

# Uma Cidade Linear Chaves Verín

---



Departamento de Arquitectura da  
Faculdade de Ciências e Tecnologia da  
Universidade de Coimbra

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em  
Arquitectura realizada por  
Liliana Maria Carvalho Bispo

Orientada pelo Professor Doutor António Manuel  
Portovedo Lousa

Julho de 2011



## Agradecimentos

---

Ao meu orientador, o Professor Doutor António Manuel Portovedo Lousa, pela disponibilidade e orientação, pelas inúmeras conversas e conselhos que sem dúvida me ajudaram a desenvolver e concluir a presente dissertação.

A todos aqueles professores que ao longo do curso me ajudaram a construir a ideia do que é a arquitectura e do que é ser arquitecto.

À Câmara Municipal de Chaves pelo material gentilmente cedido. Ao arquitecto José Oliveira, do gabinete de arquitectura Sítios & Formas, pelo material cedido sobre o Programa Polis em Chaves.

Aos meus pais Cristina e José, e aos meus irmãos Alexandre e Nuno pelo apoio e carinho incondicional ao longo destes meses. E um agradecimento em especial à minha irmã Andreia pela inestimável ajuda na correcção e revisão dos textos. Ao José Luís por tudo, sem a tua ajuda não teria certamente chegado aqui.

Ao Nuno Paulo Valdemar Cavadas, pela pronta disponibilidade em ajudar no que foi preciso e possível.

A todos os meus amigos e colegas de curso que me acompanharam, e que de uma forma ou outra me ajudaram a crescer e a completar esta jornada. Em especial à Inês Moreira e a Christina Batista, companheiras de todas as horas.

Às minhas colegas de casa, não só a Rossi e a Edi, mas a todas as outras que, ao longo dos anos, foram passando por casa, por se transformarem numa segunda família.

Em memória de dois grandes homens que marcaram a minha vida e que infelizmente não poderão ver o meu sonho de acabar o curso concretizado. Ao meu avô Alberto de Carvalho [29/08/1929 – 14/04/2011] e ao meu sogro Porfírio Feiteirinha [16/02/1957 – 05/07/2011].

## Sumário

---

Agradecimentos.....	III
Nota Prévia .....	9
Introdução .....	11
I.ANÁLISE .....	17
As cidades de Chaves e Verín.....	19
Pontos Comuns .....	21
A cidade de Chaves .....	27
Breve Evolução Urbana .....	29
Caracterização da Geografia Humana.....	43
A cidade de Verín .....	47
Breve Evolução Urbana .....	49
Caracterização da Geografia Humana.....	61
Os Eixos de União.....	65
O Eixo da Estrada Nacional .....	67
O Eixo do Rio Tâmega.....	71
Modelos de Inspiração Teórica.....	75
Projecto Eurocidade Chaves Verín – A Cidade da Água.....	77
O Conceito de Cidade Linear .....	83
II.PROPOSTA .....	91
O Modelo .....	93
Estratégia Geral.....	95
Eixo da Estrada – Perfis Tipo e Pontos de Paragem.....	111
Eixo do Rio – Perfis Tipo e Pontos de Paragem.....	125
Os Programas Complementares .....	137
Fundamentos .....	139
Localização e Caracterização.....	151



Considerações finais .....	159
Anexos .....	165
Bibliografia.....	173
Bibliografia geral sobre utopia e urbanismo .....	183
Bibliografia geral sobre Chaves.....	185
Bibliografia geral sobre Verín .....	189
Bibliografia geral sobre a Eurocidade Chaves Verín .....	191
Bibliografia complementar .....	191
Material Cartográfico.....	197
Fonte das Imagens.....	207



## Nota Prévia

---

“juntarei peça a peça a cidade perfeita, construída de fragmentos misturados com o resto, de instantes separados por intervalos, por sinais que alguém manda sem saber quem os apanha. Se te disser que a cidade para que tende a minha viagem é descontínua no espaço e no tempo, ora mais dispersa ora mais densa, não acrediteis que possamos deixar de procurá-la.”<sup>1</sup>

Mesmo que em retrospectiva este instante já esteja muito longe, foi ao ler **As Cidades Invisíveis** de Ítalo Calvino que começou a nascer a ideia para o presente trabalho. A cidade é o expoente máximo da construção do homem, cada época, cultura e região construíram as suas cidades à sua imagem. Mas em cada época sempre houve alguém que se manifestou contra o que “via de mal” nas cidades suas contemporâneas (e analogamente, o que via de mal na sociedade), são assim, ao longo de séculos feitos planos de cidades ideais e escritas utopias, como uma forma de crítica à ordem vigente. Comecei a reflectir sobre a cidade e sobre a utopia, e como se relacionam, e como evoluíram, e... E quando dei conta já estava a olhar para a cidade que melhor conheço... Surgiu pois a ideia para a “cidade linear” Chaves Verín.

---

<sup>1</sup> CALVINO, Ítalo – As cidades Invisíveis. 1996. 177 p.



## Introdução

---

O fim das fronteiras na União Europeia possibilitou o aumento de relações entre os países vizinhos. Cada país procura o que tem em falta no vizinho e vice-versa, nascem fluxos, correlações e complementaridades, mas na generalidade dos casos ainda se marcam mais as diferenças. A zona de fronteira, que marca a transição de um país para o outro, tende a ser o reflexo forçado das relações entre países vizinhos, é a zona onde mais se notam e marcam as diferenças.

O objectivo deste trabalho é estimular uma reflexão crítica sobre a relação urbana das cidades transfronteiriças. Cidades que durante séculos viveram de “canhões voltados” e divididas pela linha imaginária da dita “raia seca”. Mas que com o fim das guerras e agora das fronteiras, têm por fim a possibilidade de cooperação e de reestruturação de um território contínuo. Surge então a necessidade de criação de novos modelos que dêem resposta a estas situações.

Assim, para cumprir o objectivo a que me propus, vou partir para o estudo de um caso específico e respectiva hipótese de projecto – a cidade linear Chaves Verín. O projecto é materializado ao longo dos dois principais eixos de ligação entre as cidades: o rio Tâmega e a Estrada Nacional. E encontra-se apoiado num profuso estudo da realidade das cidades em questão, bem como fundamentado nos modelos teóricos que o inspiram. Logo, pretendo com este trabalho analisar as relações, à escala regional, entre cidades transfronteiriças e, simultaneamente apresentar uma proposta capaz de gerar novas relações e corrigir os males e insuficiências das actuais. Sempre com a ambição de criar um modelo passível de ser utilizado em realidades semelhantes.

O corpo do trabalho encontra-se dividido em duas partes: a Análise e a Proposta. Na primeira parte – a Análise – vai se desenvolver o fundamento teórico do trabalho, partindo de três pontos: a caracterização das Cidades de Chaves e de Verín; a caracterização dos eixos da estrada nacional e do rio Tâmega; e o estudo dos modelos de inspiração teórica. Na segunda parte – a Proposta – é apresentada a memória descritiva e os desenhos do projecto.



As cidades, e conseqüentemente toda a região, vão ser caracterizadas partindo de um estudo da evolução urbana e das características geográficas, tanto físicas como humanas. É traçado o perfil das cidades tanto no que as torna semelhantes como naquilo que as distingue. Como o trabalho vai ser em grande parte implantado ao longo da estrada nacional e do rio Tâmega, estes eixos foram alvo de uma descrição e caracterização mais detalhada.

Os modelos teóricos analisados foram: o projecto para a Eurocidade Chaves Verín e o conceito da Cidade Linear. A Eurocidade Chaves Verín é um projecto de colaboração estratégica entre as duas cidades, iniciado em 2007, com o objectivo de atrair e fixar população na região através da gestão e valorização do território. O estudo deste é importante por ser um projecto antecedente e parcialmente complementar à proposta a desenvolver. Desde o projecto da Cidade Linear definida por Arturo Soria y Mata, em 1882, até aos nossos dias, vários projectos em torno deste conceito inicial foram desenvolvidos, tendo sempre em conta o carácter tendencialmente infinito e universal da proposta ancorada num eixo central (rua, linha de caminho de ferro, ou até edifício). Partindo, também, a minha proposta deste conceito não poderia passar sem parar e observar alguns desses projectos.

Ao longo da segunda parte, vai-se apresentar, da forma mais minuciosa e precisa possível, a proposta. A estratégia geral e as diferentes intervenções são descritas por separado e apresentadas juntamente com os desenhos de projecto, para cada situação.

Devido à amplitude do projecto vão ser usadas diferentes escalas de intervenção, conforme a situação em questão. A estratégia geral é definida à escala 1:25.000, num contexto regional. As intervenções vão ser definidas nas escalas 1:500 ou 1:200, os pormenores mais relevantes vão ser representados à escala 1:50, para se identificarem os materiais. As relações entre intervenções vão ser vistas à escala 1:2.000.



Para a realização desta dissertação houve um conjunto indispensável de monografias e material cartográfico consultado. Para a caracterização histórica e evolução urbana da cidade de Chaves as **Crónicas da vila velha de Chaves** de Júlio M. Machado, é uma síntese bastante completa da história e cultura da região desde a pré-história até ao início do século XX. Para a caracterização de Verín, não encontrei nenhum estudo tão completo e profuso, contudo a **Memoria histórica da Vila de Verín** feita pelo *Ayuntamiento* de Verín, foi o mais completo e organizado que consultei e daí ser fundamental. Para a caracterização geográfica de ambas cidades no **Atlas Básico do Eixo Atlântico** (FERNANDES, José Alberto Rito, cor.) encontrei, de forma bastante acessível de consultar, toda a informação necessária para a caracterização da situação actual; e com a monografia **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico** de Virgílio Taborda, de 1932, consegui completar a caracterização geográfica, com uma visão do passado. Na agenda estratégica do projecto da eurocidade, **Chaves-Verín: A Eurocidade da Auga. Axenda Estratégica** (COSTA, Artur [et. al.]), encontrei simultaneamente material para a caracterização geográfica e histórica da cidade e a descrição detalhada das medidas de intervenção e estratégias do projecto.

Para a caracterização da estrada nacional foi fundamental **A Rua da Estrada: O problema é fazê-los parar!** de Álvaro Domingues, uma visão um tanto sarcástica da estrada, contudo nunca descabida de razão.

Na prova final do arquitecto Nelson Mota, Utopias urbanas: A cidade do sonho do desejo do desenho, encontrei, além de muita informação sobre utopias e cidades lineares, uma proposta prática para uma cidade linear Coimbra Figueira da Foz.

Em relação ao material cartográfico, indispensável para a caracterização do território e para o suporte do projecto, foram de extrema importância a consulta das Cartas Militares de Portugal, folhas 21 e 34 (escala 1:25.000). As mais recentes de 1997 ajudaram a caracterizar o território actual, e foram o suporte da proposta, as mais antigas de 1934-35 e de 1946-47 foram fundamentais para perceber a evolução do território.



Uma Cidade Linear Chaves Verín  
**I.ANÁLISE**

---



Análise  
**As cidades de Chaves e Verín**

---



**Imagem 1** – Mapa esquemático de contextualização dos municípios e cidades de Chaves e Verín.



**Imagem 2 e Imagem 3** – Vistas aéreas. À esquerda cidade de Chaves. À direita cidade de Verín.

## **Pontos Comuns**

---

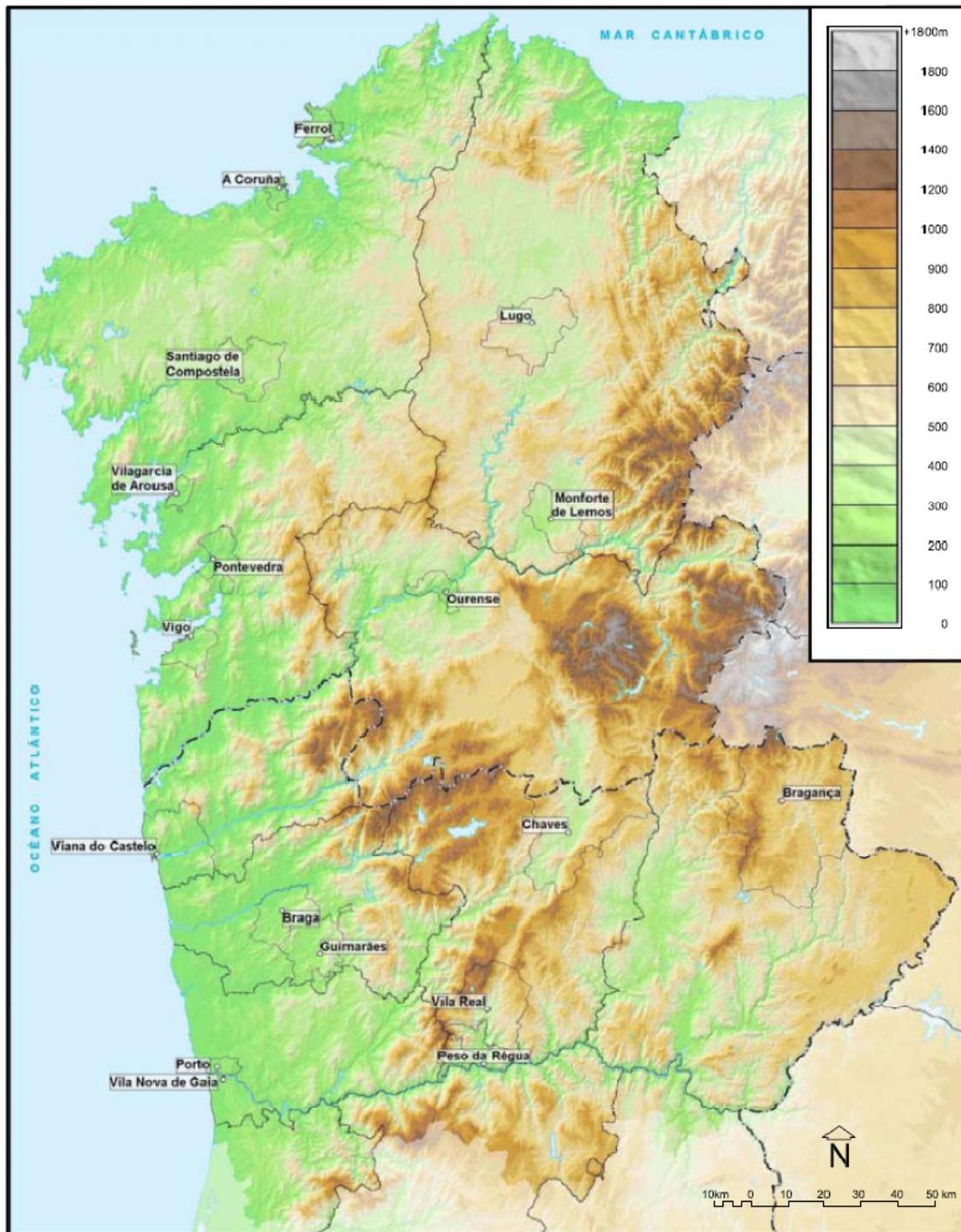
Chaves e Verín são duas cidades próximas fisicamente, distam aproximadamente 20 quilómetros uma da outra, mas têm nacionalidades diferentes. A primeira localiza-se no noroeste trasmontano, a segunda no sudoeste da Galiza, ambas pequenas cidades do interior com muitas características em comum.<sup>2</sup>

O território alheio a fronteiras administrativas é contínuo entre ambas, o rio Tâmega perpendicular à fronteira assume-se como mais um elemento de união. O vale deste rio é dotado de uma grande uniformidade e coincide com a falha geológica Verín/Régua. Esta falha tem uma extensão longitudinal de cerca de 500 quilómetros e, está orientada no sentido Norte/Sul com uma ligeira orientação para sudoeste. Tem origem na Galiza, na zona de Verín, entra em Portugal no vale de Chaves, continuando na direcção de Vidago, Pedras Salgadas e Vila Pouca de Aguiar. Devido a esta fractura dá-se o aparecimento de várias nascentes de águas minerais ao longo de toda a sua extensão. (Fontenova, Sousas, Cabreiroá, Vilarelho da Raia, Chaves, Vidago, Vila Verde de Oura, Sabroso de Aguiar e Pedras Salgadas). Todas elas são nascentes de águas bicarbonatadas sódicas e alcalinas. Frias (com excepção das de Chaves que nascem a 73º) e com características mineromedicinais. Estas águas são um dos principais atractivos de ambas cidades e, um dos maiores impulsionadores económicos das regiões.

O clima da região é rigoroso, com Invernos frios e longos e, Verões curtos e ardentes. Este é exposto a duas influências: a continental e a oceânica. Mas é mais exposto às influências continentais, que marcam não só o regime de ventos, mas também a

---

<sup>2</sup> A caracterização da geografia física e a caracterização da geografia humana são duas coisas muito distintas. A primeira só depende das características do território (geologia, hidrologia, clima, paisagem vegetal, etc.); a segunda depende dos sistemas administrativos – políticos e económicos e das características sociais e populacionais. Assim, é possível fazer em comum uma caracterização da geografia física das cidades. Mas, apesar de algumas características humanas semelhantes, o grosso dessa caracterização terá de ser feito por separado.



**Imagem 4** – Topografia da Euro-Região Norte de Portugal/Galiza. Analisando o mapa é bem visível a dicotomia vale/montanha que caracteriza o vale do Tâmega.

pluviosidade. Assim, as precipitações são abundantes no Outono e Inverno, com máximas no Inverno, as chuvas são ainda fortes na Primavera e mínimas no Verão.

O principal meio de comunicação entre as cidades é a Estrada Nacional, N 103-5 do lado de Portugal e N-532 do lado de Espanha. Esta estrada é um ponto de união histórico, há indícios de que o seu trajecto corresponde com o de uma das antigas vias romanas, que se foi mantendo e modernizando com o decorrer dos séculos.

O automóvel particular é o transporte utilizado para quem se quer deslocar entre as duas cidades, actualmente, não existe nenhum transporte público colectivo que faça o percurso entre Chaves e Verín, o que dificulta a mobilidade dos habitantes entre ambas, pois nem toda a camada de população tem acesso ao automóvel.

No que respeita à ligação de ambas cidades com o restante espaço ibérico existe uma série de acessibilidades rodoviárias, como sejam: a A7 – para oeste, que permite a ligação à área metropolitana do Porto; a A24 – para sul, que permite a ligação a Lisboa; e a A52 – para oeste, que permite a ligação a Ourense e Vigo e, para este, que permite a ligação a Madrid e também a continuação até à fronteira francesa; bem como, um conjunto de outras estradas nacionais que ligam as cidades e povoações próximas. Todavia, não existe nenhuma ligação ferroviária a nenhuma das cidades ou entre elas. Em Chaves existe um pequeno aeródromo, essencialmente para voos de recreio e particulares, que necessita ser requalificado.

Em ambos municípios a terciarização é muito elevada (> 60% da população activa a trabalhar no sector terciário), reflexo de uma economia tipicamente comercial e de serviços; em contra partida a actividade industrial é escassa, sendo sobretudo a indústria extractiva – granitos, argilas e águas minerais. A principal actividade no sector secundário é na área da construção ( $\leq$  25% da população activa a trabalhar no sector secundário em Chaves e 25,5% - 35% em Verín). Em relação às actividades agrícolas concentram-se nas freguesias rurais e constituem o sector mais debilitado (12.1% - 20% da população activa a trabalhar no sector primário em Chaves e <6% em Verín), as



Imagem 5 – Principais eixos rodoviários da Euro-Região Norte de Portugal Galiza.

parcelas agrícolas são, geralmente, de pequenas dimensões o que acarreta graves consequências na produtividade e competitividade do sector.

Obviamente, ambas são cidades de fronteira e, durante séculos “A função dominante dos aglomerados urbanos da zona foi a militar, ponto de apoio da vida dos povos – a posse das terras e o seu labor, a necessária troca de géneros e espécies, e a governação. O que marcou profundamente a feição desses conjuntos, não só sob o aspecto de organização de espaços mas também da respectiva feição arquitectónica.”<sup>3</sup> Os centros históricos de ambas cidades são o claro reflexo dessa função militar secular, contudo com o libertar do espartilho das muralhas, ambas cidades cresceram nas últimas décadas de forma descontrolada e pouco planeada, as periferias estendem-se indefinidamente ao longo dos principais eixos de comunicação rodoviária, há uma perda de identidade da imagem da cidade.

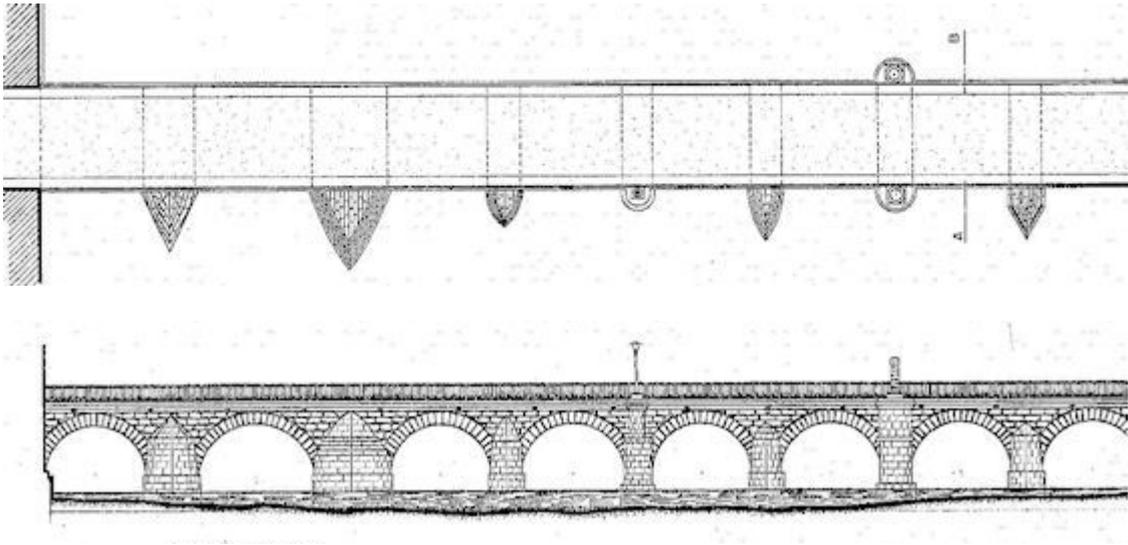
Existe um grande fluxo, essencialmente comercial, entre os dois lados da raia, impulsionado pelo desaparecimento das fronteiras e a existência da moeda única. Contudo, a proximidade física entre as duas cidades não tem gerado verdadeiras dinâmicas entre as duas populações. Pois, tendo crescido como contraponto uma da outra na dinâmica comercial de fronteira, foram-se desenvolvendo e fomentando mais as diferenças do que as complementaridades. Além disso, a proximidade nunca foi entendida como uma oportunidade de consolidar um espaço comum, de ordenar o crescimento dos espaços urbanos, das áreas envolventes ou dos eixos de ligação. Apesar da abolição das fronteiras dentro do espaço da União Europeia, e em grande parte graças a constrangimentos administrativos, não foi construído um espaço contínuo ou devidamente planeado (na maioria dos casos, não passando de uma soma casuística de programas) que articulasse as cidades de Chaves e Verín, bem como outras tantas cidades ao longo da fronteira.

---

<sup>3</sup> SINDICATO NACIONAL DOS ARQUITECTOS – Minho, Trás-os-Montes. *In* Arquitectura popular em Portugal. 1961. Vol. 1. 220 p.







**Imagem 6** – Ponte Romana, Chaves, planta e alçado.



**Imagem 7 e Imagem 8** – Padrões comemorativos (fundação do município e dos povos), colocados na ponte romana.

## A cidade de Chaves

### Breve Evolução Urbana

---

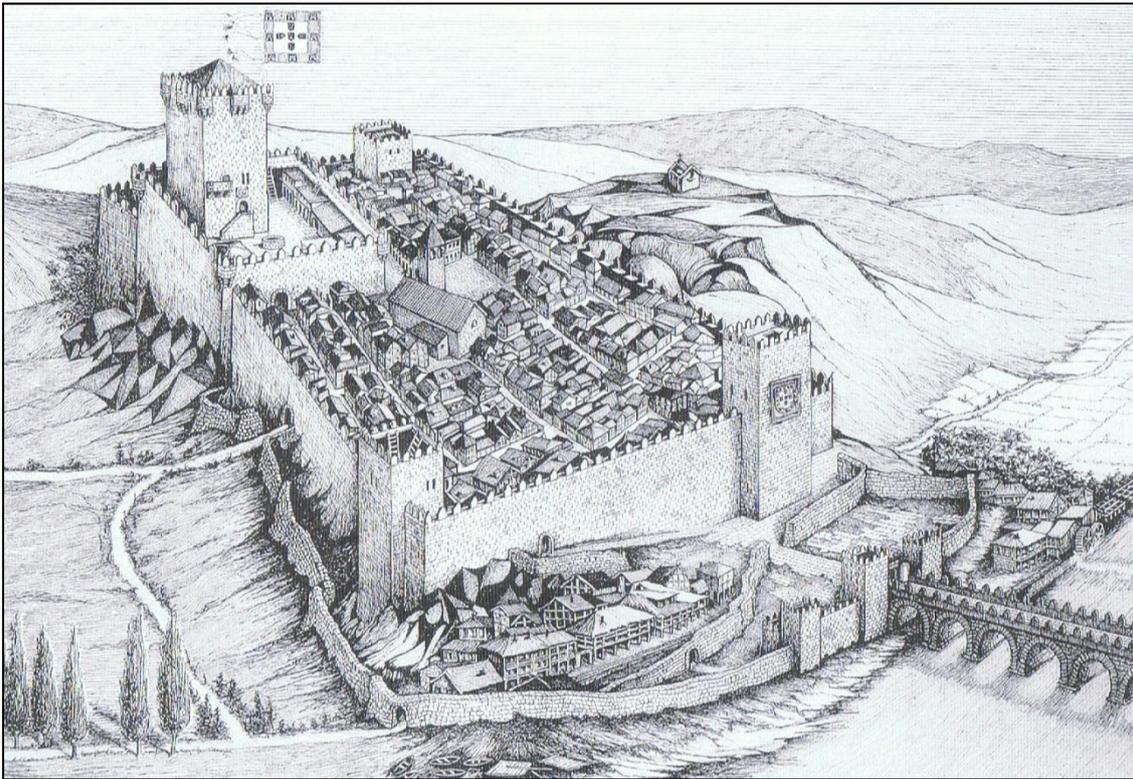
No ano de 218 a.C. os romanos já tinham chegado à península ibérica e, começaram a realizar um persistente trabalho de colonização. Este prendia-se com o estabelecimento de uma rede bem estruturada de cidades e de vias de comunicação terrestres entre elas. Para a ocupação efectiva do território uma boa acessibilidade era fundamental. Assim, os romanos foram pressionando os nativos a abandonar os castros, nos montes e penhascos em que viviam e a instalar-se nos vales e terras baixas em *villae* (vilas) ou, pela posição estratégica outros castros foram romanizados.

As vias romanas eram sabiamente construídas, largas para a passagem de tropas e comércio, ladeadas de marcos miliários, marcam o caminho, indicando ao viajante as distâncias, em milhas romanas (equivale aproximadamente a um quilometro e meio), entre as diversas mansões ou *civitas* mais importantes.

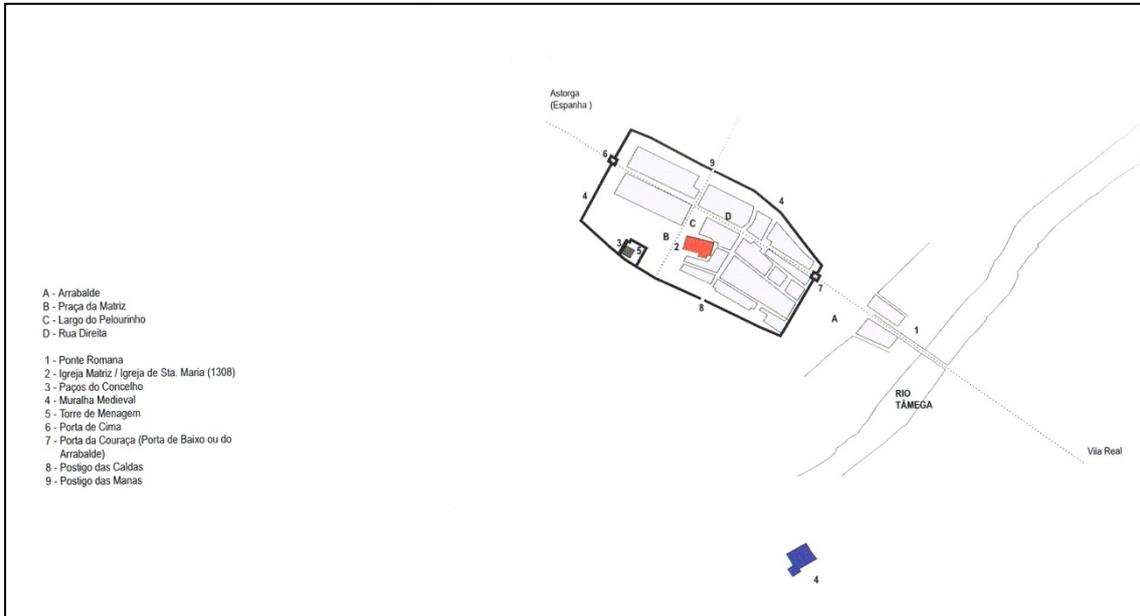
No ano de 78 d.C. é fundado o município de *Aquae Flaviae* por Tito Flávio Vespaciano. Por lá passava a Via XVII (ou Via de Augusto) que ligava Braga a *Astorga*. Além dessa via principal irradiavam de Chaves uma série de vias secundárias. Essa confluência de vias veio a tornar *Aquae Flaviae* num dos centros mais importantes da Galiza Meridional.

O vestígio mais evidente da ocupação romana, que chegou aos dias de hoje, é a Ponte de Trajano, construída em 104 d.C. que actualmente tem cento e cinquenta metros e doze arcos visíveis. Do que terá sido a cidade romana sabe-se muito pouco, apenas que as muralhas tinham um perímetro rectangular, e as ruas tinham um alinhamento ortogonal e regular ainda visível nas ruas do centro histórico.

Os ditos povos bárbaros (Suevos, Visigodos e Alanos) vieram do leste europeu e chegaram à Península Ibérica em 409 d.C., eram povos agressivos e guerrilheiros. Trouxeram um tempo de crise à Península, houve ruína das produções agrícolas e da criação de gado o que equivale à fome, à destruição e à peste. Os Suevos escolheram para viver as zonas correspondentes aos antigos conventos romanos de Braga e Lugo,



**Imagem 9** – Gravura representando Chaves medieval.



**Imagem 10** – Planta de Chaves, século XIV (reconstituição).

onde se inseriam os territórios de Chaves – então conhecida como *Flavias*. Em 585 d.C., o reino Suevo é incorporado no reino Visigodo de Toledo.

Assim, entre 411 e 716, durante as monarquias Suevas e Visigóticas processou-se a transformação da sociedade herdada dos romanos para o estabelecimento de um novo sistema. Começava a Idade Média. “Em pleno século V, desaparecido o Império Romano, estavam lançadas as bases de um sistema novo, assistindo-se a uma decadência progressiva das cidades mais modestas e escassas, enquanto se mantinham os latifúndios, agora na posse de novos senhores, e as pequenas propriedades nas mãos de “libertos”.”<sup>4</sup>

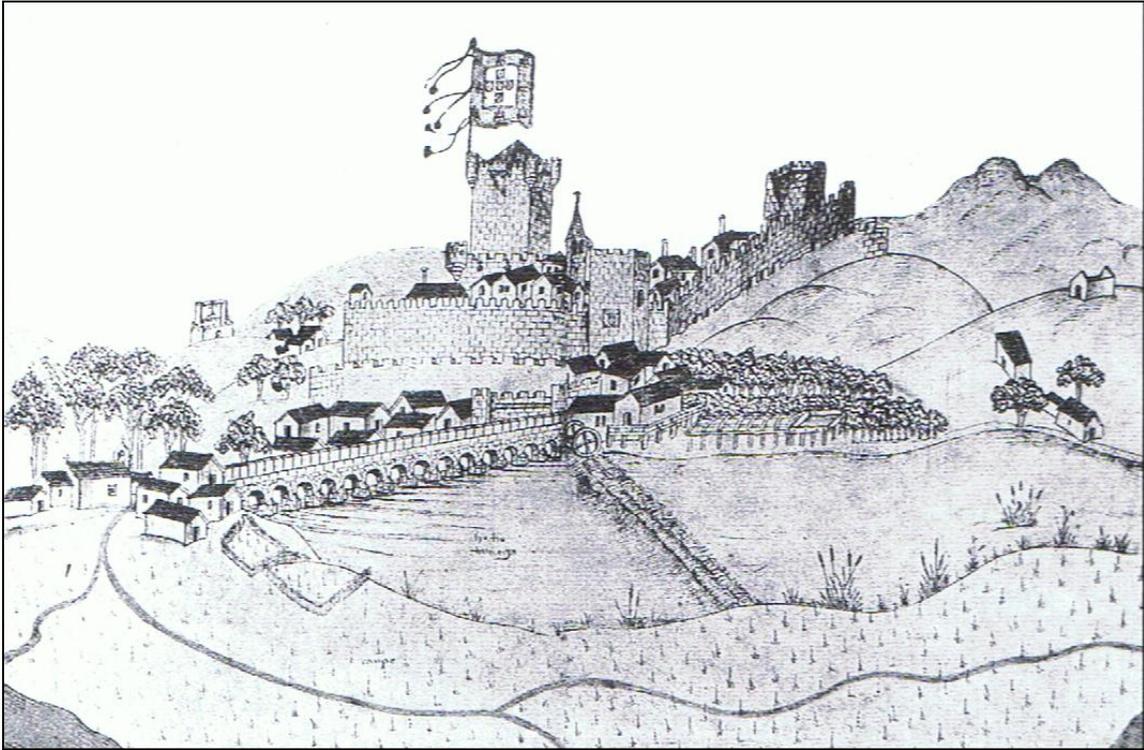
Sucedem-se as Invasões Árabes, mas a presença dos mouros nas terras flavienses foi breve e, os únicos vestígios que nos deixaram foram lendas e mitos, não nos chegando vestígios físicos. Estamos no período da Reconquista Cristã. O Condado Portucalense é um dos novos territórios reconquistados, vai desde o rio Minho ao Mondego (já incluía as terras de Chaves) e, é entregue a D. Henrique de Borgonha e sua esposa D. Teresa por foral de 1096. Em 1160, em Celanova, Afonso Henriques e Fernando II acordam um tratado de Boa Vizinhança, manifesta-se o pleno reconhecimento da independência de Portugal (Paz de Lerez).

Os actuais distritos de Viseu, Guarda e grande parte de Trás-os-Montes ficaram praticamente despovoados até ao reinado de D. Sancho I. Este rei, de cognome o Povoador, teve uma extrema importância na colonização destas terras. Além disso, mandou, também, construir ou restaurar (não se sabe se já existia alguma construção anterior) o modesto castelo de Santo Estêvão de Chaves. Nessa altura a Vila de Santo Estêvão (agora só uma aldeia) tinha soberania sobre Chaves. Esta com as invasões dos povos bárbaros e árabes tinha ficado quase despovoada e o tecido urbano bastante danificado.

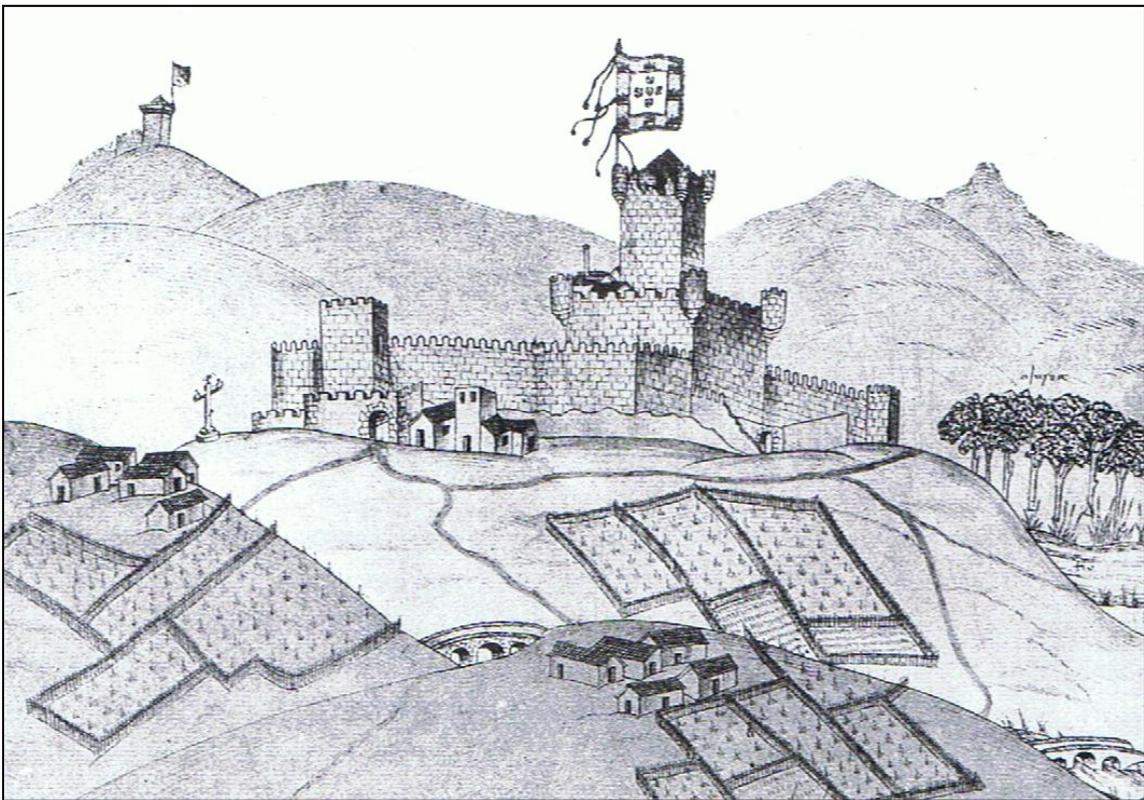
Depois de séculos de destruição e abandono, a vila de Chaves começou a ser reconstruída pelos meados do século XIII, no reinado de D. Afonso III (em 1258 teve carta foral), obra que foi continuada por D. Dinis. Assim, a vila foi-se fortificando e engrandecendo, voltando a ganhar soberania sobre Santo Estêvão. Os vestígios da

---

<sup>4</sup> MACHADO, Júlio M. – Crónicas da Vila Velha de Chaves. 2006. 77 p.



