouro. Estas freguesias são representativas do território de baixa densidade em que se insere a linha ferroviário do Sabor, encontrando-se isoladas da mesma, representando assim quatro elementos importantes na reestruturação da linha, tendo em vista o seu valor histórico, cultural e paisagístico que estas assumem.

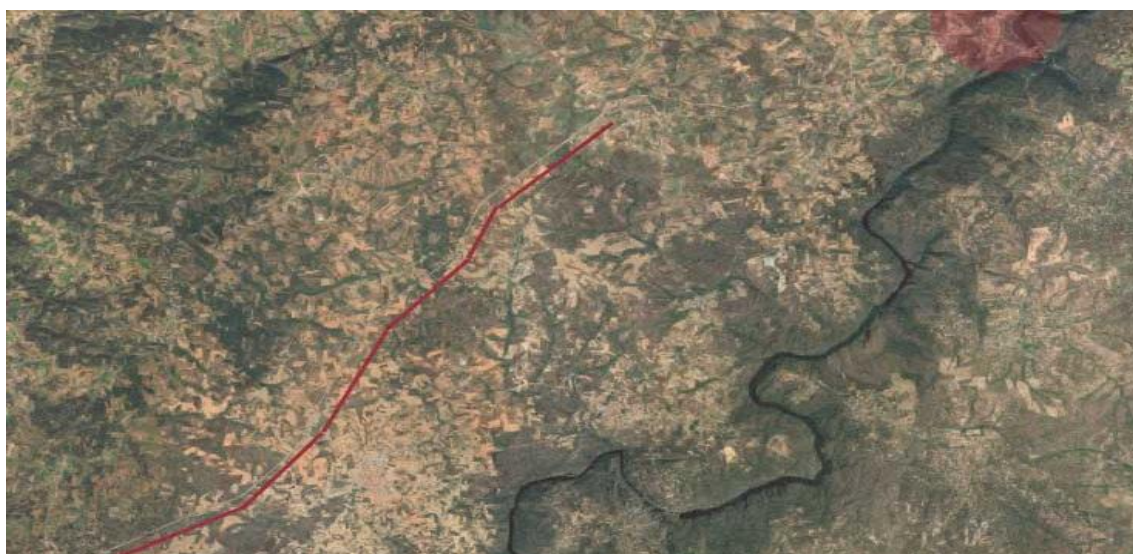


Figura 87 - Troço Selecionado da Linha do Sabor²⁶⁶

A linha na sua extensão, faz-se acompanhar por duas vias rodoviárias que o vigiam à distância, sendo uma a IC5, que faz a ligação entre a A24 em Vila Pouca de Aguiar e Duas Igrejas na fase final deste troço selecionado, e a outra a estrada nacional 221, conectando o distrito da Guarda com a Cidade de Miranda do Douro.

O terreno onde está inserida a secção da linha selecionada, caracteriza-se pela sua longa extensão de planícies, acompanhadas por pequenos montes que marcam a paisagem Mirandesa, revelando a natureza e a biodiversidade existente que compõem este território. A existência de espécies autóctones da região, assim como os recursos hídricos e a composição natural que caracteriza a paisagem deste território, compõem um importante marco no que diz respeito ao aproveitamento natural e sustentável dos

²⁶⁶ Troço Selecionado da Linha do Sabor, Fonte- Google Maps, editadas pelo autor.

recursos existentes, para a concretização de uma proposta arquitetônica capaz de responder as necessidades que este território enfrenta na sua promoção.

Na visita ao local em análise, constatou-se o estado de degradação em que a linha se encontra, estando esta reduzida ao agregado de pedras que serviam para suportar os carris ferroviários, que já há muito lhe foram retirados.

A experiência da primeira caminhada ao longo do trajeto selecionado, teve o intuito de perceber quais eram as potencialidades oferecidas pela região e pelo trajeto em questão e a maneira como estas se podiam integrar na proposta de reabilitação. Iniciando a caminhada a partir do Apeadeiro de Urrós, foi notória a beleza circunscrita no edifício que costumava albergar o antigo apeadeiro, embora escondido pela natureza que com o passar do tempo se apoderou da sua existência, é possível notar os antigos painéis de azulejo que compunham a fachada principal do edifício. Este apeadeiro é composto por 7 edificadros que serviam de apoio ao normal funcionamento da linha ferroviária que ali passava.

Iniciando o percurso desde o apeadeiro de Urrós, é notória a presença das duas vias rodoviárias que seguem o trajeto da linha à distância, quase permanentemente. Seguindo para a Estação de Sendim, o percurso faz-se notar pelo envolvimento que este tem com a natureza, consequência do abandono e a falta de manutenção da linha, gerando caminhos em que a massa arbórea se acumula ao longo do percurso da linha criando espaços de sombra em que se pode observar a biodiversidade natural do lugar. A presença da agricultura está presente na envolvência deste percurso, podendo-se observar locais onde o cultivo da vinha se mistura com as longas planícies de plantação de cereais, sendo estas marcadas por pequenos aglomerados de árvores que compõem a paisagem.



Figura 88 - Localização do Apeadeiro de Urrós ²⁶⁷

²⁶⁷ - Localização do Apeadeiro de Urrós, Fonte- Google Maps, editadas pelo autor.

Na chegada a estação de Sendim, pode-se perceber a diferença que se faz sentir na tonalidade do solo, em que a terra arenosa dá lugar ao solo barrento característico de Miranda do Douro, e a plantação do vinho dá lugar a pastorícia e à plantação de sereias para apoio da criação. A Estação de Sendim aparece isolada da restante povoação, (assim como acontece nas restantes) estando conectada a esta por meio da estrada nacional 221. Esta, destaca-se das restantes estações, consequência da sua reabilitação que lhe devolveu a cor e a alma, fazendo-se notar através dos painéis de azulejo agora restaurados, onde se observa a colheita dos cereais e a vida quotidiana da população que trabalhava no campo. Reabilitada com o intuito da sua utilização para fins associativos, a Estação de Sendim permanece encerrada ao público sem perspectivas de novos propósitos, consequência da falta de investimento e interesse demonstrado por parte dos meios administrativos. A reabilitação desta estação fez parte de um projeto de aproveitamento da linha ferroviária, em que foi proposta a inserção de uma ciclovia desde a Estação de Sendim até ao final do percurso em Duas Igrejas, devido a carência de meios que pudessem assegurar a viabilidade e o bom funcionamento deste trajeto, este viu o seu ressurgimento fracassar, resumindo-se a guiar alguns populares que aproveitam a limpeza deste troço para facilitar o atravessamento entre pontos.



Figura 89 - Localização Estação de Sendim ²⁶⁸

²⁶⁸ Localização Estação de Sendim, Fonte- Google Maps, editadas pelo autor.

Prosseguindo o trajeto em direção ao Apeadeiro de Fonte de Aldeia, a morfologia do terreno assume um carácter mais vertical, originando pequenas elevações no terreno que permitem a contemplação de toda a planície, marcada no horizonte pelo surgimento de ingrimas escarpas que nos levam ao Rio Douro, revelando a marcação natural fronteiriça, entre Portugal e Espanha. Ao longo do percurso foi possível observar várias espécies animal, que deambulam delicadamente pelo território Mirandês revelando a riqueza natural deste património.

Na aproximação ao Apeadeiro de Fonte de Aldeia, é perceptível a simplicidade do edifício que servia de ponto de paragem para o antigo comboio. Sendo composto apenas por um bloco, o apeadeiro de Fonte de Aldeia aparece sozinho no horizonte, fazendo lembrar as pequenas casas de caçadores presentes neste território que se misturam com a paisagem com o intuito de servir de abrigo durante a noite.

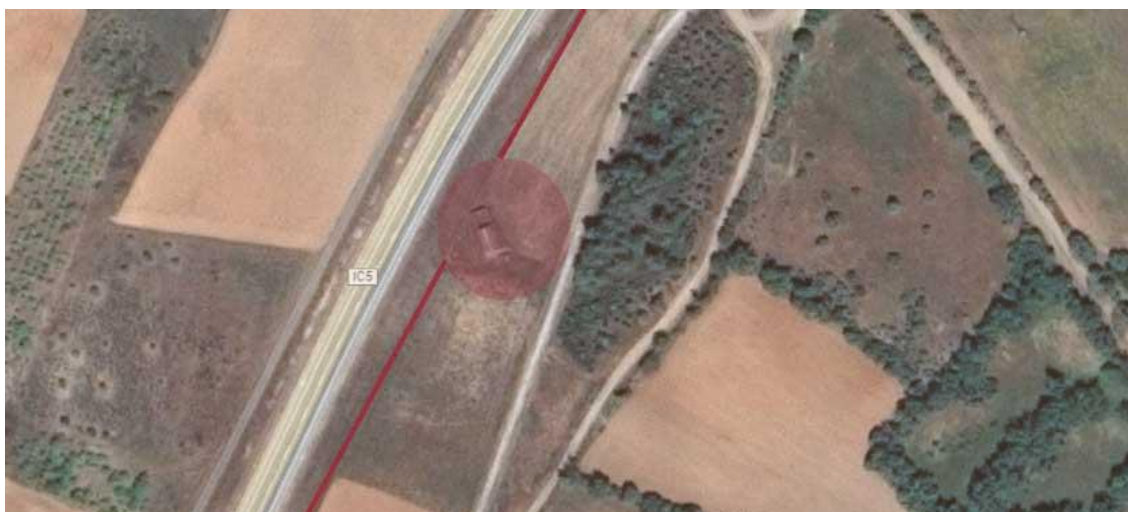


Figura 90 - Localização Apeadeiro Fonte de Aldeia ²⁶⁹

Iniciando um novo dia, a caminhada inicia-se a partir do apeadeiro de Fonte de Aldeia dirigindo-nos até a Estação de Duas Igrejas. Aqui o percurso assume um carácter linear que rompe a paisagem da Planície Mirandesa marcando assim os seus limites face aos campos de plantação de cereais e aos lameiros onde os animais descansam à sombra, revelando a riqueza deste território natural a quem atravessa o traçado. No decorrer do percurso somos presenteados com a presença de duas lagoas que se encontram próximas à linha, servindo de apoio as culturas agrícolas e de criação.

Com a aproximação à fase final deste percurso, somos deparados pela presença de um aglomerado habitacional, pertencente a aldeia de Duas Igrejas, dos quais se

²⁶⁹ Localização Apeadeiro Fonte de Aldeia, Fonte- Google Maps, editadas pelo autor.

destaca a própria Estação da aldeia. Esta, ao contrário das anteriores, encontra-se inserida na malha organizacional da aldeia e assume um carácter monumental face aos edifícios que a rodeiam. Composta por dois pisos, a Estação de Duas Igrejas permanece quase intacta face ao abandono a que esteve sujeita, consequência da manutenção dos espaços exteriores feita pelos populares que habitam a aldeia, sonhando com a revitalização desta estrutura, voltando a trazer tempos de progressão e desenvolvimento para a região. Os restantes edifícios da estação encontram-se em exploração por parte de uma associação Mirandesa de raça autóctone.



Figura 91 - Localização Estação de Duas Igrejas ²⁷⁰

Com a visita à linha, foi perceptível o potencial existente no território natural e patrimonial da região para a criação de um percurso que possa tomar partido de todas as potencialidades oferecidas pela estrutura ferroviária e pela própria região. A correta utilização dos meios que a paisagem natural disponibiliza, e a reconversão e reabilitação dos edifícios ferroviários em pontos de apoio à utilização deste percurso, pode resultar em um plano de ressurgimento da região capaz de voltar a introduzi-la nos principais roteiros rurais de Portugal.

²⁷⁰ Localização Estação de Duas Igrejas, Fonte- Google Maps, editadas pelo autor.

Objetivos e Conceito

A reabilitação deste troço ferroviário tem como objetivo, a criação de um percurso linear capaz de desenvolver e unificar o território da Planície de Miranda do Douro. Pretende-se reformular o que outrora era uma antiga estrutura industrial de transporte de mercadoria e passageiros, num trajeto que desenvolva o turismo na região, sendo este suportado por uma estrutura que assegure a estadia o entretenimento e o bem-estar de quem a visita.

Pretende-se a criação de um trajeto linear que possa oferecer a quem o visita, vários elementos de apreciação da paisagem que despertem o interesse do visitante para descobrir a envolvente que o rodeia, com a criação de novos pontos de interesse que visam o aproveitamento dos recursos naturais, ao mesmo tempo que incitam o conhecimento pelo local. O aproveitamento dos edifícios desta estrutura ferroviária, darão lugar a marcos intermédios no percurso, com o objetivo de alojar e garantir as necessidades que são encontradas ao longo dele.

Em suma, a proposta de reabilitação deste troço, pretende transformar a linha num percurso pedonal em que as estações e apeadeiros se transformam em locais de paragem que o visitante pode aprofundar o seu conhecimento pela região, interagir com os elementos históricos e culturais e ao mesmo tempo possa descansar do percurso percorrido. No decorrer do percurso irão ser propostos pontos intermédios que visam o conhecimento e a aprendizagem dos recursos que tornam este território destinto, ao mesmo tempo que se descobre a paisagem e a história de uma linha ferroviária que em tempos foi o principal meio de progressão da região.