**Imagem 11** – A Vila de Chaves, vista nascente, Duarte D’Armas.



**Imagem 12** – A Vila de Chaves, vista ponte, Duarte D’Armas.

cidade romana terão constituído a referência imediata para o plano medieval de Chaves. A cidade é delimitada por uma muralha quase perfeitamente rectangular e muito restrita, o que é uma situação relativamente rara em Portugal. A estrutura urbana permanece bastante regular.

As representações mais antigas de Chaves são as perspectivas da cidade levantadas no século XV por Duarte D' Armas no seu Livro de Fortalezas, durante o reinado de D. Manuel I. Uma nova planta a cores, de 1755, da autoria de Joseph Lopes Baptysta, mostra a cidade já rodeada pela muralha seiscentista.

Nas representações de Duarte D' Armas, além do perímetro medieval das muralhas, da pujante torre de menagem do castelo e, da torre sineira da Igreja Matriz, podem-se ver os arrabaldes da Vila: o Arrabalde de Cima ou do Anjo, como viria a chamar-se, quando aí se fundou a Capela dedicada ao Anjo Custódio; os Arrabaldes da Vila ou Tabulado, a sul do morro do Castelo, estendendo-se até ao Rio; e o Arrabalde da Madalena, já do outro lado do Rio, ali se fazia pelo dia de Santa Madalena (22 de Julho e em data anterior a 1280), a primeira feira da região. O nome do bairro deve-se a uma antiga capela dedicada a Santa Maria Madalena. A capela teria sido mandada construir e recebido favores, por ordem da rainha Dona Mafalda mulher de D. Afonso Henriques. Sob a evocação de Santa Maria de Rocamadour, a capela terá sido também um albergue – para repouso de doentes e caminhantes.

A norte, erguia-se isolada uma ermida – a capela do Rosário – onde será mais tarde levantado o novo Convento de S. Francisco.

A sul, a meio caminho para Vilar de Nantes, ficava o convento dos frades da veiga. Dedicado inicialmente a S. João Batista. Mais tarde os seus moradores foram os cavaleiros da Ordem dos Templários. (fundado em 1118, durante o papado de Gelásio II, entraram em Portugal no ano de 1126. A ordem foi extinta pelo Papa Clemente V, em 1311, durante o reinado de D. Dinis). Depois entraram no convento os frades da Ordem de S. Francisco (não se sabe ao certo a data em que entraram em Chaves, mas em 1446 já ali praticavam, conforme a escritura de um contrato de trabalho passado a um pedreiro, ocupado nas obras conventuais). Em 1508, o Convento passou a

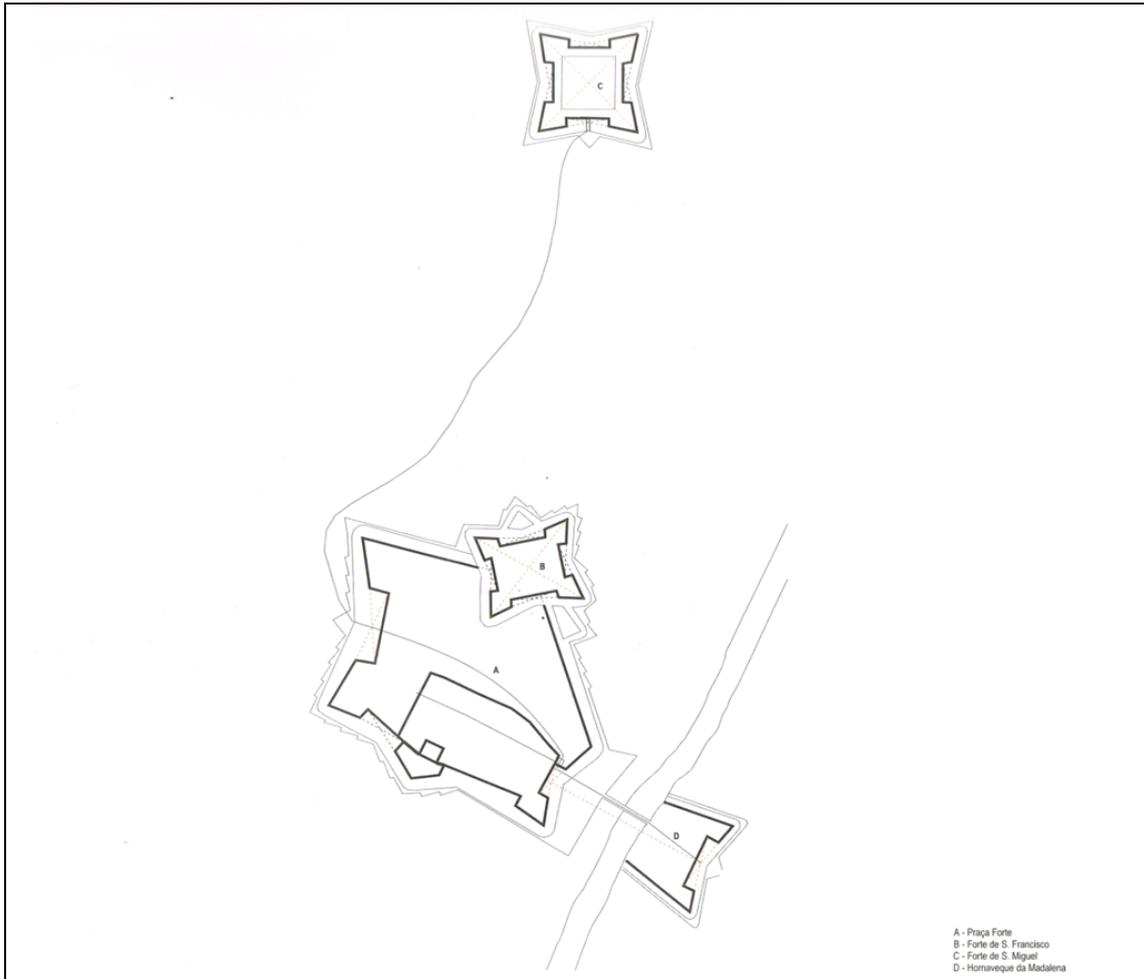


Imagem 13 – Esquema das fortificações de Chaves no século XVII.



Imagem 14 – Planta de fortificações de Chaves no século XVII.

denominar-se de Nossa Senhora de S. Francisco de Chaves (e ali se conservou até 1637, quando veio ocupar um novo local a norte da vila).

No fim da Idade Média, Chaves era uma vila importante e fazia parte das rotas dos Caminhos de Santiago. Mas por lá, também, passavam os peregrinos a caminho de Rocamadour. Durante este período os caminhos de penetração da cultura correspondiam com os caminhos de peregrinação. Foi neste contexto que apareceu, em Chaves, o primeiro livro impresso em português – O Sacramental em 1483. “Há quem suponha que em Chaves se localizava a imprensa com vista à feitura de livros destinados a serem vendidos aos peregrinos que iam e vinham de Santiago de Compostela”.<sup>5</sup>

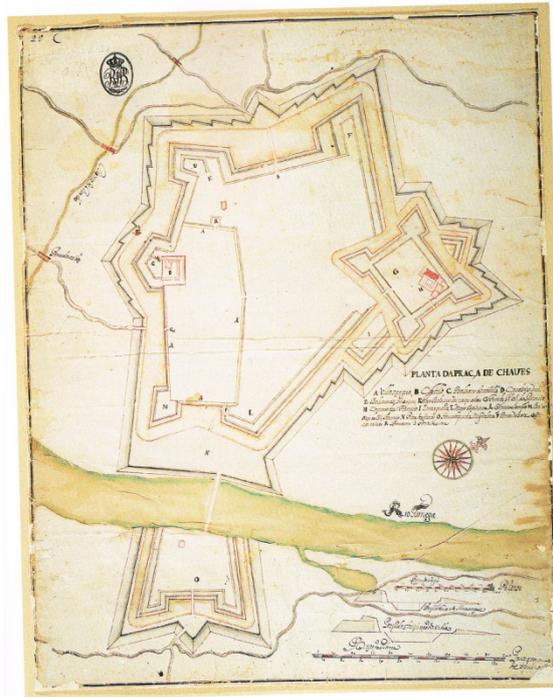
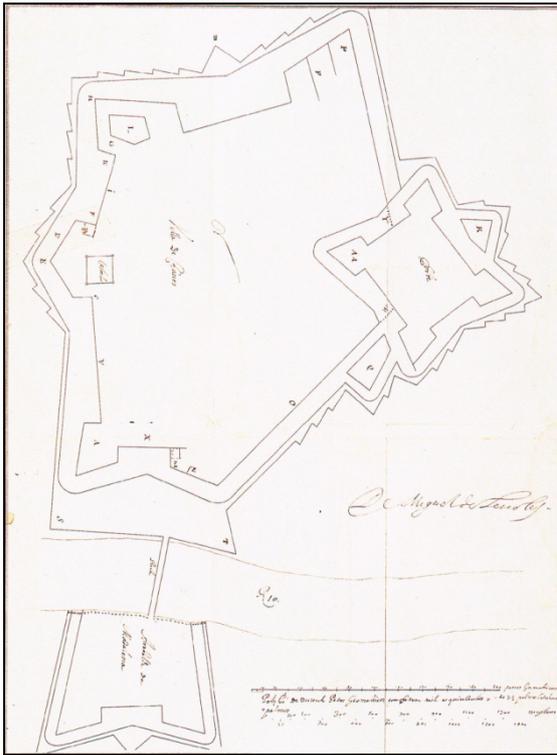
Após o período medieval muitas cidades fronteiriças, incluindo Chaves, ficaram quase circunscritas às muralhas. Preenchendo apenas os espaços ainda vazios e construindo ao pé das muralhas. O desenvolvimento urbano deve-se à implementação de edifícios públicos que reestruturavam o espaço público. Os arrabaldes cresceram extramuros, mas a função administrativa continuava a ser exercida dentro do burgo.

Após a dinastia filipina entre 1580 e 1640, segue-se o período das guerras de restauração. Volta, então, a surgir a necessidade de reforçar rapidamente o sistema defensivo do país. Procede-se à construção de novas muralhas ou à reconstrução e ampliação das muralhas já existentes. É novamente introduzido o significado de limite físico do burgo. É um período de grande renovação urbanística, não só do ponto de vista funcional como estético.

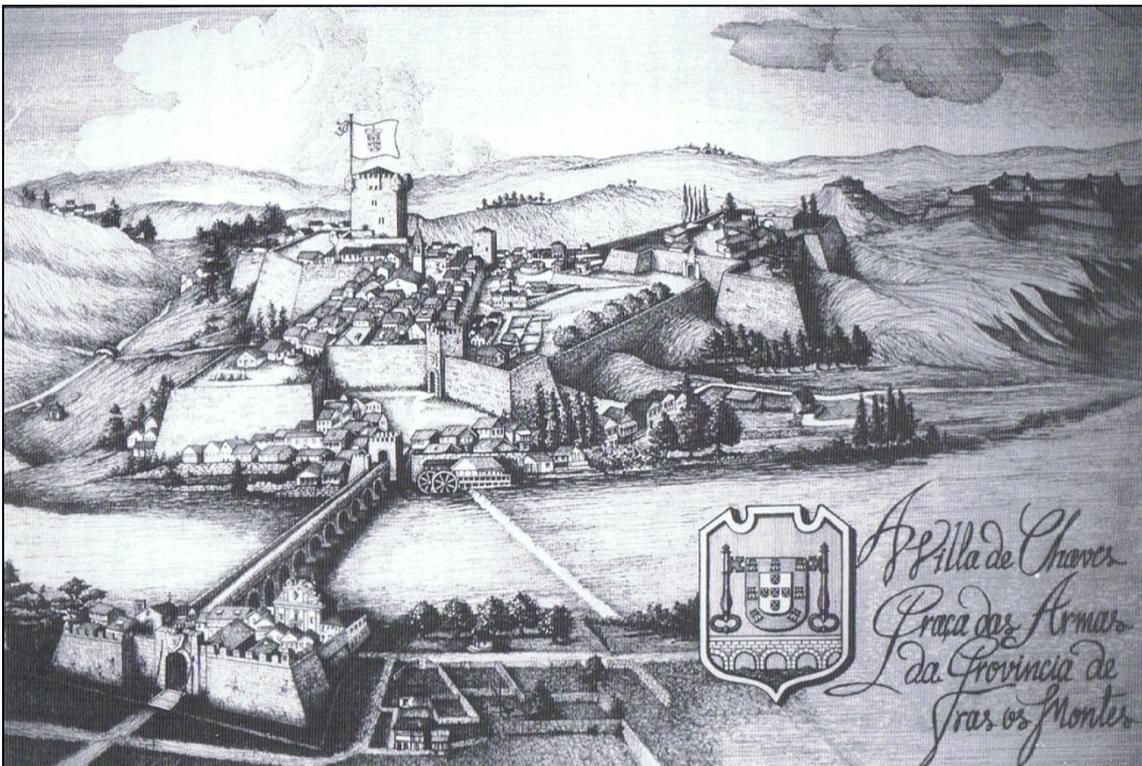
A nova área urbana irá englobar todo o espaço já estruturado como o burgo medieval, o arrabalde, o terreiro da feira, os caminhos de acesso aos conventos ou mesmo os conventos. Esta estrutura é desenvolvida de forma a consolidar as pré-existências. Além disso, a definição da linha poligonal, a forma dos baluartes e a implantação de todos os outros aparelhos militares é condicionado à interacção como os elementos pré-existentes, bem como pela topografia do terreno, gerando fortificações irregulares. Assim, são aplicadas regras teóricas na construção de todos os sistemas de

---

<sup>5</sup> MARTINS, João Baptista – Chaves (Breve Monografia). 2005. 46 p.



**Imagem 15 e Imagem 16** – À esquerda, desenho de Miguel de L’Escol para a Praça de Chaves [século XVII]. À direita, desenho de Manuel Pinto Vila Lobo para a Praça de Chaves [século XVIII].



**Imagem 17** – Gravura de Chaves (século XVIII).

fortificação, que se baseavam num equilíbrio entre preexistências e o ideal de defesa. Numa aproximação à cidade ideal renascentista, à simetria e regularidade do traçado.

Miguel de L' Escol, engenheiro militar francês, teve uma intervenção importante nas obras de fortificação de Chaves. Os trabalhos foram seguidos mais tarde por Manuel Pinto de Vila Lobo.

Em Chaves, o alargamento do perímetro urbano foi feito através da construção de uma nova cintura de muralhas. Era um importante recinto defensivo de planta rectangular com grandes bastiões poligonais salientes nas esquinas. Engloba no seu percurso o robusto Forte de S. Francisco, assim denominado porque foi construído em torno do convento com o mesmo nome. Seu gémeo, da mesma época, o Forte de S. Neutel, situa-se fora do recinto urbano a uns quinhentos metros a norte. Foi também construído um revelim na Madalena, para proteger a zona baixa junto ao rio.

A Praça de Chaves, por decreto régio tinha sido classificada como praça de guerra de 1ª Classe, competindo-lhe albergar o Comando das Armas da Província de Trás-os-Montes. Chaves era então a terra maior de Trás-os-Montes.

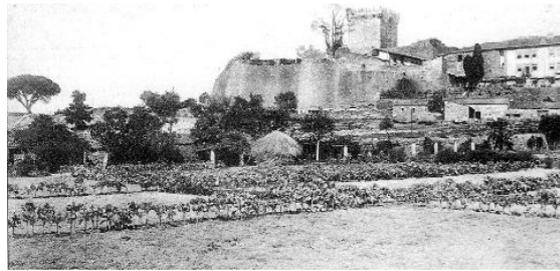
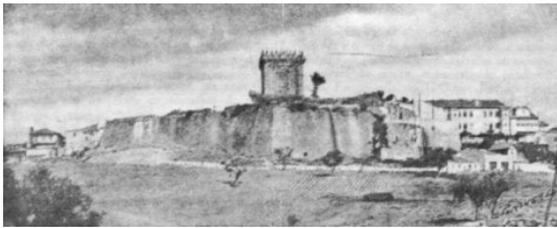
A 10 de Novembro de 1667 foi a última batalha da guerra da Restauração em terras de Trás-os-Montes. Vinte e oito anos que a guerra durou, cem aldeias e lugares de ambos lados da fronteira, suportaram tanta desgraça e ganharam bem menos em honras e glórias que qualquer dos exércitos de presença. “A guerra da raia tornara-se mais o assalto e a rapina das povoações que o combate valoroso, frente a frente, de ajuste entre militares.”<sup>6</sup>

À guerra da Restauração segue-se a guerra de Sucessão, as Invasões Francesas, as lutas entres Liberais e Absolutistas e a Implantação da República. A maneira de fazer guerra foi-se alterando e as muralhas tornaram-se obsoletas permitindo um novo crescimento da cidade.

O revelim da Madalena foi o primeiro a ser destruído. As paredes das muralhas foram sendo desfeitas para servir de apoio a novas construções de carácter civil. E em 1870,

---

<sup>6</sup> MACHADO, Júlio M. – Crónicas da Vila Velha de Chaves. 2006. 209 p.



**Imagem 18 e Imagem 19** – Chaves no início do século XX.



**Imagem 20 e Imagem 21** – À esquerda, vista aérea de Chaves década 40/50. À direita, vista década 50/60.



**Imagem 22** – Planta de Chaves (centro histórico) em 1959.

o Ministério de Guerra deu licença para se derrubar as portas das muralhas deste forte. Fez-se, assim, nova entrada para sul a caminho de Vila Pouca de Aguiar e Vila Real. E em 1857, começou a delinear-se o Jardim Público, obra de um benfeitor local Cândido Sotto Maior, inaugurado em Outubro de 1901.

No Arrabalde, derrubara-se a primitiva porta da vila e o lanço da muralha que fechava o largo. E em 1880, começou a delinear-se a Rua de Santo António. Entre tanto, já se tinha começado a desfazer o antigo baluarte da Vedoria e vinha-se rectificando o seu alinhamento até à Rua do Olival. A norte, seguia o caminho das Longras e começava a construir-se junto à margem direita do rio a estrada para Vilela Seca, substituindo o caminho velho que passava por Santa Cruz.

O Ramal do Corgo que liga a cidade da Régua a Chaves foi prometido em 1902. Mas só em 1921, o comboio apareceu finalmente em Chaves, no pequeno apeadeiro no lugar da Fonte Nova, nos arredores de Santo Amaro. Em 1924, activam-se os trabalhos de construção da Estação dos caminhos-de-ferro. Contudo na década de 80, a linha foi desmantelada, foi breve a passagem de comboio nesta terra.

A 2 de Setembro de 1919 tomou posse a vereação camarária presidida por Ribeiro Carvalho. Esta vereação teve uma importância extraordinária no arranjo urbanístico de Chaves, foi um período de grande crescimento e desenvolvimento, formam rasgadas um primeiro conjunto de ruas e avenidas que ligam o núcleo primitivo da cidade a um novo conjunto de urbanizações, como a que foi feita junto do antigo convento das freiras, ou a do terreiro da cavalaria (actualmente conhecido como jardim do bacalhau), ou a novas infra-estruturas, como a Estação de caminho-de-ferro ou o novo edifício dos bombeiros. Também foram feitos arranjos urbanísticos em ruas e largos já existentes e foram começadas as obras de saneamento. Depois de todo este conjunto de obras, a 2 de Março de 1929, a vila de Chaves foi elevada a cidade.

Só depois do 25 de Abril de 1974 é que a cidade volta a ter um grande momento de expansão urbanística. Desta vez não graças à uma intervenção coerente da Câmara, mas, sobre tudo, graças a investimentos efectuados por particulares. A câmara fez um conjunto de bairros sociais, para os retornados das antigas colónias portuguesas, nas periferias da cidade. A acompanhar estes bairros, ao longo das décadas de 80 e 90,



**Imagem 23 e Imagem 24** – À esquerda, vista da cidade de Chaves, 1962. À direita, vista de cidade em 1980.



**Imagem 25 e Imagem 26** – À esquerda, Praça do Brasil na década de 50 (após ser construída). À direita praça do Brasil na actualidade.



**Imagem 27** – Centro histórico e periferias a Norte, década de 80, Chaves.

foram feitas um conjunto de novas urbanizações na periferia da cidade, de investimento particular. Incoerentes e mal planificadas transformaram a cidade numa manta de retalhos. São essencialmente construções de baixa densidade que se estendem indefinidamente ao longo das principais vias de comunicação.

Mais recentemente, ao abrigo do Programa Polis, foram feitas obras de requalificação urbanística do centro histórico e das envolventes dos Fortes. Mas a obra mais importante foi a requalificação das margens do Tâmega ao longo da extensão da cidade. Foram criados parques, caminhos para pedestres e bicicletas, resultando num espaço público, ao ar livre, de qualidade.



O município de Chaves, pertence ao distrito de Vila Real, Trás-os-Montes, e conta com uma área de 591,28 km<sup>2</sup> e com uma população de 44.298 habitantes (em 2006). Sendo dos maiores e mais povoados municípios da região. É sede de concelho rural de 1ª Classe e é capital da região do Alto Tâmega e Barroso (que engloba os concelhos de Boticas, Chaves, Montalegre, Valpaços e Vila Pouca de Aguiar). O concelho é dividido em cinquenta e uma freguesias, das quais três fazem parte integrante da cidade – Madalena, Santa Maria Maior e Santa Cruz/Trindade.

No decorrer do século XX assistiu-se a uma profunda transformação dos hábitos e costumes da população, bem como a alterações na economia. De uma população predominantemente rural, onde a economia da região assentava nas actividades agrícola (cultura da batata e do centeio) e na pastorícia (principalmente gado suíno e bovino). Passou-se a uma população predominantemente citadina, onde o sector terciário com os serviços e essencialmente o comércio são a base da economia.

A população era pouco densa. A vida era primitiva e, quase fechada a influências externas. A circulação era lenta e difícil. Agora, registamos que a densidade populacional decaiu muito nas zonas rurais do concelho (aumentou o número de lugares com menos de cem habitantes) mas, por outro lado, a densidade populacional aumentou no núcleo urbano, bem como nos núcleos rurais mais próximos da cidade. O estilo de vida modernizou-se e, principalmente graças à televisão (e mais recentemente à internet) a população abriu-se a influências externas. Os acessos, principalmente rodoviários, à cidade foram consideravelmente melhorados e ampliados, o que melhorou as condições de acessibilidade a todo o município.

A evolução demográfica do município e da cidade de Chaves são diferentes desde 1981. O município perdeu população entre 1981 e 1991 (- 10,8%), mas registou um crescimento significativo na década de 90 do século XX (6,7%). A cidade entre 1981 e 2001 cresceu 26,3%.

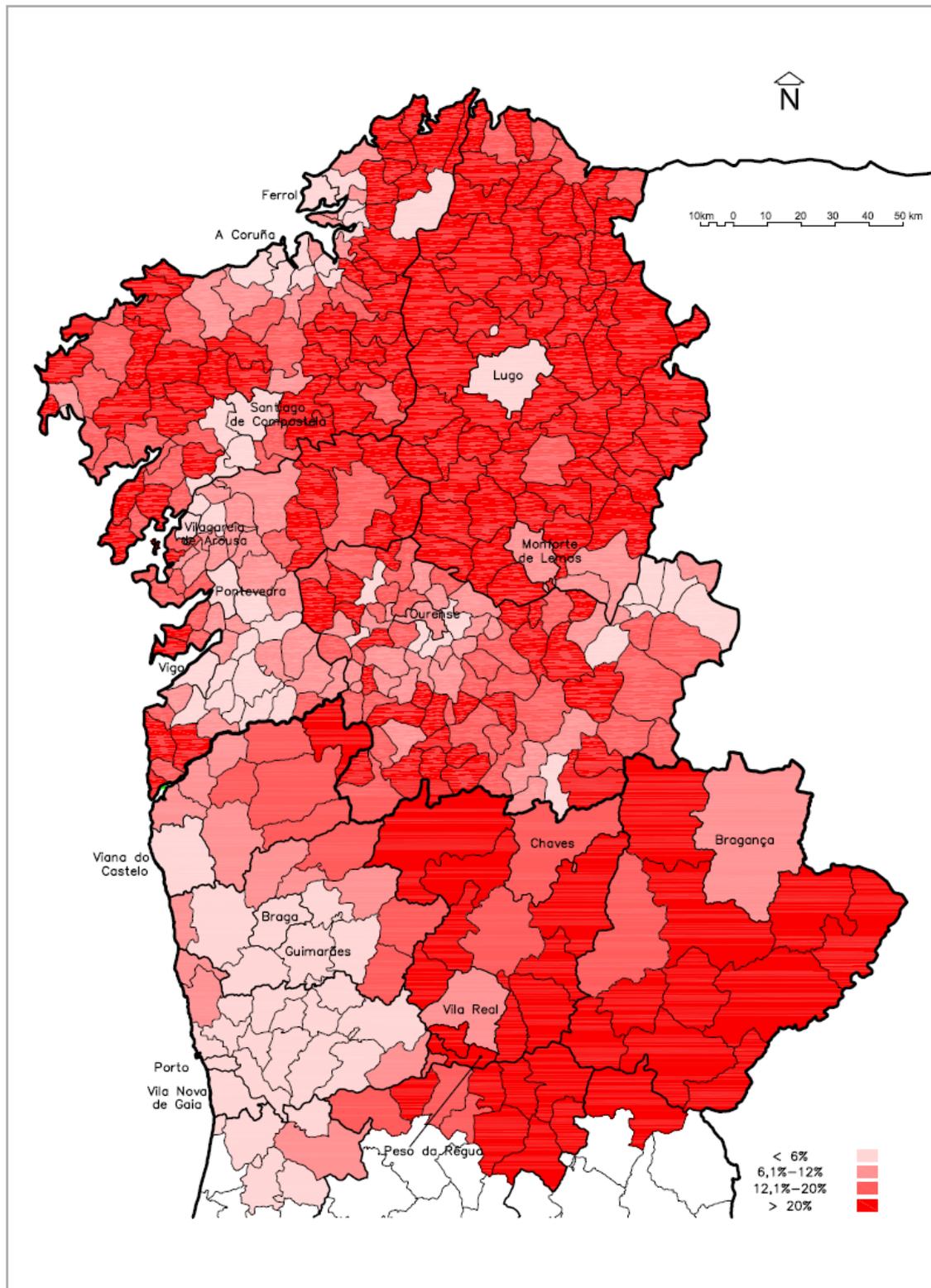


Imagem 29 – População activa no sector primário (agricultura e pesca) em 2001.

A população com idade inferior a 20 anos no município corresponde a >21%. A população com idade entre os 20 e os 64 anos no município corresponde a 50,1% - 58,9%. E a população com idade superior a 64 anos no município corresponde a 17,1% - 21%. Assim, podemos concluir que apesar do envelhecimento populacional verificado no concelho (que acompanha a tendência do País) verifica-se a existência de uma percentagem representativa de população nos grupos etários mais jovens, correspondentes à população infantil e em idade escolar. E que a população activa (entre os 20 e os 64 anos) representa mais de metade da população.

Actualmente, o ordenamento territorial é caótico, em grande parte graças à falta de planos de urbanização oficialmente aprovados, durante a explosão desenvolvimentista, da década de 80. Estes planos marcam uma tendência para a urbanização de baixa densidade, caracterizada por moradias isoladas, em extensão territorial nas áreas periféricas. Muitas vezes sem uma estrutura bem definida, tendencialmente descontínua e desqualificada. Além disso, muitas dessas urbanizações foram feitas sobre terrenos com forte potencial agrícola.

As áreas periféricas da cidade dispersam-se cada vez mais do núcleo primitivo, criando um tecido fragmentado e ilusoriamente maior do que é na realidade. Esta excessiva ocupação do solo traz desvantagens, como sejam: os custos elevados de execução e manutenção de infra-estruturas, um elevado consumo energético e, a perda de socialização. Também, na maioria dos casos são zonas residências mono funcionais, com baixos índices de diversidade funcional.

Nas décadas de 40 a 60 do século XX, a dinâmica construtiva não foi suficiente para colmatar as exigências habitacionais de uma população em pleno crescimento. A partir da década de 70, essa tendência inverteu-se e o desenvolvimento do parque habitacional superou a evolução da população. Essa característica é mais clara na década de 80, visto que a população decresceu em 10,8% e o parque habitacional cresceu em 30,7%. Na década de 90 já se constatou uma aproximação relativa entre o crescimento da população e o crescimento do número de habitações. Contudo, continua a haver um excesso de oferta no mercado imobiliário.







## A cidade de Verín

### Breve Evolução Urbana

---

A primeira menção conhecida de Verín aparece nos “áulicos” do rei Ramiro III, no ano de 950 d.C., quando se trata da localização e demarcação da Castro dos *Baronceli*. Um dos povos primitivos da região junto com outras tribos como: os *Tamagani* (cuja influência ficou gravada na toponímia das povoações de Tamaguelos e Tamagos e, também na toponímia do próprio rio Tâmega), os *Aobriguenses* (influência na toponímia de Oimbra) e os *Bibalós*. Existe por todo o vale do Tâmega vestígios de diversos castros destes povos.

Com a chegada de Roma processou-se uma profunda transformação na maneira de viver destes povos primitivos, deixaram de viver isolados e começaram a fazer parte de um vasto sistema administrativo e militar. Surge uma intensa rede de vias terrestres, fundamentais, como já tinha sido referido, na estratégia de colonização romana.

O primitivo castro, correspondente à actual localização de Verín, encontrava-se situado na confluência de três caminhos secundários ou *Diverticula*, entre as Vias XVII e XVIII, um desses caminhos secundários era o que procedia de *Aquae Flaviae*, acompanhando a grosso modo o percurso do Tâmega. O castro terá sido romanizado, constituindo um aglomerado urbano secundário, de tamanho intermédio entre as cidades e os núcleos rurais romanos. Em relação ao traço concreto da vila romana só se podem fazer conjecturas pois, os vestígios arqueológicos são escassos e foram muito adulterados ao longo de séculos de ocupação sucessiva. Sabe-se, no entanto, que não era amuralhada. E que a forma morfológica seria ligeiramente triangular. Acredita-se que as ruas mais antigas do Bairro de San Lazaro correspondam, ainda que o traçado tenha sido parcialmente adulterado, às ruas da vila romana.

No decorrer dos séculos seguem-se as Invasões Bárbaras, depois as Invasões Árabes e o período da reconquista cristã. Verín passa a fazer parte integrante do Condado galego. No processo da história, nasce uma fronteira, Verín e Chaves começam a fazer parte de reinos inimigos.



**Imagem 31 e Imagem 32 – Castelo de Monterrei.**



**Imagem 33 e Imagem 34 – Capela de San Lazaro.**



**Imagem 35 e Imagem 36 – Bairro de San Lazaro, Casa do Escudo (albergue de peregrinos de Verín).**

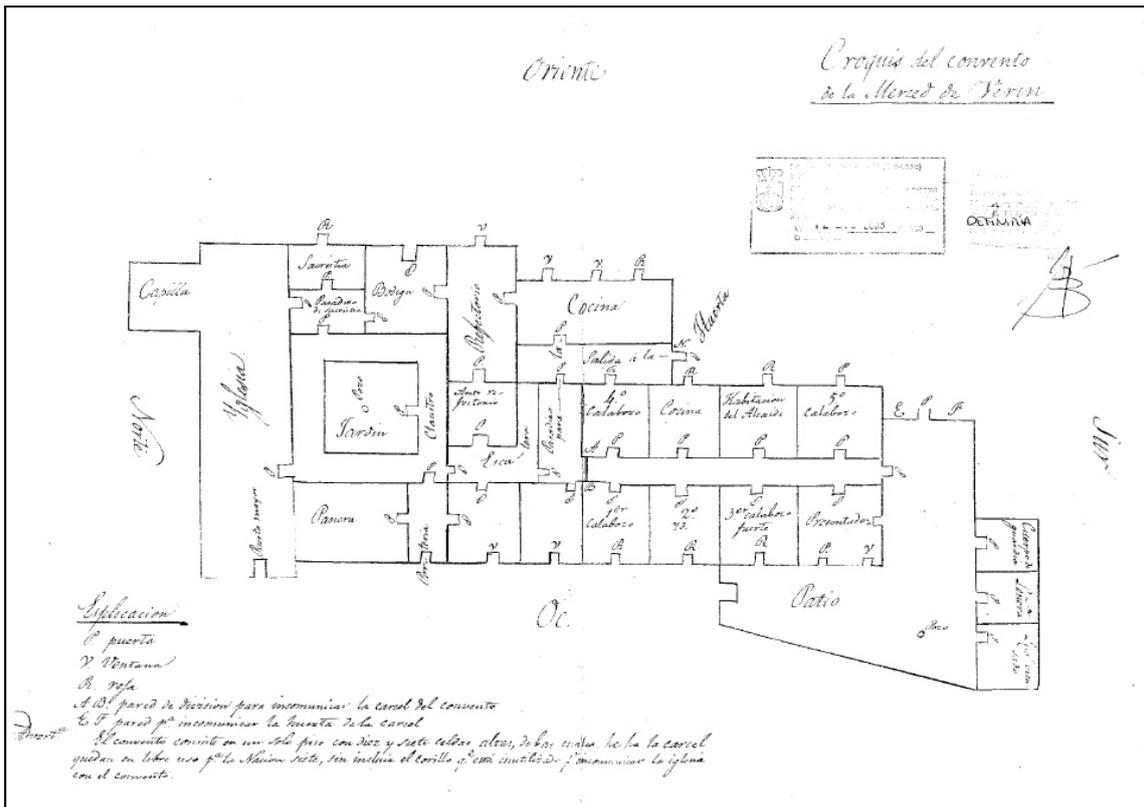
Como aconteceu com Chaves, a região do vale de Verín foi despovoada e a vila votada ao esquecimento e ao abandono. Só durante a Idade Média é que esta vila ressurgiu e vai novamente engrandecer-se.

No ano de 1083, o abade Payo (do convento de Celanova), com o intuito de repovoar a zona, atribuiu a primeira carta foral (Carta Puebla) a Verín – na altura vila de Santa Maria de Berín. Com uma série de direitos e deveres para quem quisesse morar na vila, oferecendo terras em troca de um imposto (um quarto da produção agrícola do ano) pago ao convento.

Em Janeiro de 1155, Alfonso VI doa os restantes terrenos e a vila de Verín ao convento de Celanova, para que sob a influência dos monges a região continua-se a ser povoada. A vila fica adscrita ao convento até Junho de 1555, data em que passa a estar sobre o domínio da coroa, sendo depois cedida aos Condes de Monterrei.

Ao longo do século XII, dá-se um aumento do número de senhores eclesiásticos (e também alguns laicos) sobre terras e vilas. Como não podia deixar de ser, são eles que exercem influência sobre a urbanização e sobre as vias de comunicação. Assim, a rede romana é reestruturada com base nos novos interesses comerciais. Verín, que já se encontrava no cruzamento de vários caminhos romanos, vê a sua posição estratégica reforçada com a criação dos novos caminhos medievais. A via romana que fazia a ligação Verín/Chaves é uma das que na altura é reestruturada.

Entre os séculos XI e XII, a vila de Verín começa a crescer em torno do primitivo núcleo romano, aos pés do morro onde se implanta a fortaleza de Monterrei – surge então o Bairro de San Lazaro, o primeiro da nova vila que estava a emergir. Como foi fundado sobre o núcleo romano, algumas das ruas são bastante ortogonais, o que é relativamente atípico nas vilas medievais. Só as ruas que conformam os limites do bairro são mais anárquicas e tortuosas. Contudo o bairro, para quem passa, apresenta-se como um conjunto de pequenas casas em pedra ou adobe (quase todas com dois pisos), que se organizam em torno de ruas estreitas perfeitamente adaptadas ao terreno acidentado. O bairro deve o nome a uma pequena capela dedicada a San Lazaro, a devoção a este Santo surgiu, no século XVIII, quando a lepra devastava a



**Imagem 37** – Planta do Convento de la Merced, Verin.



**Imagem 38** – Claustro do Convento de la Merced, Verin.

região. Associada à capela existia uma “ordem de pobres” que cuidava e albergava os doentes.

Gradualmente a vila vai-se trasladando, aos poucos, para o outro lado das margens do Tâmega, vai surgindo o agora conhecido Bairro da Muralha, porque posteriormente foi a zona amuralhada da cidade.

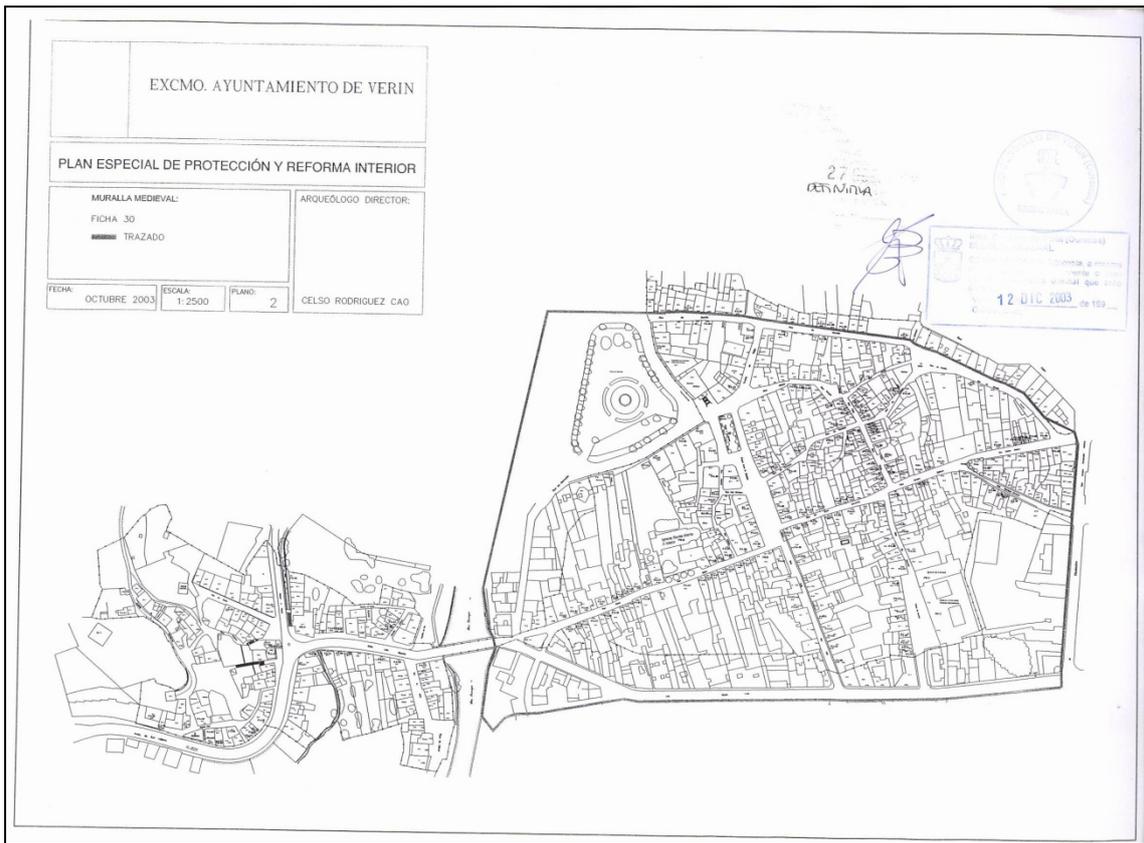
Assim, durante o século XII, a importância da vila foi crescendo, tanto ao nível comercial como ao nível agrícola. Além disso, a povoação vinha a crescer consideravelmente a nível demográfico, o que se reflecte no crescimento físico da cidade.