Objetivos:

- Requalificar a estrutura da linha em um percurso pedonal
- Reabilitar os edifícios pertencentes a linha e dar novas funções
- Definir elementos de interação com o percurso
- Ocupação territorial com base na linha
- Unificar a região potencializando o seu desenvolvimento

Proposta

Na inicialização desta proposta arquitetônica, após ter sido feita uma visita e conseqüentemente ter sido analisado o terreno onde se insere o traçado em questão, foi feito um estudo das principais potencialidades e fragilidades deste território. Concluindo assim, que as principais potencialidades do local é a sua beleza natural e o seu legado histórico e cultural existente no traçado da linha, sendo que as maiores fragilidades encontradas passam pela falta de acessos e pontos de referência geográficos ao longo do percurso, que caracterizam os territórios de baixa densidade populacional.

A primeira fase de construção da ideia projetual na linha, inicializa-se pela reabilitação do trecho ferroviário onde o comboio transitava, com o intuito de transformá-lo em um percurso pedonal que permaneça a história do lugar e ao mesmo tempo assegure a mobilidade e permanência dos visitantes. Para tal, o conceito utilizado no parque suspenso da High Line em Nova York, foi uma referência incontornável para a execução deste projeto, pelo modo como foram feitos os arranjos paisagísticos de maneira a conceber uma estrutura que invoque a memória da linha e ao mesmo tempo responda às necessidades de quem a percorre, inserindo zonas verdes, zonas de estar e lazer, zonas de circulação e espaço para atividades sociais e culturais.

Deste modo, na elaboração dos espaços verdes que compõem o percurso, foram utilizados alguns carris ferroviários assim como as pedras que lhe serviam de suporte (balastros), para a marcação dos percursos pedestres e arranjos nos espaços verdes inseridos no percurso da linha. Os espaços verdes na linha, são inseridos ao longo do seu traçado de forma pontual, de modo a conceber espaços que preservem a natureza que se apoderou da estrutura existente, criando zonas de estar e lazer que acompanham o visitante ao longo do seu trajeto.

A circulação na linha, é assegurada pela inserção de dois eixos paralelos entre si que percorrem toda a extensão do trecho selecionado, sendo um uma ciclovia e o outro destinado a circulação pedonal. Ao longo deste eixo, para assegurar boas condições de utilização da via, são pontualmente inseridos elementos de mobiliário urbano como bancos, caixotes do lixo, guardas, coberturas e pontos de localização geográfica que ajudam o utilizador a situar-se mais facilmente. A iluminação é assegurada ao longo de todo o percurso com recurso a luminárias LED alimentadas por energia solar,

aproveitando assim a alta exposição solar que a linha oferece, recorrendo a energias renováveis.



Figura 92 - Fotomontagem do Percurso da Linha

A escolha da materialidade usada neste percurso passa pela junção dos recursos existentes na linha como os carris em ferro e a pedra partida, com placas de betão e gravilha compactada. Compondo assim os espaços de circulação, obtendo uma simbiose entre zonas ao longo do trajeto, que reconhece o legado desta antiga estrutura ferroviária, dando-lhe uma nova morfologia com o intuito de recuperar a sua importância e legado.

Na inserção dos pontos de cariz turístico e de acessibilidade à linha, começou por se definir o novo programa a adotar para as Estações e apeadeiros existentes no traçado do percurso. Para tal, a visita à linha e o consequente atravessamento da mesma foi essencial para perceber as necessidades encontradas ao longo do trajeto.

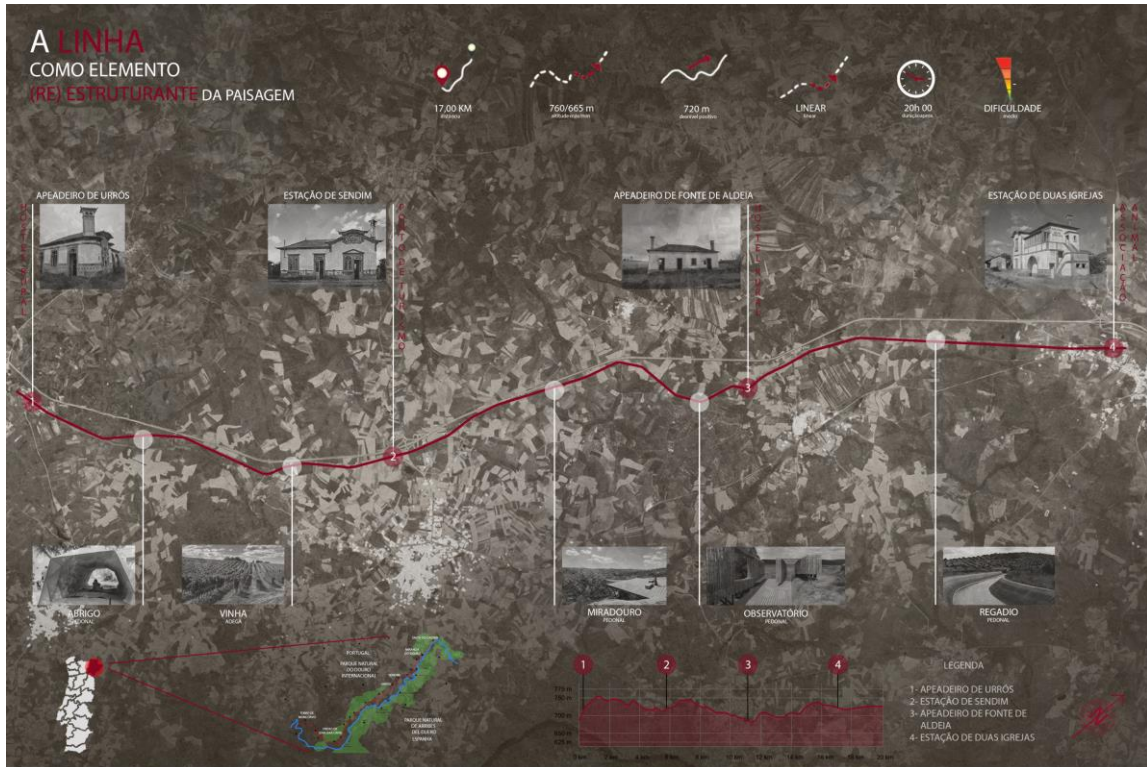


Figura 93 - Painel 1 Master Plan

O percurso inicia-se a partir do Apeadeiro de Urrós, aqui o antigo equipamento ferroviário dá lugar a um Hostel Rural, com o intuito de receber os visitantes da linha de modo que estes possam permanecer e usufruir do antigo apeadeiro como local de descanso e apreciação de toda a paisagem envolvente. A reconversão deste espaço em um espaço de turismo, reconhece todo o património histórico e cultural presente no espaço de intervenção, preservando a memória existente do local.

A estação seguinte acolhe um ponto de turismo e uma associação cultural, que visa o patrocínio de todo o património de Miranda do Douro. Aqui, na Estação de Sendim, é aproveitada a reabilitação existente no edifício para fins associativos. Dada a sua função já designada de associação cultural, decide-se acrescentar um ponto de turismo à infraestrutura, de modo a conceber um local onde se possa recolher informações sobre as diferentes zonas envolventes da linha, com o intuito de divulgar o seu património e reconhecer a sua cultura.

Continuando o percurso da linha, encontramos o Apeadeiro de Fonte de Aldeia, aqui devido à sua localização estratégica na linha, situado a 12 quilómetros do início do percurso selecionado, decide-se a reabilitação do edifício que resulta num local de alojamento de apoio à linha. Com o intuito de apoiar os visitantes no percurso, é concebido um local de repouso no apeadeiro, onde é feito o repouso noturno no

decorrer do percurso da linha, tal como foi experienciado na visita à mesma, em que o final do dia culminou no Apeadeiro de Fonte de Aldeia.

Aproximando-nos à fase final deste percurso, encontramos a Estação de Duas Igrejas. Aqui, com o intuito de dar continuidade e preservar o trabalho desenvolvido pela Associação Animal de Miranda do Douro na estação, é proposta a reabilitação e melhoramento de alguns espaços da estrutura ferroviária, com o intuito de criar um lugar onde possa ser divulgada e apreciada toda a fauna autóctone da Planície Mirandesa, ao mesmo tempo que é incutida a importância da biodiversidade do local e a sua preservação.

De modo a estabelecer uma ligação e dar continuidade entre estes 4 pontos de referência da linha, é proposto a implementação de 5 novos pontos de interação com o lugar ao longo do percurso. Estes pontos pretendem estabelecer uma comunicação entre a linha e o lugar, criando uma ligação entre vários pontos distintos do percurso tal como Arturo Soria y Mata defendia no planeamento da Cidade Linear, em que o percurso linear percorrido, funciona como uma espinha dorsal onde todos os elementos estruturais se conectam, criando assim um sistema funcional de organização, em que a natureza está sempre adjacente ao mesmo.

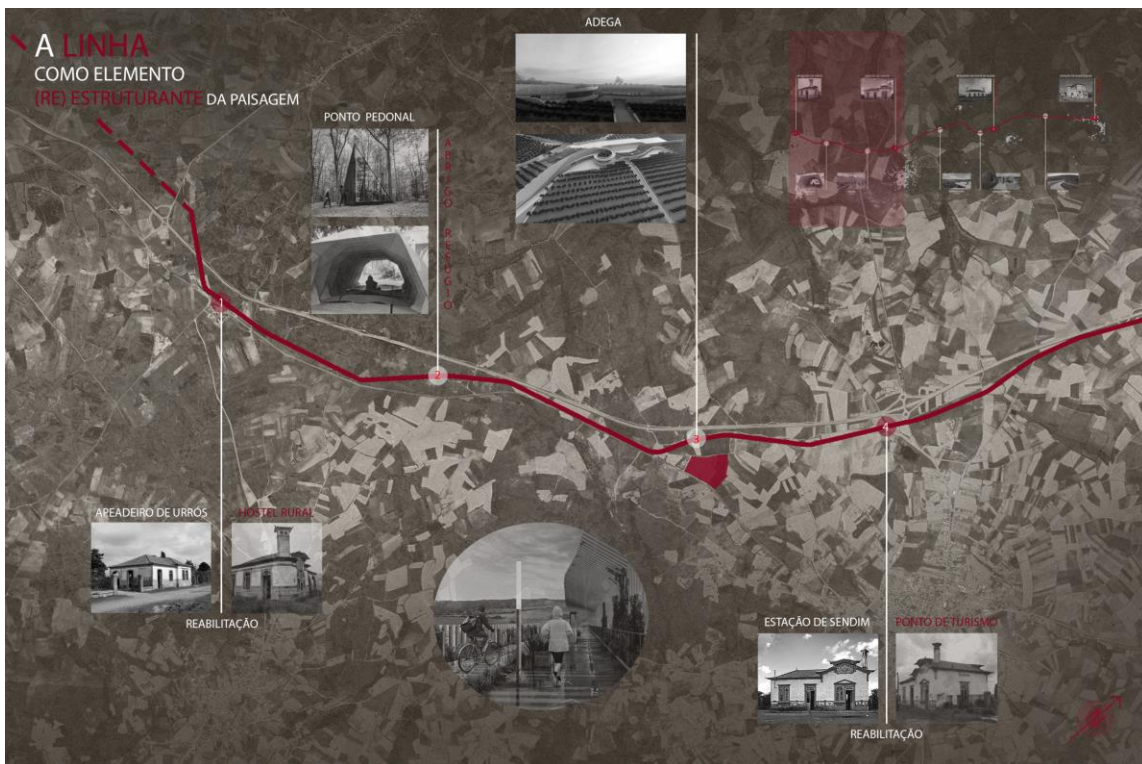


Figura 94 - Painel 2 Master Plan

Através da visita e análise a elementos caracterizadores do terreno, foram então definidos os 5 pontos de interação na linha, um abrigo, uma vinha com adega, um miradouro, um observatório e um regadio. Estes elementos foram escolhidos de acordo com as necessidades e oportunidades que o terreno proporciona através da sua morfologia.

O primeiro ponto, encontra-se no seguimento da Estação de Urrós, dando lugar a um abrigo no percurso. Consequência dos aglomerados arbóreos existentes neste local, este oferece à linha locais de sombra onde o utilizador pode repousar e apreciar a envolvente.

O segundo ponto, é a inserção de uma Adega no percurso da linha com recurso às vinhas que se encontram no seu entorno. A escolha deste local regeu-se pela qualidade e morfologia do terreno apresentado, sendo o local escolhido localizado a 4 quilómetros do Apeadeiro de Urrós. Esta adega tem o intuito de incitar o visitante da linha à descoberta da cultura do vinho na região, oferecendo a este uma experiência enoturística, onde o visitante pode experienciar todo o processo de vinificação, desde a colheita até a prova do vinho. A adega é desenhada não só para se fundir com o terreno e responder a todas as suas necessidades estruturais e funcionais, mas também para oferecer uma experiência enoturística que visa o conhecimento pelo processo e pelo local de interação. A adega acaba por se tornar o ponto mais icónico deste projeto, sendo pormenorizada e desenvolvida no próximo subcapítulo.

O terceiro ponto, segue-se à Estação de Sendim e protagoniza o papel de Miradouro. A escolha deste elemento deveu-se a sinuosidade apresentada no terreno, que concebe uma altitude onde se pode observar todo o Planalto Mirandês, assim como as escarpas do Rio Douro que fazem a delimitação de fronteiro com Espanha.

O quarto elemento, localizado antes do Apeadeiro de Fonte de Aldeia, dá lugar a uma estrutura que serve de observatório, permitindo ao visitante camuflar-se na paisagem Mirandesa, podendo assim observar toda a biodiversidade existente no local.