Contudo, a partir do século XIII e até meados do século XV, entramos novamente num período de recessão, tanto a nível económico, como demográfico e urbanístico. Agravado pelo constante clima de guerra com o país vizinho, pelos conflitos políticos anti-senhoriais com a casa de Monterrei (conflitos que se estendem até ao século XVI) e pelo surto de Peste Negra.

Durante a Idade Média a vila foi um importante foco de desenvolvimento religioso e cultural. Nela assentavam três conventos: o dos frades franciscanos, o dos mercedários e o dos jesuítas. E nela, em 1486, é instalada a primeira imprensa da Galiza, o que transforma Verín num dos centros fundamentais de difusão de cultura da região. Tendo inclusive influência sobre a vila de Chaves, onde também é fundada uma imprensa, pela mesma altura. Verín, também se encontrava no cruzamento de dois importantes caminhos de peregrinação para Santiago de Compostela, um caminho espanhol, que vinha da Puebla de Sanabria e em Verín se enlaçava com o caminho português que vinha de Chaves.

No ano de 1608, o Convento de Celanova, até então localizado dentro dos limites de Monterrei, é trasladado para Verín.

No século XVI é amuralhada pela primeira vez a vila de Verín. A muralha conta com uma planta quase rectangular, um perímetro de 1950 metros e altura de 4,8 metros. Conta, também, com onze baluartes e um fosso que podia ser inundado pelo rio.



**Imagem 39** – Reconstrução do Traçado da muralha sobre uma planta actual de Verín.

A pedra destas fortificações bem como o terreno envolvente é leiloado a 8 de Maio de 1849.

Não é difícil refazer com exactidão o percurso e limites da muralha, ao norte era limitada pela hoje Rua da Muralha, seguindo a Alameda até ao Encontro com o Tâmega; a oeste era limitada pela margem do Rio até ao caminho que liga a Rua de la Elle com a Avenida Luis Espada pelo Sul para, por fim, continuar pela estrada de Caldeliñas.

Desta muralha tem-se conhecimento de várias portas: uma a poente ligava com o Bairro de San Lazaro; outra porta dava acesso ao caminho de Chaves (hoje Rua Lisa e Avenida de Portugal); e outra dava acesso ao caminho para Cabreiroá; e por fim a chamada “Porta de Madrid”, a mais monumental, com um arco de quase dois metros de altura.

Depois de 1640, com o início das guerras da restauração, as muralhas da vila de Verín são mandadas remodelar por Filipe VI, de forma a se adaptarem aos novos avanços da artilharia. Em 1644, o Governador de Galiza, Marqués de Tavera, envia a Verín o engenheiro militar Juan de Villaroel y Prado a Verín e Monterrei, para estudar o novo sistema de baluartes das fortalezas. Nos relatórios deste engenheiro consta que as muralhas antigas de Verín estavam mal traçadas, mas eram fáceis de fortalecer, reparando e diminuindo alguns troços e derrubando algumas casas.

Toda a população da região teve que recolher-se dentro dos muros das fortalezas de Verín e Monterrei, devido aos constantes confrontos. Estes anos da guerra trouxeram um período de empobrecimento muito acusado tanto à Vila como a toda a região.

Nos períodos seguintes às guerras de Sucessão Espanhola e à Guerra Napoleónica, a muralha começa por ser derrubado, o primeiro troço a cair é o oeste, em confronto com o rio. Mas até meados do século XIX pode-se considerar Verín uma cidade amuralhada, época em que as muralhas são completamente desmanteladas.

Somam-se nesta comarca uma série de afrontamentos bélicos e uma forte presença militar ao longo dos séculos, até que em 1889 se suprimem as últimas forças militares ainda residentes no castelo. Posteriormente, nos inícios do século XX são acordados



definitivamente os limites fronteiriços entre Portugal e Espanha, na “Acta de Entrega da Linha Fronteira”. No artigo 7º são contemplados, entre outros, os marcos correspondentes ao Ajuntamento de Verín e ao Concelho de Chaves.

No século XVIII, terminadas as guerras com Portugal, dá-se um período de crescimento e desenvolvimento económico do vale de Verín, graças à melhoria das explorações agrícolas (os ajuntamentos defendem e vigiam de perto as produções, a vinha, em especial, era sujeita a peritagem) e do incremento das explorações mineiras (estanho e prata) entre 1786 e 1798 (altura em que se abandonou as explorações, devido à escassez dos materiais). E também, graças ao projecto de construção da estrada de Benavente a Vigo, que passava por Verín e, obviamente melhorava as condições de acessibilidade à Vila.

Desta época é, também, o projecto de restauro da ponte de Verín, inicialmente mandada construir por Filipe II. O projecto é financiado pelo Duque de Alba, também Conde de Monterrei, a ponte tinha sete arcos abaulados de pedra, que nada tem a ver com a ponte que agora se levanta sobre o Tâmega. Para passar a ponte era preciso pagar portagem, tanto por carro de carga como por cabeça de gado.

Em 1727 menciona-se já a existência de um posto aduaneiro em Verín.

Em 1834 é iniciado o processo de “Desamortización”, que consistiu na venda de todos os bens dos franciscanos e mercedários. Os jesuítas já tinham desaparecido durante o reinado de Carlos III. Actualmente, o Convento de *la Merced* é o único que subsiste depois deste processo, mas na sua maioria foi ocupado para funções públicas (câmara, tribunal, prisão). Fica situado numa grande praça rectangular, com o mesmo nome, onde encontramos também a Capela da Misericórdia.

Também, nesta época é abolido o sistema senhorial, que regia e governava desde a Idade Média. Assim, durante o primeiro terço do século XIX, são formados dois ajuntamentos o de Verín e o de Mandín, ambos integrados na actual Verín.

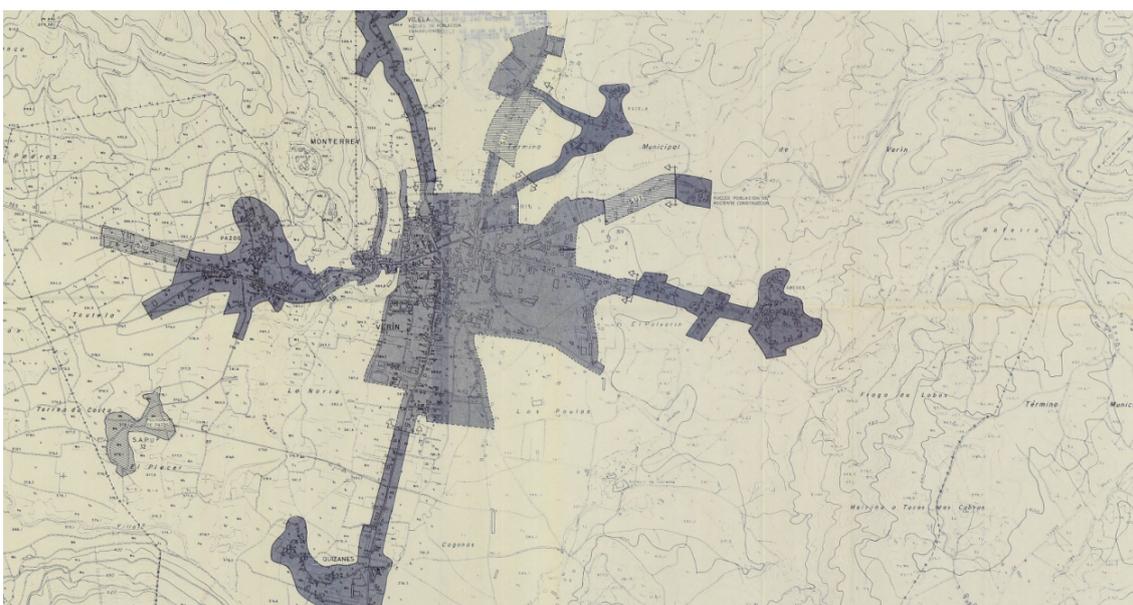
A 3 de Janeiro de 1882, depois da Restauração Borbónica, o Rei Alfonso XII, outorga ao concelho de Verín o tratamento de ilustríssima pela sua constante dedicação à monarquia. É desta época que procede o primeiro decreto de urbanismo sobre a vila.



**Imagem 42 e Imagem 43** – À esquerda, vista aérea de Verín, 1973. À direita, vista aérea de Verín, 1989.



**Imagem 44** – Vista aérea de Verín., actualmente.



**Imagem 45** – Planta, actual, de implantação da cidade de Verín.

Este decreto traz profundas mudanças às Ruas de Verín de forma a se adaptarem ao modo de vida dos tempos em curso.

Ao longo do século XVIII, a vila tinha crescido e o limite desta coincidia com o da estrada Benavente/Vigo. No século XIX, a vila continuava a crescer passando o limite desta para a margem direita da estrada anteriormente mencionada, mas também começa a crescer ao longo da estrada que liga Verín a Chaves. No século XX, o crescimento de Verín continua a acentuar-se em direcção a sul, em direcção a Portugal. Assim, o desenho actual da vila ocupa uma superfície de 2,5 Km<sup>2</sup> e é o resultado de uma peculiar expansão territorial a partir do prolongamento das vias de comunicação.



O município de Verín pertence à província de Ourense, Comunidade Autónoma da Galiza<sup>7</sup>. Faz parte da Comarca de Verín da qual é capital (esta comarca é formada pelos municípios de Castelo del Valle, Laza, Monterrei, Oimbra, Riás, Verín e Vilardebós), conta com uma área de 93,87 km<sup>2</sup> e com uma população de 14.391 habitantes (em 2009), é a segunda cidade da província em número de habitantes depois de Ourense. Sendo o concelho dividido em quinze freguesias ou paróquias<sup>8</sup>, e dezoito unidades de povoação, à cidade corresponde apenas uma.

Os terrenos onde a cidade se implanta são geralmente planos e, situados ao pé do morro de Monterrei. Está, também implantada, na sua maioria, em zona de cheias do rio Tâmega. A cidade aparece rodeada de um imponente conjunto de montanhas, característica importante da paisagem de Verín bem como, de todo o vale do Tâmega.

Em 1920 a população era de 6.023 habitantes. Entre 1925 e 1930 há um aumento da emigração para a América Latina. E na década de 60 há um novo aumento da emigração, desta vez para países da Europa central, como a França e a Alemanha. O que levou à despovoação da comarca, assim em 1960 a população era de 3.640, quase metade que no início do século. Mas a tendência de despovoamento inverteu-se e, a população recomeçou a crescer. Assim, em 1993 temos uma população de 7.282 habitantes e, em 2009 temos uma população de 14.391 habitantes.

Verín está em franco crescimento. É o centro urbano mais importante da zona circundante. Com uma população quase exclusivamente dedicada às actividades de serviços e comércio. As actividades industriais são escassas e a agricultura também ocupa uma pequena percentagem da população (normalmente são minifúndios de

---

<sup>7</sup> A Galiza teve regime de pré-autonomia em 1978, e posteriormente teve a autonomia plena, com o artigo 151º da Constituição espanhola. O estatuto actual está vigente desde Dezembro de 1980 e reconhece a Galiza como comunidade histórica. A capital é Santiago de Compostela e o galego junto com o castelhano são as línguas oficiais.

<sup>8</sup> Uma característica importante, não só desta zona, mas de toda a Galiza é a dispersão do povoamento. O elemento básico de organização do território é então a “paróquia” (que pode agrupar mais que uma aldeia). Cada conjunto de paróquias é completado com a presença de uma vila ou cidade. Embora essa característica tenda a declinar com o êxodo para as vilas e cidades, continua a ser a forma tradicional de convivência e organização das populações.

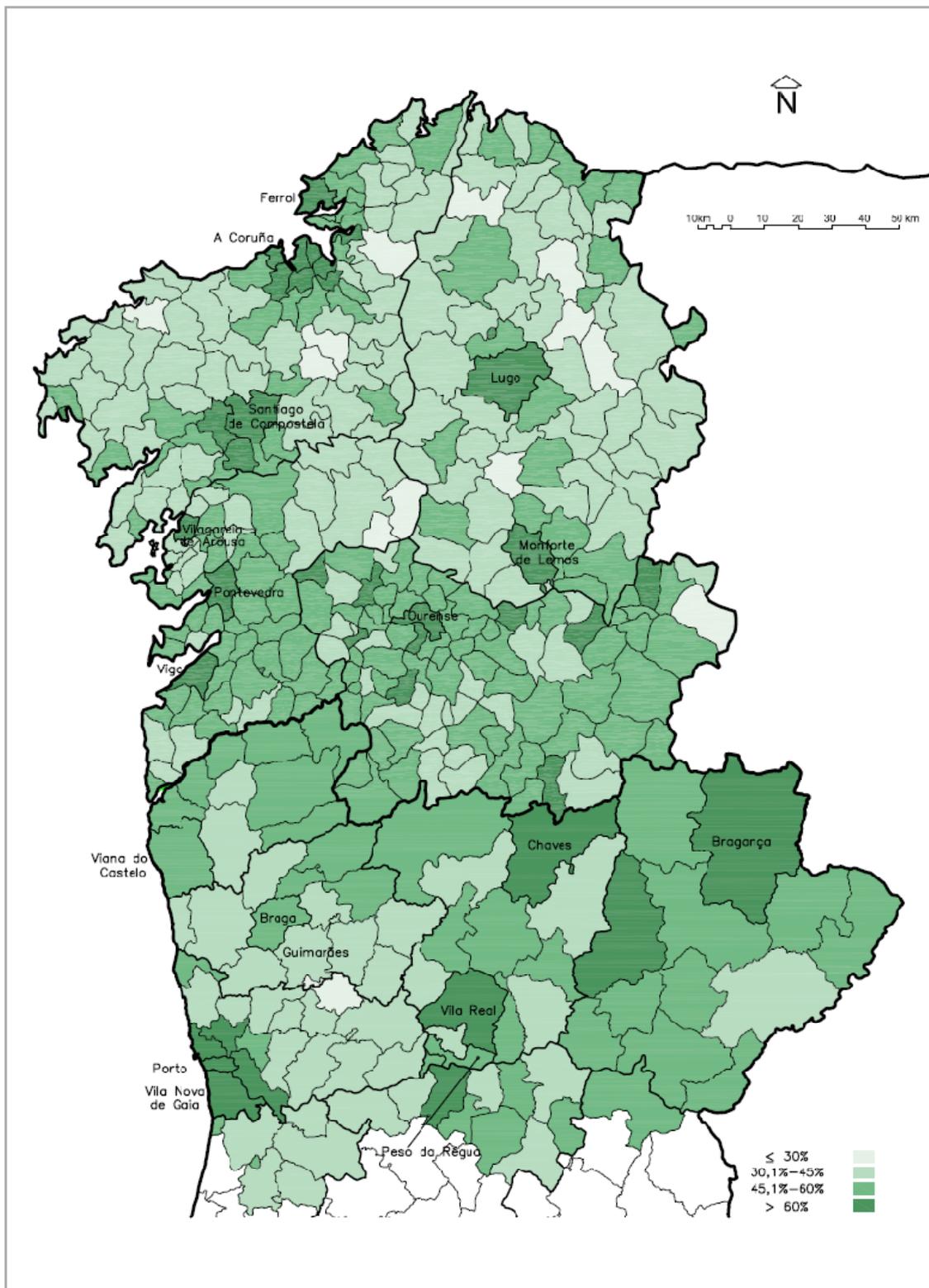


Imagem 47 – População activa no sector terciário (comércio e serviços) em 2001.

exploração familiar, e onde a agricultura é uma ocupação a tempo parcial). Contudo, cabe salientar a cultura da vinha, ao longo dos férteis terrenos da veiga do Tâmega. Estas proporcionam-nos o famoso vinho de Monterrei (vinhos com denominação de origem). As condições climáticas da região, também, favorecem a qualidade do vinho – suavidade térmica no inverno, o calor estival e as escassas precipitações.

A população com idade inferior a 20 anos no município de Verín corresponde a 18% - 21%. A população com idade entre os 20 e os 64 anos no município corresponde a 59% - 64%. E a população com idade superior a 64 anos no município corresponde a 17,1% - 21%. Assim, podemos concluir que apesar do envelhecimento populacional verificado no concelho, verifica-se a existência de uma percentagem representativa de população nos grupos etários mais jovens, correspondentes à população infantil e em idade escolar. E que a população activa (entre os 20 e os 64 anos) representa mais de metade da população. Em comparação com o município de Chaves existe uma percentagem menor de população jovem, maior de população activa e a percentagem de população idosa é semelhante. O que revela um município mais envelhecido.

Na configuração da cidade actual, podemos encontrar três zonas construtivas diferentes: a primeira corresponde aos bairros de San Lazaro e da Muralha, as casas são muito semelhantes entre elas, normalmente são estruturas de dois pisos, no rés-do-chão é a adega ou um espaço comercial, no primeiro a habitação; a segunda corresponde a um conjunto de edifícios construídos, no século XIX e inícios do século XX, entre os bairros anteriores e a Praça Maior, têm um maior número de pisos, no rés-do-chão são espaços comerciais, nos restantes pisos habitação; e à última fase, correspondem as construções mais recentes, e podem-se subdividir em dois grupos: o primeiro, os edifícios de maior altura, mais perto do centro; e o segundo, as habitações unifamiliares que se estendem pelas periferias fora.

As periferias de Verín são mais contidas que as de Chaves. E têm também aparência distinta, na cidade da Chaves as periferias foram formando uma “manta de retalhos” em torno do centro, as periferias de Verín têm a configuração de “mancha de óleo”.







**Imagem 48 e Imagem 49** – À esquerda, estrada nacional à suda da cidade de Chaves. À direita, estrada nacional passados uns quilómetros, já são os campos de cultivo e as montanhas que dominam a paisagem.



**Imagem 50 e Imagem 51** – Intercepção da estrada nacional com a povoação de Vila Verde da Raia. Dá para perceber a incoerência do traçado de passeios e de colação de mobiliário urbano.



**Imagem 52 e Imagem 53** – À chegada da fronteira multiplica-se o comércio quer sejam as tradicionais lojas de móveis ou até vendedores ambulantes.

O principal eixo de ligação viário entre as duas cidades é a Estrada Nacional – de nome N 103-5 (Portugal) e N-532 (Espanha). Como já foi referido anteriormente, esta estrada tem fortes precedências históricas. As vias mais antigas da região foram as construídas pelos romanos, esta estrada terá sido inicialmente uma delas, cujo percurso pouco ou quase nada terá sofrido alterações com o decorrer dos séculos. Esta estrada manteve-se ao longo da Idade Média, tendo sido, a partir do século IX, um dos caminhos predilectos de passagem de peregrinos portugueses a Santiago de Compostela, até ao século XVII, época das Guerras de Restauração. Chaves chegou a ter na altura três albergues de peregrinos e mais um conjunto de capelas para a assistência religiosa – como a Igreja de Nossa Senhora da Azinheira em Outeiro Seco, construída na beira da estrada. Actualmente a estrada continua a fazer parte dos caminhos oficiais de Santiago, sendo no entanto dos menos conhecidos.

Depois do império romano, o segundo momento importante de evolução das vias de comunicação começa com a abertura, nos meados do século XIX, “das modernas estradas macadamizadas”.<sup>9</sup> Muitas vezes as novas estradas eram traçadas sobre caminhos preexistentes, como foi o caso da estrada em estudo. Até meados do século XX, esta era o principal ponto de ligação entre Trás-os-Montes e Espanha, sendo também o mais movimentado. Além deste havia mais dois pontos de ligação de Trás-os-Montes à rede espanhola: na fronteira norte a estrada de Bragança à Puebla de Sanabria e, na fronteira este a estrada que ligava Quintarilhe a Alcanices e Zamora.

O percurso entre Chaves e Verín tem aproximadamente 20 km, dos quais oito quilómetros são em Portugal e os restantes em Espanha. O percurso da estrada acompanha de perto o percurso do Tâmega, o que faz com que o terreno de implantação da estrada seja bastante regular e plano. Assim, a cota de implantação da estrada varia entre os 362 e os 383 metros de altitude, aumentando de altitude em direcção a Verín (a cota média de implantação de Chaves localiza-se a 350 metros, a de Verín já se localiza a 380 metros altitude).

---

<sup>9</sup> Taborda, Vergílio – Alto Trás-os-Montes: Estudos Geográficos. 1932. 190 p.



**Imagem 54 e Imagem 55** – À esquerda, antigos edifícios das aduanas. À direita, linha de fronteira sobre a ribeira de Feces.



**Imagem 56 e Imagem 57** – À chegada de Feces da Abaixo sucedem-se os armazéns comerciais.



**Imagem 58 e Imagem 59** – À esquerda, estrada nacional á chegada de Tamaguelos. À direita, estrada à chegada de Verín.

A estrada atravessa em território português as aldeias de Outeiro Seco e de Vila Verde da Raia e, em território espanhol as aldeias de Feces de Abaixo e Tamaguelos. Estes núcleos e as suas extensas periferias, formadas por um conjunto de habitações unifamiliares com o seu jardimzinho, estendem-se ao longo da estrada numa espécie de crescimento linear. Sem serem directamente atravessadas pela estrada, mas relacionadas com ela temos também, de norte para sul, as aldeias de: Cabreiroá, O Rosal, Tamagos, Oimbra, Mourazos, San Cibrão, Mandin, Rabal, Vilarelho da Raia, Vilarinho da Raia, Vila Meã, Santo Estêvão e Faiões. Este conjunto de povoações corresponde aos pólos habitacionais da área de intervenção.

Entre estes pólos rurais estendem-se terrenos agrícolas e na proximidade de Outeiro Seco encontramos uma pequena zona industrial. Os pólos comerciais correspondem com as duas povoações mais próximas à fronteira – Vila Verde da Raia e Feces de Abaixo e, ao trajecto que as une. Ao longo deste percurso vão surgindo uma série de grandes edifícios montra<sup>10</sup>, pensados segundo a lógica dos automóveis e não dos peões.

Apesar de algumas diferenças entre o percurso da estrada nacional em território português e galego, as características principais da estrada são: duas faixas de rodagem (uma em cada sentido) sem separador central; presença de bermas (embora um pouco mais estreitas do lado português); presença de valeta a céu aberto; iluminação sempre feita só de um dos lados da estrada; e presença pontual de árvores ao longo do trajecto. No encontro com as povoações do lado galego existe sempre passeios, do lado português é quando calha.

Ao longo da estrada, em ambos territórios, encontramos muitas discontinuidades: edifícios de diversas alturas, estilos, escalas e funções; uma grande acumulação de sinalética e publicidade diversa (principalmente na entrada/saída das cidades). Além disso, a estrada nem sempre é funcional, confortável ou segura. Faltam pontos de paragem e descanso e os que existem são escassos e não têm as mínimas condições.

---

<sup>10</sup> “A Montra é exibicionista por nascimento e vocação.” <sup>10</sup> DOMINGUES, Álvares – A Rua da Estrada. 2009. 75 p.



**Imagem 60 e Imagem 61** – Vistas sobre o rio Tâmega e paisagem envolvente.



**Imagem 62 e Imagem 63** – Vistas sobre os percursos pedonais (pavimento em saibro estabilizado) ao longo das margens do Tâmega em Chaves.



**Imagem 64 e Imagem 65** – Vistas sobre os percursos pedonais (pavimento em betão betuminoso com coloração superficial) ao longo das margens do Tâmega em Chaves.

## Os Eixos de União

### O Eixo do Rio Tâmega

---

O rio Tâmega nasce na Serra de S. Mamede, em Espanha, a 960 metros de altitude, num lugar conhecido como “O Talariño”, tem uma longitude aproximada de 130 km e desagua no Douro. É o principal curso fluvial que atravessa os concelhos de Chaves e Verín e o cordão umbilical do vale. Além disso, é a base da rede hidrológica da região.

O Tâmega entra em Portugal a 375 metros de altitude. De Verín à confluência com a Ribeira de Oura corre ao longo de uma grande depressão. O vale atinge em Chaves uma largura de perto de 5 km, sofrendo na passagem da fronteira um ligeiro estrangulamento.

Ao longo do rio surgem importantes formações arbóreas, estas formações têm o nome de galeria ripícola. Nesta galeria dá-se o predomínio do amieiro (*Alnus glutinosa*) e do salgueiro negro (*Salix atrocinerea*), apesar da existência de outras espécies. A galeria está bastante bem conservada ao longo de quase todo o percurso entre Chaves e Verín, só na confluência com os centros das cidades é que esta se apresenta danificada. No Plano Pormenor das Margens do Tâmega<sup>11</sup> são deixadas algumas considerações sobre a importância de manter e proteger a galeria, pois esta: é indispensável para o controlo da erosão das margens do rio; reduz o perigo de perda dos solos agrícolas adjacentes; reduz a velocidade da água do rio; ajuda a estabilidade dos leitos; ajuda a defender contra as cheias; ajuda a controlar a temperatura da água e regular a temperatura ambiente nas imediações; entre outras.

Na zona norte de Chaves, associados ao rio Tâmega existem extensos panos de água conhecidos comumente por “Lagoas”. Estas foram provocadas pela construção do açude da Estação de Tratamento de Água de S. Roque. Este conjunto, de importante valor paisagístico, desenvolveu uma micro fauna e flora próprias, o que levou à criação da Área de Reserva Biológica das Lagoas do rio Tâmega.

---

<sup>11</sup> VIVER CHAVES. Programa Polis – Plano de Pormenor das Margens do Tâmega. Estudo Prévio/Caracterização e diagnóstico. Memória descritiva. 2004.

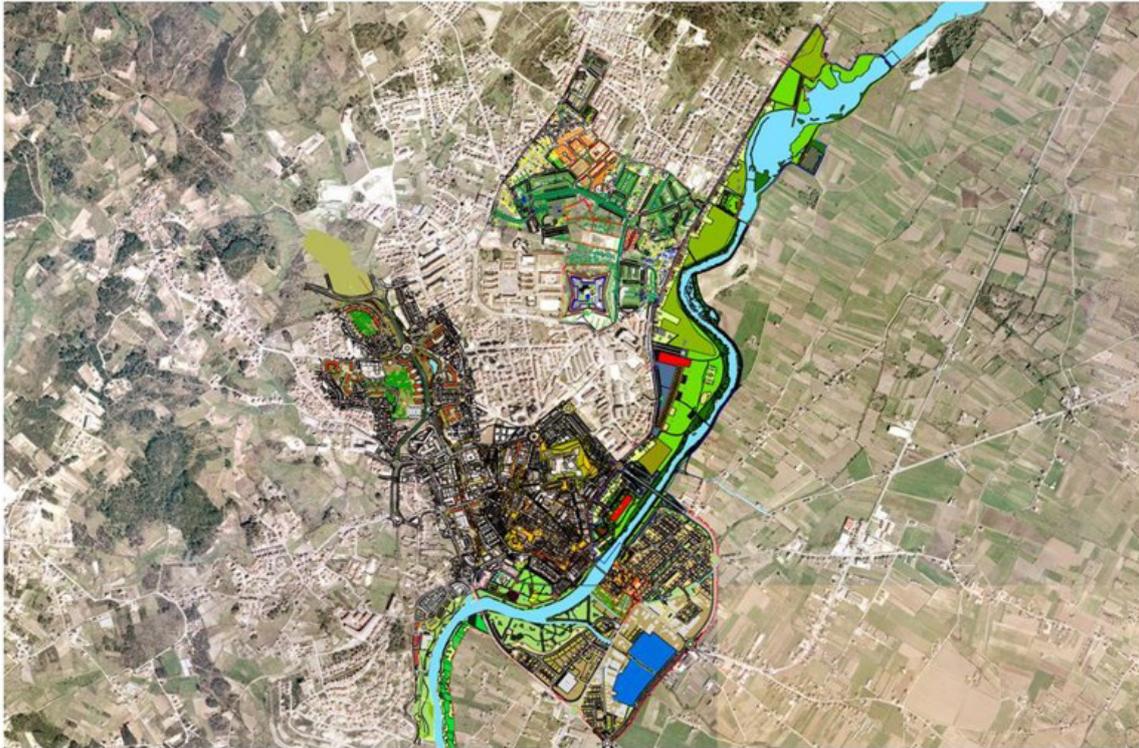


Imagem 66 – Planta de síntese do Programa Polis em Chaves.

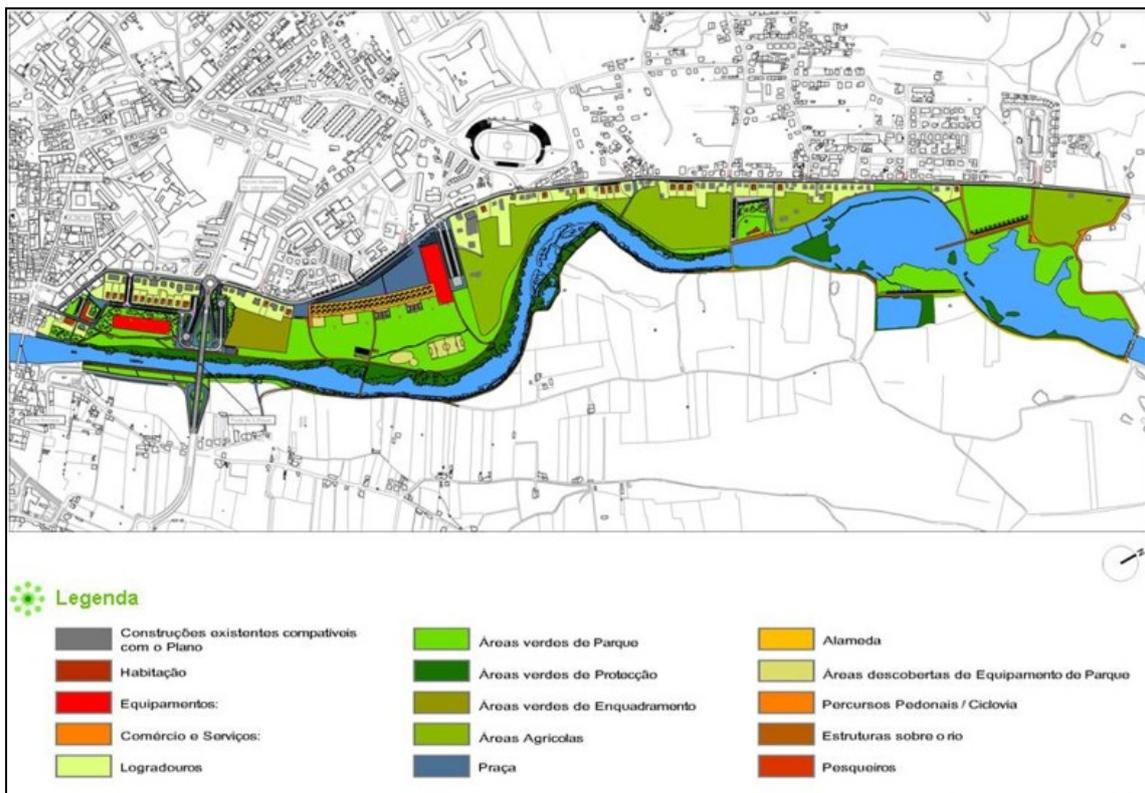


Imagem 67 – Plano de Pormenor das Margens do Tâmega. Programa Polis em Chaves.

Numa zona de 10 metros de largura definem-se as margens e zonas inundáveis do rio Tâmega. A ocupação ou utilização desses terrenos é condicionada a uma servidão de uso público, o acesso e circulação ao longo das margens tem que ser mantida e assegurada.

Ao longo do rio foram construídos uma séria de represas e pequenas barragens. O mais conhecido é o dito “Açude”. Foi construído entre 1944 e 1949, com a finalidade de captar água para o sistema de canais de irrigação da veiga de Chaves. A represa construída em betão tem um comprimento de 120 metros. Posteriormente, as zonas circundantes foram arborizadas de modo a transformar o local numa praia fluvial. Esta envolvente foi sofrendo ao longo das décadas algumas obras de melhoria, contudo por falta de manutenção nos últimos anos a praia foi deixando de poder ser usufruída pelos habitantes locais.

O Programa Polis em Chaves promoveu a recuperação das frentes ribeirinhas do Tâmega, criaram-se percursos pedonais e ciclovias, articulados com parques e jardins urbanos no centro da cidade. O programa prevê, também, a recuperação das margens numa extensão mais abrangente (até às lagoas de Santa Cruz) e a consequente extensão dos percursos. Em Verín, as margens do Rio estão tratadas ao longo do centro histórico (há inclusive a presença de uma praia fluvial nesta zona, muito concorrida no Verão), contudo, não há conhecimento de algum plano de recuperação mais abrangente.



Análise  
**Modelos de Inspiração Teórica**

---

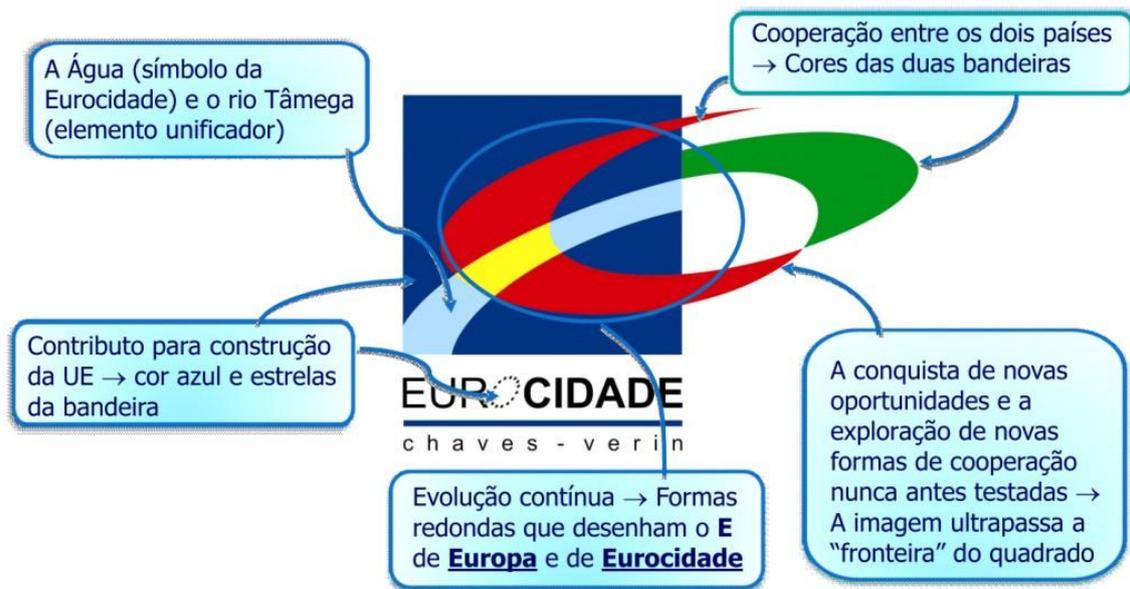


Imagem 68 – Logótipo da Eurocidade Chaves Verín.



Imagem 69 – Fotomontagem com os dois ex-libris das duas cidades (Ponte Romana de Chaves e Castelo de Monterrei em Verín).



Imagem 70 e Imagem 71 – À esquerda, *Cigarrons* com o Castelo de Monterrei. À direita, Ponte Romana de Chaves.

*“Moitas cidades e unha mesma eurocidade: a eurocidade da auga”<sup>12</sup>*

Desde 2007, está em curso o processo para a criação e implementação da Eurocidade Chaves Verín. É um projecto de colaboração estratégica, de ambas câmaras municipais, com o propósito de atrair e fixar população na região através da gestão e valorização do território. O projecto já está em prática no terreno e é considerado, pelas câmaras, um instrumento de cooperação de proximidade que irá permitir ultrapassar as tradicionais fronteiras físicas.

Esta iniciativa conta com uma matriz de intervenção explicada e fundamentada num documento de 2008: **Chaves – Verín: A Eurocidade da Água. Agenda Estratégica.**<sup>13</sup> O principal objectivo desta agenda é a criação de uma marca territorial identificativa própria, que contribua para um maior desenvolvimento e atractividade das cidades. Partindo de uma estratégia assente em três pontos: a sustentabilidade territorial e ambiental; a dinâmica económica; e a construção da eurocidadania.

Além disso, é construída uma matriz de intervenção que se baseia nos seguintes três aspectos: criação de uma visão ou “marca” bem delimitada e exclusiva; ter uma escala própria, que permita a afirmação do eixo Chaves Verín; e que se assente em projectos visíveis (através da construção de laços interinstitucionais). A água é a “marca” escolhida para dar mote à eurocidade. Pois a água, tanto através das fontes termais como do Tâmega, é um elemento comum e de união entre as cidades. É pois criada uma estratégia de marketing territorial, tão importante nos dias de hoje para que uma região ganhe visibilidade no mundo globalizado.

Esta agenda prevê um sem número de medidas dentro de variadíssimas áreas: desde a saúde e o desporto, a educação e as artes, o emprego e a economia, etc. Contudo para o desenvolvimento do trabalho convém falar da visão sobre o território.

---

<sup>12</sup> COSTA, Artur [et. al.] – Chaves-Verín: A Eurocidade da Auga. Axenda Estratégica/Agenda Estratégica. 2008. 24 p.

<sup>13</sup> **Chaves – Verín: A Eurocidade da Auga. Axenda Estratégica**



**Imagem 72 e Imagem 73** – À esquerda, Ponte Pedonal sobre o Tâmega, Verín. À direita, Termas de Chaves.



**Imagem 74 e Imagem 75** – Vistas sobre o vale do Tâmega desde o Castelo de Monterrei.

Os marcos jurídicos para a gestão territorial são bastante diferentes nos dois países/regiões. Os municípios portugueses gozam de grande autonomia na elaboração e aprovação dos planos municipais de ordenação do território. Pelo contrário, os municípios galegos têm uma capacidade de intervenção mais limitada. Assim, a visão sobre o território da eurocidade vai estar apoiada numa estratégia de planeamento territorial cooperativo ou partilhado e não comum.

Dentro deste conceito, primeiro prevê-se a criação de uma plataforma de partilha de informação técnica sobre planeamento e gestão do território. Que permita tanto a integração dos sistemas de informação já existentes nos dois municípios, como a criação de novos.

E, posteriormente, o planeamento e gestão integrada de sistemas territoriais através: da definição de unidades territoriais de planeamento e gestão comuns; da normativa e dos instrumentos de gestão do território; do planeamento e gestão integrada de redes e serviços; e do reconhecimento mútuo de competências técnicas dos profissionais nas áreas do urbanismo, arquitectura e engenharia.

As unidades territoriais, anteriormente mencionadas, são definidas em função das suas problemáticas comuns – núcleos históricos, áreas periféricas das cidades, núcleos rurais. Ou em função da sua contiguidade territorial – corredor ecológico do rio Tâmega, eixo urbano Vila Verde da Raia – Feces de Abaixo.

Em suma, este documento prevê, no que se refere ao território, um conjunto de alterações aos PDMs das cidades de Chaves e Verín, de forma a fomentar uma visão comum do território e do espaço urbano.

A agenda prevê a melhoria das acessibilidades, não só através da criação de uma rede de transportes públicos (actualmente inexistente) que ligue ambas cidades. Mas também através da criação de sistemas de mobilidade alternativos, como a ampliação da rede de ciclovias. Também prevê a melhoria das infra-estruturas e do acesso à internet aos cidadãos, tendo em conta que estamos no século XXI, vivemos na época das tecnologias da informação, não é possível entender hoje nenhuma actividade humana sem a influência destas novas ferramentas.



**Imagem 76 e Imagem 77** – À esquerda, logótipo da Eurocidade San Sebastian/Bayonne. À direita, logótipo do Consorcio Bidasoa/Txingudi.

Nas últimas décadas entendeu-se a comunicação em relação às infra-estruturas e ao transporte por estradas. Hoje o conceito de comunicação é mais vasto – falamos de conectividade em vez de infra-estruturas, de acessibilidade em vez de transporte, de tempo em lugar de distância, e de comunicação de informação em lugar de comunicação física.

Ao melhorar as acessibilidades e as comunicações, prevê-se que surja a ideia de um espaço contíguo, geográfico e socialmente articulado. Onde as populações das duas cidades possam ter uma vivência conjunta e aceder de forma universal aos serviços e equipamentos que uma e outra cidade têm para oferecer.

São apresentadas diversas propostas, ao longo de todo o documento (não só no que se refere ao território), todavia todas assentam fundamentalmente em laços de cooperação interinstitucionais. A construção de novos edifícios ou espaços funcionais (comuns ou não a ambas cidades) não é proposto ou é relegado a um segundo plano. Quando necessário sugere-se a utilização de um espaço já existente.

A nível europeu existem outras iniciativas neste sentido como: a Eurocidade San Sebastian/Bayonne, desde 1993; o Consorcio Bidasoa/Txingudi (entre as cidades de Hendaya, Hondarribia e Irún), desde 1998; e a Eurocidade Frankfurt Oder/Slubice, desde 1993. Todavia, como com o projecto para a Eurocidade Chaves Verín, estes projectos também se prendem sobretudo com a criação de estruturas de cooperação e não propriamente com a construção de novos espaços.

O que me inspirou neste processo da eurocidade foi, acima de tudo, a vontade de cooperação das duas cidades para tentar gerar um espaço comum, onde a população se sinta à vontade e possa usufruir sem limitações do que a outra cidade tem para oferecer, como se na verdade fossem uma só cidade. Pese ao poético da afirmação, o processo está incompleto por não prever que o espaço entre as duas cidades se torne fisicamente contínuo, o que no meu entender é fundamental para que realmente haja uma ideia de união. O institucional não basta, é necessário que se construa um espaço de continuidade. Assim, entre outras coisas, o meu projecto pretende ser complementar ao processo da eurocidade e propor a construção do espaço em falta.

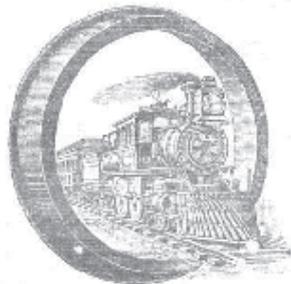
# LA CIUDAD LINEAL

Revista de higiene, agricultura, ingeniería y urbanización.

AÑO IX

MADRID (Chamartín) 10 DE ABRIL DE 1885.

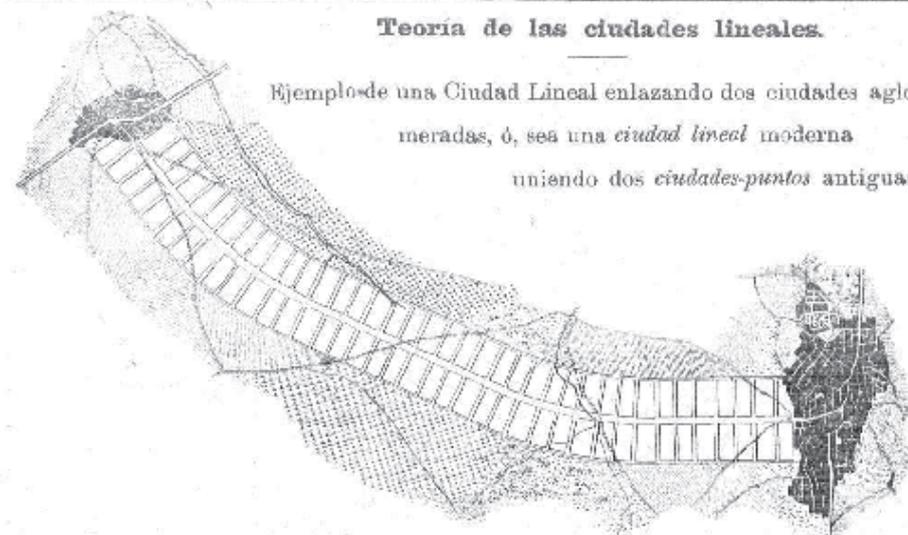
— NÚM. 231.



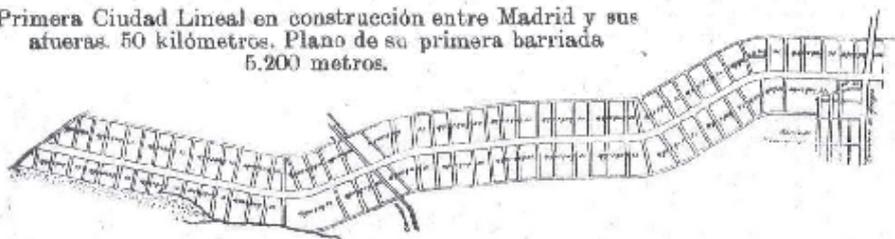
Sociedad Española de Material Ferroviario, antes  
**ORENSTEIN Y KOPPEL**  
Madrid, Carrera de San Jerónimo, 41. (Frente al Congreso.)  
Delegación para España de la  
Sociedad anónima Orenstein y Koppel, Berlín.  
CAPITAL SOCIAL: DUEZCOO DE FRANCOS.  
Clase de bienes propios de material fijo y móvil.  
Una ración propia especial de locomotoras.  
Hornos, cables de vía, vagones, locomotoras, etc., etc.

## Teoría de las ciudades lineales.

Ejemplo de una Ciudad Lineal enlazando dos ciudades aglomeradas, ó, sea una *ciudad lineal* moderna uniendo dos *ciudades-puntos* antiguas.



Primera Ciudad Lineal en construcción entre Madrid y sus afueras. 50 kilómetros. Plano de su primera barriada 5.200 metros.



© Biblioteca Nacional de España

## Modelos de Inspiração Teórica

### **O Conceito de Cidade Linear**

---

Arturo Soria y Mata, não era um engenheiro ou um arquitecto (tinha alguma formação em áreas científicas) mas desenvolveu um profundo interesse pelos novos meios de transporte e comunicação, em especial pelas linhas de caminho-de-ferro<sup>14</sup>. E pondo-as no centro do seu trabalho, concebeu e concretizou uma proposta para um novo tipo de cidade: a Cidade Linear.

O novo conceito veio à luz em 1882 quando Soria publicou no jornal espanhol “*El Progreso*” o projecto da Cidade Linear. Este projecto era uma expressão do inconformismo e da intolerância que Soria sentia pelo estado das cidades pós Revolução Industrial. Assim, a Cidade Linear foi desenhada a partir de premissas como a higiene, terrenos baratos, formas regulares e meios rápidos de comunicação, o oposto da realidade das cidades da época.

A cidade seria uma linha recta de extensão ilimitada, a ela estariam associados os novos meios de transporte e de comunicação e, uniria as cidades existentes (ou cidades ponto) entre elas, numa adaptação do plano ao meio ambiente criado pela história (manifestado nas cidades e outros aglomerados urbanos já existentes) e o criado pela geografia do território.

Arturo Soria y Mata esperava “ruralizar a cidade e urbanizar o campo”. Numa combinação perfeita dos benefícios da metrópole com a saúde física e moral do campo. Defendia que a forma da cidade deveria ser a de uma rua principal, de maior largura possível e em cuja parte central se construiriam duas ou mais vias-férreas (se possível eléctricas). A forma dos quarteirões deveria, assim, ser determinada por linhas perpendiculares à via-férrea da rua principal e teriam entre 100 a 500 metros de linha

---

<sup>14</sup> Vivia-se uma época de profundas transformações, depois da revolução industrial, vivia-se a revolução dos transportes. Em 1807 a força do vapor tinha sido aplicada ao barco e em 1816 á locomotiva, estes dois meios de transporte aceleraram a vida dos homens. Assim, o comboio seria o meio de transporte terrestre mais revolucionário de todo século XIX e era visto como o transporte do futuro. Além disso, em 1870 tinham sido descobertas novas fontes de energia como o petróleo e a electricidade, que viriam a trazer novas transformações.

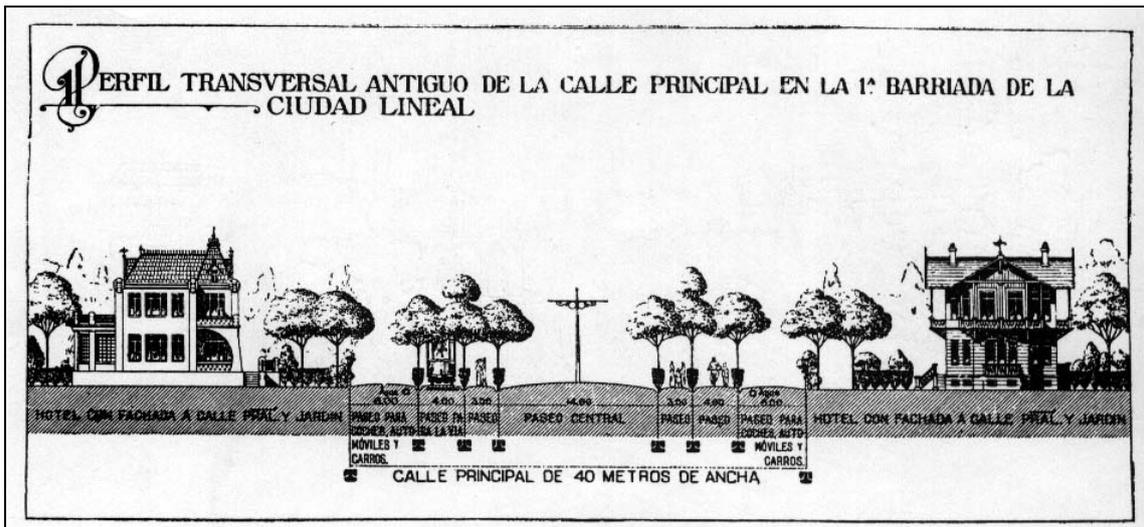


Imagem 79 – Perfil transversal tipo da Rua Principal da Cidade Linear de Arturo Soria y Mata. 1882.

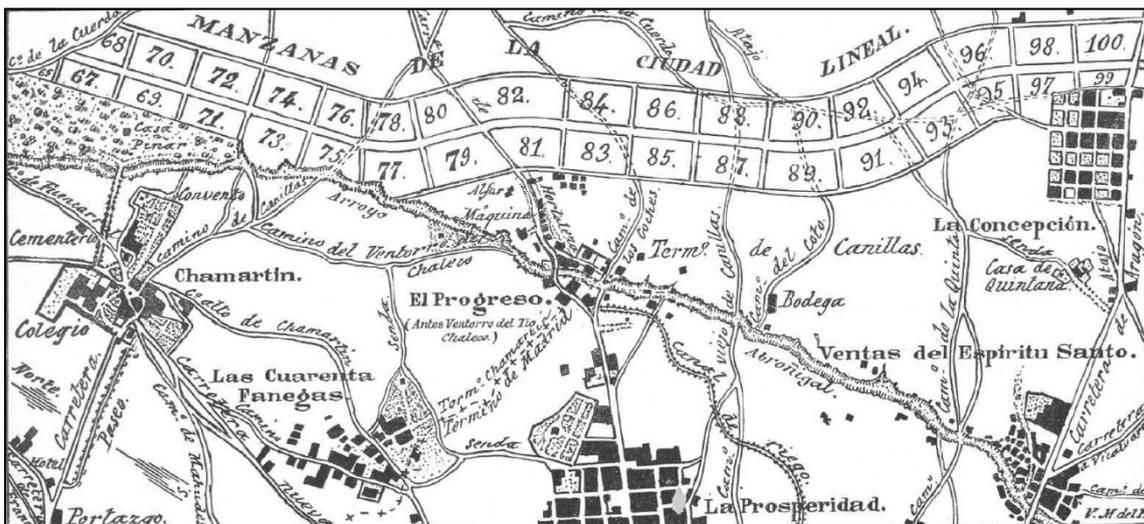


Imagem 80 – Planta de divisão por lotes da primeira Barriada da Cidade Linear de Madrid. 1882.

de fachada. Além disso, entre o alinhamento do muro do lote que determina o limite da rua e o alinhamento da casa deve existir uma distância de 5 metros no mínimo, se necessário alterações no traçado da rua.

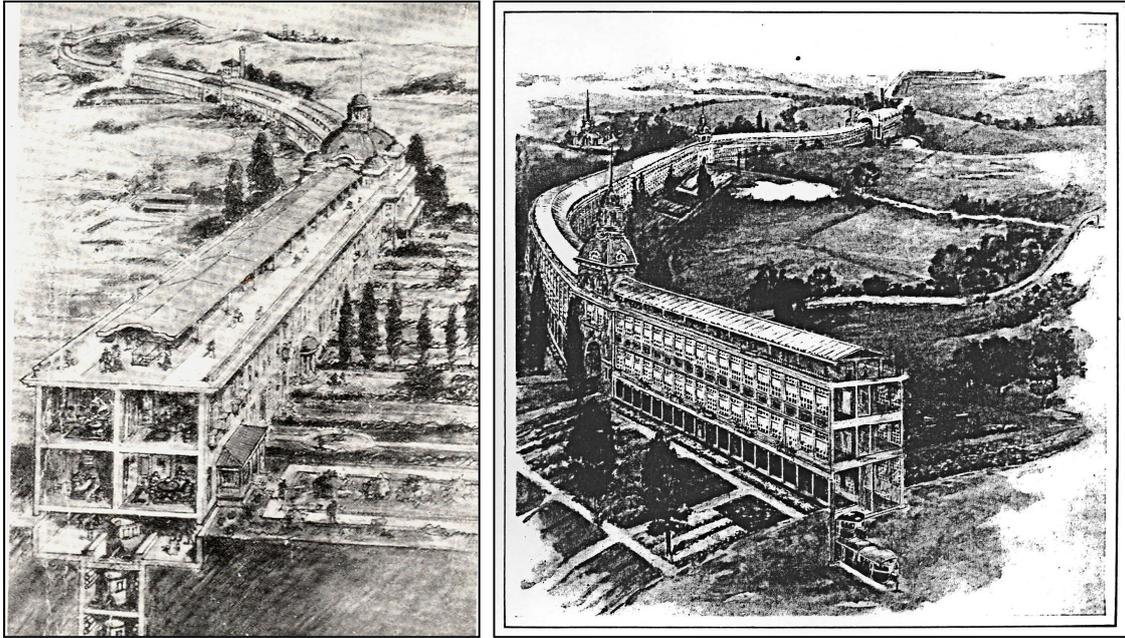
A 2 de Julho de 1893 são definidos os estatutos da Companhia Madrilena de Urbanização, esta companhia foi fundada com o objectivo de por em prática o esquema da cidade linear. Em Outubro de 1892, Soria divulga o traçado do seu projecto, assente sobre a base real do “tranvia” madrileno. A cidade seria criada como consequência da implantação do novo meio de transporte.

Assim, construída ao longo das vias-férreas em condições higiénicas e económicas, conjugava, simultaneamente, a habitação, os serviços, a indústria e os equipamentos. Numa única rua de 40 metros de largura (largura mínima aconselhada por Soria): ao centro uma faixa de 12 metros onde passariam as vias-férreas; de cada lado um passeio para pedestres com 6 metros; a seguir, uma outra via de 6 metros para a passagem de carruagens; e por fim, um passeio de 2 metros para acesso aos edifícios.

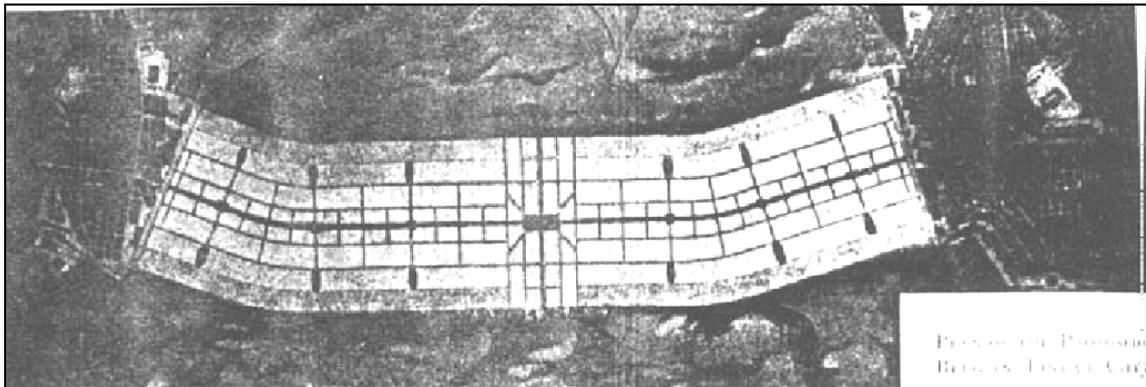
A 16 de Julho de 1894 é inaugurada a obra da Cidade Linear em Madrid – com a implantação da primeira pedra de um edifício projectado por Mariano Belmás. Foram construídos cinco quilómetros, este foi o primeiro e, ao mesmo tempo, o último segmento a ser construído.

A proposta de Soria estava assente em dois factores muito importantes: a universalidade e a resolução da dicotomia cidade/campo. Propunha um sistema que se podia espalhar por todo o globo e que favorecia uma distribuição equilibrada da população. Era um visionário e a sua proposta da Cidade Linear foi uma influência para muitos outros projectos ao longo do século XX.

Em 1929 foi constituída em Paris a Associação Internacional de Cidades Lineares, com o propósito de divulgar e fomentar a construção de cidades seguindo este modelo. Um dos grandes activistas foi Georges Benoit-Lévy, fundador da Associação Francesa de Cidades Jardim em 1903, aderiu na década de 20 aos ideais da cidade linear. Assim, propôs um plano para Paris em 1927, que assentava na construção de um cinturão de espaços abertos ao redor da cidade existente, atravessado por aglomerações lineares.



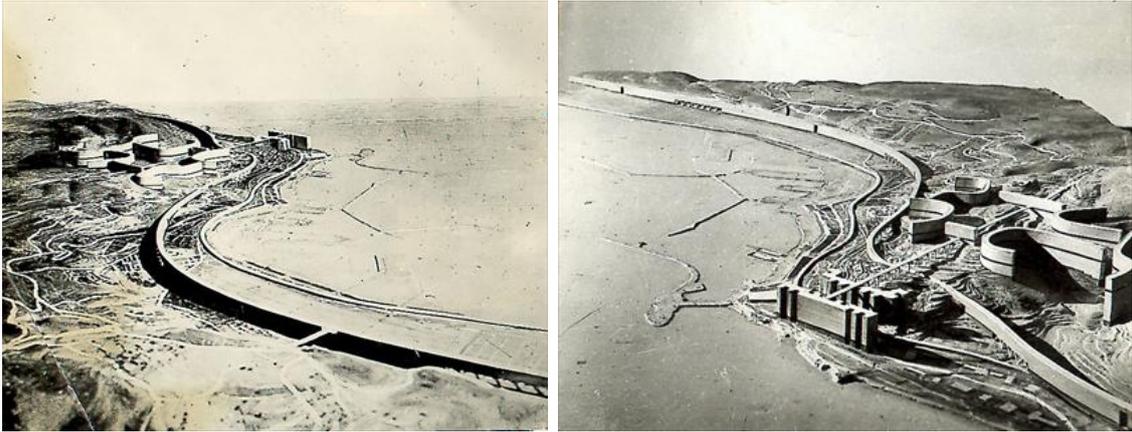
**Imagem 81 e Imagem 82** – Desenhos do projecto *Roadtown* de Edgar Chambless. 1910.



**Imagem 83** – Cidade Linear para a Bélgica, Hilarion Gonzáles del Castilho. 1919.

Este conceito, que nasceu na Espanha, ganhou muitos mais adeptos fora do país do que no seu interior. Os projectos que se seguiram mantiveram algumas características do original, como: o desenvolvimento potencialmente infinito da cidade; e os meios de transporte no centro da proposta. Contudo, surgiram diversas variantes, como:

- Os edifícios/cidade linear (modelos mais próximos do de Soria). Como por exemplo a “Roadtown” projectada em 1910 por Edgar Chambless, nos Estados Unidos. Este é um edifício/cidade linear – longo e estreito, que serpenteia pelo campo sobre uma linha de caminho-de-ferro, agrupando as estruturas de comunicação, habitação e indústria no mesmo edifício. Este é pontuado por pequenas torres onde se agrupam alguns serviços, como escolas e comércio, e o telhado, percorrido por uma galeria coberta, é deixado para as actividades de lazer.
- Os sistemas mistos (incluem pequenos centros de coesão que pretendem evitar a descentralização introduzida pelos modelos lineares). Como por exemplo, o projecto de 1919 para uma cidade linear para a Bélgica, de Hilarion González del Castillo (diplomata e advogado foi um dos poucos seguidores espanhóis das ideias da cidade linear). Neste projecto, ao longo de uma estrutura tradicional de ocupação linear, foram introduzidos uma série de centros cívicos, a distâncias regulares, como forma de evitar a descentralização e criar pontos de relação local. González del Castillo, também viu o projecto linear como uma forma efectiva de colonização da África espanhola.
- As megaestruturas (estrutura de grande tamanho, construída de unidades modelo, de extensão ilimitada). Como por exemplo, o projecto de *Fort L'Empereur* de 1931, para o Plano de Argel de Le Corbusier. É uma enorme auto-estrada, que atravessa o horizonte elevada do solo, sobre um edifício de habitação. Apenas a parte infra-estrutural, a parte permanente, é do controlo do arquitecto, as unidades de habitação são flexíveis, são desenhadas conforme o desejo/gosto dos utilizadores.



**Imagem 84 e Imagem 85** – Plano Obus, Argel, Le Corbusier. 1931.



**Imagem 86** - Projecto de *Fort L'Empereur* de 1931, para o Plano de Argel, de Le Corbusier. 1931.

Ao longo da história sempre foram surgindo projectos de carácter utópico, como a Cidade Linear – fruto da insatisfação do homem com a realidade. São projectos críticos mas que propõem uma solução, mostram insatisfação mas também mostram uma grande vontade de transcender a realidade e vontade de criar um mundo melhor. Contudo, muitas das utopias foram excessivamente ambiciosas, o que gera outros problemas. Será pois necessário moderar tais ambições e pensar num futuro mais sustentável.

“Numa altura de “crise de valores”, em que se processa em ritmo acelerado e exponencial a globalização massiva da sociedade, surge de novo espaço para a Utopia, o espaço para a crítica à ordem vigente.”<sup>15</sup>

O estudo de modelos históricos é indispensável para a realização de qualquer projecto, eles ajudam-nos a compreender o que já foi feito e em que medida podemos aprender com os seus erros e sucessos. E apesar de o espírito de uma época não se poder repetir, há sempre características que se espelham, estamos novamente numa época de revolução, a cidade e as tecnologias estão constantemente em mudança, a sociedade quer viver ligada numa rede. Contudo, a ligação das pessoas não devia ser feita apenas virtualmente, devia existir uma rede física que unisse cidades, regiões, países, de forma contínua e articulada.

O que mais me fascinou no modelo da Cidade Linear, e pretendo integrar de uma forma ou de outra no meu trabalho, foi o desenvolvimento potencialmente infinito da cidade – as várias cidades históricas ligadas indeterminadamente entre eles, através dos meios de transporte e as acessibilidades no centro da proposta.

---

<sup>15</sup> MOTA, Nelson. A cidade do sonho do desejo do desenho. Utopias Urbanas. 1997. 7 p.



Cidade Linear Chaves Verín  
**II.PROPOSTA**

---







**Imagem 87 e Imagem 88** – Vistas sobre o vale do Tâmega.



**Imagem 89** – Posto transfronteiriço 1956.



**Imagem 90 e Imagem 91** – Posto transfronteiriço, actualmente.

## **Estratégia Geral**

---

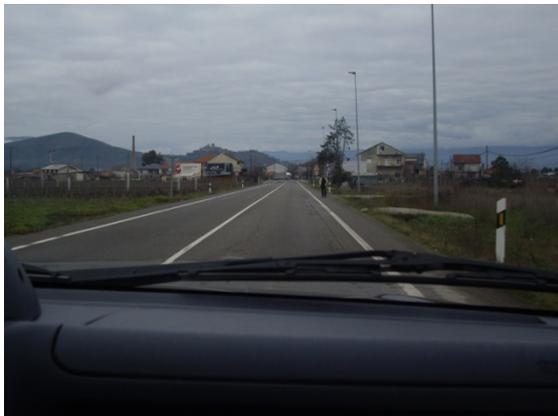
Nasci em Chaves, numa pequena casa à beira-rio, onde a pujante paisagem do vale do Tâmega dominava. As montanhas e o vale, bem como o contraste entre ambas, sempre fizeram parte do meu imaginário. Contudo, cresci e quando olho para o vale do Tâmega já não vejo só a paisagem, mas as potencialidades não aproveitadas ou pouco exploradas, vejo a degradação da passagem dos anos em infra-estruturas tão relevantes para o crescimento e normal funcionamento da região e, também a própria degradação da paisagem natural: o lixo no rio, as florestas que ardem, as pedreiras que não param de se multiplicar e crescer... Ao encantamento da visão infantil junta-se agora a capacidade de observação de uma realidade muito mais complexa, que não é só o rio, o vale e a montanha, é toda uma região cheia de relações e laços não só físicos como históricos.

Parte do meu imaginário são, também, as histórias contadas pelo meu pai e avô dos caminhos de contrabando, que durante estas duas gerações e muitas outras que se lhes antecederam, até à abertura das fronteiras, eram a forma normal e natural de união entre as duas cidades. Traficava-se desde caramelos às calças de ganga, que em Portugal ainda não se vendiam. Quantas vezes numa das muitas viagens entre um e o outro lado da fronteira estas histórias me foram repetidas. E a acompanhar as histórias, também as lembranças do que já foi e não é mais, a comparação daquilo que melhorou com o que deixou saudades e, mesmo que numa visão ingénuo, muitas vezes a ideia daquilo que poderia melhorar.

A abertura das fronteiras e a moeda única facilitaram o intercâmbio de mercadorias e pessoas, sem dúvida uma melhoria, contudo a vontade de fazer render o comércio levou a uma explosão de novos edifícios perto da fronteira: do lado português, para vender móveis; do lado espanhol, para vender comida e quinquilharia diversa. Esta explosão levou a uma crescente descaracterização do espaço físico perto da fronteira, onde os edifícios das aduanas já se confundem com tudo o resto que foi aparecendo à volta.



**Imagem 92 e Imagem 93** – Vistas do vale do Tâmega ao longo da estrada nacional.



**Imagem 94 e Imagem 95** – À esquerda, vista sobre a Igreja de Nossa Senhora da Azinheira. À direita, vista sobre o Castelo de Monterrei à chegada de Verín.



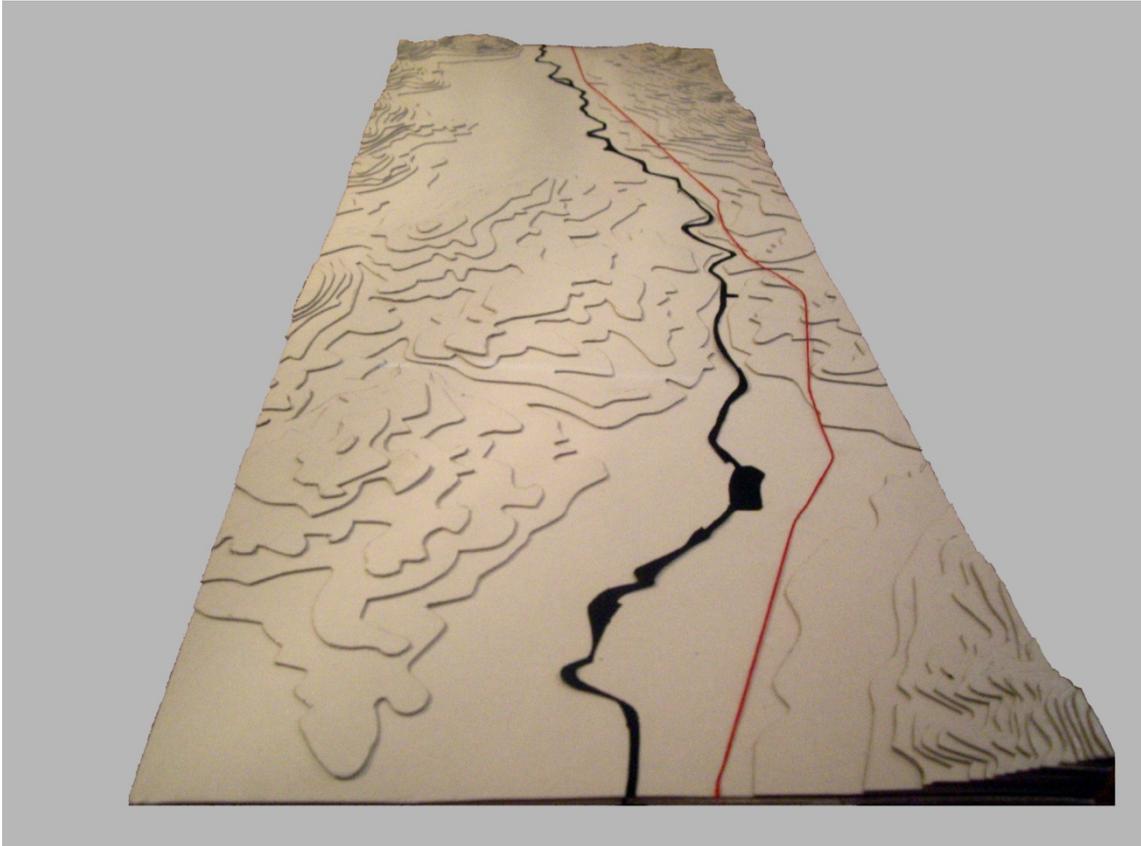
**Imagem 96 e Imagem 97** – À esquerda, vista sobre o rio Tâmega. À direita, vista sobre terrenos agrícolas.

Actualmente, e seguindo a tendência das décadas anteriores, o grande interesse de uma cidade pela outra é simplesmente o comercial, o que é profundamente limitador, pois há muitas outras potencialidades e complementaridades que podem e devem ser exploradas. Desde os espaços públicos e de lazer, aos equipamentos de saúde e educação.

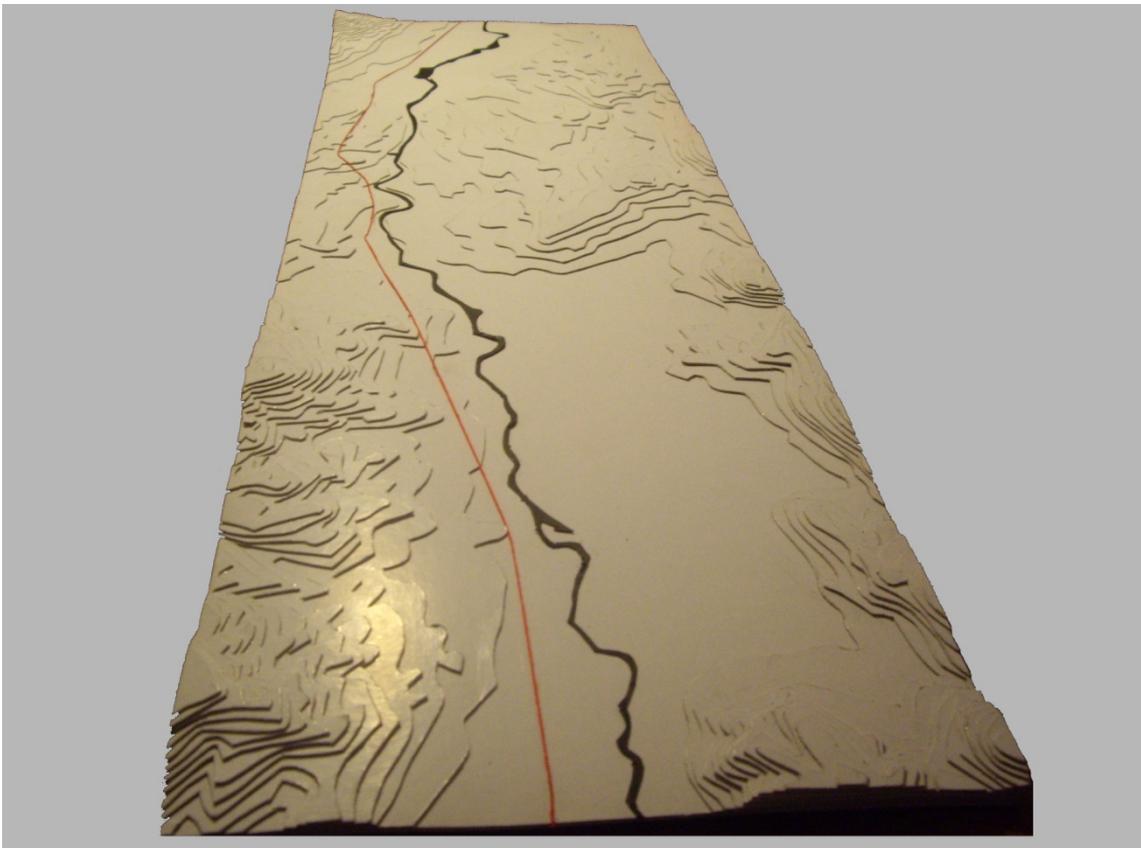
Além disso, o volume de trânsito aumentou (não só pelo aumento das relações entre as populações das cidades, mas também por ser um dos pontos de penetração em Portugal das mercadorias que vêm de camião desde a Europa central) e as estradas não estavam preparadas para tal, o que levou a uma degradação exponencial destas. Já para não falar da incoerência do traçado e de características díspares entre a estrada de um e do outro lado da fronteira.

Tirando a confusão das zonas de comércio (e em certa medida das zonas de habitação) e as não tão boas condições das estradas, é muito agradável e prazenteiro fazer o percurso entre Chaves e Verín. Atravessamos os campos e as plantações, vamos vislumbrando o rio e temos sempre na linha do horizonte as imponentes montanhas, sem dúvida imagem de marca de toda a região. Pontualmente, cruzamo-nos com alguns monumentos – pequenas igrejas e cruzeiros, bem como por exemplares com algum interesse da arquitectura popular tanto portuguesa como galega, muito semelhantes na sua génese, ao usarem o granito como material base. O caminho vai-se enriquecendo para quem por ele passar com um olhar mais atento.

Assim, partindo de tudo que foi anteriormente enunciado, surgiu uma ideia. Porque não, concretizar uma proposta, que tendo o vale do Tâmega como pano de fundo, crie um novo sistema de relações e acessibilidades entre as cidades de Chaves e Verín? Uma proposta que seja capaz de gerar novas dinâmicas regionais e locais. Uma proposta que consiga aproveitar as potencialidades bem como colmatar as lacunas existentes. Uma proposta que valorize o território e as relações entre as pessoas. Uma proposta que seja sensível às pré-existências e valorize a história que a região tem para contar. São estas as premissas de que parti para a elaboração do presente trabalho/projecto – uma Cidade Linear Chaves Verín.