Por último, no intermédio do Apeadeiro de Fonte de Aldeia e a Estação de Duas Igrejas, encontra-se o regadio. Aqui uma estrutura de regadios paralelos à linha, garantem o abastecimento de água para as explorações agrícolas e animais existentes, de modo a combater as secas e altas temperaturas que se fazem sentir no Verão. A

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

existência destes regadios, oferecem também ao percurso, uma maior climatização do ar para quem o percorre em épocas de maior calor.

Concluindo, o percurso pedonal desenvolvido pretende voltar a trazer à linha e à região todo o desenvolvimento que lhe foi retirado com o abandono da estrutura ferroviária. Através de um percurso que integra as antigas estações e apeadeiros, com o intuito de apoiar e melhorar o trajeto do visitante conseguindo ao mesmo tempo incitar a descoberta da cultura e a história do património em questão. A inserção dos 5 elementos de exploração do território ao longo da linha, vêm colmatar todo este programa, culminando numa experiência enriquecedora da cultura e património de Miranda do Douro, que visa desenvolver e unificar o território em questão.

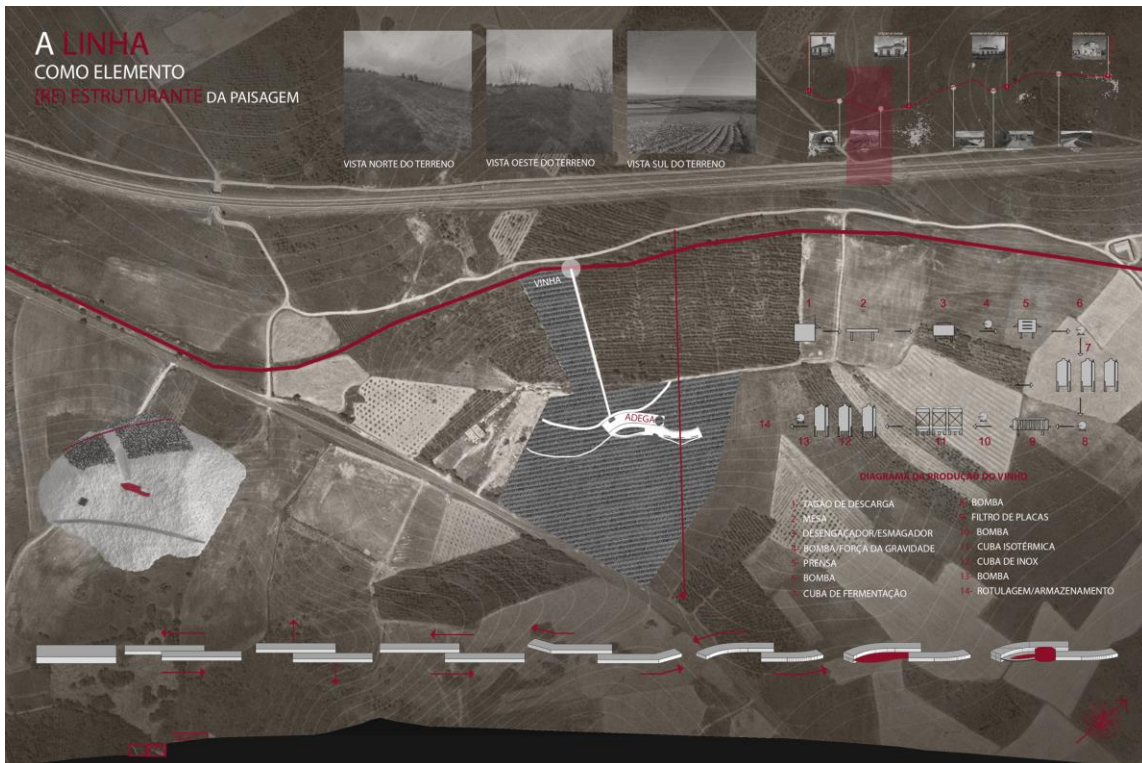


Figura 95 - Painel 3 Master Plan

5.2 - A Adega

Contextualização Geográfica

A presente proposta arquitetónica, pretende implantar uma adega no decorrer do percurso linear que se definiu anteriormente nesta dissertação, a adega é um dos cinco elementos programáticos que foram adicionados ao percurso da linha. Como tal, pretende-se elaborar uma estratégia de implantação deste equipamento de modo a este, estabelecer uma ligação direta com o percurso da linha e tornar-se parte integrante do terreno seleccionado. A implantação da adega localiza-se no decorrer da silhueta demarcada pelo percurso pedonal da linha, sendo que a escolha para a sua implantação foi feita através de uma análise territorial ao longo do percurso, com o intuito de eger a localização mais apropriada para a plantação de novos vinhedos.

Após ter sido elaborada a análise territorial para a implantação da adega, conclui-se que o lugar mais convidativo e com melhor qualidade territorial para a sua implantação seria entre o Apeadeiro de Urrós e a Estação de Sendim. Devido à qualidade do solo, à demografia presente nesta área de intervenção, e aos acessos rodoviários presentes no mesmo, a Vila de Sendim tornou-se o lugar escolhido para a implantação da vinha e consequentemente da adega.

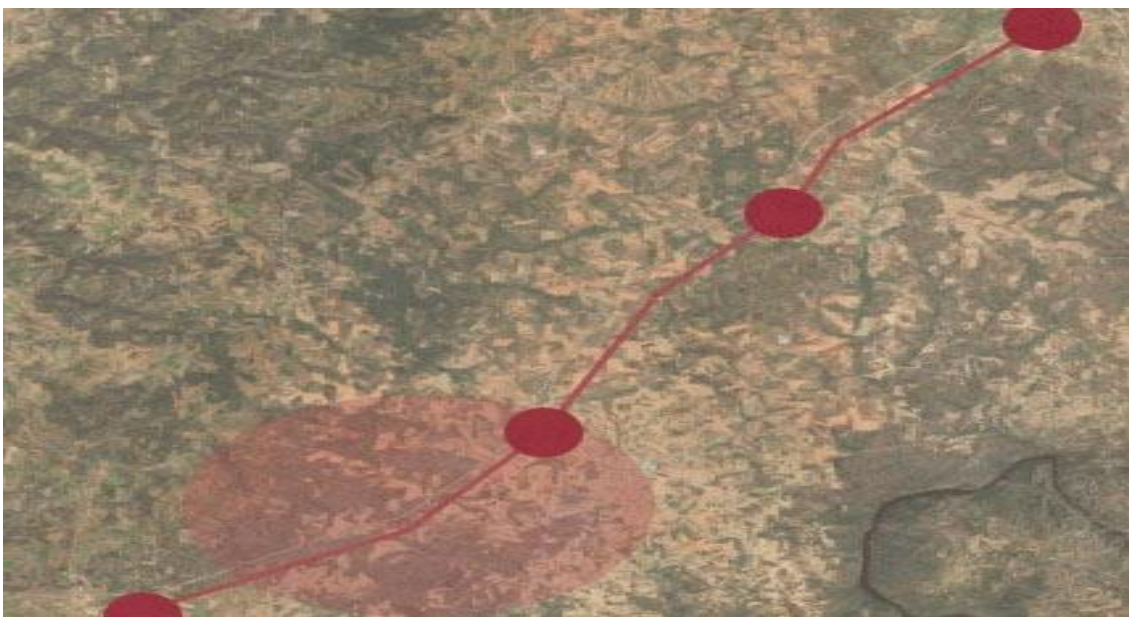


Figura 96 - Local de Implantação da Vinha ²⁷¹

²⁷¹ Local de Implantação da Vinha, Fonte- Google Maps, editadas pelo autor.

O terreno eleito, localiza-se a dois quilómetros da Estação de Sendim, e tem contacto direto com o percurso da linha, estando esta localizada a norte do local de implantação da adega. O lugar em questão está inserido numa zona de exploração agrícola, sendo que estão presentes algumas plantações de vinha e plantação de cereais no seguimento do terreno em questão.

A lugar onde a adega se insere está provido de dois eixos de comunicação rodoviários, um a Sul com contacto direto com a implantação e outro mais afastado a Norte, sendo que a Sul encontramos a nacional 221 que permite a entrada direta à adega, e a Norte o IC5 estando este mais afastado da localização.

O terreno em questão confere uma área de 13.5 hectares, estando estes destinados à plantação de vinha. A morfologia apresentada, oferece ao lugar uma ótima exposição solar, sendo que o terreno se insere no cume de uma pequena montanha que separa a estrada nacional 221 a Sul e o percurso da linha a Norte. A área de intervenção a Sul, está desimpedida de qualquer confrontamento adjacente, sendo que a Norte é interrompido por uma plantação de pinheiros mansos, que se divide em duas partes, deixando um intervalo de acesso desde a linha até à cumieira da montanha onde a adega vai ser implantada. A cumieira da montanha atinge a cota 754.00 sendo que a estrada nacional 221 a Sul e o percurso pedonal a Norte que delimitam o terreno, se encontram à cota 734.00.

A escolha da Implantação da adega no terreno selecionado, fez-se a partir de várias visitas e análises ao terreno, e posteriores conversas com habitantes locais que melhor entendem as potencialidades e condicionantes da área em questão. Assim, o lado Sul da montanha foi eleito como o local mais apropriado para o desenvolvimento da adega, sendo proposto a sua implantação à cota 742.00.



Figura 97 - Zona de Implantação da Adega ²⁷²

²⁷² Zona de Implantação da Adega, Fonte- Google Maps, editadas pelo autor.

Definição do programa

O programa para a construção de uma adega é bastante específico e rigoroso, sendo que a junção da sua vertente de produção com a exploração do enoturismo dentro da mesma, exige uma série de considerações técnicas que permitam o seu bom funcionamento. Várias conversas com produtores de vinho e com as orientadoras desta dissertação foram desenvolvidas para chegar a uma definição válida do espaço em questão.

Devido à particularidade da inserção do enoturismo no funcionamento da adega, foi necessário implementar uma estratégia para que os espaços de produção do vinho não fossem perturbados pela existência de visitantes dentro do equipamento. Assim nas áreas de produção deve existir uma separação física, que delimite o espaço do visitante face ao espaço de produção quando este, se encontra em funcionamento.

O equipamento em questão, deve ser composto por espaços de produção do vinho onde deve ser garantida a entrada e saída direta do produto. Uma vez que se optou pelo transporte das uvas através da gravidade, evitando assim a utilização de bombas para o seu transporte, é necessário que o espaço de receção das uvas se localize a uma cota mais elevada que o espaço de produção.

A adega deve então obedecer ao próximo esquema organizacional, que incorpora os seguintes elementos:

Zonas Sociais- Receção; Visão para as zonas de Produção; Armazenamento em barricas; Loja/Provas; Engarrafamento e instalações sanitárias.

Zonas Privadas- Escritórios e zona administrativa; Sala de reuniões; Laboratório; Sala de controlo; Sala do Pessoal; Zonas de cargas e descargas e instalações sanitárias.

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

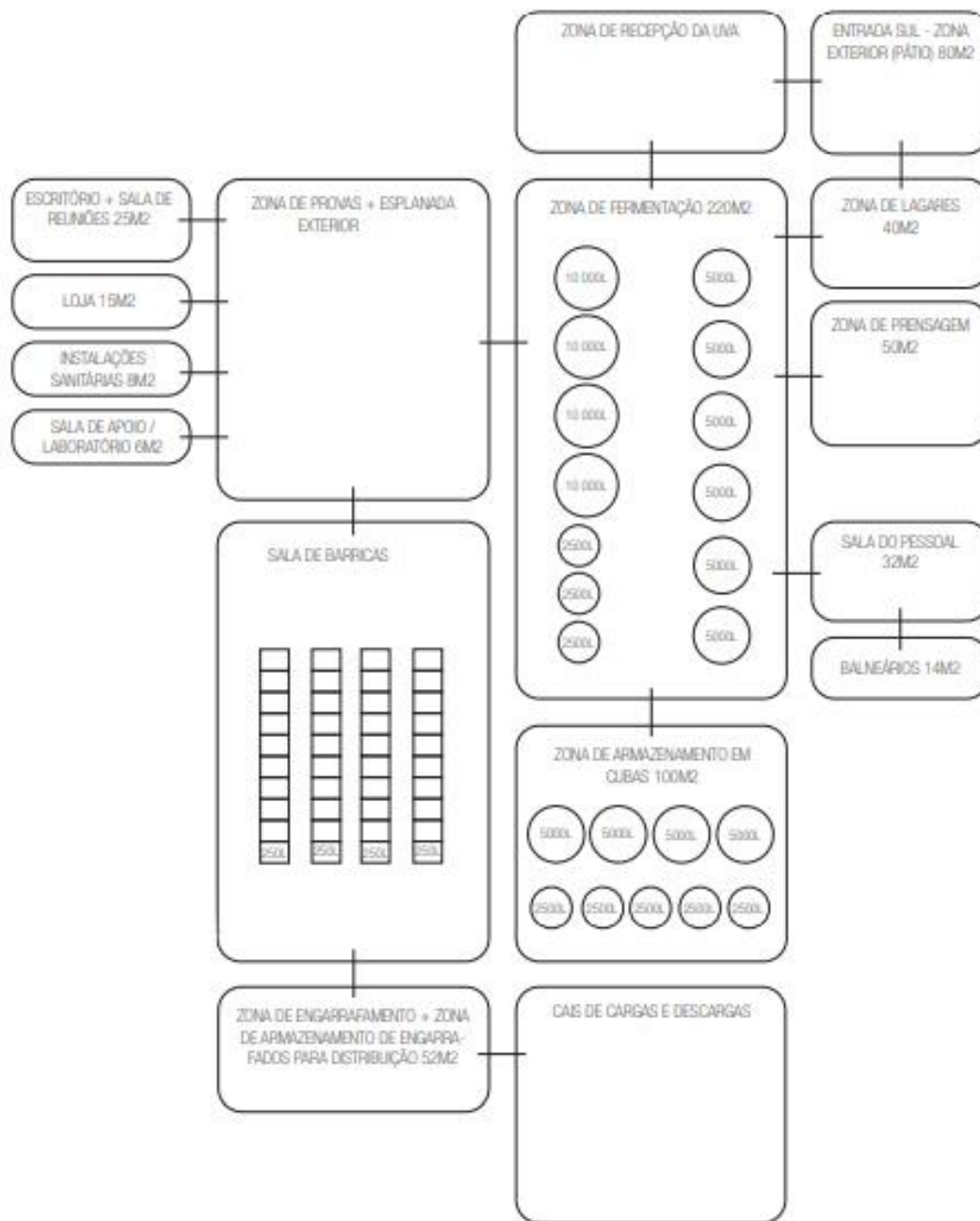


Figura 98 - Esquema Organizacional da Produção da Adega

Estratégia

As visitas constantes ao terreno, a conseqüente análise e observação dos elementos que o compõem, e as memórias de infância que adquiri ao longo da minha passagem pelo local, tornaram o meu olhar mais sensível as questões de relação entre o terreno, o espaço e o território que revelam a verdadeira identidade do lugar. Estas condicionantes, aliadas às premissas elaboradas no esquema organizacional da adega, permitem desenvolver uma ideia projetual que se integre com o terreno onde está a ser inserido ao mesmo tempo que responde a todas as questões funcionais do equipamento.