**Imagem 98** – Fotografia da maquete de análise do território. Vista Norte/Sul.



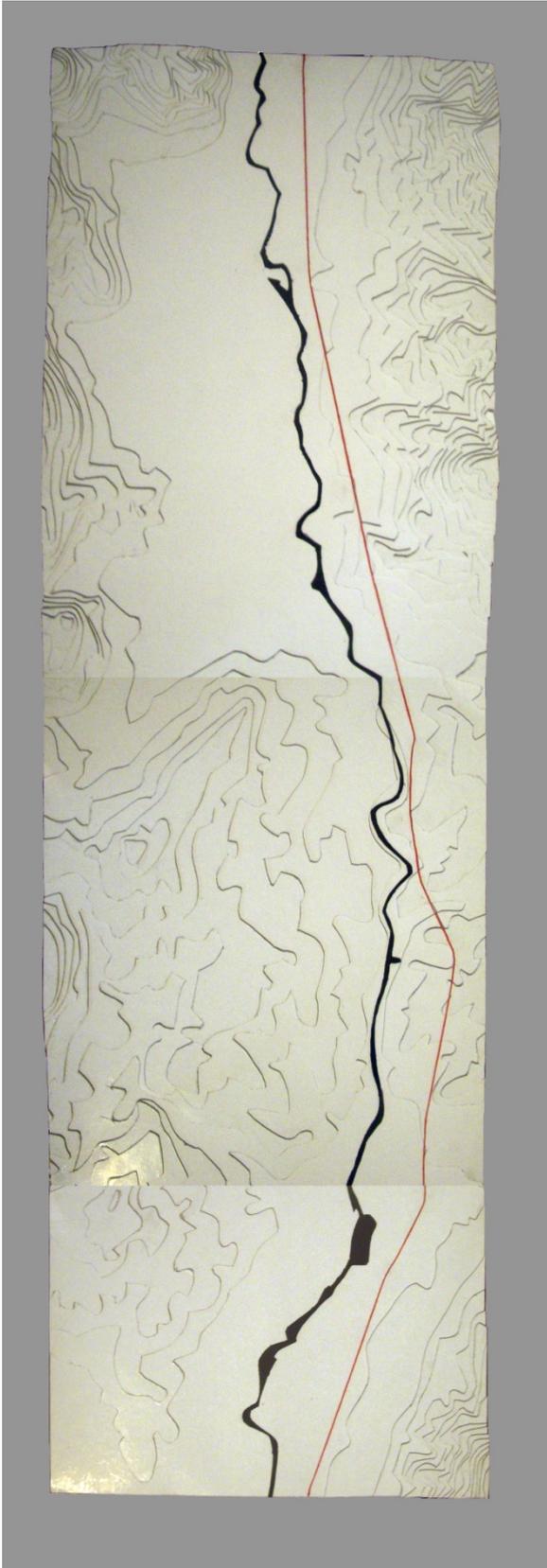
**Imagem 99** – Fotografia da maquete de análise do território. Vista Sul/Norte.

No último século assistimos a uma profunda mudança na fisionomia das cidades: de centrípeta transformou-se em centrífuga; de coesa e contínua transformou-se em difusa e fragmentada; de contida e limitada transformou-se em indefinida; de estrutura organizada em torno a um centro transformou-se num sistema de vários centros; de ponto transformou-se em mancha. Com a mudança vem a consolidação de novos sistemas territoriais e, os novos sistemas afastam-se cada vez mais dos modelos tradicionais de cidade, gerando estruturas fisicamente descontínuas no espaço. Surge, então, um novo desafio, pois é necessário dotar os novos sistemas/estruturas de serviços e equipamentos.

A generalidade das nossas cidades crescem de forma descontrolada e pouco planeada, as periferias estendem-se indefinidamente ao longo dos principais eixos de comunicação rodoviária. Consequentemente, as cidades vizinhas ficam cada vez mais próximas fisicamente, todavia esse espaço de proximidade não é convenientemente tratado, muitas vezes graças à falta de comunicação entre municípios. Se é assim entre municípios do mesmo país, a situação mais se agrava entre municípios vizinhos de países diferentes, onde não só falha a comunicação, mas onde as legislações e os sistemas administrativos e políticos são diferentes, bem como as realidades económicas e sociais que nem sempre coincidem. É este o caso da situação em estudo – os municípios de Chaves e Verín, as cidades e o que as une.

Tendo em conta como as cidades, em geral, cresceram nas últimas décadas e, como estas duas cresceram em particular, foi possível delimitar uma área e uma estratégia de intervenção. Assim, a proposta vai-se materializar ao longo dos dois principais elementos de união entre ambas: o rio Tâmega e a estrada nacional (N 103-5 em Portugal e N-532 em Espanha), que constituem os eixos de crescimento e expansão de ambas cidades e dos aglomerados rurais mais próximos dos eixos.

O rio perpendicular à fronteira domina o vale e une as cidades, contudo a relação com o rio nunca foi convenientemente tratada. As cidades cresceram acompanhando as margens, mas de costas voltadas para ele. Actualmente a ligação pelo rio é apenas virtual, existe mas não é considerada.



**Imagem 100** – Fotografia da maquete de análise do território. Vista superior.

A estrada nacional, apesar da construção da auto-estrada, continua a ser o principal meio de comunicação entre as cidades. É um percurso curto, apenas uns escassos 20 quilómetros, mas banal, incoerente e desarticulado. Com uma identidade flutuante é um híbrido entre o rural e o urbano, uma mancha extensiva onde tudo se mistura em diversidade e complexidade formal e funcional.

A estrada nacional percorre o território e une povoações, cidades e regiões. A facilidade de acessos, garantida com a banalização do uso do automóvel, fez com que as cidades crescessem em direcção a esta e as aldeias crescessem ao longo desta, numa relação directa com a estrada. “As estradas e o que nelas havia (electricidade e telefone, quando calhava) eram o suporte mínimo dessa edificação”.<sup>16</sup>

Além disso, o conjunto dos dois eixos funcionou para o crescimento e relações entre as povoações como se de uma fronteira se tratasse, ainda mais constrangedora e inibidora que a fronteira política, assim barrou o crescimento e dificultou ou entorpeceu as relações.

Sobre estes dois eixos concentraram-se os males da urbanização contemporânea na região. Assim, simultaneamente, ao se tentar “curar” os males vão-se explorar as potencialidades que os eixos têm para oferecer para a criação de novas relações regionais e locais, bem como para a criação de novos sistemas e acessibilidades.

Assim, o projecto será implantado ao longo do eixo do rio e da estrada, entre eles ou partindo deles. Pois, se pretendo que a proposta seja sensível às preexistências, desde o início teria que partir de uma estrutura, natural ou infra-estrutural, que já tivesse um forte valor na organização e estruturação da região e torná-la mais legível e credível no contexto actual. Neste caso, a proximidade do rio e da estrada permite que os dois eixos sejam incorporados no projecto, e permite, também, que se criem interacções suficientes entre ambos para que constituam uma única realidade.

Assim, na medida em que se reestruturam velhas ligações, ou seja o caminho histórico entre Chaves e Verín que se manteve desde a época dos romanos, também se pretende gerar novas ao procurar ultrapassar a fronteira que este conjunto constitui.

---

<sup>16</sup> DOMINGUES, Álvares – A Rua da Estrada. 2009. 14 p.



Todavia, apesar da proposta se implantar ao longo destes dois eixos, num sentido mais abrangente, a área de intervenção não é só o rio e a estrada, é todo o vale do Tâmega entre Chaves e Verín. Não são só as cidades, as povoações e lugares que contam nesta proposta, num sentido mais lato é a própria paisagem que eu pretendo valorizar com a minha intervenção. A paisagem é o elemento de união mais antigo entre as duas cidades e é, por si só, o elemento de união mais forte e que confere o carácter de continuidade à região.

As altas montanhas, com mais de 300 a 400 metros de altitude que o longo e afunilado vale, dominam toda a zona e são um diferencial com outras regiões e, enquanto diferencial são ou deviam ser um ponto a explorar. A paisagem, reflectida na dicotomia vale/montanha, é uma imagem de marca da região, mas como é tida com um dado/bem adquirido, não há um esforço para a preservar, valorizar ou evidenciar.

Com a minha proposta, talvez não consiga acabar com as pedreiras que mutilam as montanhas, com os incêndios que as despem de árvores de ano para ano, ou com a poluição que descaracteriza e destrói a paisagem. Mas pretendo privilegiar a relação do espectador com a paisagem, em cada decisão que de forma consciente tome em relação ao projecto.

O principal objectivo da proposta é criar um espaço de uniformidade e coerência entre as duas cidades, que melhore as acessibilidades e potencie a ideia de união, a ideia de criação/materialização de um espaço único e contínuo. Um segundo objectivo é o de melhorar ou criar acessibilidades entre as diversas povoações próximas da estrada e do rio, para as quais funcionaram como fronteira.

A elaboração do projecto parte de três pontos:

1. A criação de um modelo: através do novo perfil atribuído à estrada nacional e da definição de pontos de paragem intermédios, a intervalos regulares. O novo perfil contempla não só o perfil tipo da estrada (em recta e em curva), mas também o perfil em caso excepcionais, como os momentos de intercepção com povoações ou outras pré-existências fortes (zonas comerciais ou industriais); e através do tratamento do eixo do rio, com a criação de percursos e pontos de paragem diferenciados ao longo das margens.
2. A ligação dos percursos da estrada com os percursos do rio através de eixos de ligação transversal. Estes eixos são colocados de forma estratégica de forma a



complementar ou gerar relações entre os núcleos populacionais dos dois lados das margens do rio/estrada.

3. A criação de programas complementares (desporto, lazer e cultura). Numa forma de adaptação às realidades concretas das cidades em estudo (cada caso é um caso).

É uma proposta que pretendo minimalista, materializada em pequenas intervenções, mas não insignificantes ou descabidas de intenção. Estas intervenções, como já referido, pretendem privilegiar a relação do espectador com a paisagem envolvente. Não só na relação vale/montanha, mas na relação rio/estrada. A relação com a montanha é a mais óbvia, pois as montanhas dominam todo o campo de visão, mas actualmente a estrada não convida à paragem e à contemplação da paisagem. Assim, com a introdução de pontos de paragem na estrada a intervalos regulares, criam-se pontos onde, para além, de se poder parar o carro para descansar, se possa parar para contemplar a paisagem num ambiente seguro e confortável.

A relação da estrada com o rio é menos óbvia, à primeira vista, mas ambos eixos estão muito próximos fisicamente e, além disso, a estrada está em média a 10 metros de altitude acima da cota do rio. Para quem passa de carro, principalmente se a velocidade for muita, o rio quase que passa despercebido. Mas para quem anda a pé, o rio e principalmente a galeria ripícola não passam despercebidos. Assim, por exemplo é criado um percurso pedonal paralelo à estrada, entre esta e o rio, livre de árvores, que não possam obstruir a visibilidade deste. Nos outros percursos criados também são tidas em conta premissas semelhantes, de forma a potenciar as diversas relações possíveis com as paisagens envolventes, quer sejam o rio ou as montanhas.

A finalidade fundamental da proposta é melhorar as acessibilidades tanto regionais como locais e potenciar o aparecimento de programas considerados em falta. A estrada vai funcionar com um grande eixo de ligação longitudinal, que trabalha na escala regional ou até nacional. Os pontos de paragem são pensados de acordo com a velocidade e necessidade dos “carros”.



O rio e as ligações transversais asseguram as relações à escala local. Os pontos de paragem são pensados de acordo com a velocidade e necessidade dos “pés” ou das rodas das bicicletas. Para completar os percursos e pontos de paragens do rio é criado um sistema de aluguer de bicicletas, cujo objectivo é criar um sistema de mobilidade “verde”, potenciando o uso de transportes alternativos.

São criados dez eixos de ligação transversal, de norte para sul: O Rosal/Cabreiroá; Oimbra/Tamagos; Oimbra/Mourazos; San Cibrao/Tamaguelos; Vilarelho da Raia/Rabal/Mandin; Vilarinho da Raia/estrada nacional; Vila Meã/Feces de Abaixo; Açude/estrada nacional; rio/Vila Verde da Raia; Outeiro Seco/Santo Estêvão. Estes eixos vão ser materializados através da criação de percursos pedonais e ciclovias, que podem ou não acompanhar caminhos e estradas já existentes, têm é que garantir uma ligação contínua e prática entre os dois lados da fronteira rio/estrada.

A métrica das intervenções é pensada de forma flexível de acordo com a relação entre este eixos. Assim, temos pontos de paragem na estrada, aproximadamente, de oito em oito quilómetros, alternados com programas complementares, também, de oito em oito quilómetros. Ou seja, de sensivelmente quatro em quatro quilómetros o percurso da estrada é marcado com algum acontecimento.

Os pontos de paragem do rio são mais numerosos e aparecem sempre que um dos eixos transversais intercepta o rio, numa métrica de aproximadamente dois quilómetros entre cada um.

Para a definição do novo perfil da estrada, a preocupação inicial foi a de que esta não perdesse o carácter de estrada nacional, mas que ao mesmo tempo permitisse a circulação de peões e bicicletas de forma autónoma e segura.

Para a definição do perfil do rio, a preocupação inicial foi a de conseguir criar um grande parque “urbano”, confortável e equipado, e que resultasse apelativo aos utilizadores.

Os programas complementares definidos são: um albergue de peregrinos, um centro de desporto, um centro de interpretação do vinho de Monterrei, e um SPA “da juventude”.



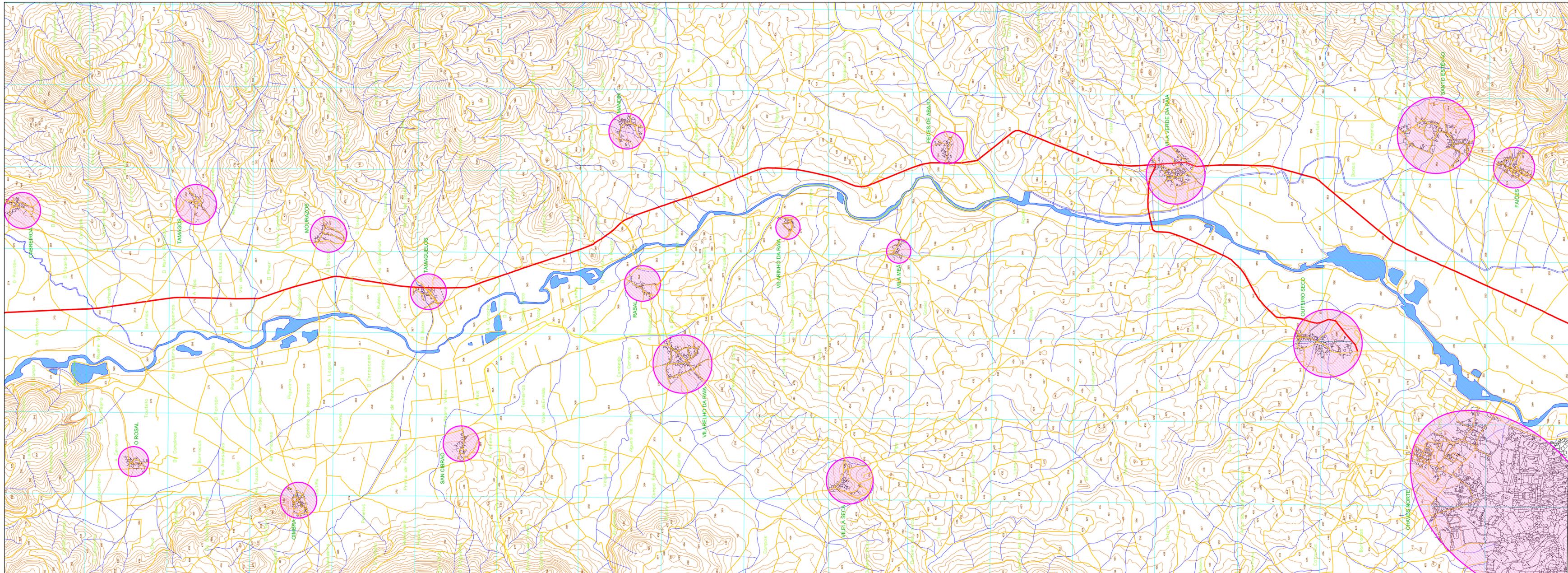
E foram pensados e implantados de forma a completar os percursos e, simultaneamente, cobrir alguns programas em falta nas cidades ou aproveitar potencialidades.

Como já referido, o conceito de cidade linear foi uma das fontes de inspiração inicial do projecto, contudo o meu resultado final foi muito distinto de qualquer um dos modelos/projectos que estiveram na base da ideia. Optei por não criar uma massa contínua construída ou um loteamento massivo, pois não se enquadrava no pretendido. A habitação, é dos programas que ocupa mais espaço em qualquer dessas propostas, uma vez que ambas as cidades têm excesso de parque habitacional construído, não me pareceu sensato ou até lógico propor habitação, já que queria uma proposta coerente com a realidade onde se implanta. Contudo, os meios de comunicação estão no centro da proposta e esta pode ter um carácter potencialmente infinito se for aplicada sucessivamente pelas outras estradas nacionais pelo país e mundo fora.

O projecto para a Eurocidade Chaves Verín e o programa Polis em Chaves (mesmo que em menor grau) foram também fontes de inspiração inicial, o primeiro pela vontade de união manifesta pelas cidades, o segundo pela importância atribuída ao rio como gerador de urbanidade. Nestes programas vi virtudes, mas também possibilidades perdidas ou mal aproveitadas, que eu tentei aproveitar. Assim, proponho a construção de um espaço de união físico entre as cidades que o projecto da Eurocidade deixa escapar; e expando o ideal do Polis, em relação ao rio e a cidade, para uma região – a do Vale do Tâmega.

Nas páginas que se seguem cada uma das intervenções – Perfis Tipo e Pontos de Paragem da Estrada, Perfis Tipo Pontos de Paragem do Rio Tâmega, e os Programas Complementares, vão ser descritos e caracterizados.



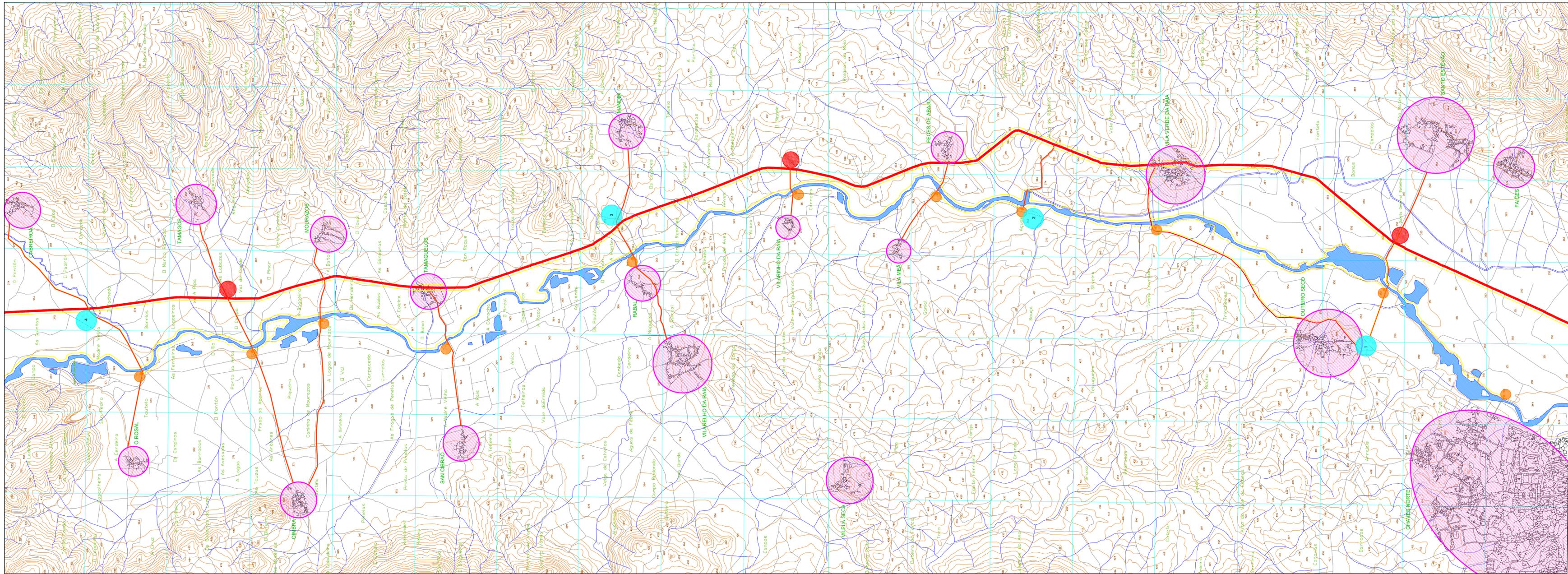


- Rios e linhas de água
- Estrada Nacional
- Vias
- Curvas de nível
- Povoações
- Toponímia de lugares
- TOPONIMIA POVOAÇÕES

escala 1:25.000

Estratégia Geral | Planta de análise do território





- Rios e linhas de água
- Estrada Nacional
- Vias
- Curvas de nível
- Povoações
- Toponímia de lugares
- TOPONÍMIA DE POVOAÇÕES**
- Curvas de nível
- Percursos pedestres | cicloviários
- Elxos de ligação transversais
- Circuito de manutenção
- Pontos de paragem do rio
- Pontos de paragem da estrada
- Programas complementares
- 1. Abergue de Peregrinos
- 2. Centro de Desporto
- 3. Centro de Interpretação do Vinho de Monterrei
- 4. SPA "da Juventude"

escala 1:25.000

Estratégia Geral | Proposta



## **Eixo da Estrada – Perfis Tipo e Pontos de Paragem**

---

“Rápida de mais para quem lá vive, lenta e congestionada para quem lá passa.”<sup>17</sup>

Esta intervenção pretende tornar o percurso da estrada nacional, entre Chaves e Verín, mais coerente e articulado em toda a sua extensão longitudinal, tendo em consideração as diversas realidades que com ele se interceptam e que para ele convergem.

Assim, o desenho dos perfis tem em conta as diversas realidades, desde a habitação à simples circulação entre dois pontos, para tal há uma diferenciação por zonas de alguns materiais, sistemas de escoamento de água e sistemas de iluminação, para que a estrada se adapte e resolva os problemas da zona em questão. Todavia, os diferentes materiais e sistemas foram escolhidos, não de forma aleatória, mas de forma a serem contínuos apesar de marcarem uma diferença.

As características da estrada podem variar bastante ao longo da quilometragem, devido à dimensão do projecto foi impossível estudar todos os casos de perfil transversal tipo<sup>18</sup> que a estrada podia gerar. No entanto, para a melhor compreensão do projecto, foram desenvolvidos um conjunto de perfis que exemplificam as situações mais marcantes, são eles: o perfil transversal tipo em recta; o perfil transversal tipo em curva (com um raio de 500 metros); o perfil transversal tipo nas zonas de habitação; e o perfil transversal tipo nas zonas de comércio.

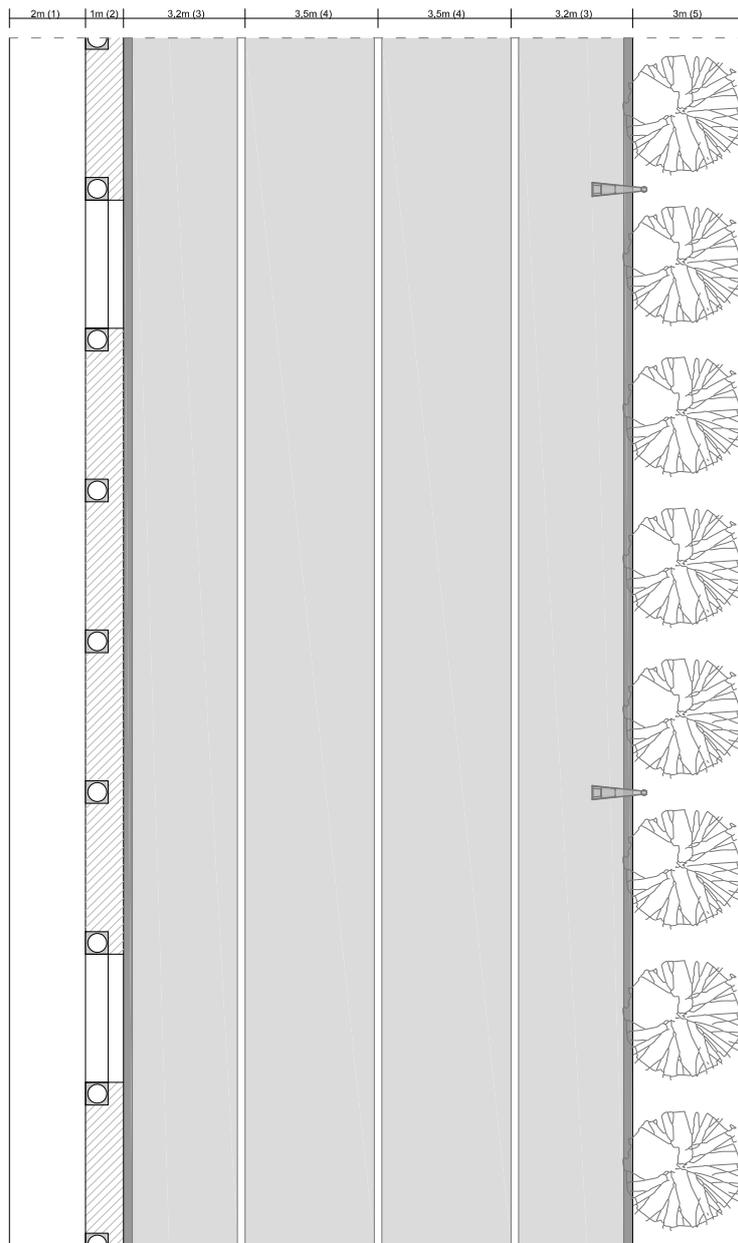
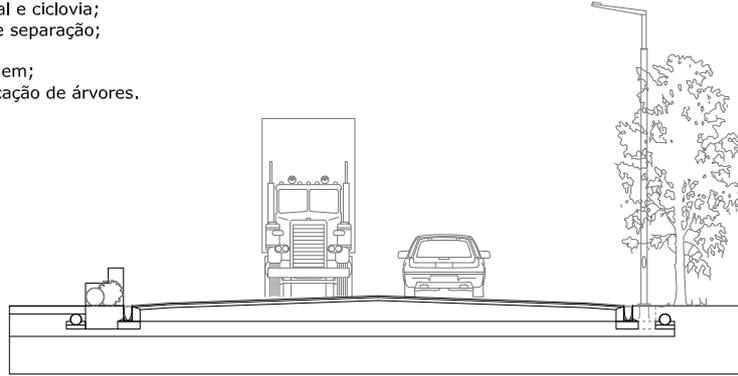
Para a caracterização da estrada estar completa, também é estudado (em planta) um caso de transição do perfil tipo da estrada para uma zona de habitação, bem como os pontos de paragem intermédios (situação tipo) e a sua aplicação no terreno quando relacionados com os percursos transversais e os pontos de paragem do rio.

---

<sup>17</sup> DOMINGUES, Álvares – A Rua da Estrada. 2009. 16 p.

<sup>18</sup> O perfil transversal tipo é uma peça desenhada onde se definem as características geométricas da estrada, transversalmente ao eixo. Este perfil tem que integrar a seguinte informação: número de faixas de rodagem; número e largura das vias de tráfego; largura e tipo de separador central (se existir); largura das bermas; forma e dimensão das valetas; inclinação dos taludes de escavação e aterro (se forem realizados); inclinação transversal das faixas de rodagem; dimensão dos dispositivos de drenagem; e constituição do pavimento.

1. Percurso pedonal e ciclovia;
2. Zona "verde" de separação;
3. Berma;
4. Faixa de rodagem;
5. Zona para colocação de árvores.



Perfil transversal tipo em recta | Escala 1:200

### O perfil transversal tipo em recta

É a situação mais comum, o desafio neste perfil era conciliar o normal funcionamento da estrada nacional com o percurso do Caminho de Santiago. Era assim importante manter a segurança dos peregrinos e caminhantes, e ao mesmo tempo não congestionar a estrada de funções. Assim, foi desenhado o perfil da estrada tendo em conta as normativas para o efeito, e paralelamente à estrada, e separada desta por um elemento verde, foi colocado uma passarela para os peões.

A estrada é composta por duas faixas de rodagem (uma em cada sentido) sem separador central, com uma largura de 3,5 metros cada e uma inclinação transversal de 2% (por se tratar de um pavimento betuminoso rígido). As bermas<sup>19</sup> têm neste perfil uma largura de 3,2 metros e englobam a zona pavimentada com a mesma inclinação da faixa de rodagem, a zona de transição com uma inclinação de 4% e o sistema de drenagem de água.

O sistema de drenagem de água é um sistema de escoamento linear da marca ACO DRAIN, correspondente a série MULTILINE V200. O canal é em betão polímero com bastidor monofundido em ferro fundido, com entalhe de segurança (com pendente incorporada de 0,5%). A largura útil é de 200 mm e a secção transversal em V, a altura do canal (no início e fim) é de 36,5 cm. As grelhas são do tipo passarela em ferro fundido. A capacidade de carga do sistema é para E600 (para áreas submetidas a altas cargas de rodas).

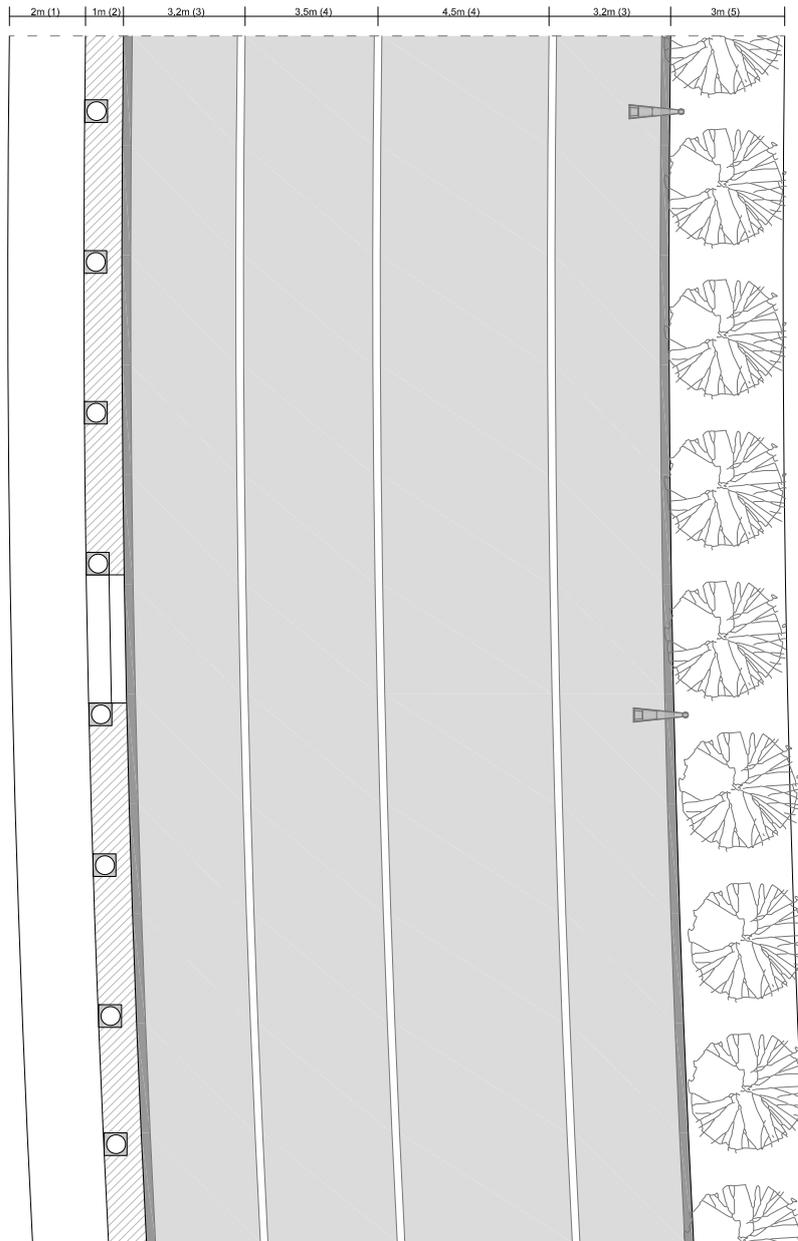
O sistema de iluminação pública é da marca IGUZZINI. Os candeeiros escolhidos para este perfil correspondem ao modelo “iRoad”. Os candeeiros vão ter uma altura total de 8 metros e são colocados a eixo de 16 em 16 metros, só do lado direito da estrada. Este sistema é pensado para a iluminação de zonas com tráfego médio a intenso, permitindo uma iluminação contínua e directa, sem encandear os condutores.

As árvores estão sempre localizadas do lado direito do perfil, entre a estrada e a montanha, ao longo de uma faixa de 3 metros. São árvores de médio ou grande porte

---

<sup>19</sup> As bermas têm como principal função: servir de refúgio a veículos avariados; apoiar manobras de emergência; permitir a circulação de veículos de socorro; apoiar a circulação de peões e ciclistas; e aumentar o nível de visibilidade e de capacidade da estrada.

1. Percurso pedonal e ciclovia;
2. Zona "verde" de separação;
3. Berma;
4. Faixa de rodagem;
5. Zona para colocação de árvores.



Perfil transversal tipo em curva | Escala 1:200

e de folha caduca que façam sombra no verão e deixem vislumbrar a paisagem o resto do ano. As espécies de árvores serão escolhidas, de acordo com o enunciado, dentro das espécies autóctones da região.<sup>20</sup>

O percurso pedonal fica localizado do lado esquerdo do perfil, depois de um elemento de separação. Este elemento tem uma largura de 1 metro, e nele a intervalos regulares, são colocados bancos em granito maciço, para descanso dos peões. Entre os bancos são colocados arbustos de pequeno porte, para que a separação com a estrada seja física para uma maior segurança. Além disso, o facto de os arbustos terem pequeno porte e dos bancos não terem muita altura, permite que os condutores e passageiros continuem a poder ver a paisagem por cima destes. O sistema de iluminação do percurso é também feita nesta zona, também da marca IGUZZINI, modelo “Light Up Walk”, as luminárias vão ser colocadas a eixo de 4 em 4 metros, permitindo uma iluminação difusa e contínua do percurso, não interferindo com a iluminação da estrada. O percurso tem uma largura de 2 metros e o pavimento é em betão betuminoso autodrenante com coloração superficial.

#### O perfil transversal tipo em curva

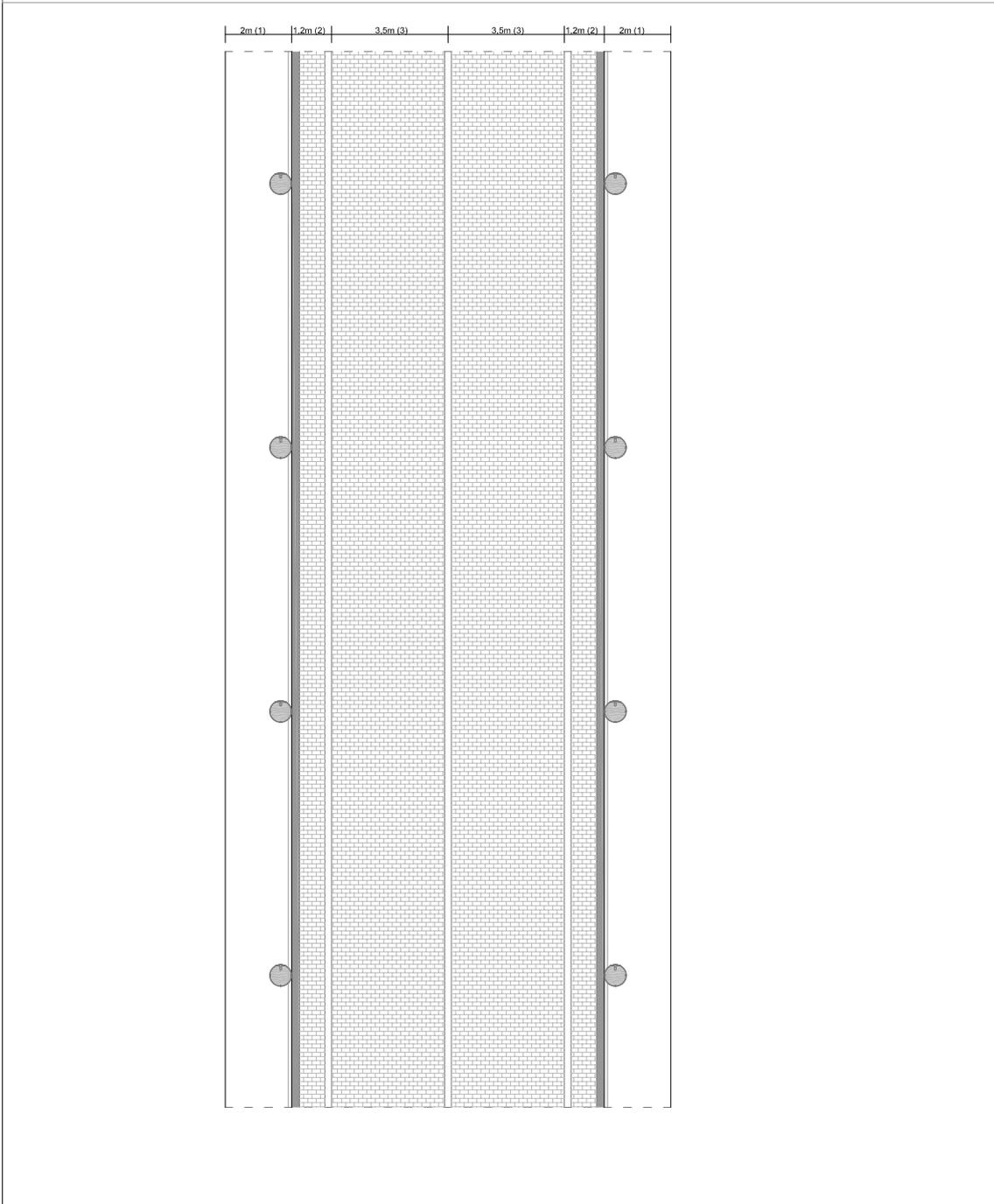
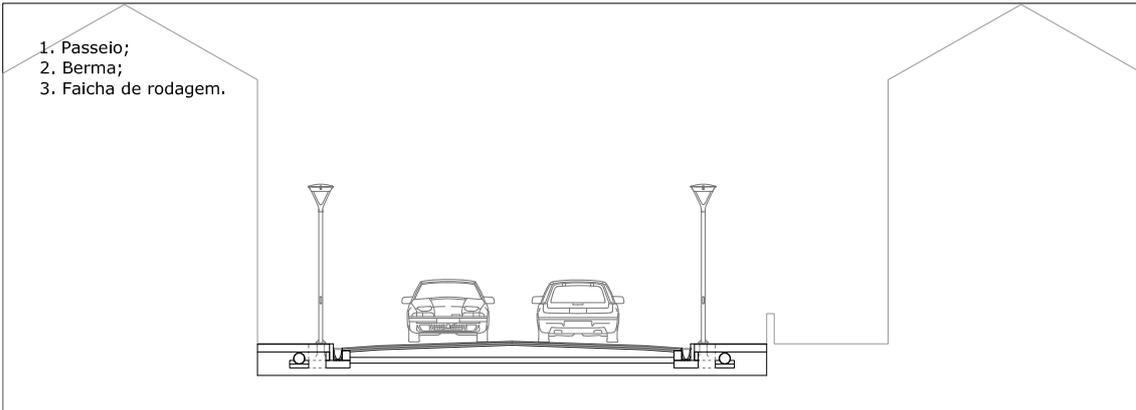
O perfil em curva é bastante semelhante ao perfil em recta. O sistema de drenagem de água e o sistema de iluminação mantêm-se, bem como as características do pavimento e do percurso para peões.