A adega deverá, como foi descrito anteriormente, ocupar a zona do terreno que assume uma maior cota, privilegiando assim a comunicação com os dois lados do cume da montanha. Esta área de implantação, permite a chegada à adega por parte dos visitantes em dois sentidos opostos, sendo que pelo lado sul é feita a chegada a partir da estrada nacional, e por norte, permite o acesso a quem circula pelo percurso pedonal da linha.



Figura 99 - Fotografias do lado Sul e Norte do Terreno

Devido à inclinação presente no terreno e às condições climáticas presentes no local, entende-se que a adega interaja diretamente com o solo, ficando semienterrada, aproveitando assim a morfologia do local. A construção deverá fundir-se com o terreno, facilitando o controlo de temperatura dentro da mesma, garantindo assim um desempenho sustentável, relacionando-se com a envolvente criando uma simbiose entre o natural e o edificado. Por se encontrar parcialmente enterrada, a adega faz uso da força da gravidade para facilitar o processo de transporte das uvas para dentro da mesma.

As primeiras ideias volumétricas começam a surgir, quando se assume todas as condicionantes do lugar e se idealiza um volume que se integre no terreno em questão, fundindo-se com o mesmo marcando a sua presença com a ondulação presente nas curvas de nível que lhe deram a forma.

Devido à diversidade de funções que a adega assume foi imperativo uma correta distribuição dos acessos em relação aos eixos de comunicação, tornando as vias e caminhos de acesso à adega parte integrante da proposta de intervenção, conseguindo assim desenhar um edifício que se integra na sua totalidade à morfologia e condicionantes do terreno.

As referências de adegas estudadas no decorrer desta dissertação têm um impacto significativo na morfologia geral da adega desenvolvida, sendo que se salienta da Adega do Freixo de Frederico Valsassina, a utilização da gravidade para o transporte das uvas, o elemento vertical de acesso que faz a ligação entre todas as áreas da adega assumindo uma posição escultórica assim como a utilização de uma sala em túnel para o armazenamento das barricas. Na Adega Mayor salienta-se a organização do espaço de produção, feito num espaço amplo com duplo pé direito duplo, assim como a clareza das linhas discretas do edifício, que culminam num espelho de água e coberturas jardinadas que ajudam no controlo de temperatura dentro da adega.

Este pensamento criativo deriva da busca de soluções arquitetónicas tanto funcionais como poéticas, procurando suscitar diferentes estímulos a quem percorre a implantação da adega, conseguindo assim chegar a uma proposta que responda a todas as questões sociais, funcionais e ambientais.

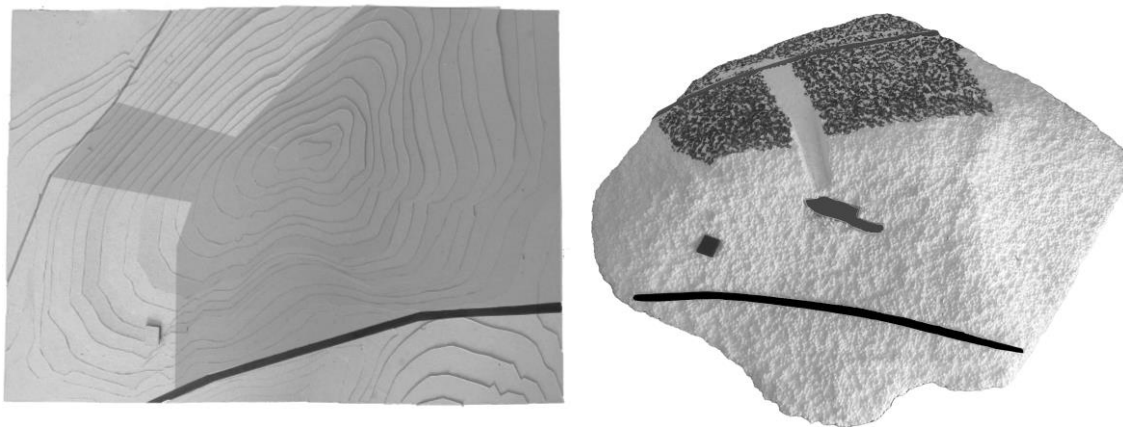


Figura 100 - Maquetas de trabalho Implantação da Adega

Morfologia da Proposta

Na construção de uma ideia arquitetónica é essencial a apreciação e análise de toda a envolvente que rodeia o lugar de implantação. A integração da adega com o terreno em questão faz-se a partir de um processo de encaixe que se assemelha a configuração ondular que o terreno assume. Esta forma de anexação do equipamento face ao solo, permite ao edifício assumir uma posição semienterrada, permitindo apenas a exposição da fachada principal e das coberturas da adega, conseguindo assim minimizar o impacto do edifício face à paisagem que o rodeia. A posição semienterrada que o edifício assume confere-lhe uma ação protetora face ao clima do exterior, assim como a facilidade no transporte das massas usadas.

A morfologia da adega partiu de dois paralelepípedos conectados entre si, que se afastam um do outro sem se deixarem de tocar, assumindo a forma do terreno modelando-se a ele de forma orgânica e subtil. Estes dois paralelepípedos representam duas áreas diferenciadas no programa funcional da adega, sendo que o volume que se encontra mais a Norte parcialmente enterrado, se destina à produção do vinho assumindo assim um carácter mais sóbrio e industrial, e o bloco adjacente a esse servirá para acolher o espaço de degustação e apreciação dos vinhos assumindo assim um carácter mais orgânico e destinto no volume. No afastamento gerado pela torção destes dois blocos face ao terreno, nasce um elemento vertical que se assume como elemento principal do equipamento. Uma rampa, que serve de elemento de conexão entre todo o edifício, assegurando assim a circulação vertical do mesmo, gerando um elemento escultórico que permite a deslocação na adega ao mesmo tempo que serve de elemento de descoberta não só da própria adega, mas também de toda a paisagem envolvente.

O edifício assume assim um sentido de apropriação do lugar que se revela no prolongamento dos seus muros face à vinha. Estes, assumem um carácter estrutural face à adega e ao terreno, fazendo lembrar os muros de pedra granítica presentes nas encostas do Douro para suportar as terras que dão vida às vinhas. Os Muros anexos à adega fazem a marcação dos acessos pedonais e viários, que garantem a circulação através do terreno, ao mesmo tempo que direcionam a organização posicional da vinha face à adega.

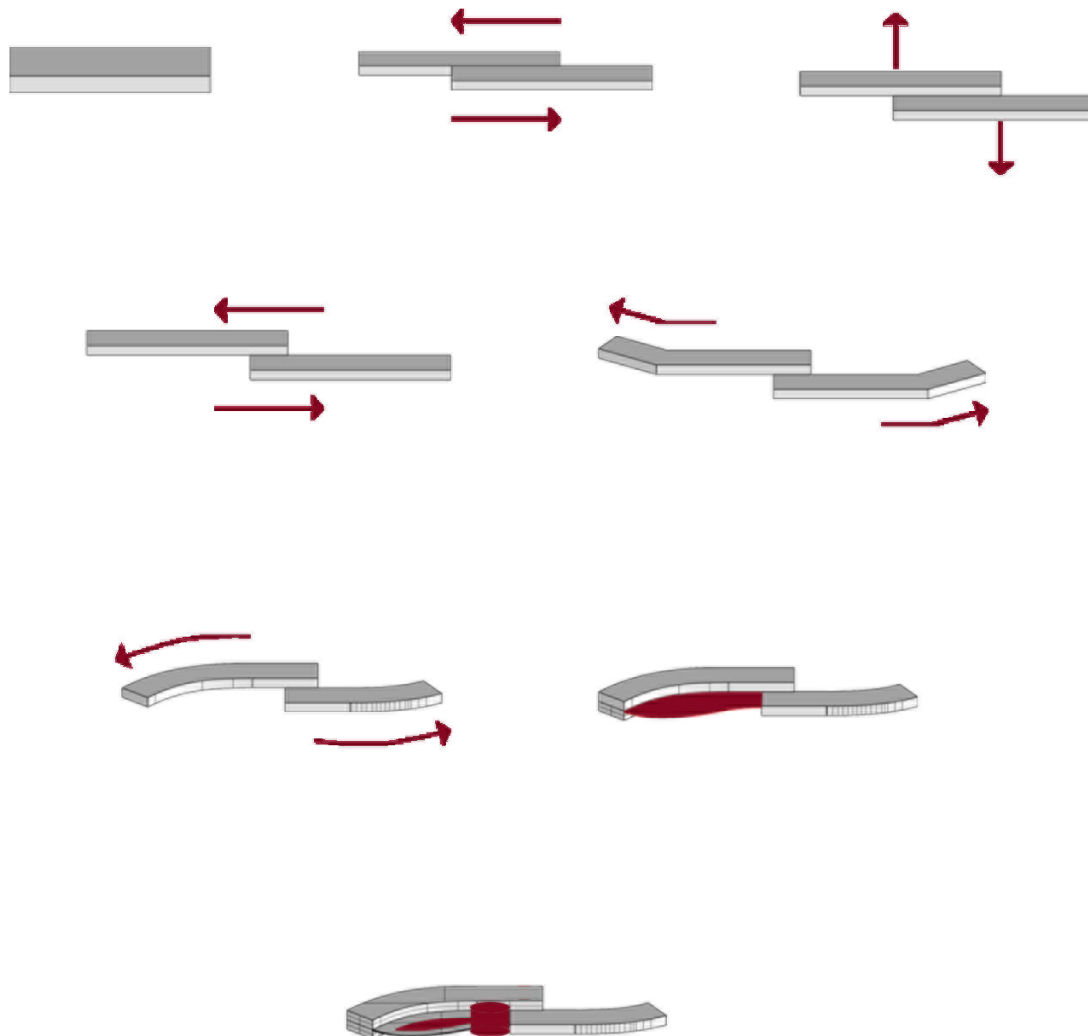


Figura 101 - Diagrama da Morfologia da Adega

Acessos

A estratégia geral de acessos na adega invoca o tema da linearidade do processo de vinificação, assumindo um gesto longitudinal que agarra toda a proposta para definir os seus percursos.

A descoberta da adega inicia-se no decorrer do percurso pedonal através da linha reabilitada. Aqui, à medida que nos aproximamos da área em que a adega está implantada, uma linha de parreiras dispostas paralelamente ao percurso pedonal, mostram a entrada que dá acesso à adega. Neste momento, somos confrontados com uma estrutura em forma de rampa que incita a quem percorre o percurso, a descobrir o desenrolar de toda esta estrutura que nasce à cota da linha pedonal e rompe a vinha que se estende até à cumieira do monte onde a adega está implantada. Esta rampa, fornece o acesso a quem visita a adega a partir do percurso da linha.

À medida que começamos o seu atravessamento, esta estrutura solta-se da vinha vencendo a inclinação do terreno, permitindo a quem a atravessa, começar a descoberta do local e de toda a envolvente que o acolhe. A rampa que inicia o processo de descobrimento do local está conectada linearmente até à cobertura da adega do outro lado da cumieira do monte, onde se encontra a rampa de acesso ao interior do edifício. A conexão destas duas estruturas é feita a partir de um viaduto que rompe a cumieira do terreno de intervenção, onde passa um caminho de terra batida pré-existente, provocando um estrangulamento e confronto da paisagem, na visão de quem atravessa este caminho. Os muros que suportam o viaduto estendem-se ao longo da vinha direcionando o visitante para a cobertura do equipamento, que antecipa o momento de entrada no edifício.