Contudo, cabe salientar duas grandes diferenças: a inclinação transversal em curva está em sobre elevação em relação ao resto da estrada (mantendo todavia a inclinação de 2% partindo do ponto onde a sobre elevação começa); e a faixa de rodagem do interior da curva tem uma largura superior<sup>21</sup>, ajudando a aumentar o raio de curvatura da estrada. Estas duas características são fundamentais, pois ajudam a manter a segurança da condução e a reduzir o risco de acidentes.

---

<sup>20</sup> As principais espécies autóctones da região são: o Olmo (*Ulmus Glabra*), o Freixo (*Fraximu*), o Amieiro (*Alnus Glutinosa*), o Salgueiro (*Salaxis Salvifolia*), o Choupo (*Populus Nigro*), e o Choupo Branco (*Populus Alba*).

<sup>21</sup> No desenho, a largura da faixa aparece com 4,5 metros, um metro a mais que na situação normal, contudo a medida foi apenas estimada, para se chegar a um valor correcto é necessário proceder a uma serie de cálculos. Estes têm em conta diversos factores, tais como: a largura original da estrada, o raio da curva, a velocidade base da estrada, e a intensidade de tráfego, etc.



Perfil transversal tipo nas zonas de habitação | Escala 1:200

### O perfil transversal tipo nas zonas de habitação

Por algumas vezes, a estrada atravessa povoações, nestas zonas esta é um híbrido entre estrada nacional e uma rua “urbana”. O desafio neste perfil era permitir uma normal fluidez do trânsito, mas desacelerá-lo. E dar as mesmas condições de uma rua, como passeios contínuos e uma iluminação própria e adequada, à população que por lá mora.

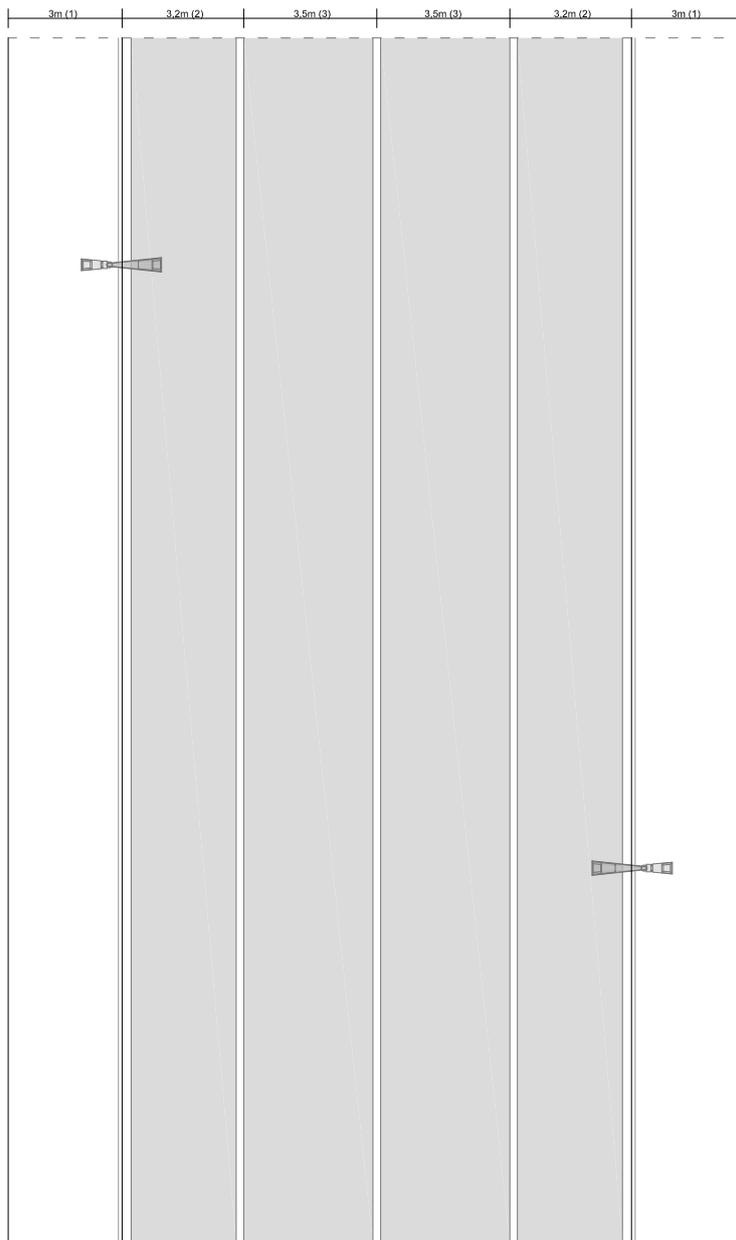
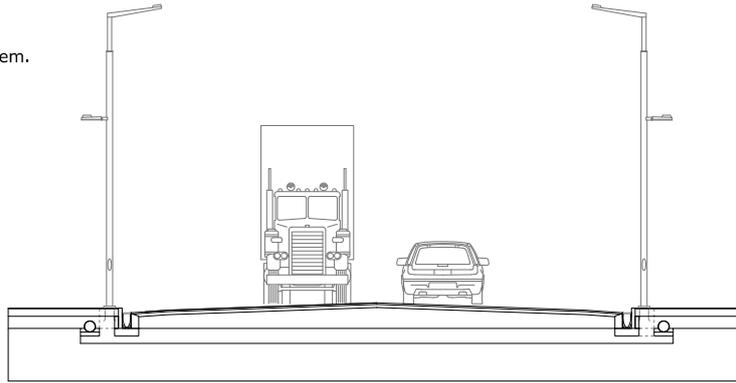
A estrada é composta por duas faixas de rodagem (uma em cada sentido) sem separador central, com uma largura de 3,5 metros cada e uma inclinação transversal de 2%. As bermas têm neste perfil uma largura de 1,2 metros e englobam, também, a zona pavimentada com a mesma inclinação da faixa de rodagem, a zona de transição com uma inclinação de 4% e o sistema de drenagem de água. O perfil engloba também a zona de passeios, sobrelevados da estrada 0,12 metros, com 2 metros de largura e uma inclinação de 1% no sentido da estrada. Ao longo dos passeios nas zonas de habitação não são colocadas árvores.

O sistema de drenagem de água também é um sistema de escoamento linear da marca ACO DRAIN, correspondente à série MULTILINE V200. As características base dos canais e das grelhas são as mesmas, com uma exceção: a altura do canal (no início e fim) é de 26,5 cm (a passagem de uma altura para a outra é feita através de umas peças próprias que fazem a transição em cascata).

O sistema de iluminação pública é da marca IGUZZINI. Os candeeiros escolhidos para este perfil correspondem ao modelo “Crown”. Este sistema está pensado para zonas habitacionais e permite uma iluminação contínua (sem zonas de sombra) tanto para os passeios, como para a estrada. Os candeeiros vão ter uma altura total de 4,2 metros e são colocados a eixo de 8 em 8 metros, de ambos lados da estrada.

A pavimentação da estrada, nestas zonas, vai ser feita em paralelos de granito (uma solução bastante comum nas aldeias da região), este material obriga a uma circulação mais lenta do tráfego, daí a conseqüente desaceleração pretendida. O material dos passeios vai ser o mesmo que do percurso pedonal (betão betuminoso autodrenante com coloração superficial) para que haja uma continuidade para os peões.

1. Passeio;
2. Berma;
3. Faixa de rodagem.



Perfil transversal tipo nas zonas de comércio | Escala 1:200

### O perfil transversal tipo nas zonas de comércio

Como já referido, ao longo da estrada em dois pontos há uma maior concentração de edifícios para fins comerciais: a entrada/saída das cidades; e a zona de fronteira entre Vila Verde da Raia e Feces de Abaixo. O desafio para desenhar este perfil era o de atribuir carácter de corredor comercial às zonas em questão. Para isso, era fundamental criar passeios contínuos e largos, que permitissem às pessoas ir de um edifício para outro a pé, sem os constrangimentos que actualmente existem. Parece-me também importante regularizar a construção dos muros (para criar certa uniformidade e evitar mais disparidades) e controlar os excessos de publicidade (diminuir a poluição visual).

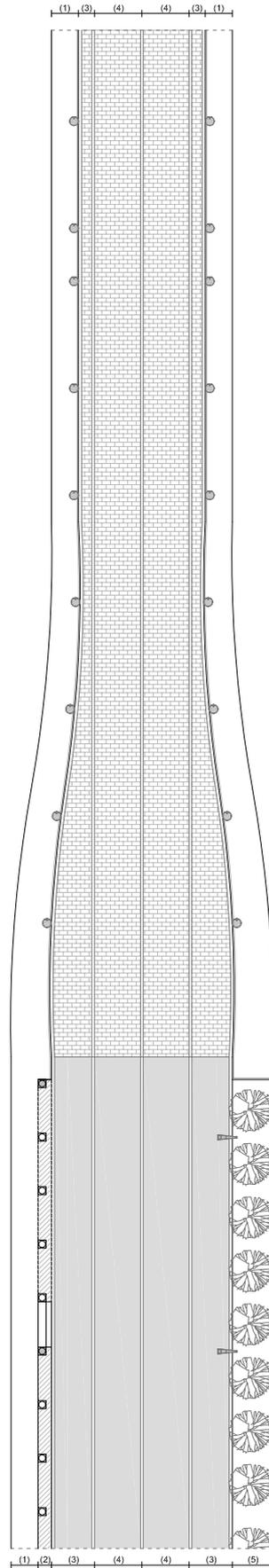
A estrada é composta por duas faixas de rodagem (uma em cada sentido) sem separador central, com uma largura de 3,5 metros cada e uma inclinação transversal de 2%. As bermas têm neste perfil uma largura de 3,2 metros e englobam, também, a zona pavimentada com a mesma inclinação da faixa de rodagem, a zona de transição com uma inclinação de 4% e o sistema de drenagem de água. O perfil engloba também a zona de passeios, sobrelevados da estrada 0,12 metros, com 4 metros de largura e uma inclinação de 1% no sentido da estrada. Ao longo dos passeios nas zonas de comércio não são colocadas árvores, para não “atrapalhar” a visibilidade aos edifícios/montra.

O sistema de drenagem de água e as características são as mesmas que o perfil tipo da estrada (sistema de escoamento linear da marca ACO DRAIN, série MULTILINE V200).

Os candeeiros escolhidos para este perfil, também, correspondem ao modelo “iRoad” da marca IGUZZINI. Também têm uma altura de 8 metros e são colocados a eixo de 16 em 16 metros, mas em lados alternados da estrada. Contudo, no poste, a uma altura de 4 metros, é incluído um segundo candeeiro, com o objectivo de iluminar os passeios.

A pavimentação da estrada é em betão betuminoso rígido (não é necessário nestas zonas a desaceleração introduzida nas zonas habitacionais), e a dos passeios em betão betuminoso autodrenante com coloração superficial (igual ao do percurso pedonal e dos passeios da zona de habitação).

1. Percurso pedonal e ciclovia;
2. Zona "verde" de separação;
3. Berma;
4. Faixa de rodagem;
5. Zona para colocação de árvores.



### Ponto de transição

A situação estudada foi a da passagem do perfil tipo da estrada em recta para o perfil tipo em zona de habitação. A zona de transição vai ser um segmento em planta de 40 metros de comprimento, onde as características de um perfil se transformam nas do outro. Este ponto de transição foi absorvendo, logo de início, o maior número de características da estrada em zona de habitação.

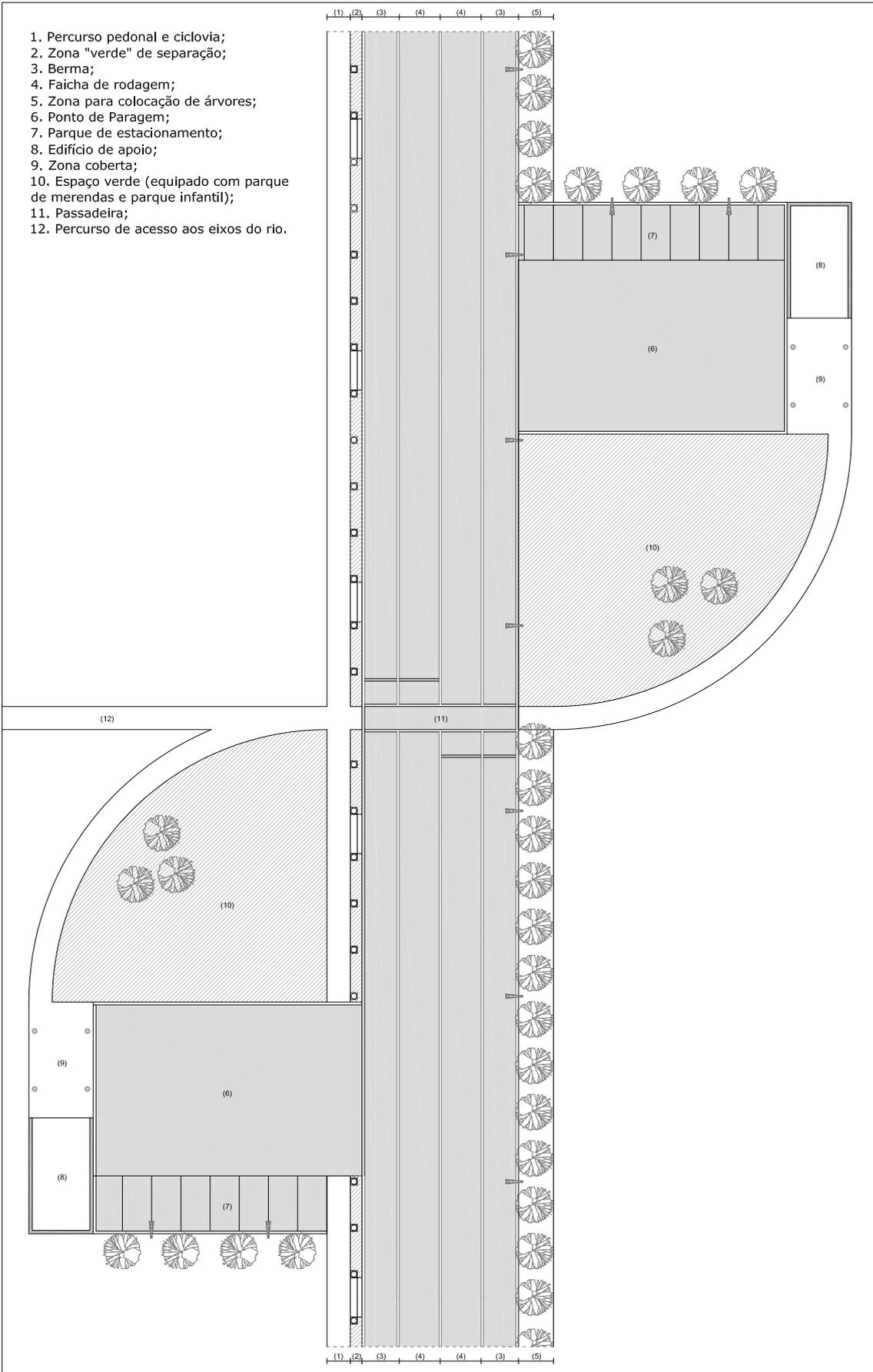
Assim, a largura das faixas de rodagem mantém-se em 3,5 metros cada, as bermas vão progressivamente diminuindo de largura, passando de 3,2 metros na situação tipo para os 1,2 metros da situação em zona habitacional. As inclinações transversais mantêm-se de 2% nas faixas de rodagem e bermas e de 4% na zona de transição da berma para o sistema de drenagem de água.

O sistema de drenagem de água nesta zona corresponde com o sistema utilizado em todo o projecto – sistema de escoamento linear da marca ACO DRAIN, série MULTILINE V200. É nesta zona que se vai resolver a mudança de alturas de uma zona para outra, dos 36,5 cm da zona tipo passamos para os 26,5 cm da zona habitacional, através de peças próprias que fazem a transição em cascata, vencendo de cada vez 5cm de diferença.

A iluminação na zona de transição vai ser a mesma que na zona de habitação, ou seja, candeeiros da marca IGUZZINI, modelo “Crown”, vão ter uma altura total de 4,2 metros e são colocados a eixo de 8 em 8 metros, de ambos lados da estrada.

O percurso pedonal de um lado e a faixa para árvores do outro vão dar lugar aos passeios, que mantêm os materiais do percurso. Já não vai haver árvores nesta zona.

A pavimentação da estrada, nesta zona de transição, vai ser feita em paralelos de granito, como na zona de habitação. A colocação logo deste material obriga a que a desaceleração do tráfego comece antes de se entrar na povoação.



Pontos de paragem | Escala 1:500

### Pontos de Paragem

Estes pontos de paragem servem de apoio, simultaneamente, aos condutores e aos caminhantes. São sempre desenhados dois pontos simétricos (o conjunto fica com a forma semelhante a um trevo), um de cada lado da estrada, para evitar o cruzamento dos carros durante o acesso e, manter a fluidez do tráfego. Cada ponto é composto por: uma zona de estacionamento com oito ou nove lugares, um edifício de apoio e um espaço verde.

Partindo destes pontos de paragem pode-se aceder, através dos eixos transversais, aos pontos de paragem e percurso do rio. Este percurso de ligação ao rio passa no centro do trevo e delimita, de cada lado, o espaço verde. Este espaço é uma pequena área relvada, onde se colocam algumas árvores pontuais e, está equipado com algumas mesas e bancos (para formar um pequeno parque de merendas) e um parque infantil.

No edifício de apoio encontramos: instalações sanitárias (com chuveiro); uma zona de lavatórios; e um pequeno “coberto”, para abrigo em caso de chuva.

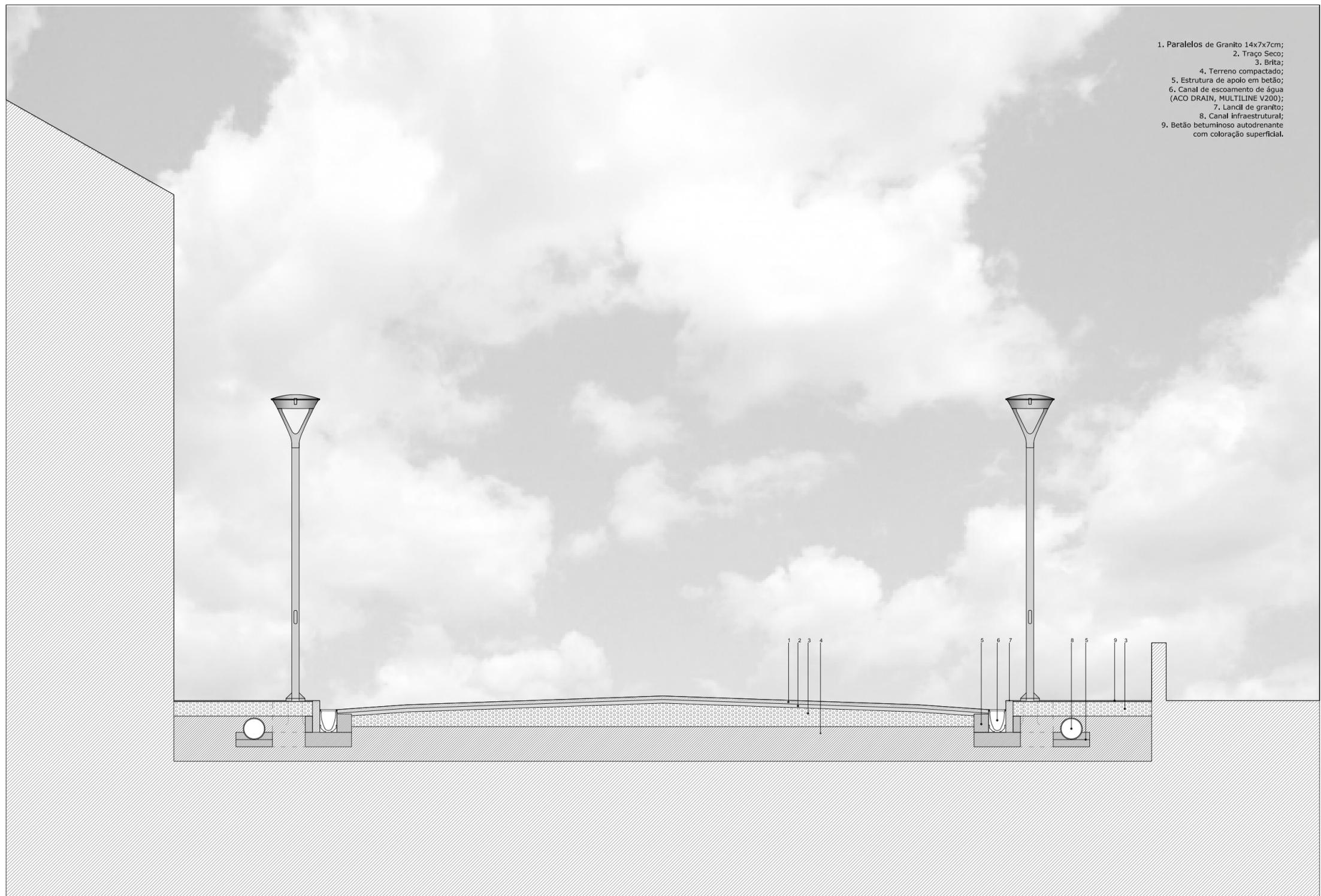
A linha de árvores é interrompida, ao longo dos pontos de paragem, para facilitar a visibilidade destes. Mas são colocadas algumas árvores junto dos lugares de estacionamento, para proteger os carros do sol.

O escoamento de água é feito com um sistema linear do mesmo género do usado na estrada. Este sistema contorna todo o perímetro da zona de estacionamento.

A iluminação do estacionamento é feita com os candeeiros “iRoad”, também como na estrada e, a iluminação dos percursos e zona verde é feita com os candeeiros do modelo “Light Up Walk” iguais aos do percurso pedonal da estrada.

Em relação aos materiais, o edifício é construído em betão aparente; a zona de estacionamento em betão betuminoso rígido; e, dos percursos em betão betuminoso autodrenante com coloração superficial.



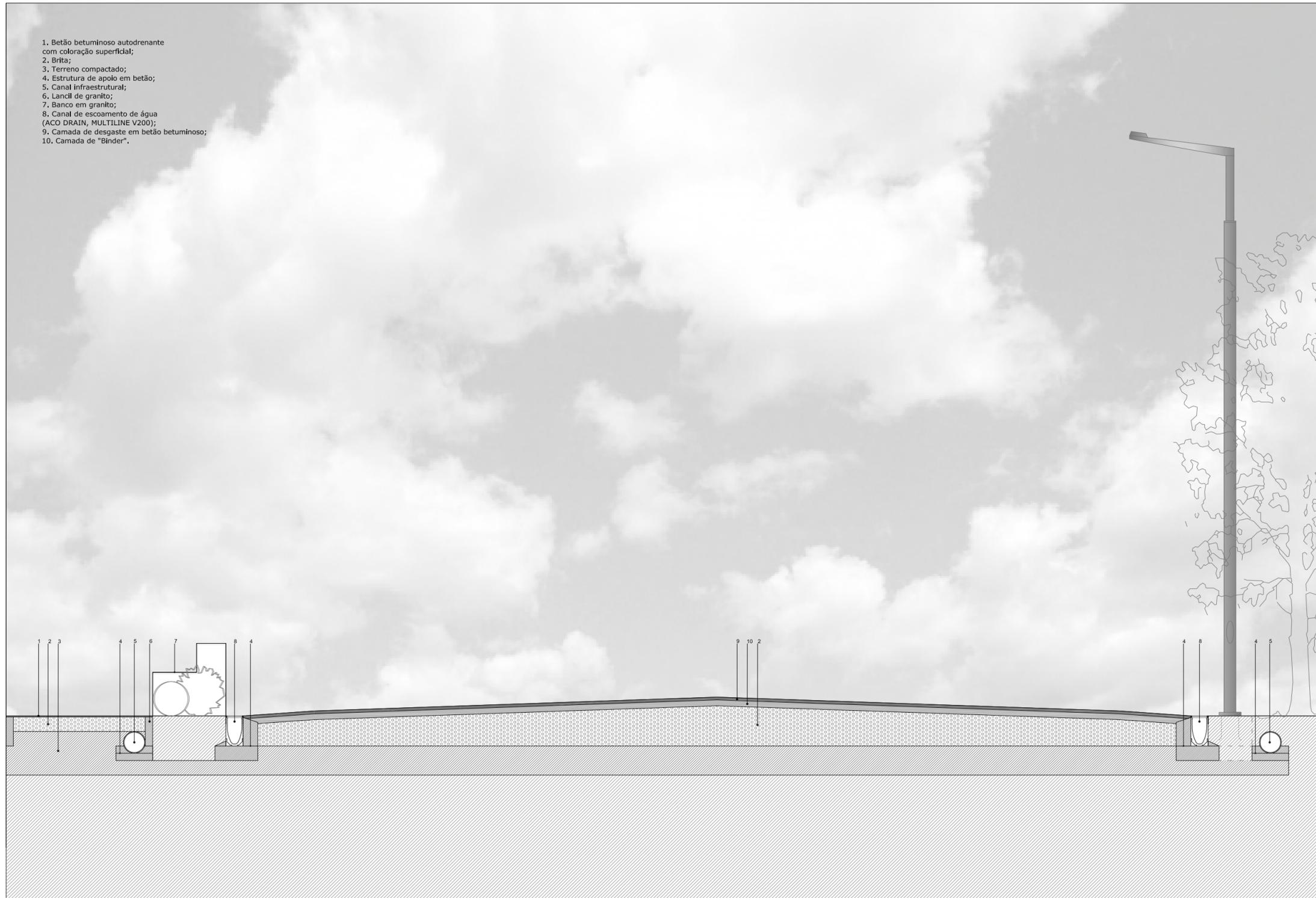


1. Paralelos de Granito 14x7x7cm;
2. Traço Seco;
3. Brita;
4. Terreno compactado;
5. Estrutura de apoio em betão;
6. Canal de escoamento de água (ACO DRAIN, MULTILINE V200);
7. Lançã de granito;
8. Canal infraestrutural;
9. Betão betuminoso autodrenante com coloração superficial.

Escala 1:50

Perfil transversal tipo nas zonas de habitação

1. Betão betuminoso autodrenante com coloração superficial;
2. Brita;
3. Terreno compactado;
4. Estrutura de apoio em betão;
5. Canal infraestrutural;
6. Lançã de granito;
7. Banco em granito;
8. Canal de escoamento de água (ACO DRAIN, MULTILINE V200);
9. Camada de desgaste em betão betuminoso;
10. Camada de "Binder".



Escala 1:50

Perfil transversal tipo em recta

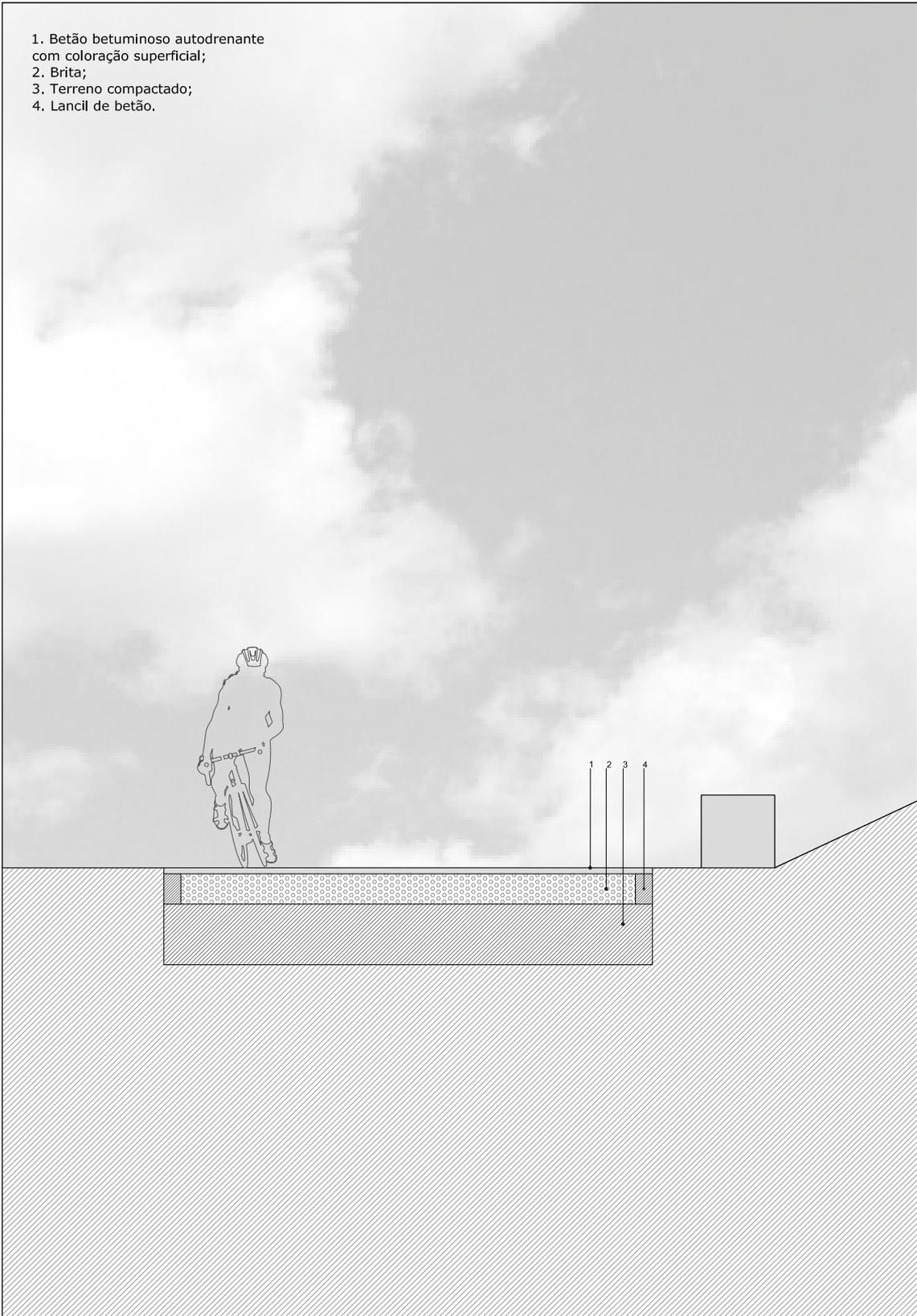
O eixo do rio, como já foi referido, pretende ser uma forma de união local das populações, pois apesar de o trajecto cobrir toda a extensão entre as cidades, o esperado é que as pessoas o usem para pequenas deslocações entre as povoações mais próximas ou para passeios e actividades ao ar livre e, não propriamente para se deslocarem de uma cidade para a outra. Embora possa acontecer, pois estão-se a potenciar formas de deslocação/mobilidade alternativas.

Esta intervenção pretende favorecer a vivência das populações em torno do rio, pois sendo um espaço de lazer natural com grandes potencialidades, não devia apenas ser aproveitado e dinamizado só nos centros das cidades, deveria poder ser utilizado numa extensão mais vasta e abrangente

Assim, para a caracterização deste eixo é fundamental ter em conta a velocidade das pessoas, as suas necessidades e dificuldades. O percurso tem que ser encarado não só como uma forma de deslocação entre dois pontos, mas como se de um grande parque urbano se tratasse, tem que ser confortável e seguro, de fácil acesso e estar equipado. E estes equipamentos têm que ser variados, não podem ser só bancos e papeleiras, tem que haver quiosques, cafés, ou outros similares.

O perfil do eixo do rio é composto por: um percurso contínuo, pedestre e ciclável, que liga as cidades de Chaves e Verín, ao longo da margem direita do Tâmega; pelos circuitos de manutenção, introduzidos pontualmente ao longo da margem esquerda; e pelos pontos de paragem. Estes pontos são introduzidos sempre que o percurso intercepta um dos eixos transversais do projecto e podem ter características diferentes, conforme o carácter do eixo em questão. Marcam, também, os pontos de entrada para o sistema do eixo do rio – tanto para o percurso pedonal como para os circuitos de manutenção, e são os pontos privilegiados para a colocação dos equipamentos e dos sistemas de aluguer de bicicletas. Para a caracterização destes pontos são estudados dois tipos diferentes de pequenos equipamentos e são estudados três casos diferentes de implantação no terreno.

1. Betão betuminoso autodrenante com coloração superficial;
2. Brita;
3. Terreno compactado;
4. Lancil de betão.



### Percurso pedonal e ciclovia

Apesar da vocação do caminho ser para peões e bicicletas, o facto de este atravessar repetidamente terrenos agrícolas levanta algumas restrições, pois o caminho terá que assegurar/manter a passagem de carroças, tractores ou outros veículos indispensáveis para o labor agrícola. Além disso, sempre que possível são aproveitados os caminhos rurais (também para o traçado dos eixos transversais) de forma a minimizar o impacto da intervenção.

O percurso vai ter uma largura média de quatro metros, podendo variar consoante as coincidências com as preexistências. A pavimentação do percurso é em betão betuminoso autodrenante com coloração superficial<sup>22</sup> (semelhante ao utilizado no percurso e passeios ao longo do eixo da estrada) e, o dimensionamento das camadas está de acordo com a passagem dos veículos agrícolas. Como o pavimento é autodrenante não será necessário a colocação de sistemas de drenagem de água ao longo do percurso.

O percurso é pontuado por diverso mobiliário urbano, de forma a torná-lo mais confortável para o utilizador. De vinte em vinte metros, aproximadamente, são colocados bancos em granito maciço e a intervalos mais espaçados são colocadas papeleiras e bebedouros. A colocação dos bancos é do lado direito do percurso, de frente para o rio, de forma a permitir a contemplação do rio e da paisagem.

A iluminação é feita no nível inferior, através de uma fila de luminárias colocadas entre o percurso e o rio (modelo “Light Up Walk” da marca IGUZZINI). Os candeeiros vão ser colocados a eixo de 4 em 4 metros.

A sombra, no Verão é garantida pela frondosa galeria ripícola das margens do Tâmega. Apesar de esta estar em boas condições ao longo de quase todo percurso, sempre que necessário podem ser introduzidas mais árvores para cobrir falhas da galeria ou criar simplesmente sombra adicional. As novas árvores plantadas serão sempre as já existentes na fauna local, dando preferência ao amieiro e ao salgueiro.

---

<sup>22</sup> Este tipo de pavimento foi um dos utilizados nos percursos criados ao longo das margens do Tâmega desde a ponte de São Roque até ao açude da Estação de Tratamento de Água, ao abrigo do Programa Polis. Tem-se mostrado bastante resistente às cheias e outras intempéries típicas do Inverno.

1. Saibro estabilizado;
2. Brita;
3. Terreno compactado;
4. Lancel de betão.



## Circuitos de Manutenção

Ao longo do projecto existem dois circuitos de manutenção. Um, de aproximadamente 6 quilómetros, liga Cabreiroá (partindo do balneário) ao eixo Oimbra/Mourazos passando pelo SPA “da juventude”. O outro, um pouco mais longo com aproximadamente 6,8 quilómetros, liga Outeiro Seco (partindo do albergue de peregrinos) ao eixo Vila Meã/Feces de Abaixo passando pelo Centro de Desporto do Açude. Em cada um dos pontos referidos pode-se dar entrada para os circuitos.<sup>23</sup>

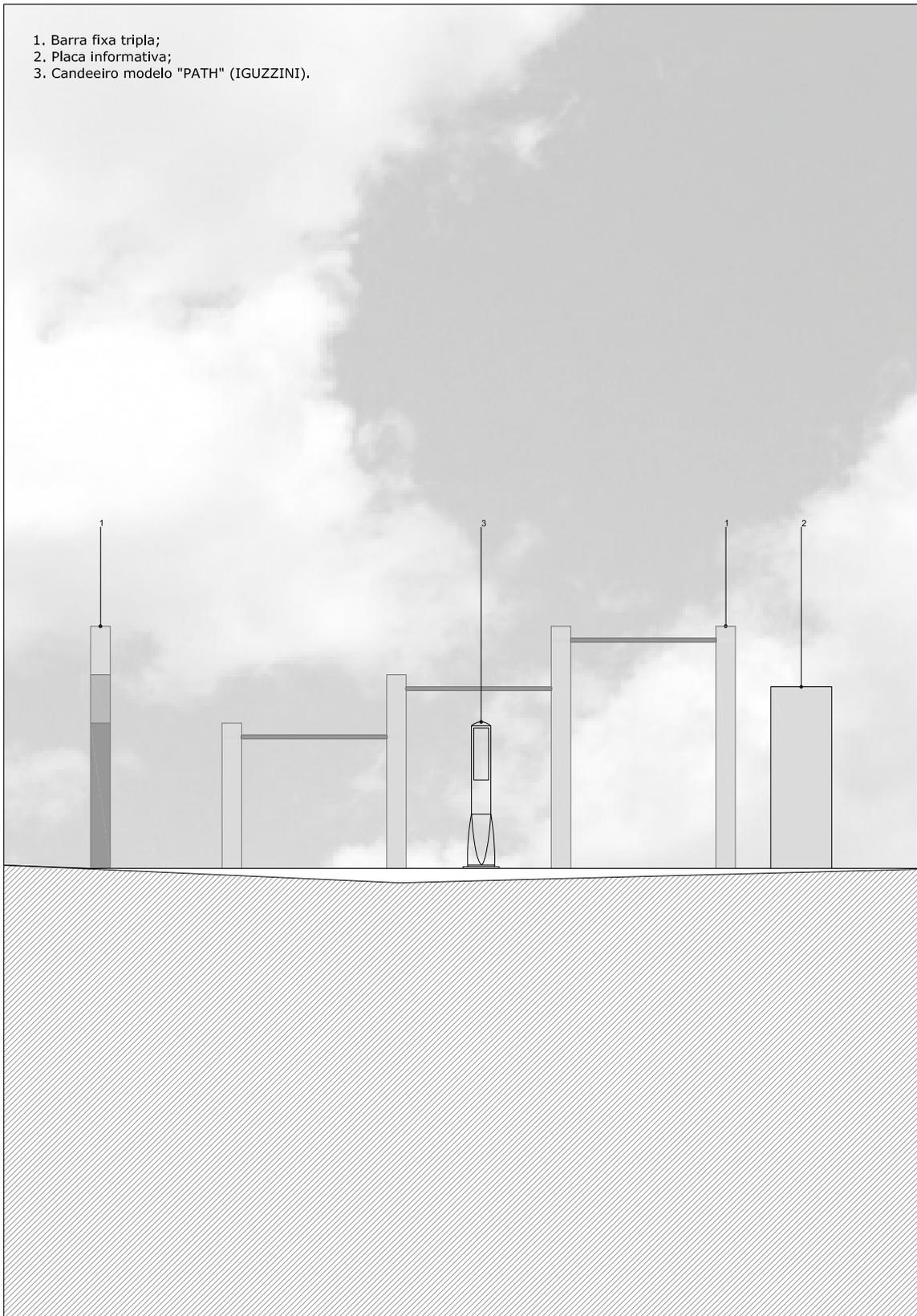
O objectivo dos circuitos de manutenção é a prática de desporto informal ao ar livre, numa estreita ligação com a natureza e a paisagem. Estes circuitos são compostos por um trilho pedestre e um conjunto de estações de manutenção colocadas ao longo do percurso a intervalos regulares (aproximadamente 150 metros entre cada uma). Cada estação tem uma placa informativa que indica de forma simples (através de desenhos esquemáticos ou equivalente) os exercícios a realizar, bem como o número de repetições e carga física (sempre que aplicável). O circuito mais longo conta com 46 estações (23+23, incluindo as estações de início/fim) e o mais curto conta com 40 (20+20, incluindo as estações de início/fim).