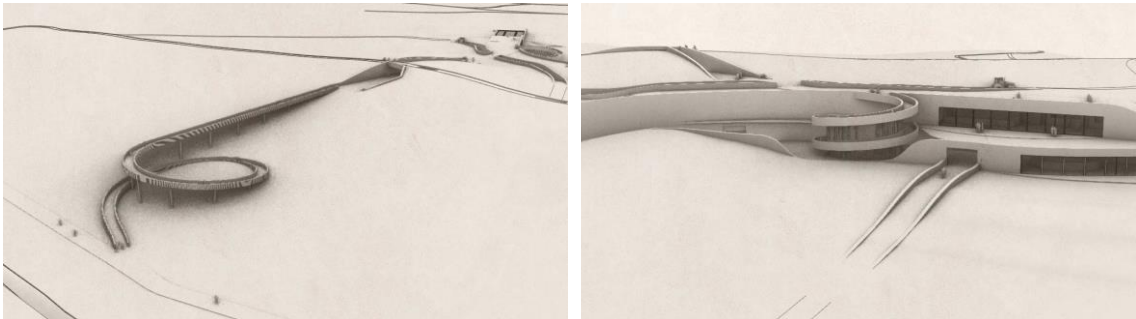


Figura 102 - Axonometrias 3D dos Percursos Pedonais

No sentido oposto, destinado aos visitantes que chegam à adega pela estrada nacional, um estacionamento paralelo à via marca o momento de chegada à área de implantação da vinha. Aqui, um corredor que delimita a separação dos vinhedos denuncia o alçado da adega e conduz os visitantes da mesma até ao piso -1, onde está localizada a enoteca e a rampa de acesso aos restantes patamares.

O planeamento dos acessos rodoviários teve em especial atenção o impacto que estes teriam na paisagem da adega, deste modo foram desenhados de maneira que se fundissem com o terreno, privilegiando a paisagem natural presente no local.

De modo a reduzir o impacto gerado pela inclusão de novas vias rodoviárias no terreno em questão, foi mantido um caminho pré-existente no local, que faz o atravessamento do terreno desde a estrada nacional 221, lateralmente a implantação da adega até chegar à cumieira do monte, onde segue o seu percurso delimitando o perímetro da vinha. A partir desta rodovia pré-existente, são feitas todas as comunicações viárias conectadas à adega, sendo que a primeira é feita para o uso de cargas e descargas, chegando até ao piso -1 da adega, resguardada pelos muros que marcam a continuidade do traçado do equipamento, conseguindo assim camuflar todo este processo industrial com adega, mantendo a sua aparência natural e sóbria.

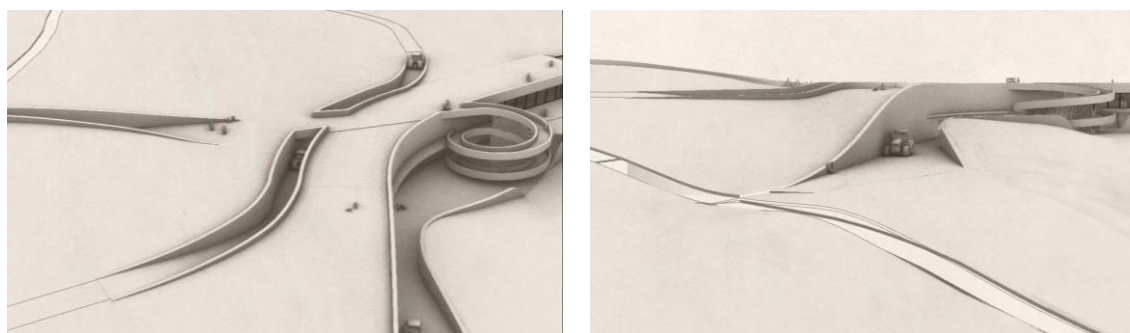


Figura 103 - Axonometrias 3D dos Percursos Rodoviários

A segunda via que foi desenvolvida para a descarga das uvas na adega, deriva também do caminho pré-existente, iniciando o seu percurso no lado tardoz da adega, criando um fosso que acaba por se conectar com esta, através da sua morfologia em rampa que rompe elegantemente o terreno até chegar à cota do piso 0. Neste momento, em que a via provoca o aparecimento tardoz da fachada da adega, é feita a descarga das uvas lateralmente a esta, usando a força da gravidade que leva este elemento até ao piso -1 onde é feito o processo de vinificação.

Para garantir a passagem do percurso linear que conecta as duas rampas atravessando este fosso, é feita uma ligação superior que permite a chegada à cobertura do edifício. Esta via prossegue o seu percurso rompendo os vinhedos, afastando-se progressivamente da adega até se voltar a conectar com a via pré-existente.

O planeamento dos acessos à adega, tiveram em vista dar continuidade ao movimento que o edifício incita nos seus alçados, conseguindo assim gerar percursos que se fundem com a paisagem criada, camuflando a presença de veículos no entorno da adega, gerando assim um desenho que integra toda a pré-existência com a nova programática aplicada.

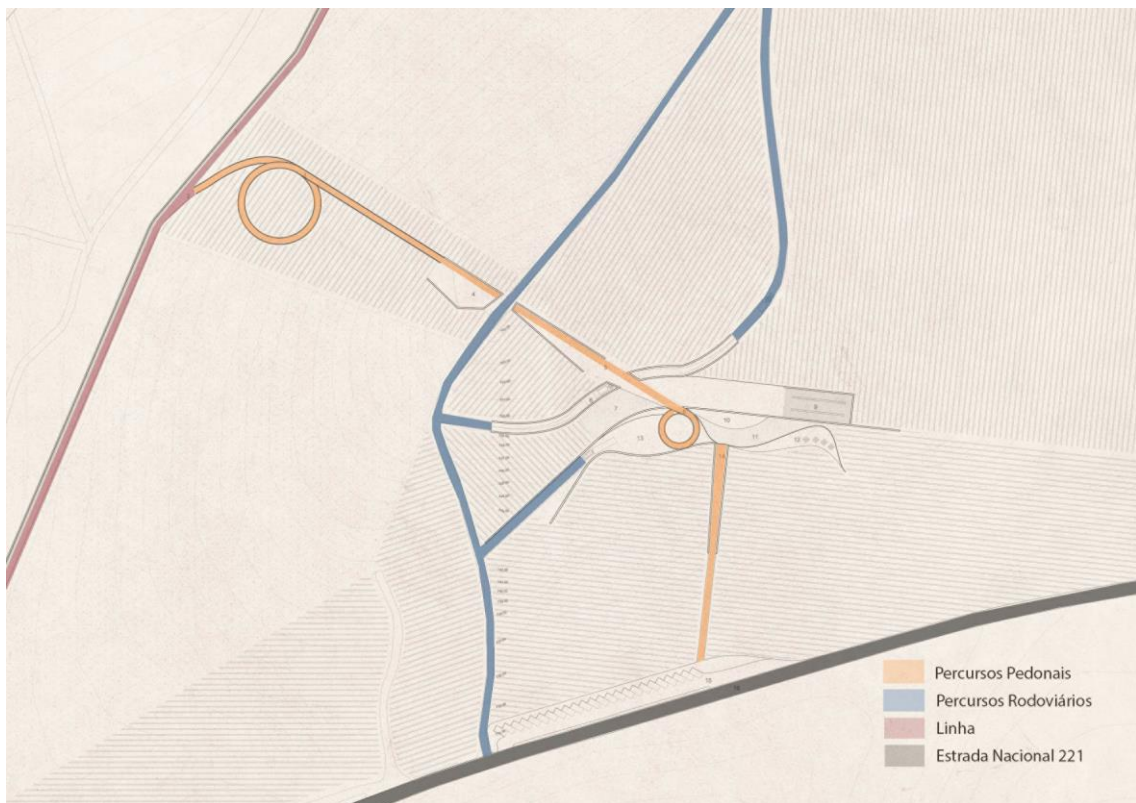


Figura 104 - Planta de Acessos à Adega

Caracterização da Proposta

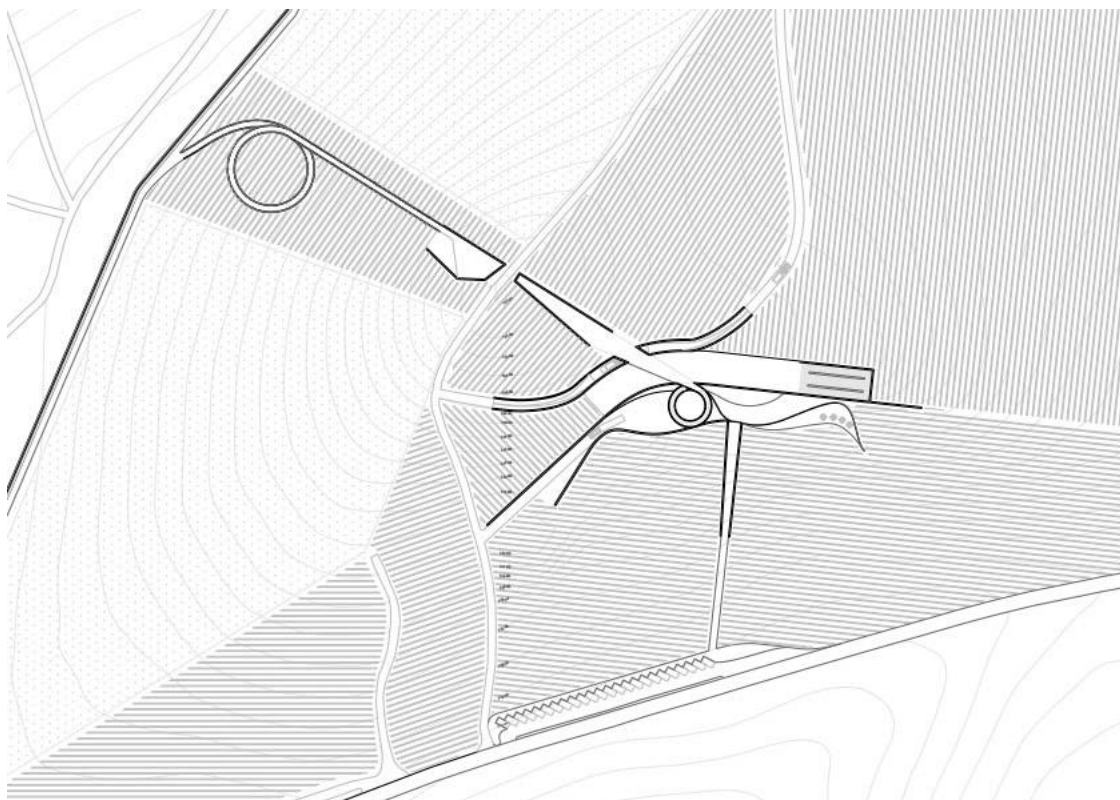


Figura 105 - Planta de Implantação da Adega (sem escala)

Iniciando o percurso através da linha pedonal desenvolvida, o visitante é recebido com a presença de uma rampa que incita o seu atravessamento rompendo toda a implantação da vinha á medida que a estrutura ascende a sua cota. O elemento de ligação que conecta esta estrutura à cobertura do edifício, é feito através de uma passagem, que a partir dos seus muros que se estendem no decorrer da vinha e direcionam o trajeto a percorrer, atravessa a cumieira do terreno direcionando o visitante para a chegada ao edifício.

Na chegada à cobertura da adega, conseguimos nos aperceber da existência do fosso onde são descarregadas as uvas para dentro da adega. Através de uma passagem superior ao fosso, procede-se o seu atravessamento e somos confrontados com uma cobertura que não conhece o seu limite face à vinha.

A cobertura funde-se com o a envolvente da vinha através da sua cobertura ajardinada, esta, torna impercetível os limites da implantação da adega, uma vez que estes se estendem no seu seguimento com o objetivo de suportar as terras que sustentam a implantação da vinha. A demarcação de espaços existente na cobertura da

adega, é feita a partir da diferenciação dos solos. O trajeto linear que conecta a estrutura de entrada a partir da linha, com a rampa do edifício, delimita a separação da cobertura ajardinada com o seguimento de esta, que culmina num espelho de água que faz a conexão entre o final do edifício e o seguimento da vinha. A cobertura da adega pretende criar um espaço que possibilite a apreciação da paisagem envolvente, ao mesmo tempo que ajuda a climatização do ambiente interno da adega usando as coberturas ajardinadas e o espelho de água de modo a garantir as melhores condições de produção vinícola.



Figura 106 - Renders da Proposta da Adega

Aproximando-nos do momento de entrada do edifício, a rampa que atinge a cobertura, direciona o visitante para o piso o da adega, ao mesmo tempo que vai revelando a sua morfologia e estereotomia através da deambulação que é feita sentir pela rampa.

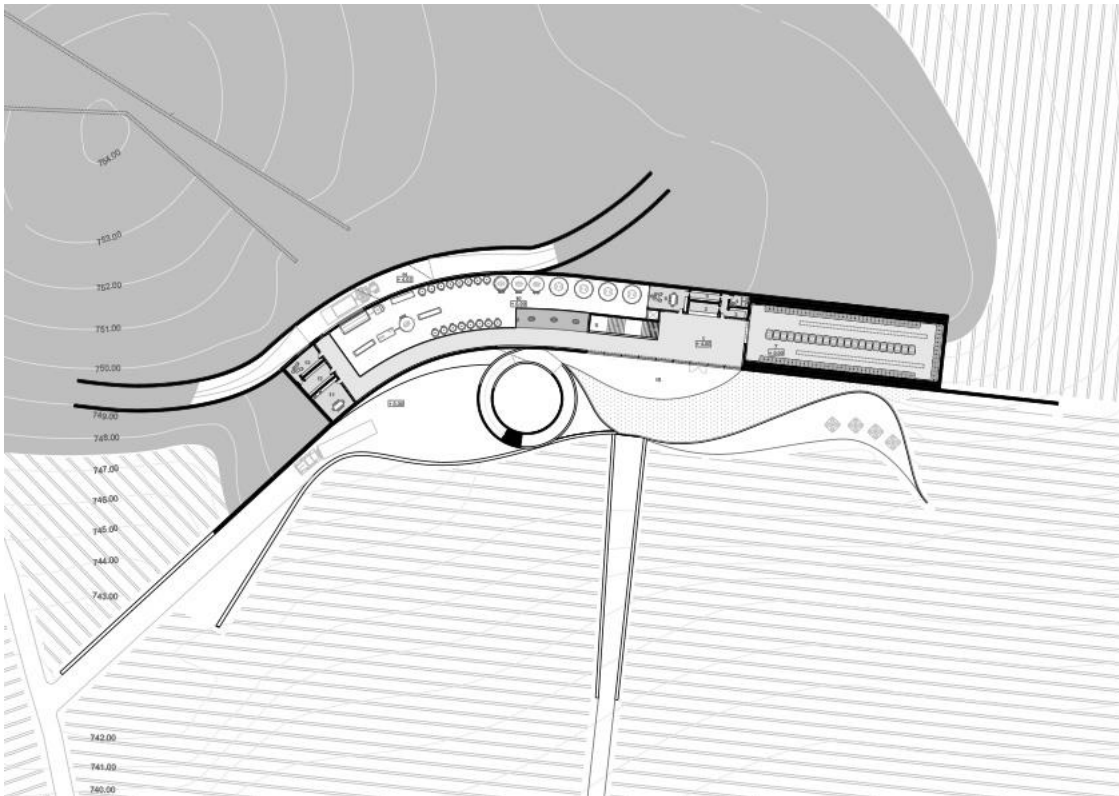


Figura 107 - Planta do piso 1 da Adega (sem escala)

Chegando a entrada principal da adega, somos recebidos por uma cobertura ajardinada que incita a entrada no edifício através da delimitação do espaço. À entrada, somos recebidos por um lobby onde está localizada a receção e os espaços administrativos. A partir deste espaço começamos a perceber a organização funcional da adega. A existência de um vão inserido na parede lateral da receção denuncia-nos desde já a existência de um túnel que serve o armazenamento das barricas.

O lado oposto é composto pelo bloco de escadas e elevador que assegura a circulação vertical no interior da adega. Aqui inicia-se a visita ao interior da adega através de uma mezzanine que se estende ao longo da fachada do edifício, proporcionando uma visão geral de todo o espaço de produção que ocorre no piso 0. Ao fundo deste passadiço, é possível acompanhar de perto a descarga das uvas na adega, através de um vão que faz a comunicação do interior da adega com o fosso, permitindo assim a inicialização do processo de vinificação através da gravidade, devido à cota inferior onde se localiza o espaço de produção. Neste piso ainda se pode encontrar uma sala de pessoal, assim como o laboratório de análises e sala de controlo do processo de vinificação.

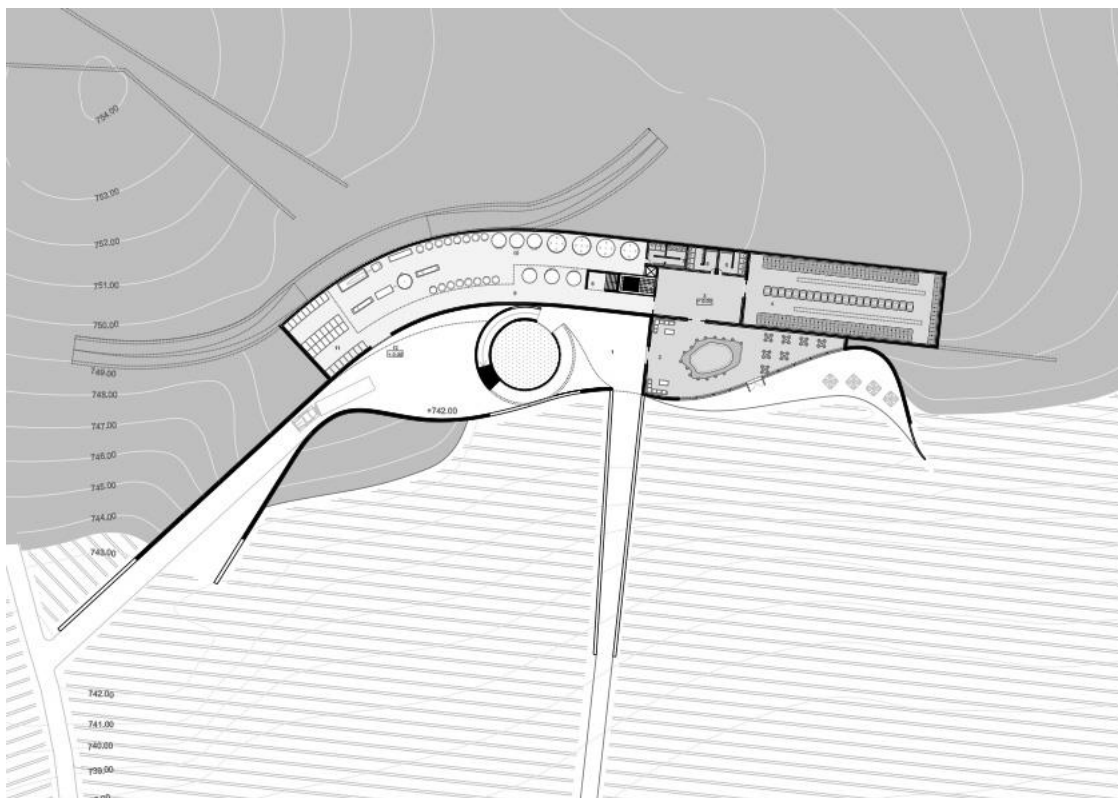


Figura 108 - Planta do piso 0 da Adega (sem escala)

À chegada ao piso 0, pelos acessos verticais presentes dentro do edifício, encontramos um lobby que faz a separação de espaços, aqui a presença do espaço de produção faz-se notar através da diferenciação do revestimento do solo em resina epóxi e pelo ambiente mais sombrio provocado pela inexistência de vãos diretos com o exterior da adega. Com um pé direito duplo de sete metros e meio, o espaço de produção organiza-se de forma linear desde a chegada da uva até ao seu engarrafamento. Esta área é marcada pela presença das cubas de inox que dão ao espaço um carácter industrial e monumental pela maneira que estas se relacionam com o espaço em que estão inseridas. A zona de armazenamento localiza-se no final deste espaço de produção, onde é feito o escoamento do produto através da zona de cargas e descargas no exterior do edifício. De modo que a presença de turistas na adega não interfira com o normal funcionamento do equipamento, o espaço de produção pode ser interdito ao público, possibilitando a sua descoberta por meio da mezzanine localizada no piso 0, que acompanha o espaço longitudinalmente.

No sentido oposto ao espaço de produção, encontra-se a zona de armazenamento das barricas, esta em forma de túnel, faz-se acompanhar do espelho de água presente na cobertura da adega para uma maior eficiência no controlo da temperatura presente no interior. A iluminação dentro desta sala é feita a partir de

A Linha como Elemento (Re)Estruturante da Paisagem

duas claraboias em fita que permitem uma ténue penetração da luz para o interior da sala, concebendo ao espaço um ambiente místico provocado pelo reflexo da luz no atravessamento do espelho de água.

No interior deste bloco estão ainda presentes instalações sanitárias de acesso ao público, assim como balneários inseridos dentro do espaço de produção com vista a servir as necessidades dos trabalhadores.



Figura 109 - Renders da Zona de Produção da Adega

Por último, na fase final da visita a adega, chegamos ao espaço de degustação do vinho que funciona independentemente como enoteca. Inserida no segundo volume que compõe a morfologia geral da adega, assume um carácter mais orgânico, distinguindo-se do volume principal caracterizado por ter um cariz mais industrial e formal. Esta área é composta por um balcão ao centro em pedra granítica, onde estão localizados os serviços que caracterizam este espaço.

A apreciação do vinho pode ser feita no interior deste espaço ou no seguimento deste, através de um agregado de envidraçados que fazem a comunicação do interior do edifício com a vinha que se estende no desenrolar da paisagem, onde está presente um pátio exterior que estabelece uma relação direta com a vinha.

A chegada a este volume pode ser feita pelo interior do edifício no seguimento de uma possível visita a adega, ou então de forma independente através da rampa exterior que por sua vez permite o acesso que conecta o piso -1 da adega ao estacionamento localizado junto à estrada nacional.

A rampa principal da adega faz a separação física entre o espaço de degustação caracterizado pela enoteca, e a zona de cargas e descargas presente no lado oposto do edifício. A rampa assume-se como o elemento central de toda a intervenção, devido ao seu carácter escultórico e plástico que proporciona ao utilizador uma descoberta dos diferentes espaços da adega de forma ténue e inesperada, criando relações volumétricas e planimétricas com o restante edifício ao mesmo tempo que serve e assegura a circulação vertical ao longo de toda a proposta.



Figura 110 - Renders do Interior da Adega

Materialidade

Procurando manter uma coerência nos espaços que organizam toda a adega, optou-se pela escolha de três materiais predominantes na construção do equipamento que formalizam a estereotomia de todo o edifício.

Assim sendo, o material que protagoniza o maior destaque em toda a implantação da adega é o betão autoportante, manifestando a intenção de revelar o princípio construtivo em que assenta a construção do equipamento de maneira a afirmar o seu carácter formal em toda a proposta. Adquirindo uma expressão mais suavizada pela sua tonalidade clarificada, o betão é usado tanto nos arranjos exteriores como no interior do edifício assumindo uma homogeneização dos espaços reforçando o carácter industrial.

No interior do edifício, e com o intuito de marcar os limites da zona de produção da adega, foi usado como revestimento dos pavimentos resina epóxi. Com o intuito de enfatizar o carácter monumental que o espaço de produção assume, a resina epóxi aplicada no pavimento reflete as silhuetas das grandes cubas de inox que contrastam com o betão usado na estrutura das paredes caracterizando um ambiente catedralesco em que a presença humana não se contrapõe à imponência do espaço.

Com o intuito de reforçar o carácter formal e industrial do bloco principal da adega comparativamente à enoteca, foi utilizado o granito que caracteriza as construções rurais neste território, para a materialização da fachada principal da adega. A diferença de cor e textura que este assume em relação ao betão, faz com que assumam uma posição de destaque, marcando os limites da adega.

A madeira de pinho vem marcar o elemento que alivia a tensão entre a proposta e a paisagem, sendo usada para rematar as superfícies das rampas que se inserem na proposta assim como para ajudar a suportar de toda essa estrutura. No interior, a madeira é utilizada nas portas e no soalho das zonas administrativas assim como no remate das escadas em que marca a passagem de zonas.

6 – Conclusão

Chega, por fim, o momento de pôr término, tanto ao presente trabalho, como também, a uma etapa da minha vida, que foi o meu percurso acadêmico. Esta dissertação suscitou a oportunidade de explorar temas da atualidade que me despertam bastante interesse e curiosidade, como o aproveitamento e reabilitação de edifícios e estruturas deixadas ao abandono, assim como a inserção de novos equipamentos em territórios de baixa densidade, que possam provocar na zona onde são implantados, um acréscimo da procura assim como uma maior valorização do património e da cultura.

A escolha do tema surgiu através das vivências experienciadas em criança no local em questão, da vontade de ver a estrutura da linha um sítio habitável e agradável, e também do gosto pessoal pelo local, pela cultura do vinho e pelo desafio de concretizar uma proposta com o objetivo de trazer desenvolvimento e progressão para uma região que me viu crescer.

Na elaboração deste trabalho, foram realizadas leituras, estudos, análises, conversas e visitas, que ajudaram o desenvolvimento deste trabalho, no sentido de obter mais conhecimento para a elaboração de uma proposta consciente e direcionada para as problemáticas e necessidades do local.

As obras analisadas, resultaram numa maior compreensão da linguagem a adotar em diferentes situações projetuais, assim como a sensibilidade desenvolvida na elaboração de propostas que visam o reconhecimento patrimonial e sua preservação, com o uso da arquitetura no tratamento dos espaços e na maneira como estes se relacionam com a paisagem que os acolhe.

O tratamento das antigas estruturas ferroviárias e a sua preservação e reabilitação para o desenvolvimento de uma determinada região, podem adquirir, na sua fase de maturação projetual, diferentes estratégias e ações que vão depender das condicionantes e necessidades encontradas, do local onde se insere, e de quem desenvolve a proposta, podendo resultar em diferentes soluções projetuais. A arquitetura, a partir de situações idênticas pode responder às mesmas questões de forma diferenciada, resultando numa definição da própria identidade do arquiteto.