Como os circuitos contam com várias entradas, a primeira estação é também a última conforme o sentido em que o utente iniciou o percurso. Assim, nessas estações encontra-se, simultaneamente, a placa informativa para quem vai iniciar o percurso (onde constam as características gerais do circuito de manutenção e as condições de utilização, bem como o primeiro grupo de exercícios – o aquecimento) e a placa informativa para quem está a terminar (com o último grupo de exercícios – o relaxamento).

---

<sup>23</sup> Na prática, como os dois circuitos são muito longos, cada um deles é subdividido em dois nos pontos centrais de entrada/saída – o SPA “da juventude” e o Centro Desportivo do Açude.

1. Barra fixa tripla;
2. Placa informativa;
3. Candeeiro modelo "PATH" (IGUZZINI).



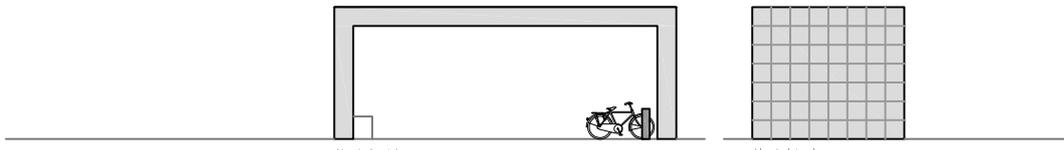
O trilho tem uma largura média de três metros e o pavimento é de saibro estabilizado. A camada de saibro vai ter uma espessura de 15 cm<sup>24</sup> de forma a permitir a passagem de viaturas para manutenção dos equipamentos. Este trilho é pontuado com algum mobiliário urbano, como bancos de madeira, papeleiras e bebedouros, contudo a frequência com que encontramos estes equipamentos é menor do que no percurso do outro lado da margem (distam aproximadamente 50 metros entre cada um, ou seja entre cada estação de manutenção encontramos dois conjuntos de equipamentos).

A iluminação ao longo do trilho tem características idênticas às do percurso pedonal da outra margem. Nas estações, a iluminação é feita contornando o perímetro das estações, os candeeiros utilizados vão ser da marca IGUZZINI, como em todo o projecto, e vai ser utilizado o modelo “Path”, vão ter uma altura de 1,2 metros. Por estação existira um número variado de candeeiros conforme as dimensões dos equipamentos ou conforme a extensão do exercícios a realizar. A placa informativa, que se encontra em todas as estações, vai ser iluminada com um foco partindo do chão.

As estações de manutenção são de dois tipos: umas dedicadas a simples exercícios físicos (aquecimentos, alongamentos, etc.); as outras equipadas com aparelhos diferenciados. Os dois tipos de estação são colocados ao longo do trilho de forma alternada. O conjunto dos equipamentos é o seguinte: barra fixa (dupla ou tripla); barra de equilíbrio; barras para escaladas; barras para flexões; barras paralelas; escalada de dedos; escalada em suspensão; espaldar de alongamentos; espaldar duplo; “frex” tensor; manivela rotativa; obstáculos; pegas rotativas; pontos de equilíbrio; prancha de abdominais; prancha de lombares; prato giratório; salto ao eixo; salto de barreiras; salto em apoio; salto em pés juntos; trampolim; e “zig-zag”.

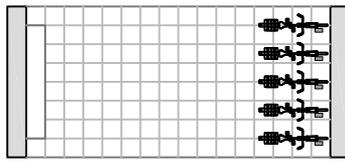
---

<sup>24</sup> A espessura aconselhável mínima para um pavimento de saibro, para passagem de peões ou bicicletas, é de 7 centímetros, contudo como se prevê a passagem de veículos é necessário aumentar a espessura para que o material ganhe resistência.



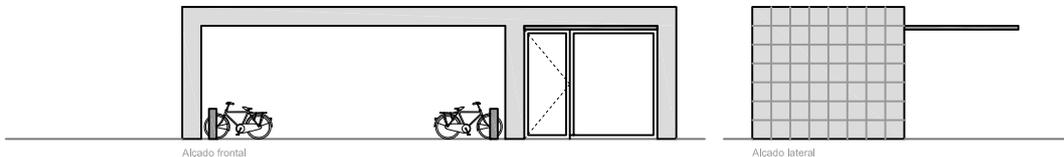
Alçado frontal

Alçado lateral



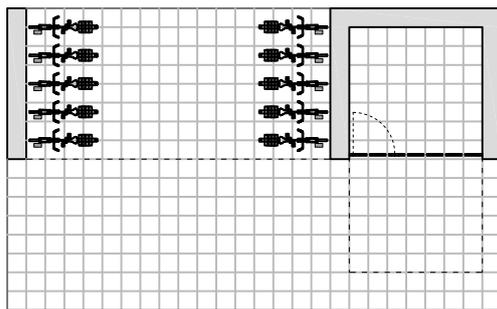
Planta

Esquema de parque de aluguer de bicicletas



Alçado frontal

Alçado lateral



Planta

Esquema de parque de aluguer de bicicletas + quiosque

### Pontos de paragem

Os pontos de paragem, como já referido localizam-se na interceptação dos percursos do rio com os eixos transversais, são compostos por um pequeno largo onde se insere um equipamento, e são desenhados de forma a marcarem a entrada para o sistema do rio.

Cada ponto de paragem vai ser distinto dos outros, devido às peculiaridades do terreno e às características diversas dos eixos transversais – pois o eixo tanto pode ser uma estrada pré-existente à qual foi acrescentado um caminho pedonal e ciclovia (semelhante à proposta para a estrada nacional), se interessar melhorar as relações já existentes, ou pode ser um caminho pedonal criado de raiz, para potenciar novas relações ou criar relações mais directas entre os dois lados do rio/estrada.

Os equipamentos é que vão ser de dois tipos diferentes: um mais simples que funciona como zona coberta para a colocação dos parques de bicicletas, para o sistema de aluguer que vai ser criado ao longo do rio. Qualquer pessoa pode dirigir-se ao parque de aluguer e requisitar uma bicicleta tendo um cartão pré-pago, específico para o efeito. Um outro equipamento mais complexo engloba o parque de bicicletas e um quiosque, este tanto pode ser uma cafetaria, como um ponto de turismo ou uma pequena biblioteca/sala de leitura. O objectivo destes equipamentos é tornar o caminho mais interessante e com mais vida, para que resulte apelativo para os utilizadores.

São estudados três pontos de paragem e a respectiva relação com a estrada: o primeiro caso é de um ponto de paragem do rio com equipamento simples relacionado com um perfil tipo da estrada, o eixo entre o rio e a estrada é do caso estrada pré-existente com percurso pedonal a par; o segundo caso é de um ponto de paragem do rio com equipamento simples relacionado com um ponto de paragem da estrada, o eixo entre o rio e a estrada é um percurso pedonal construído de novo; o último caso é de um ponto de paragem do rio com quiosque relacionado com um ponto de paragem da estrada, o eixo entre o rio e a estrada é um percurso pedonal que aproveita caminhos agrícolas pré-existent.



Imagem 101 e Imagem 102 – Bicicleta Velib.



Imagem 103 – Vista de um parque de aluguer de bicicletas Velib.

### Nota sobre os sistemas de aluguer de bicicletas

Um pouco por toda a parte foram surgindo sistemas de aluguer de bicicletas, dos mais complexos e inovadores aos mais simples. Contudo, todos eles têm como objectivo potenciar o aparecimento de sistemas de acessibilidade e mobilidade alternativas, que diminuam a nossa dependência da utilização do automóvel e conseqüentemente diminuam a poluição no interior das nossas cidades.

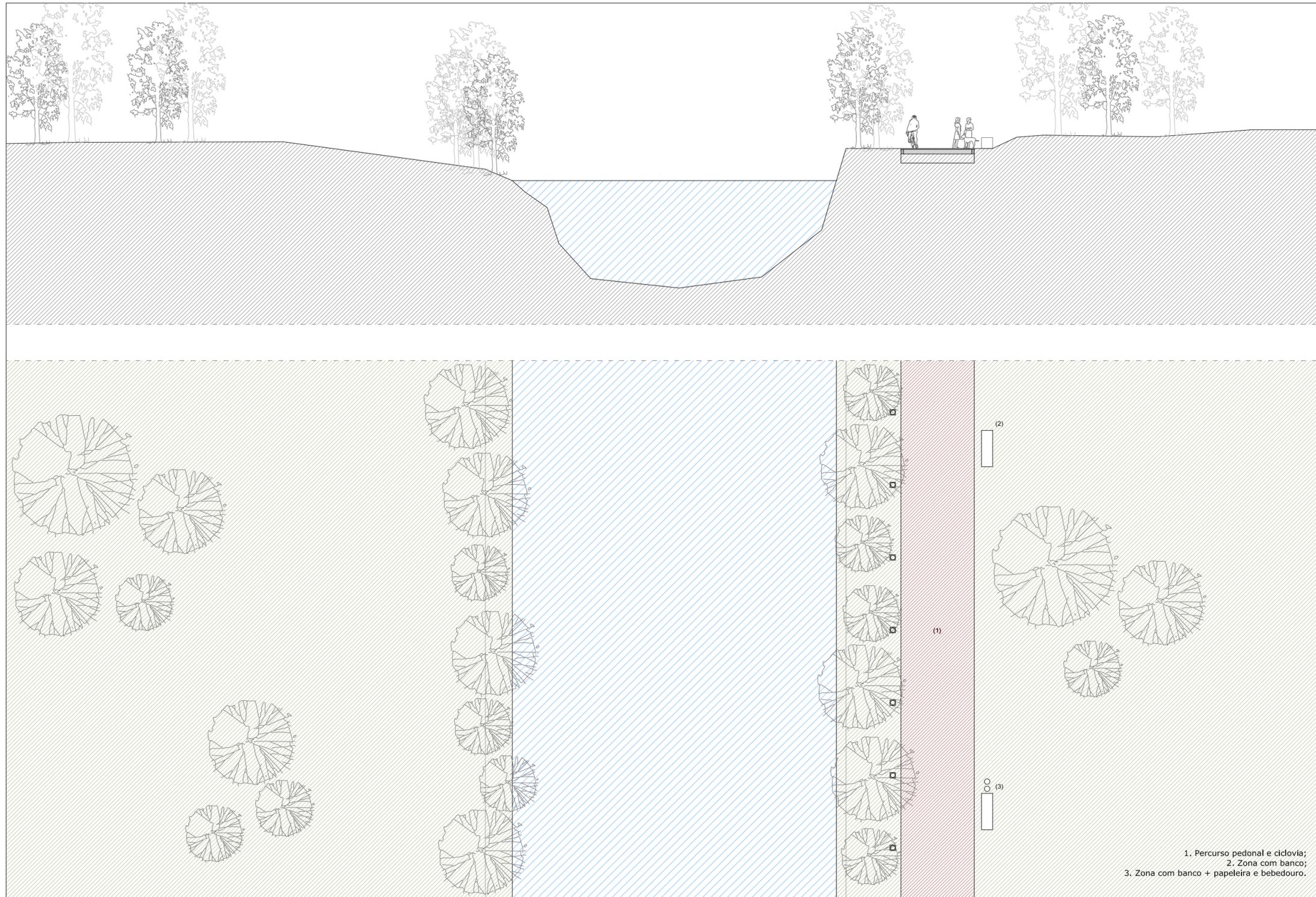
Desde Julho de 2007 foi posto em prática em Paris um sistema colectivo de bicicletas nomeado *Velib*, e é composto por bicicletas de aluguer a custos reduzidos. Pela cidade estão espalhados 1450 parques (inicialmente eram 750, mas não param de se multiplicar, devido à grande adesão da população), onde se pode ir levantar ou devolver uma *Velib* em *self-service*.

O pagamento, para levantar a bicicleta, é feito através de um cartão pré-pago e, os custos são de: 1€ para um dia; 5€ para uma semana; e 29€ para um ano (neste caso é necessário um cadastro e um depósito de 150€). Depois quando se for devolver, o pagamento depende do tempo que se esteve a utilizar a bicicleta, sendo que a primeira meia hora é sempre gratuita (para incentivar o uso desta bicicleta só para pequenas deslocações).

As bicicletas têm um design único, e de alta qualidade, o que equivale a um maior investimento inicial, mas a longo prazo têm menores necessidades de manutenção e menos avarias, o que conduz à poupança. Além disso, o facto de o design ser único e exclusivo desencoraja o roubo.

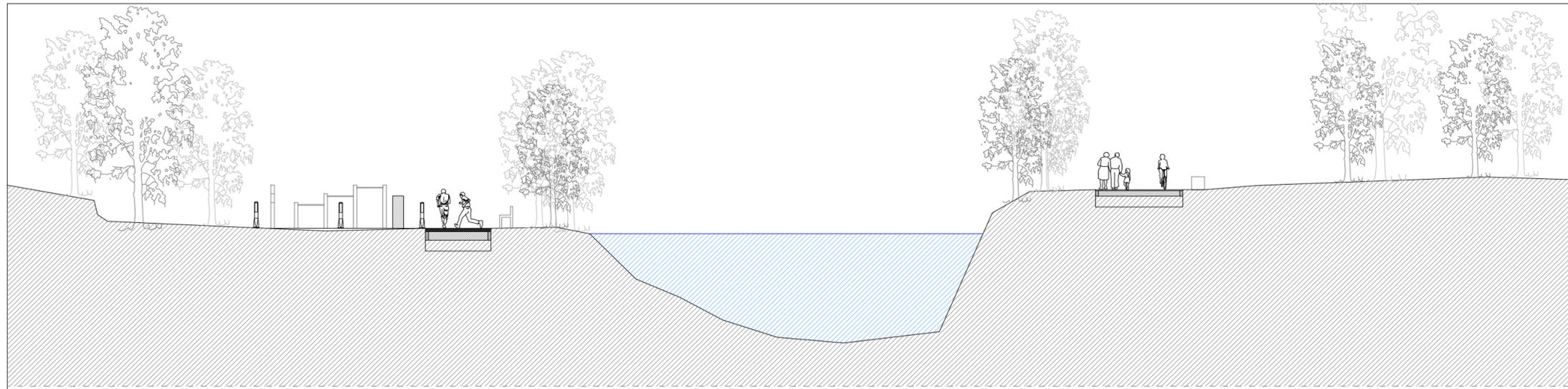
A título de curiosidade, as bicicletas *Velib* são produzidas em Portugal, na fábrica da Órbita em Águeda. Esta fábrica também produz as bicicletas para os sistemas de aluguer em Lyon e Nantes.





Escala 1:200

Percorso pedonal e ciclovia



Escala 1:200

Circuito de Manutenção + Percurso pedonal e ciclovia



Escala 1:2000

Relação do perfil do rio com a estrada (1)



Escala 1:2000

Relação do perfil do rio com a estrada (2)



Escala 1:2000

Relação do perfil do rio com a estrada (3)



Proposta  
**Os Programas Complementares**

---



Imagem 104, Imagem 105, Imagem 106, Imagem 107, Imagem 108 – A concha de Viera é o símbolo dos peregrinos.

## **Fundamentos**

---

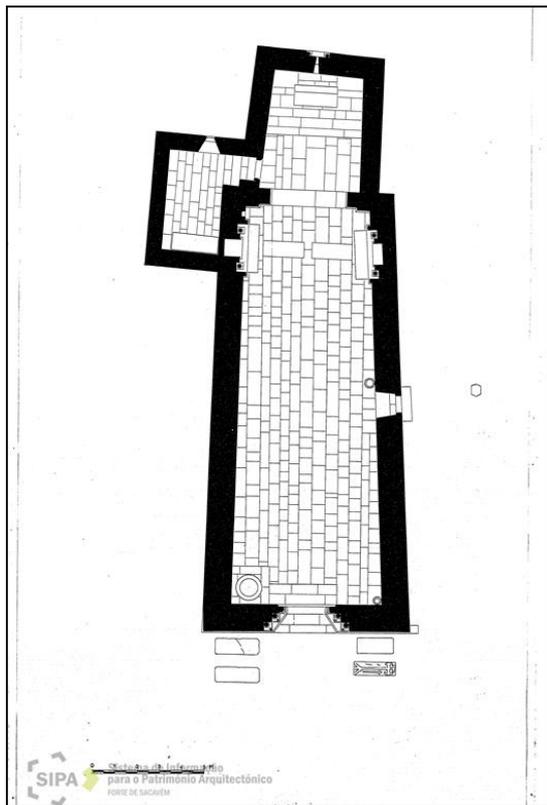
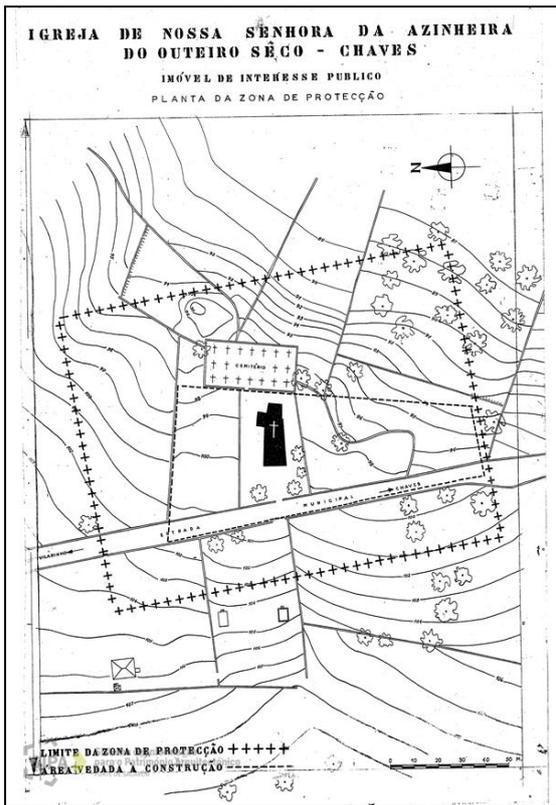
O objectivo dos Programas Complementares é um diálogo, uma aproximação à realidade das necessidades das cidades em estudo. Tanto pela criação de programas considerados em falta, como pela criação de programas que tirem proveito das potencialidades das cidades.

Assim, são definidos quatro Programas Complementares: um albergue de peregrinos; um centro de desporto; um centro de interpretação do vinho de Monterrei; e um SPA “da juventude”.

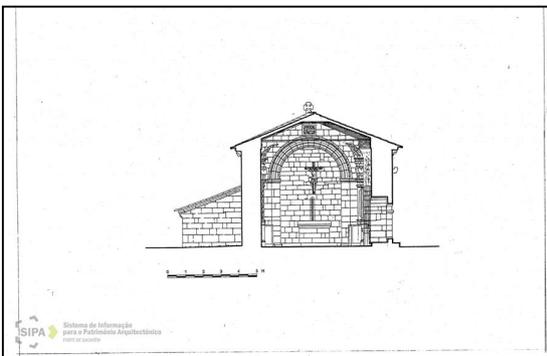
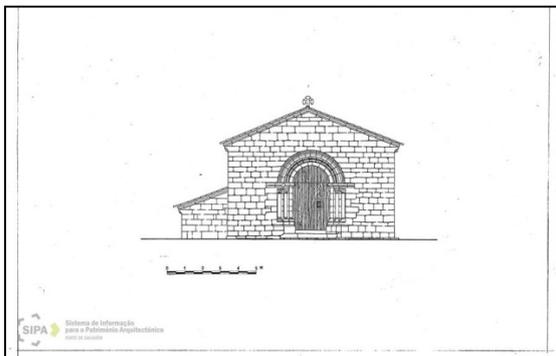
### Albergue de peregrinos

Conta a história que em Chaves houve em tempos três albergues de peregrinação, construídos para dar apoio, entre outros, aos caminhantes que se dirigiam a Santiago de Compostela. O primeiro a ser construído foi obra de D. Mafalda (a nossa primeira rainha), era uma pequena estalagem no bairro da Madalena, consagrada à ordem de Rocamadour. Sabe-se da existência desta obra pelos registos de propriedade da Ordem, mas não se tem conhecimento exacto do local de implantação ou das dimensões do edifício.

Em 1279 foi fundada por Lourenço Pires de Chaves e, construída no sítio do “Toural”, a capela de Santa Catarina. A 25 de Dezembro de 1311, em Santarém, D. Dinis afirmou a instituição de uma albergaria para peregrinos de Santiago na vila de Chaves, por empenho de Rui Loureço de Chaves (filho de Lourenço Pires) e seu irmão Estêvão Pires, vindo este a ser o seu primeiro administrador. A albergaria foi construída anexa à capela de Santa Catarina. Ambos edifícios foram destruídos no século XVII (1681), por dificultar a implantação do traçado das novas muralhas, e reconstruídos perto do arrabalde do Anjo. A capela conserva-se até hoje, mas a albergaria foi destruída já no século XX para dar lugar a um moderno edifício de habitação.



**Imagem 109 e Imagem 110** – À esquerda, planta de localização da Igreja de Nossa Senhora da Azinheira, Chaves. À direita, planta de interiores.



**Imagem 111 e Imagem 112** – Alçado e corte transversal, Igreja de Nossa Senhora da Azinheira, Chaves.



**Imagem 113 e Imagem 114** – Vista exterior e interior da Igreja de Nossa Senhora da Azinheira, Chaves.

Por fim, temos a Albergaria dos Duques de Bragança. Esta albergaria, para caminantes e enfermos, foi fundada por Dona Constança de Noronha, segunda mulher de D. Afonso e I duquesa de Bragança, aproximadamente em 1470 e anexa aos paços do castelo (com o qual comunicava por estreitos corredores internos). Não deve ter tido grandes instalações – uma capela e poucos cómodos mais, para enfermaria e serviços de administração. Em 1525, fundou-se a Irmandade da Confraria da Misericórdia de Chaves e a ela passou a pertencer a manutenção e obrigações do albergue. Nos finais do século XVI, são iniciadas as obras de construção da Capela da Misericórdia (em barroco primitivo) e são também feitas obras nas modestas instalações do albergue. Posteriormente, neste albergue é instalado o primeiro hospital de Chaves, actualmente no edifício funciona um lar para idosos.

Além das albergarias, a assistência aos peregrinos era garantida por uma série de igrejas e capelas ao longo dos caminhos de peregrinação. Como é o caso da Igreja de Nossa Senhora da Azinheira (nessa igreja encontramos a cruz florida, símbolo de Santiago, está presente numa série de capelas ao longo dos caminhos), construída à saída da cidade de Chaves. É um dos exemplos da arquitectura religiosa românica em Portugal, pequena e singela, só foi construída no século XV. Foi classificada como imóvel de interesse público em 22 de Março de 1938.

É junto desta igreja, que vamos implantar a nova albergaria, como forma de relembrar a história dos caminhos de Santiago que por Chaves passavam, e simultaneamente criar condições para que estes caminhos possam voltar a ser usufruídos.

### Centro de desporto

Tanto em Chaves como em Verín podemos encontrar uma série de equipamentos vocacionados para a prática de desporto. Em ambas encontramos piscinas climatizadas ou ao ar livre, pavilhões polidesportivos, e alguns equipamentos ao ar livre como courts de ténis. Contudo, a oferta é escassa e limitada, pois para praticar desporto nalguns destes equipamentos é necessário pertencer a associações desportivas. O



**Imagem 115 e Imagem 116** – À esquerda, Açude em 1956. À direita, Açude actualmente.



**Imagem 117 e Imagem 118** – À esquerda, Açude em 1956. À direita, praia fluvial do Açude, no início dos anos 80.

maior número de concentração de equipamentos desportivos encontra-se associado às escolas, uma vez mais não estão acessíveis a toda a comunidade.

Além disso os equipamentos estão espalhados pela cidade (alguns inclusive fora do tecido urbano) e em alguns casos têm as infra-estruturas em más condições.

No município de Chaves foi elaborada uma “Carta Desportiva”, é um instrumento estratégico, que pretende recolher informações sobre as instalações (levantamento e caracterização) e sobre os hábitos de prática desportiva dos habitantes do Concelho. Para a Câmara poder formalizar uma proposta em termos de reorganização da rede de equipamentos desportivos e espaços públicos, bem como tomar medidas de incremento das práticas desportivas.

Como resultado deste estudo temos a existência de alguns pontos fortes como: a existência de alguns equipamentos, como a área de recreio do Tabolado e o parque recreativo da Quinta do Rebentão; e a existência de numerosas associações desportivas. Contudo, são mais os pontos fracos como: a carência de equipamentos desportivos (tanto em quantidade como em qualidade) que cubram as necessidades da população e se ajustem ao modelo de ocupação do território; carência tanto de equipamentos cobertos (que possam ser usados no Inverno) como ao ar livre (pistas de atletismo, ciclovias); falta de promoção de actividades desportivas face às potencialidades que o município tem.

Assim, pretendo criar um centro de desporto informal, junto da Praia Fluvial do Açude, de forma a promover e dinamizar as práticas desportivas, através da criação de um conjunto variado de equipamentos desportivos, que possam ser utilizados pela população de ambas cidades de uma forma informal, para a ocupação de tempos livres, ou utilizados através de associações desportivas para uma prática mais formal do desporto.

Além disso, o centro de desporto fica articulado com o sistema de caminhos pedonais e ciclovias, bem como ligado a um circuito de manutenção.

**MONTERREI**  
Denominación de Oríxe



**Imagem 119** – Logótipo da denominação de origem Monterrei.



**Imagem 120 e Imagem 121** – Vinhas e vinho de Monterrei.

## Centro de interpretação do vinho de Monterrei

A denominação de origem Monterrei<sup>25</sup> é uma das cinco existentes na Comunidade autónoma galega. A zona de produção destes vinhos engloba os concelhos de: Monterrei, Ombra, Verín, Castrelo do Val, Riós e Vilardevós. E divide-se em duas subzonas: a subzona do vale de Monterrei e a subzona da encosta de Monterrei.

A produção de vinho nesta zona terá sido introduzida pelos romanos, e desenvolvida ao longo dos séculos pelo esforço de muitos. Durante o século XX, a produção deste vinho histórico quase que desapareceu devido às fortes correntes de imigração e ao abandono dos campos, mas a criação da denominação de origem fez com que esta tendência se invertesse.

Actualmente, a principal forma de divulgação dos vinhos de Monterrei é uma feira (Feria del Vino de Monterrei) que se realiza anualmente em Verín durante os meses de verão, tendo sido realizada entre 7 e 8 de Agosto de 2010 a quinta edição desta feira. Neste evento participam as vinte e cinco adegas<sup>26</sup> que fazem parte da denominação de origem dos vinhos de Monterrei.

O enoturismo é um produto turístico, muito em voga actualmente, que consiste na realização de uma viagem/visitita a vinhas, estabelecimentos vinícolas, feiras e festivais de vinho, etc., para provar vinhos, bem como para conhecer aspectos relacionados com a cultura da vinha ou com os métodos de produção do vinho em questão. Mas apesar do objectivo principal do enoturista ser o de saborear o vinho da região, conseqüentemente acaba também por apreciar o que de resto a região tem para oferecer como a gastronomia, a hotelaria e a paisagem natural e arquitectónica.

---

<sup>25</sup> Denominação de Origem reconhecida pela “Orden de la Consellería de Agricultura, Gandería e Montes” de 3 de Dezembro de 1992 (DOG 22-12-1992), e modificada pela Orden de 2 de Junho de 1993 (DOG 21-06-1993)

<sup>26</sup> 1) BODEGAS LADAIRO, S.L.; 2) BODEGA PAZOS DEL REY, S.L.; 3) ADEGAS PAZO DAS TAPIAS, S.L.; 4) BODEGAS GARGALO, S.L.; 5) BODEGAS MADREVELLA, S.L.; 6) BODEGA CASTRO DE LOBARZÁN; 7) BODEGA VALDERELLO; 8) VINOS LARA; 9) BODEGA QUINTA DA MURADELLA; 10) MANUEL C. LOPEZ “CHACA”; 11) BODEGA SANFIZ; 12) ADEGA CREGO E MONAGUILLO, S.L.; 13) BODEGA O CABILDO, S.L.; 14) BODEGA QUINTA DO BUBLE, S.L.; 15) COOP. TERRAS DO CIGARRÓN; 16) TRIAY ADEGAS DE OIMBRA, S.L.; 17) BODEGAS MAGMUS; 18) BODEGAS TAPIAS MARIÑAN; 19) BOO-RIVERO, S.A.T.; 20) BODEGA COUTO MIXTO; 21) BODEGA VÍA ARXÉNTA; 22) ADEGAS CHICHENO S.L.U.; 23) BODEGA ABELEDOS; 24) BODEGA PAZO DE VALDECONDE, S.L.; 25) BODEGA TABÚ, S.L.N.E.

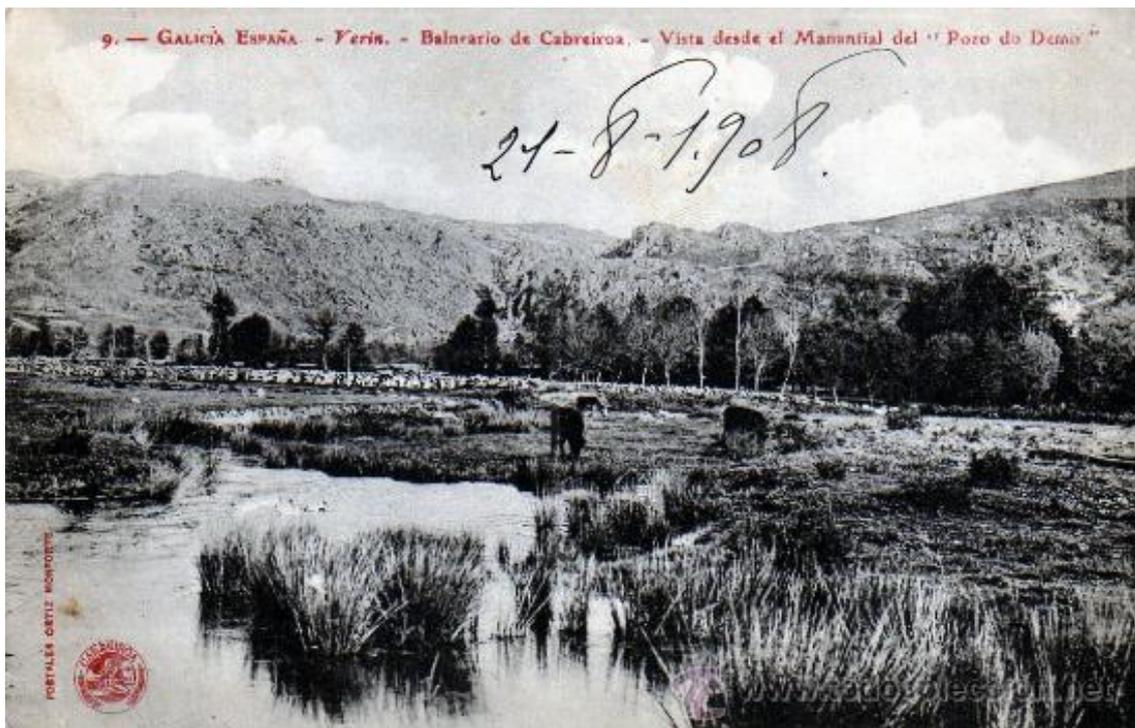


Imagem 122 – Vista do balneário de Cabreiroá em 1908.



Imagem 123 e Imagem 124 – Quiosque sobre a fonte de Cabreiroá (fotografia antiga e actual).

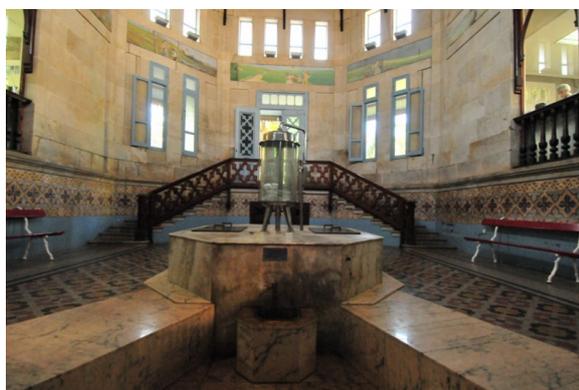


Imagem 125 e Imagem 126 – Interior do quiosque.

Sendo um sector consideravelmente jovem dentro da actividade turística, o enoturismo tem grandes hipóteses de crescimento, sustentabilidade e rentabilidade. É um tipo de produto turístico inserido simultaneamente no turismo em espaço rural, no turismo de natureza e turismo cultural, tendo tido um papel importante no desenvolvimento das regiões onde têm sido implantadas.

A forma como este novo tipo de turismo tem crescido deve-se a algumas características de inovação, como sejam a criação de Rotas de Vinhos. Assim, pretendo a criação de uma Rota dos Vinho de Monterrei partindo de um centro de interpretação, onde se recebem os turistas e se dão a conhecer os vinhos e produtos da região.

#### SPA “da juventude”

Como já foi referido, graças à falha tectónica Régua/Verín esta região é rica em fontes de águas mineromedicinais. A acompanhar estas fontes foram surgindo instalações termais de forma a aproveitar o potencial turístico e económico das águas.

Na freguesia de Cabreiroá encontramos o famoso balneário com o mesmo nome da localidade. As propriedades medicinais destas águas foram descobertas nos finais do século XIX pelos habitantes da região, as águas começaram a ser exploradas de forma rudimentar através de uma fonte construída pelo pároco da freguesia. Os terrenos foram posteriormente adquiridos por D. José Garcia Barbón, que mandou testar a água quimicamente. Atestadas as qualidades das águas começam as obras, em 1904 é construído um quiosque sobre a fonte, mas a afluência de pessoas era tão grande que em 1906 a água começa a ser engarrafada. E em 1907, começam as obras do luxuoso Hotel/Balneário de Cabreiroá, cujo dono pretendia que estivesse à altura dos melhores da Europa. Além disso, o balneário era rodeado de um amplo jardim com mais de 50.000 m<sup>2</sup> e onde se podiam encontrar variadíssimas espécies de árvores e vegetação. Em 1936, com o início da Guerra Civil Espanhola o balneário fechou portas. E durante anos, as suas instalações foram utilizadas como hospital. Actualmente, o balneário está em funcionamento mas a principal actividade é a do engarrafamento da água.



**Imagem 127 e Imagem 128** – Antigo Grande Hotel de Cabreiroá (fotografia antiga e actual).



**Imagem 129 e Imagem 130** – Jardins do Balneário de Cabreiroá.



**Imagem 131 e Imagem 132** – Jardins do Balneário de Cabreiroá.

Contudo, ainda se pode ir beber água ao antigo quiosque e passear pelo jardim, o hotel também não se encontra em funcionamento.

O conceito de SPA (saúde pela água) veio gradualmente substituir o tradicional conceito de termalismo. Ambos são baseados na água como fonte saúde. Mas enquanto o termalismo tradicional se centra nas tomas de água e nalguns casos nos banhos de imersão. O SPA oferece um conjunto de tratamentos a partir da água, não só pela saúde mas também pela beleza e o relaxe. Contudo é um conceito normalmente associado a hotéis de luxo. Muitas das tradicionais termas têm vindo a adoptar equipamentos de SPA de forma a modernizarem-se, ampliarem a oferta e redireccionarem-se para um novo público-alvo.

Pretendo que este novo programa seja uma combinação de uma pousada da juventude com um SPA. Não no sentido de só ser usada por pessoas jovens, mas no sentido de poder ser usada por pessoas de todas as bolsas. Uma forma de expansão do turismo termal na região.

Assim, este SPA da juventude está localizado no eixo de ligação de Cabreiroá ao rio Tamêga. De forma a poder usufruir dos jardins e águas de Cabreiróá, da visibilidade que a estrada nacional lhe dá, bem como do grande parque que se cria ao longo das margens do rio. Associado ao SPA surge um circuito de manutenção (que vai desde Cabreiroá até às margens do Tâmega) e um complexo de piscinas, que pode ser usado simultaneamente pelos utentes do SPA e pela população local.



Fotomontagem 1 – Esquema de localização do Albergue de Peregrinos.

## **Localização e Caracterização**

---

### Albergue de peregrinos

Localizado junto à igreja de Nossa Senhora da Azinheira, na freguesia de Outeiro Seco, Chaves. É um edifício de pequenas dimensões com dois pisos, ao localizar-se junto de um monumento nacional é importante respeitar a escala deste. O edifício tem capacidade para albergar vinte peregrinos e, além dos dormitórios agrupa alguns programas de apoio à comunidade. O programa de espaços é composto por:

1. Áreas comuns/públicas:
  - 1.1. Recepção – espaço orientado para o acolhimento dos peregrinos e utentes das outras funções do edifício. Espaço central através do qual se distribuem as restantes zonas.
  - 1.2. Sala de estar – numa zona reservada, junto aos quartos, para permitir o descanso dos peregrinos.
  - 1.3. Enfermaria – para cuidar dos peregrinos.
  - 1.4. Zona de refeições e cozinha – exclusiva para os peregrinos.
  - 1.5. Restaurante – aberto ao público em geral, e com entrada para a rua.
  - 1.6. Loja – também com entrada directa para a rua.
  - 1.7. Sala multifunção – que possa ser usada como sala de reuniões e conferências ou para a promoção de eventos.
  - 1.8. Espaço de exposição permanente (que conte a história da passagem do caminho de Santiago na região).
2. Áreas públicas de uso privado:
  - 2.1. Dois quartos para seis pessoas.
  - 2.2. Quatro quartos duplos.
3. Zonas de serviço (administração, despensas, cozinha, armazém, lavandaria, zonas técnicas, estacionamento).