Considerando a exploração e conhecimento do território, a sua preservação e manutenção importantes pilares para a regeneração da antiga linha ferroviária do Sabor, desenvolveu-se um projeto que visa o reconhecimento deste património assim como a preservação da sua identidade cultural. Utilizando o conceito de percurso linear capaz de conectar várias regiões visando o seu desenvolvimento e organização formal, foi desenvolvida a proposta para um percurso pedonal, com o intuito de satisfazer as necessidades existentes na região assim como as necessidades do turista que procura o lazer ao mesmo tempo que lhe são inculcadas noções e conhecimentos sobre o lugar, pelas atividades e costumes ali desenvolvidos. No fundo desenvolver uma proposta capaz de promover as relações entre o lugar e o turista, a natureza e a paisagem, assim como o edificado e a sua envolvente.

A inserção da cultura do vinho, para o desenvolvimento de um equipamento pertencente a este percurso, partiu do interesse próprio no conhecimento e aprendizagem desta temática, assim como na importância que esta tem para o desenvolvimento e cultura da região. A exploração de conhecimentos e técnicas arquitetónicas que potencializam o desenvolvimento destes equipamentos vinícolas, constitui um importante vetor para a concretização de uma proposta consciente, que responde ao programa pretendido, mas também, tem em atenção a valorização da experiência por parte do visitante, trabalhando elementos de produção arquitetónica como a luz, a temperatura, a materialidade, a cor e o espaço, criando atmosferas reais com qualidades espaciais que oferecem uma vivência do espaço única.

A integração deste equipamento vinícola na região, e a consequente regeneração e reestruturação da antiga estrutura ferroviária em um percurso pedonal, pretende trazer para a região um importante marco no seu desenvolvimento, potencializando os seus recursos e explorando as suas características, conseguindo assim, através de um percurso linear a unificação deste território de baixa densidade e o seu desenvolvimento turístico.

Em suma, a elaboração desta proposta arquitetónica, encerra de forma gratificante todo um percurso enriquecedor a nível profissional e pessoal. Potencializando o conhecimento sobre o modo como a arquitetura deve intervir em determinadas situações, tendo sempre como objetivo a capacidade de criar reações face a um determinado espaço.

Bibliografia

Ackerman, James S. – Forma e Ideologia de las Casas de Campo, 1997. p.14

Agapito, D., Pinto, P. and Mendes, J. (2017), “Tourists’ memories, sensory impressions and loyalty: in loco and post-visit study in southwest Portugal”, *Tourism Management*, Vol. 58, pp. 108-118.

Alcaraz-Mármol, G., & Medina-Albaladejo, F. J. (2019). Adapting marketing strategies: A linguistic analysis of wine advertising in Spain, 1970-2010. *Journal of Evolutionary Studies in Business*, 4(1), 109–141.

Alexandri, G orcid.org/0000-0001-5018-2664 (2018) Planning Gentrification and the ‘Absent’ State in Athens. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42 (1). pp. 36-50. ISSN 0309-1317

Anderson, K. and Pinilla, V. (2018). Global overview, in Anderson, K. and Pinilla, V. (eds), *Wine Globalization: A New Comparative History* (pp. 24-54). Cambridge: Cambridge University Press.

Arlindo Madeira, A. C. (2 de 8 de 2019). Modelando experiências de enoturismo. p. 17. Obtido em 2 de 5 de 2022

Arrematações (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 18 (412). 16 de Março de 1905. 92 páginas.

Asero, V. & Patti, S. (2009). From Wine Production to Wine Tourism Experience: the Case of Italy. *American Association of Wine Economists*, in http://www.wineeconomics.org/workingpapers/AAWE_WP52.pdf

Asprogerakas, E. (2020). Strategies of Integrated Interventions in Greece: Tools and overnance Schemes. July 2020 *Planning Practice and Research* University of Thessaly

ATLANTIC CORRIDOR - Corredor Atlântico - Corredor [Em linha], atual. 2013. [Consult. 11 abr. 2022]. Disponível em WWW:URL:<http://www.atlantic-corridor.eu/pt/>

Aurand, J.-M. (2018), State of the Vitiviniculture World Market, 41st World Congress of Vine and Wine, 19-23 November, Punta del Este, Uruguay.

Barrett, A. M. , & Sorensen, T. B. (2015). System level indicators for an education Sustainable Development Goal: Exploring possibilities for the teachers target. Paper presented at 13th International Conference on Education and Development, Oxford, United Kingdom.

Bisson LF (199) Stuck and sluggish fermentations Am J Enol Vitic 50, 107 – 119

Brejzek, T. (2010). From social network to urban intervention: On the scenographies of flash mobs and urban swarms. *International Journal of Performance Arts and Digital Media* Volume 6 Number 1

Brenner, Neil(2009)'What is critical urban theory?',*City*,13:2,198 – 207

Brockner, J., Korzhenevych, A., Schiirmann, C, 2010. Assessing spatial equity

Bruwer, J. and Reilly, M. (2006), “The power of word-of-mouth communication as an information source for winery cellar door visitors”, *Australian and New Zealand Wine Industry Journal*, Vol. 21 No. 3, pp. 43-52

Bruwer, J., Chrysochou, P., & Lesschaeve, I. (2017). Consumer involvement and knowledge influence on wine choice cue utilization. *British Food Journal*, 119(4), 830–844

Carlsen, J. (2011). Assessing service quality at wineries and cellar doors through service mapping. *International Journal of Wine Business Research*,

Carpenter, M., et al. (2020). Program on ecosystem change and society: An international research strategy for integrated social-ecological systems. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 4, 134–138.

Carvalho, A. (2015). *Gestão de Recursos Humanos: Boas práticas para as unidades hoteleiras do Norte de Portugal*. (Tese de Mestrado em Empreendedorismo e Internacionalização).

Castellini, C. Mauracher, I. Procidano, G. Sacchi

Charters, S., Fountain, J., Fish, N. (2009), “You felt like lingering ...’: experiencing ‘real’ service at the winery tasting room”, *Journal of Travel Research*, Vol. 48 No. 1, pp. 122-134

Cipriano, Carlos (2 de fevereiro de 2011). «Portugal perdeu 43 por cento dos passageiros de comboio em 20 anos»

COMBOIOS DE PORTUGAL - CP.PT [Em linha], atual. 2016. [Consult. 26 mai. 2017]. Disponível em WWW: :<https://www.cp.pt/institucional/pt/empresa>>.

Corner, J. (2020). *A linha Alta*. Londres: Phaidon Press Ltda.

Correia, R. and Brito, C. (2016), “Wine tourism and regional development”, in Peris-Ortiz, M., Del Río Rama, M. and Rueda-Armengot, C. (Eds), *Wine and Tourism*, Springer, Cham, pp. 27-39

Desmet, P. M. A. (2015). Design for mood: Twenty activity-based opportunities to design for mood regulation. *International Journal of Design*, 9(2), 1-19.

Dinu, M.; Cohen, N.; Cioaca, A.; Dombay, S.; Nedelcu, A. Some Models of Thematic Routes Practiced in Wine Regions. *Transylv. J. Tour. Territ. Dev.* 2015, 1, 1–15.
efficiency impacts of transport infrastructure projects. *Transportation Research*

ELIAS, Norbert (2008) [1970], *Introdução à Sociologia*, Lisboa, Edições 70.

ELIAS, Norbert (2010) [1990], “Le concept freudian de société et au-délà”, in N. Elias, “Au-délà de Freud: sociologie, psychologie, psychanalyse”, Paris, *Lá Découverte*, pp. 131-186.

Fernandez, D. M. (2010). *Un Paseo Por La Ciudad Lineal*. Madrid: La Libreria / El Senderista.

FERREIRA, Ricardo José Teixeira - *Avaliação da capacidade na rede ferroviária portuguesa* [Em linha]. Aveiro, Portugal : Universidade de Aveiro, 2014 [Consult. 6 jan. 2017]. Disponível em WWW: . Dissertação de mestrado

Fontes, S & Gago, J. (2022). Abordagens modernas para a viticultura de precisão e digital Fevereiro de 2022. No livro: Melhorando práticas vitivinícolas e vitivinícolas. Sustentáveis, Editora: Elsevier

Frampton, K. (1997). História Crítica da Arquitetura Moderna. São Paulo: Martins Fontes. p.212

Freedman, M. (2015). Place-Based Programs and the Geographic Dispersion of Employment Regional Science and Urban Economics, 53, 2015, 1-19

Garmendia, M., Urefia, J.M., Coronado, J.M., 2011. Long-distance trips in a sparsely populated region: the impact of high-speed infrastructures. Journal of Transport Geography 19, 537-551

GPP (2007), Vitivinicultura. Diagnóstico sectorial, Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, Gabinete de Planeamento e de Políticas. Retrieved from www.isa.utl.pt/files/pub/destaques/diagnosticos/Vinho___Diagnostico_Sectorial.pdf.

Grande, N. (2015). Esfínges Mayor. Obtido em 7 de 02 de 2022, de Ultimas mag01: ultimasreportagens.com/mag/mag.html

Grilo, A. M. (2022). Desenvolvimento da Arquitetura do vinho. A adega enquanto fenómeno emergente da arquitetura contemporânea no Alentejo. Évora: Dissertação de Mestrado. Obtido em 22 de 05 de 2022

Guerra, F. (19 de Maio de 2004). Ultimas Reportagens. Obtido em 03 de 05 de 2022, de Adega Mayor Álvaro Siza: <https://ultimasreportagens.com/mag/mag.html>

Guerra, F. (2007). Ultimasreportagens. Obtido em 08 de 03 de 2022, de <http://www.ultimasreportagens.com>

Gunder, M. (2011). Commentary: Is Urban Design Still Urban Planning? An Exploration and Response

Gutierrez, J., Condeco-Melhorado, A.M., Martin, J.C., 2010. Using accessibility indicators and CIS to assess spatial spillovers of transport infrastructure investment. *Journal of Transport Geography* 18 (1), 141-152. Gutierrez, J., Condeco-Melhorado, A.,

Lopez, E., Monzon, A., 2011. Evaluating the European added value of TEN-T projects: a methodological proposal based on spatial spillovers, accessibility and CIS. *Journal of Transport Geography* 19,840- 850

Hall, C. M. & Mitchell, R. (2000) *Wine Tourism in the Mediterrean. A Tool for Restructuring and Development*. *Thunderbird International Business Review*, 42 (4), p. 445-465.

Hall, D.-T. Le-Klähn, Y. *Ram Channel View Publications, Bristol (2017), 248 pp., (Pbk.)*

Horlings, L.G. (2014) *Cultural mapping: A value centered and place-based perspective*. Paper for the conference on Cultural Mapping, Coimbra (Portugal), 28-30 May 2014

Horlings, Lummina G. e Marsden, Terry K. (2014), "Exploring the 'New rural Paradigm' in Europe: Eco-Economic Strategies as a Counterforce to the Global Competitiveness Agenda", *European Urban and Regional Studies*, 21(1), 4-20, in *Contemporary Greece*". *Research in Rural Sociology and Development* 19: 263-23.

Inácio, Isabel, (2007). *O Enoturismo: da tradição à inovação, uma forma de desenvolvimento rural*. *Actas do III Congresso de Estudos Rurais (III CER)*, Faro, Universidade do Algarve, 1-3 Nov. 2007 - SPER / UAlg, 2008, CD-ROM
Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto.
ISBN: 9781845414795

Italian market of organic wine: a survey on production system characteristics and marketing strategies

Itçaina, X., Roger, A. and Smith, A. (2016). *Varietals of Capitalism: A Political Economy of the Changing Wine Industry*. Cornell: Cornell University Press.

Jackson, E., et al., (2019). *Multi-sensory ethnography and vertical urban transformation: ascending the Peckham Skyline April 2019* *Social & Cultural Geography* 22(91):1-22

Järlehed, J., & Moriarty, M. (2018). Culture and class in a glass: Scaling the semiofoodscape. *Language & Communication*, 62, 26–38.

Joshua David, R. H. (2011). *HIGH LINE: The Insie Story of New York City`s Park in the Sky*. Nova York: Farrar, Straus e Giroux.

Kasimis, C., and Papadopoulos, A.G. (2013). “Rural Transformations and Family Farming

Kim, H., & Bonn, M. A. (2016). Authenticity: Do tourist perceptions of winery experiences affect behavioral intentions. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28(4), 839-859.

Kline, S. L. Slocum, & C. T. Cavaliere (Eds.), *Craft benerages and tourism, volume 1: The rise of breweries and . tourism market for craft beverages*

Koster, M. (2020). *An Ethnographic Perspective on Urban Planning in Brazil: Temporality, Diversity and Critical Urban Theory*

Lee, T. H., & Chang, Y. S. (2012). The influence of experiential marketing and activity involvement on the loyalty intentions of wine tourists in Taiwan AU. *Leisure Studies*, 31(1), 103-121

Lefebvre, H. (1991) *Critique of Everyday Life, Volume I*. John Moor (trans). London: Verso.

Lefebvure, H. (1996) *Writings on Cities*, Eleonore Kofman and Elizabeth Lebas (trans). Cambridge, MA: Blackwell.

Legado Arturo Soria Asociacion Cultural. (2019). *Ciudad Lineal*. Obtido em 24 de 03 de 2022, de <https://legadoarturosoria.es/ciudad-lineal/el-proyecto/>

Lima, R. P. (2011). *Turismo de base comunitária como inovação social* (Tese de Doutoramento em Programa de Engenharia de Produção). Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE. Disponível em objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_d/RobsonPereiraDeLima.pdf

Line, F. o. (2008). The High Line. Obtido em 11 de 04 de 2022, de High Line: <https://www.thehighline.org/>, p.7.

Linhas Portuguezas (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (382). 16 de Novembro de 1903. 384 páginas.

Lourenço-Gomes, L., Gonçalves, T., Ferreira, T., and Silva, P. (2017), Atributos valorizados pelo consumidor. In *Rumo estratégico para o setor dos vinhos do Porto e Douro. Relatório final – Estudos de base* (pp. 162-165). Porto: IVDP/UTAD.

Marzo-Navarro, M., & Pedraja-Iglesias, M. (2010). Are there different profiles of wine tourists? An initial approach. *International Journal of Wine Business Research*, 22(4), 349–361

Mata, A. S. (1882). *Cosas de Madrid*. El Progreso, p. 38.

Mata, A. S. (1883). *Pectore*. El Progreso, p.16.

MATELLÁN, José Manuel gonzález, 1987, “os laços na dança dos paus – uma literatura popular que une a terra de Miranda e a província de Zamora”, *Actas das 1.as Jornadas de língua e Cultura Mirandesa*. Miranda do Douro, pp. 43-54.

Meloni, Giulia & Swinnen, Johan, 2018. "Trade and terroir. The political economy of the world's first geographical indications," *Food Policy*, Elsevier, vol.

Merlan, A. (2009). *EL MIRANDÉS Situación sociolingüística de uma lengua minoritaria en la zona fronteriza Portugués-española*. Uviéu: Academia de la Llingua Asturiana

Messinger, L. (2004). *Comprehensive Community Initiatives: A Rural Perspective*. *Social Work*, Volume 49, Issue 4, October 2004, Pages 535–546,

Moneo, R. (2008). *Inquietação Teórica e estratégia Projetual na obra de oito arquitetos contemporâneos*. São Paulo: Coleção Face Norte. Pp. 200

Montella, M.M. *Wine Tourism and Sustainability: A Review*. *Sustainability* 2017, 9, 113.

Murrani, S. (2016) 'Baghdad's Thirdspace: between liminality, antistructures and territorial mappings', *Cultural Dynamics*, 28:2 189-210.

N. Luger, Z.W. Kundzewicz, E. Genovese, S. Hochrainer, M. Radziejewski River flood risk and adaptation in Europe—assessment of the present status Mitig. Adapt. Strateg. Glob. Change, 15 (2010), pp. 621-639

Nella, A., & Christou, E. (2014). Segmenting Wine Tourists on the Basis of Involvement with Wine. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 31 (7), 783–798.

Neves, J. A. (2017). Portuguese Contemporary Wine Architecture. Lisboa: Uzina Books, p.226.

Olsen, J., Thompson, K., & Clarke, T. (2003). Consumers Self-Confidence in Wine Purchases. *International Journal of Wine Marketing*, 15(3), 40-52.

Ortega, E., Lopez, E., Monzon, A., 2013. Territorial cohesion impacts of high-speed rail at different planning levels. *Journal of Transport Geography* 24, 130-141.

Ostrom, Elinor, Roy Gardner, and James Walker. 1995. *Rules, Games, and Common Pool Resources*. Ann Arbor, MI: Michigan University Press.

Panagiotopoulou et al., (2018). Depraved Urban Scapes: Inhabiting Subnature in the Hybrid City, DOI:10.1145/3284389.3284488

Parga Dans, E., & Alonso Gonzalez, P. (2017). Gabriel Yravedra. El fraude de la chaptalización en vinos de la Unión Europea. AMV Ediciones, Madrid, 201 Part B 44, 795-811

PEREIRA, Hugo José Silveira Da Silva - As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896). *Cem - Cultura, Espaço & Memória*, No 1, 2010. 2013) 25–40.

Pereira, J. R. (1998). *La Ciudad Lineal de Madrid*. Madrid: Fundación Arquia.

Platt, L. C., Medway, D., 2020: Sometimes. . . Sometimes. . . Sometimes. . . Witnessing Urban Placemaking from the Immanence of “the Middle”, *Space and Culture* 1-16

Pomeroy, A., & White, L. (2011). The portrayal of indigenous identity in Australian tourism brand advertising: Engendering an image of extraordinary reality or staged authenticity? *Place Branding and Public Diplomacy*, 7(3), p. 165–174. Recuperado de <http://www.palgrave-journals.com/pb/index.html>

PU Xincheng, WANG Zhu, HUANG Qian. "Analysis on the Boundary Pattern of the Rural Settlement." *Architecture & Culture* 113(8) (2018): 48-49

Quadri-Felitti, D. L., & Fiore, A. M. (2013). Destination loyalty: Effects of wine tourists' experiences, memories, and satisfaction on intentions. *Tourism and Hospitality Research*, 13(1), 47-62.

Quaresma, M. (2014). *Aquitetura e Enologia*. Lisboa: Universidade Lusíada de Lisboa, p.116

Ratzel, (1988), p.12. Le concept de propriété dans la géographie politique de Friedrich

Ratzel (1844-1904) Guy MERCIER *Annales de Géographie* 99e Année, No. 555 (SEPTEMBRE-OCTOBRE 1990), pp. 595-615 (21 pages)

Reganold JP (2004) 'Natural resource conservation: management

Reis, A., & Braga, P. (2012). *Plano de Negócios – Percurso das Memórias*. Trabalho de PósGraduação em Empreendedorismo e Inovação Social. Porto: Fundação para o Desenvolvimento Social do Porto e Faculdade de Medicina da Universidade do Porto.

RIPPON, M. J. (2014): «What is geography of Geographical Indications? Place, production methods and Protected Food Names», *Area*, vol. 46 (2), pp. 154-162.

Salim, H. Mulder, and J. Burry, "Form Fostering: A Novel Design Approach for Interacting with Parametric Models in the Embodied Virtuality," *Journal of Information Technology in Construction (ITcon)* 16 (2011) 135–150.

Saltzman: «The fundamental problem is that we still cling to things as they are: conceptions based on interactions enable us to distort the world, reconnect, be astonished, and imagine more freely» *Investigación en Diseño Argentino Gestión*, Archivo, Colección

Salvado, J. & Merinhos, A. (2019). Miranda do douro, Portugal: territorio de baixa densidade com elevado potencial para o turismo/Miranda do douro, Portugal: low density territory with high potential for tourism. *Ra'e Ga*, vol. 46, no. 2, June 2019, pp. 7+. Gale Academic OneFile, link.gale.com/apps/doc/A601437791/AONE?u=anon~4934d71&sid=googleScholar&xid=5f85eec5. Accessed 30 Apr. 2022

Sanchez-Sepulveda M.V., et al. (2019). Collaborative Design of Urban Spaces Uses: From the Citizen Idea to the Educational Virtual Development. In: Kurosu M. (eds) *Human-Computer Interaction. Design Practice in Contemporary Societies. HCII 2019. Lecture Notes in Computer Science*, vol. 11568. Springer, Cham. doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-22636-7_18. Disponível no Repositório UPT, <http://hdl.handle.net/11328/3448>

SANTOS, Joaquim Brito Dos; ASSECEIRO, Francisco - Terceiro carril e coexistência de bitolas para o tráfego de mercadorias [Em linha]. [S.l.] : Transportes e Negócios/Riscos Editora, 2014 [Consult. 10 abr. 2022].

Savinni, F., et al. (2014). Dilemmas of planning: Intervention, regulation, and investment January 2014, *Planning Theory* 14(3)

Scott, Allen and Michael Stopper. 2014. "The Nature of Cities: The Scope and Limits of Urban Theory." *International Journal of Urban and Regional Research* 34.1: 1-15.

Seguro, P., and Sarmiento, M. (2015), O Enoturismo em Portugal. Caracterização das empresas e da procura. *Turismo de Portugal*. Retrieved from <https://www.turismodeportugal.pt/pt/Paginas/homepage.aspx>

Serra, M. d. (2013). *ENO ARQUITETURA Adegas Comtemporâneas*. Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa: Dissertação de Mestrado.

Silva, A., Lima, F. & Chamusca, P. (2010). Estratégias de eficiência colectiva em territórios de baixa densidade: reflexões a propósito do Minho-Lima e do Tâmega. *XII Colóquio Ibérico de Geografia*, pp.3-8

Silva, A.L., Fernão-Pires, M.J., and Aguiar, F.B. (2018), Portuguese Vines and Wines: Heritage, Quality Symbol, Tourism Asset. *Ciência e Técnica Vitivinícola*, Vol. 33, No 1, pp. 31-46.

SOUSA, César Augusto Inocêncio - Patologias na Superestrutura da Ferrovia Balastrada [Em linha]. Porto, Portugal: Instituto Superior de Engenharia do Porto, 2015 [Consult. 6 jan. 2022]. Disponível em WWW: Dissertação de mestrado.

Sousa, J. 1903. Pocinho a Miranda. *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro*. Agosto
SOUSA, José Fernando de (1 de Agosto de 1903). «Pocinho a Miranda» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (375). pp. 251, 253.

SOUSA, José Fernando de (1 de Agosto de 1903). «Pocinho a Miranda» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (375). pp. 251, 253. Consultado em 3 de Março de 2022

SOUSA, José Fernando de (1 de Fevereiro de 1937). «Abertura do novo troço da Linha de Portalegre» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Ano 49 (1179). p. 75-77. Consultado em 19 de Março de 2022 – via Hemeroteca Digital de Lisboa

SOUSA, José Fernando de (16 de Junho de 1903). «A Rêde Complementar ao Norte do Mondego» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (372). 204 páginas

Stiglitz, Sen, Fitoussi, (2009). Report of the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress (CMEPSP) January 2009

Talen, E. (2014). Do-it-Yourself Urbanism: A History March 2014 *Journal of Planning History* 14(2):135-148

TEIXEIRA, Augusto César Justino (1 de Setembro de 1903). «Evora a Ponte de Sôr» (PDF). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 16 (377). pp. 295–297. Consultado em 11 de Março de 2022

“Territórios de baixa densidade. Territórios de elevado potencial”. Relatório final/ setembro 2014 e Deliberação da CIC Portugal (Comissão Interministerial de Coordenação) 2020 in <https://www.portugal2020.pt/...CIC/Db-CIC-TerrBaixa-Densidade-26Mar2015.pdf>

Tiefenbacher, J. (4 de 2013). temas da Publicidade de vinhos dos EUA. uso da geografia e do lugar para comercializar o vinho, pp. 2-23. Obtido em 14 de 4 de 2022

Timothy and Boyd (2015) *Tourism and Trails: Cultural, Ecological and Management Issues*. December 2014 DOI:10.21832/9781845414795

TORGA, Miguel, *Diário VIII*. 3.^a ed. revista, Coimbra: Edição do Autor, 1976. Pp.53-54
Trišić, I.; Štetić, S.; Privitera, D.; Nedelcu, A. Wine routes in Vojvodina Province, Northern Serbia: A tool for sustainable tourism development. *Sustainability* 2020, 12, 82

UNESCO,(2005), *The 2005 convention on the protection and promotion of the diversity of cultural expressions*. Disponível em: <https://en.unesco.org/creativity/policy-monitoring-platform/2005-convention-protection>

Valsassina, F. (2011). *Archi News* 22. Adegas HO, 120-125. Lisboa: Archi News.

Vieira, Á. S. (2008). *Bodegas Adegas Mayor*. Madrid: El Croquis.

Villanueva, E. & Moscovici, D. (2016). Sustainable wine tourism development in burgeoning regions: lessons from New Jersey and Connecticut January 2016, *International Journal of Economics and Business Research* 12(4):313

Wallin , A., et al., (2018). A Polyphonic Story of Urban Densification June 2018 *Urban Planning* 3(3):40

Wine Econ. Policy, 3 (2) (2015), pp. 71-80

Woldarsky V., Geny-Denis L. Source: BIO web of conferences 2019 v.12 pp. 03001; ISSN: 2117-4458; Subject: tourism, tourists, wines

YE Yu, ZHUANG Yu, ZHANG Lingzhu, Akkelies van Nes. "Designing Urban Spatial Vitality from Morphological Perspective– A Study Based on Quantified Urban Morphology and Activities' Testing." *Urban Planning International* 31(1) (2016): 26-33

YUAN Qing, WANG Yifei. " Study on Optimized Strategies of Rural Yard in Severe Cold Region Based on Value Promotion." *Urban Planning Forum* 221(1) (2015): 68-74

Anexos

Anexo 1 – Planta de Implantação da Adega e Vinha

Anexo 2 – Planta de Marcação de Cortes

Anexo 3 – Planta Viaduto de Chegada

Anexo 4 – Planta do Piso 0

Anexo 5 – Planta do Piso -1

Anexo 6 – Corte Transversal 1 e 2

Anexo 7 – Corte Transversal 3 e 4

Anexo 8 – Corte Longitudinal 5 e 6

Anexo 9 – Corte Alçado Sul 7

Anexo 10 – Renders Exteriores

Anexo 11 – Renders Exteriores

Anexo 12 – Renders Interiores

Anexo 13 – Renders Interiores

Anexo 14 – Fotografias do Terreno

Anexo 15 – Fotografias das Maquetas de Trabalho

Anexo 16 – Esquissos e Análises da Proposta

Anexo 17 – Esquissos e Análises da Proposta

Anexo 18 – Esquissos e Análises da Proposta

Anexo 19 - Esquissos e Análises da Proposta

Anexo 20 – Esquissos e Análises da Proposta

Anexo 21 – Painel 1 Master Plan

Anexo 22 – Painel 2 Master Plan

Anexo 23 - Painel 3 Master Plan