Fotomontagem 2 – Esquema de localização do Centro de Desporto.

## Centro de desporto

O centro de desporto fica localizado junto da antiga praia fluvial do Açude. É composto por um conjunto de equipamentos tanto ao ar livre como cobertos, que favoreçam a prática de um conjunto de modalidades ao longo de todo o ano. Prevê-se, também a requalificação da praia fluvial e do campo de merendas, bem como a articulação com o circuito de manutenção, os caminhos pedonais e as ciclovias. O programa de equipamentos é composto por:

### 1. Equipamentos ao ar livre:

- 1.1. Um campo de futebol 11 – que possa ser usado como campo de treinos. Ou para a realização de pequenos torneios.
- 1.2. Um campo multiusos – com dimensões aproximadas de 20x12 m, que permita a prática informal de futebol, andebol, ginástica, voleibol e basquetebol.
- 1.3. Dois campos de ténis e um campo de padel.
- 1.4. Pista de atletismo para 8 corredores – equipada para as diversas disciplinas do atletismo (salto em altura, comprimento, salto com vara, lançamento do disco, do dardo, do martelo).
- 1.5. Pista para desportos radicais.

### 2. Equipamentos cobertos:

- 2.1. Um pavilhão polidesportivo – que inclua um campo multiusos (prática de futebol, andebol, ginástica, voleibol e basquetebol), uma pista de atletismo, um ginásio, balneários e instalações sanitárias, sauna e sala de massagens.

### 3. Outros equipamentos:

- 3.1. Um parque infantil – associado ao campo de merendas.
- 3.2. Um edifício administrativo – que funcione como recepção a todo o complexo. E que inclua além dos gabinetes administrativos, gabinetes para associações desportivas e recreativas, sala de reuniões/conferências, um posto médico, balneários e instalações sanitárias, uma cafetaria, e um posto de aluguer de equipamentos desportivos (por exemplo material para a prática de canoagem).
- 3.3. Estacionamento com capacidade para 150 viaturas – para funcionários como utentes.



**Fotomontagem 3** – Esquema de localização do centro de interpretação do vinho de Monterrei.

## Centro de interpretação do vinho de Monterrei

O Centro de interpretação do vinho de Monterrei fica localizado junto da estrada nacional, no novo eixo proposto de união entre Rabal e Mandin (perto dum lugar conhecido como o Colmear), numa zona em que a paisagem é dominada pelos vinhedos. Este centro será composto por um edifício, onde se concentram as diversas funções, e de onde partiriam os percursos de visita às vinhas das imediações ou, visitas para as restantes vinhas e adegas da região. O programa de espaços é composto por:

1. Áreas públicas:
  - 1.1. Recepção – espaço orientado para a recepção e acolhimento dos turistas.
  - 1.2. Enoteca (a palavra deriva do italiano e significa repositório de vinhos) – é a zona onde os visitantes/turistas se dirigirem para degustar (ou simplesmente obter informações) sobre os diversos vinhos das vinte e cinco adegas que fazem parte da denominação de origem de Monterrei.
  - 1.3. Zona de exposição e venda – tanto dos vinhos como produtos regionais. Esta zona tem que estar associada à enoteca, mas pode ser usada de forma independente.
  - 1.4. Restaurante (vocacionado para a gastronomia local e regional).
  - 1.5. Sala de Conferências (possibilidade de promover acções de formação para enólogos ou apreciadores de vinho, entre outras).
  - 1.6. Sala de exposições permanentes – “Museu do Vinho” – um espaço onde se possa conhecer a introdução da cultura da vinha, a evolução dos processos de colheita e fabrico do vinho, etc.
  - 1.7. Sala de exposições temporárias – para receber exposições sobre o vinho ou outros temas. Uma forma de incrementar a oferta cultural na região.
  - 1.8. Jardim exterior – ligado às vinhas (possibilidade de visitas guiadas).
2. Zonas de serviço (administração, despensas, cozinha, armazém, lavandaria, zonas técnicas, estacionamento).



**Fotomontagem 4** – Esquema de localização do SPA “da Juventude”.

## SPA “da juventude”

O SPA da juventude fica localizado junto de estrada nacional, no novo eixo proposto de união entre o Rosal e Cabreiroá (perto dum lugar conhecido como o Fachedo). O edifício, além dos programas para o SPA, inclui um programa hoteleiro (para quarenta pessoas) e um complexo de piscinas (os três programas podem ser usados de forma independente uns dos outros). E está articulado com um circuito de manutenção. O programa de espaços e equipamentos é composto por:

1. Áreas comuns/públicas:
  - 1.1. Recepção – espaço orientado para a recepção dos utentes, quer do SPA, do hotel ou das piscinas.
  - 1.2. Bar.
  - 1.3. Duas sala de estar (uma junto dos programas do SPA e outra junto do bar para os hóspedes do hotel)
  - 1.4. Zona de refeições/Restaurante – para pequenos-almoços e outras refeições dos hóspedes.
2. Equipamentos:
  - 2.1. SPA (salas para tratamentos a base de água, salas de massagens, sauna, balneários)
  - 2.2. Ginásio.
  - 2.3. Complexo de piscinas cobertas.
  - 2.4. Complexo de piscinas ao ar livre.
3. Áreas públicas de uso privado:
  - 3.1. Uma suite.
  - 3.2. Dois quartos individuais
  - 3.3. Dois quartos para seis pessoas
  - 3.4. Catorze quartos duplos
4. Zonas de serviço (administração, despensas, cozinha, armazém, lavandaria, zonas técnicas, estacionamento).



## Considerações finais

---

A intenção inicial do projecto era a valorização da região, através da criação e potencialização das relações entre as cidades de Chaves e Verín, tanto à escala regional como local. Partindo da requalificação dos eixos de ligação físicos: o rio Tâmega e a Estrada Nacional; e o grande eixo de união: a paisagem. Com o intuito final de criar um espaço de união contínuo e articulado.

Assim, sempre foi pretensão minha, ao longo de todo o projecto, que as soluções/propostas apresentadas estivessem directamente relacionadas com o território onde se implantam. Queria que o projecto pertencesse àquele lugar e que de alguma forma contasse uma história. Foi muito importante, nesse sentido, o estudo da história de fundo local e regional e da geografia física e humana das cidades de Chaves e Verín, que me ocuparam os primeiros meses de trabalhos, sem este estudo nunca teria chegado ao presente resultado. Logo, na minha estratégia de intervenção, cada percurso, eixo, ponto de paragem ou programa complementar, tem uma forte razão de existir no lugar onde foram implantados.

Como forma de valorizar a região foram criados os Programas Complementares. Estes são o exemplo tanto do conhecimento adquirido como da vontade do projecto pertencer ao local. São o reflexo dos programas tidos em falta e das potencialidades antevistas, assim valoriza-se a história local com a criação do Albergue de Peregrinos; valorizam-se as potencialidades económicas da região, com a criação do Centro de Interpretação do Vinho de Monterrei e do SPA “da Juventude”; e colmata-se a falta de equipamentos desportivos e de lazer qualificados com a criação de um Centro de Desporto articulado com os percursos e circuitos de manutenção do rio. Tenho, todavia, pena de não os ter conseguido desenhar, foi sempre uma ambição, contudo só os consegui definir e localizar.

As relações físicas entre as cidades foram exploradas ao longo dos eixos do Rio e da Estrada. A Estrada foi redesenhada, de forma a ser mais segura e confortável, mas, sobretudo, de forma a ser contínua em toda a sua extensão e em todas as situações



com que se cruza. Não queria que esta se desvirtuasse e deixasse de ser uma Estrada Nacional, mas que fosse funcional conforme as necessidades actuais.

O Caminho de Santiago, que coincide com a estrada, foi colocado paralelamente a esta e separada dela de forma a garantir a segurança dos peregrinos (e outros caminhantes) e o normal funcionamento da estrada.

Os pontos de paragem são numerosos o suficiente, para criar acontecimentos ao longo do percurso e satisfazer as necessidades quer dos condutores quer dos caminhantes, mas também estão espaçados o suficiente para que não se tornem obsoletos.

O Rio foi encarado como a possibilidade de criação de um grande parque verde. Um parque equipado que oferecesse diversas opções de uso aos utentes. Assim, ao longo do rio temos percursos pedonais e ciclovias, circuitos de manutenção, pontos de paragens, pequenos quiosques e um sistema de aluguer de bicicletas, que satisfazem as diferentes necessidades, mas, mais importante, o rio pode ser vivido e usufruído por toda a população, é valorizado numa escala regional e não só local.

Os dois eixos não são situações separadas, são vistos em conjunto, são articulados entre eles, ligando os pontos fundamentais de ambos (os pontos de paragem, os pontos de entrada para o parque, os pontos de aluguer de bicicletas, etc.). A escolha de matérias e de sistemas de iluminação seguiu os mesmos critérios e sempre que possível foram utilizados os mesmos, como forma de continuidade entre as diversas intervenções.

A ligação entre os dois eixos, também, se articula com as povoações vizinhas, como forma de vencer a fronteira física que estes dois eixos em conjunto representam. Assim, com este projecto vencem-se fronteiras, vence-se a fronteira administrativa ao uniformizar o percurso, pois dissolvem-se as diferenças aparentes; e vencem-se as fronteiras físicas como o rio e a estrada, ao criar mais pontos de atravessamento e eixos de união.

E apesar, do projecto se materializar em algumas situações tipo, pretende-se que cada caso possível seja visto em separado, pretende-se uniformizar a proposta, mas não se pretende criar estereótipos. Obviamente era impossível só para mim, desenhar todas



as situações possíveis e daí ter-me cingido às que me pareceram mais pertinentes para a explicitação do projecto e das minhas intenções.

Penso ter cumprido a intenção inicial do projecto, pois, com os novos perfis desenhados para o rio e a estrada criei um espaço contínuo e uniforme, que liga não só as duas cidades, mas articula uma série de povoações, logo as acessibilidades são melhoradas em várias escalas. Além disso, tentei que as diversas intervenções potenciasses as relações visuais com a paisagem envolvente, como forma de valorizar a paisagem natural e fazer-la parte integrante do projecto. Para completar consegui criar formas de valorizar e dar a conhecer a região, através dos programas complementares.

Mas também, era pretensão minha, que apesar do projecto se implantar num território específico, eu pudesse criar um modelo que fosse susceptível de ser aplicado em realidades semelhantes, tanto outras cidades transfronteiriças como outras bastante próximas fisicamente. Um secreto desejo de utopia. Penso ter conseguido, a reflexão sobre a estrada nacional materializada no conjunto de perfis e na sequência de pontos de paragem (e até mesmo o intercalar com programas complementares, para gerar mais acontecimentos), pode ser aplicada a outras estradas nacionais pelo país e mundo fora.

A “aparência” da estrada nacional entre Chaves e Verín não é única ou exclusiva, é um lugar-comum que se repete e repete. E se, se repete o lugar-comum porque não repetir a intenção? Porque não pensar em expandir a proposta indefinidamente, tendo sempre em conta a região e o local de implantação, numa tentativa de se acabar com os lugares-comuns?







## **Anexo I**

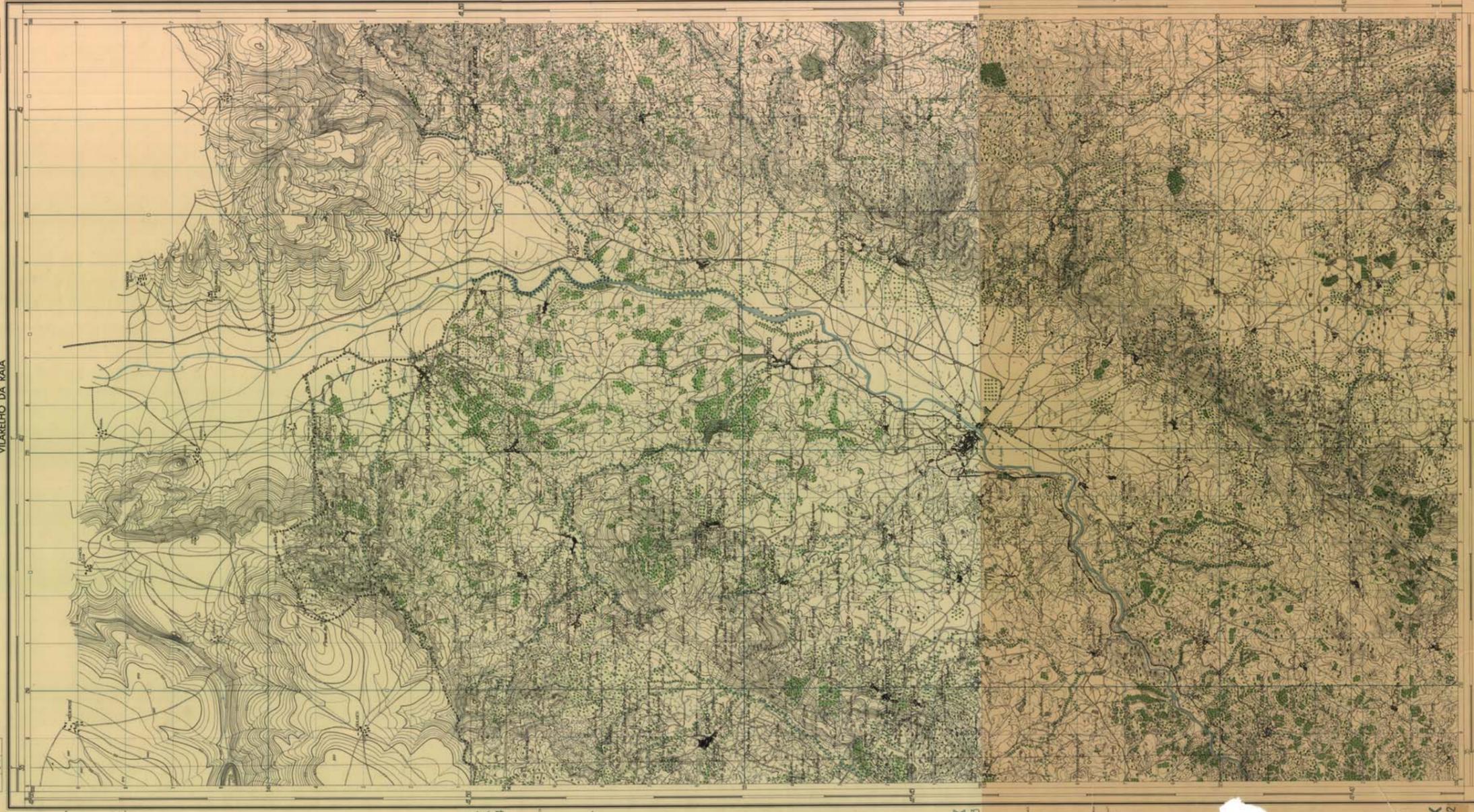
Fotomontagem elaborada a partir das Cartas Militares (folhas 21,34 e 47) da década de  
30 do século XX.

Escala 1:100.000

CARTA MILITAR DE PORTUGAL  
SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXERCITO  
VILAREHO DA RAINA

20 22  
34

20 22  
34



ESCALA 1:95.000

Impressão e edição  
Lugar de Vilareho da Raina

## **Anexo II**

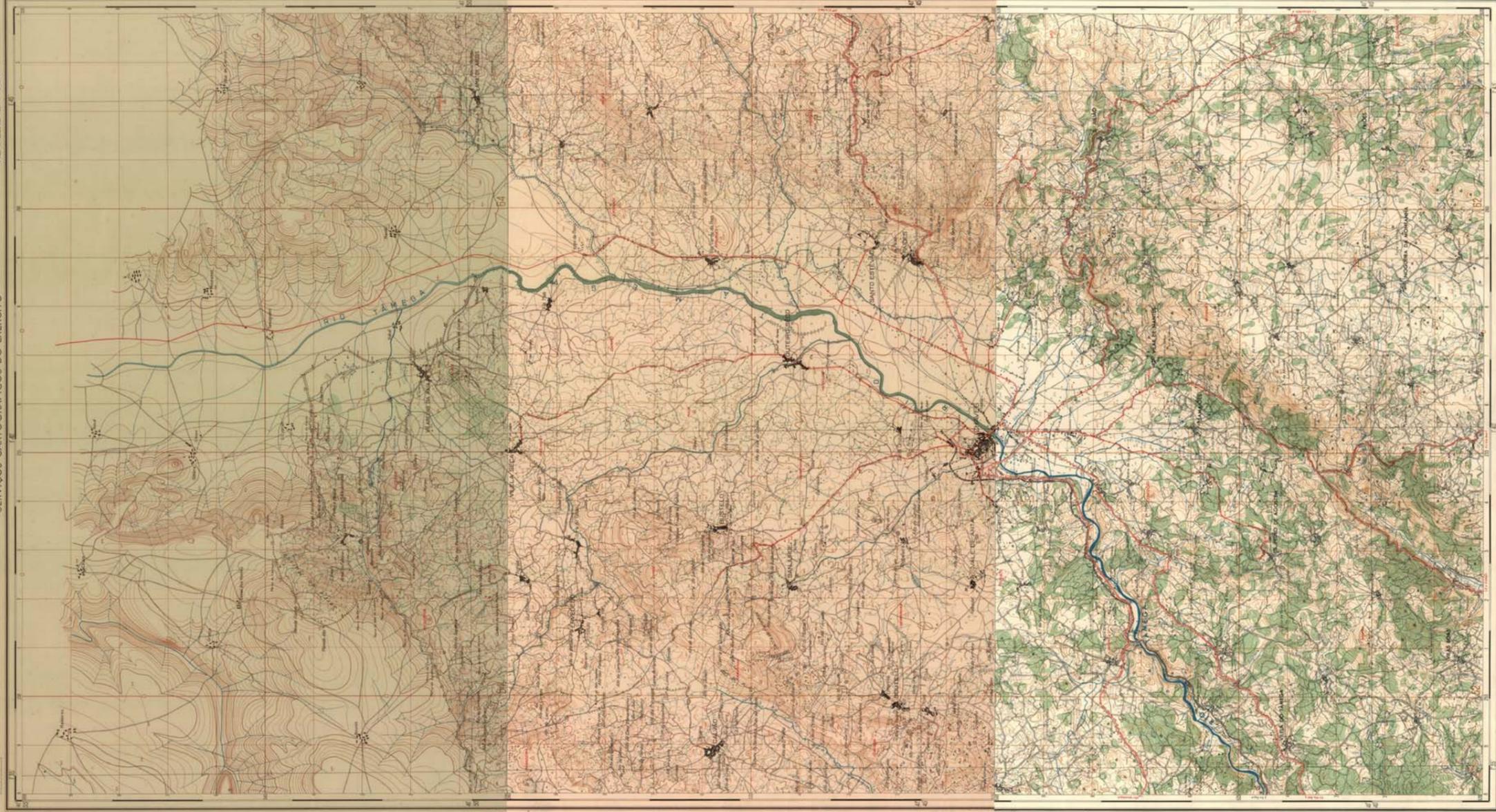
Fotomontagem elaborada a partir das Cartas Militares (folhas 21,34 e 47) da década de 40 do século XX.

Escala 1:100.000

CARTA MILITAR DE PORTUGAL  
SERVICOS CARTOGRAFICOS DO EXERCITO

VILARELHO DA RAIA

21



ESCALA 1:25,000

MEMBRANAS

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Legend and scale information including symbols for roads, rivers, and terrain features.

### **Anexo III**

Fotomontagem elaborada a partir das cartas de Chaves (Artop, 1975), folhas 34/3.3,  
34/4.3, 47/1.2, 47/2.1.

Escala 1:20.000

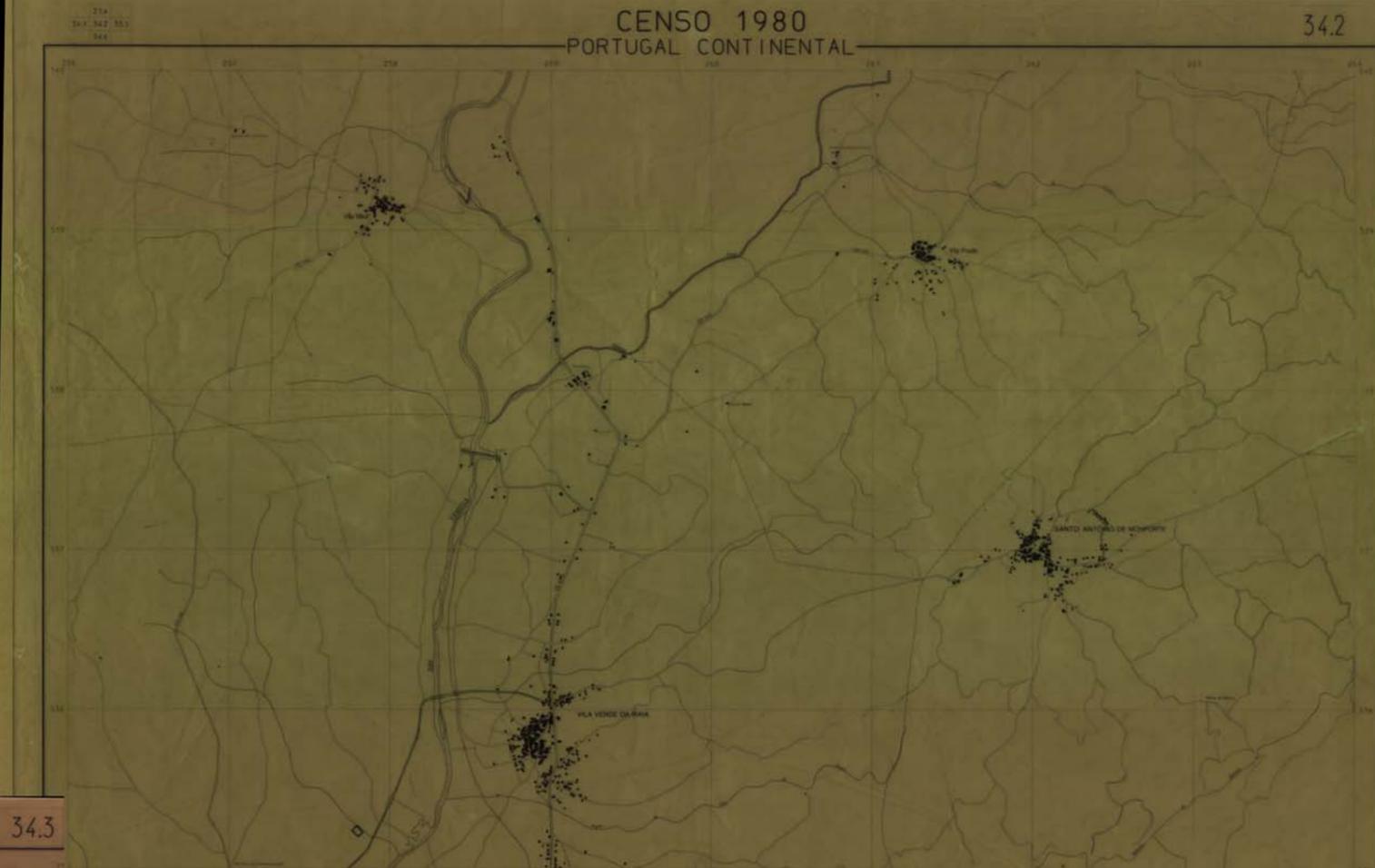


## **Anexo IV**

Fotomontagem elaborada a partir das cartas do Censo 1980: Portugal Continental:

Folhas 34.2, 34.3 e 34.4.

Escala 1:40.000



## **Anexo V**

Fotomontagem elaborada a partir das cartas Concelho de Chaves: Chaves (TECLA, 1993-94), folhas 55/229, 55/230,55/231, 56/230, 56/231, 56/232, 56/233, 56/234, 57/230, 57/231, 57/232, 57/233 e 57/234.

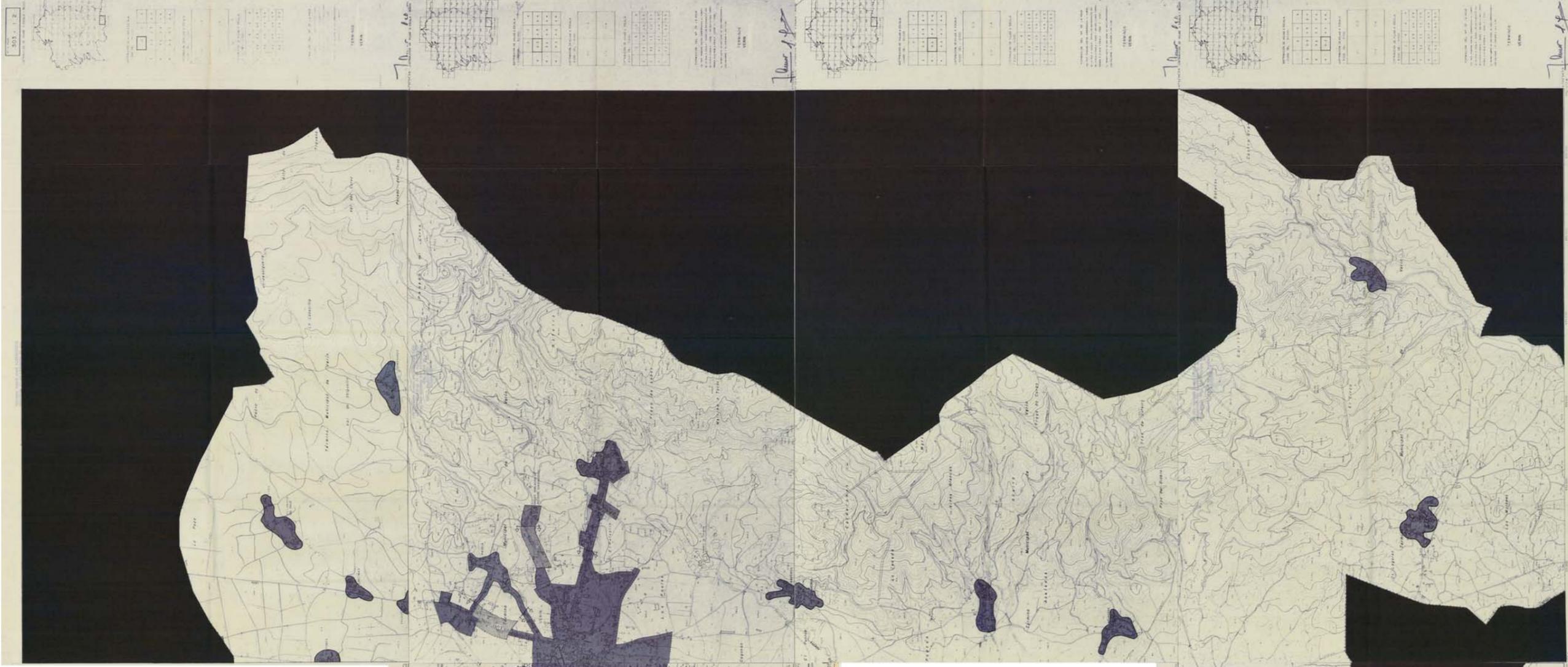
Escala 1:16.000



## **Anexo VI**

Fotomontagem elaborada a partir das cartas das Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Nucleos de Poblacion (1986), folhas 303/2.1, 303/4.1, 303/1.2, 303/2.2, 303/3.2, 303/4.2.

Escala 1:70.000



## **Anexo VII**

Fotomontagem elaborada a partir das cartas Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Estudio por Manzanas (1986), Folha 1, 2, 3 e 4.

Escala 1:20.000



## **Bibliografia**

---



## Bibliografia

### **Bibliografia geral sobre utopia e urbanismo**

---

BORSI, Franco - **Architecture et utopie**. Paris : Éditions Hazan, 1997. 197 p. ISBN 2850255416.

CALVINO, Italo - **As cidades invisíveis**. [S.l.] : Idea y Creación Editorial, 2009. 178 p. ISBN 978-84-612-9211-0.

CAMPANELLA, Tomas - **A cidade do sol**. Lisboa : Guimarães Editores, 1996. 134 p. ISBN 972-665-047-x.

CHOAY, Françoise - **O urbanismo: utopias e realidades uma antologia**. São Paulo : Editora Perspectiva, 1992. 350 p.

CHOAY, Françoise - **A regra e o modelo: sobre a teoria da arquitectura e do urbanismo**. 2da ed. Casal da Cambra : Caleidoscópico – Edição e Artes Gráficas, SA, 2007. 318 p. ISBN 978-989-8010-77-3.

DOMINGUES, Álvaro – **A Rua da Estrada: O problema é fazê-los parar!** Porto : Dafne Editora, 2009. 260 p. ISBN 978-989-8217-06-6.

EATON, Ruth; **Ideal cities: Utopianism and the (un)built environment**. Londres [etc.] : Thames & Hudson, 2002. 254 p. ISBN 0-500-34186-9.

MORE, Thomas – **Utopia**. Queluz : Coisas de Ler, 2004. 111 p. ISBN 972-871-041-0.

MOTA, Nelson - Utopias urbanas: A cidade do sonho do desejo do desenho. Coimbra [s.n.], 1997. 258 p. Prova final de licenciatura apresentada ao Departamento de arquitectura da FCTUC.

TAFURI, Manfredo - **Projecto e utopia: arquitectura e desenvolvimento do capitalismo**. Lisboa : Presenças, 1985. 122 p.



## Bibliografia

### **Bibliografia geral sobre Chaves**

---

CARNEIRO, Francisco Gonçalves – **Chaves, cidade heróica**. [S.l. : s.n.], 1978 (Braga : LIVR. Edit Pax). 201 p.

CHAVES, Câmara Municipal – **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Município de Chaves – 2015**. [em linha]. [consultado em 19/11/2010]. Disponível em WWW: <<http://www.cm-chaves.pt/?path=/Portugu%EAAs/A%20Autarquia/Plano%20de%20Desenvolvimento%20E9gico%20-%20Chaves%202015>>.

DIONISIO, Sant'Anna apresent. – Trás-os-Montes e Alto-Douro: Vila Real, Chaves e Barroso. In Guia de Portugal. Lisboa :Fundação Calouste Gulbenkian, 1995. Vol 1, t. 1. ISBN 9723101637.

MACHADO, Júlio M. – **Crónicas da vila velha de Chaves**. 3ª ed. Chaves : [s.n.], 2006. 462 p.

MARTINS, Alcides Lopes – Concelho de Chaves: esboço geográfico [texto policopiado]. Coimbra : [s.n.], 1941. 59 f. Tese de licenciatura em ciências geográficas da FLUC.

MARTINS, João Baptista – **Chaves: Breve monografia**. Chaves : A Gutemberg, 2005. 210 p.

RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio – **Aqvae Flavia: I – fontes epigráficas da *Gallaecia meridional interior***. Chaves : Câmara Municipal de Chaves, 1997. 500 p. ISBN 9729542732.

RODRÍGUEZ COLMENERO – **Aqvae Flavia: II – o tecido urbanístico da cidade romana**. Chaves : Câmara Municipal de Chaves, 1997. 175 p. ISBN 972-95427-5-9.

RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio – **Estelas romanas del convento Bracaraugustano: nuevos ejemplares de las riberas del Tamega**. Porto : Centro de estudos humanísticos, 1984. 213-237 p.



SINDICATO NACIONAL DOS ARQUITECTOS – **Minho, Trás-os-Montes**. In Arquitectura popular em Portugal (Inquérito à arquitectura regional portuguesa). Lisboa : [s.n.], 1961. Vol. 1

TEÍXEIRA, Manuel C. – **O urbanismo português: Séculos XIII-XVIII: Portugal – Brasil**. [S.l.] : Horizonte, 1999. 334 p.

VERDELHO, Pedro – **Chaves: I. Uma cidade no campo**. Chaves : Câmara Municipal de Chaves, 1993. 20 p.

VERDELHO, Pedro – **Chaves: II. A herança céltica e romana**. Chaves : Câmara Municipal de Chaves, 1993. 12 p.

VERDELHO, Pedro – **Chaves: III. Na rota dos castelos**. Chaves : Câmara Municipal de Chaves, 1993. 20 p.

VERDELHO, Pedro – **Chaves: IV. A alma de um povo**. Chaves : Câmara Municipal de Chaves, 1993. 14 p.

VERDELHO, Pedro – **Chaves: V. Património arquitectónico e urbano**. Chaves : Câmara Municipal de Chaves, 1995. 12 p.

VERDELHO, Pedro – **Chaves: VI. As águas de Flávio**. Chaves : Câmara Municipal de Chaves, 1993. 16 p.

TABORDA, Virgílio – **Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico**. Coimbra : Imprensa da Universidade, 1932. 224 p.

VIVER CHAVES. Programa Polis – **Plano Estratégico**. (Concurso público internacional para prestação de serviços de elaboração do plano de salvaguarda do centro histórico, no âmbito do Programa Polis em Chaves). 86 p. Acessível no arquivo do gabinete de arquitectura Sítios e Formas, Coimbra, Portugal.

VIVER CHAVES. Programa Polis – **Plano de Pormenor das Margens do Tâmega. Estudo Prévio/ Caracterização e diagnóstico. Memória descritiva**. 2004. 36 p. Acessível no arquivo do gabinete de arquitectura Sítios e Formas, Coimbra, Portugal.



BLÁNQUEZ FRAILE, Agustín – **Geografía de España: (Seguida de un resumen de geografía portuguesa)**. Barcelona : Editorial Ramón Sopena, 1943. 828 p.

CID HARGUINDES, Santiago – **Verín de Antaño**. Verín : Ayuntamiento de Verín, 1989. 70 p.

DASAIRUS VALSA, Xeraldo – **Verín**. Verín : Concelho de Verín, 2000. 128 p.

FONTI GAROLEGA, J. – Galiza: uma região periférica com personalidade marcada. *In* PORTILHO SISNIEGA, Lorenzo, dir. – Descubra o Mundo: Espanha e Portugal. Madrid : S.A.P.E, [199?]. ISBN 84-407-0411-9. p. 659 – 664.

ROLÁN FERNÁNDEZ, Adolfo – **Verín y Comarca**. Madrid : Everest, D.L., 1994. 144 p.

VERÍN, Ayuntamiento – **Fuentes documentales para la historia de Verín y su comarca: Plan Especial de Protección e Reforma Interior**. Verín, 2003. 20 p. [em linha]. [consultado em 06/12/2010]. Disponível em WWW: <<http://www.planeamentourbanistico.xunta.es/default.asp>>.

VERÍN, Ayuntamiento – **Memoria histórica da Vila de Verín: Plan Especial de Protección y Reforma Interior do Bairro de San Lazaro y núcleo antigo**. Verín, 2003. 24 p. [em linha]. [consultado em 06/12/2010]. Disponível em WWW: <<http://www.planeamentourbanistico.xunta.es/default.asp>>.

VERÍN, Ayuntamiento – **Memoria de información, Memoria justificativa, ordenanzas, planos de información y planos de propuestas de ordenación: Plan Especial de Protección y Reforma Interior do Bairro de San Lazaro y núcleo antigo**. Verín, 2003. 21 p. [em linha]. [consultado em 06/12/2010]. Disponível em WWW: <<http://www.planeamentourbanistico.xunta.es/default.asp>>.



## Bibliografia

### **Bibliografia geral sobre a Eurocidade Chaves Verín**

---

COSTA, Artur [et. al.] – **Chaves-Verín: A Eurocidade da Auga. Axenda Estratégica/Agenda Estratégica**. Vigo : Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, 2008. 142p. ISBN 978-84-691-6458-1. [em linha]. [consultado em 19/11/2010]. Disponível em WWW: <<http://www.eurocidadechavesverin.eu/a-eurocidade/agenda-estrategica>>.

ARAUJO, Assunção – **Geografia do Eixo Atlântico**. [S.l. : s.n.], 1999 . 200 p.

FERNANDES, José Alberto Rito, cor. – **Atlas Básico do Eixo Atlântico**. Porto : Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, 2007. 301 p. ISBN: 84-690-8180-8. [em linha]. [consultado em 21/12/2010]. Disponível em WWW: <[http://www.eixoatlantico.com/eixo\\_2009/subido/publicaciones/pub20071128104907/atlas\\_basico.pdf](http://www.eixoatlantico.com/eixo_2009/subido/publicaciones/pub20071128104907/atlas_basico.pdf)>.

## Bibliografia

### **Bibliografia complementar**

---

ACO DRAIN®MULTILINE V200: Canal DN200, sem ou com pendente Nº 1 – 20, Para Classes de carga – A15 a E600. Em linha]. [Consultado em 07/06/2011]. Disponível em WWW: <[http://www.aco.pt/pt/images/stories/acoen/Drenagem%20linear/acodrain\\_multilineV100\\_500/fichastecnicas/CANAIS%20ACO%20MULTILINE%20V200.pdf](http://www.aco.pt/pt/images/stories/acoen/Drenagem%20linear/acodrain_multilineV100_500/fichastecnicas/CANAIS%20ACO%20MULTILINE%20V200.pdf)>.

ADAMI, Marcos – Vive La Velorition. [Em linha]. [Consultado em 09/06/2011]. Disponível em WWW: <<http://www.bikemagazine.com.br/2011/01/vive-la-velorition/>>.

Cabreiroá: El Manantial. [Em linha]. [Consultado em 23/05/2011]. Disponível em www: <[http://www.cabreiroa.es/contenido/cabreiroa\\_el\\_manantial](http://www.cabreiroa.es/contenido/cabreiroa_el_manantial)>.



Circuito de Manutenção de Porto Covo. [Em linha]. [Consultado em 09/06/2011]. Disponível em WWW: <<http://www.sines.pt/PT/Viver/Desporto/espacosdesportivos/circuitosmanutencao/Paginas/default.aspx>>.

Consello Regulador Denominación de Orixe Monterrei: Historia. [Em linha]. [Consultado em 23/05/2011]. Disponível em WWW: <[http://www.domonterrei.com/?Consello\\_Regulador:Historia](http://www.domonterrei.com/?Consello_Regulador:Historia)>.

Consello Regulador Denominación de Orixe Monterrei: Reglamenteo. [Em linha]. [Consultado em 23/05/2011]. Disponível em WWW: <[http://www.domonterrei.com/?Consello\\_Regulador:Reglamenteo](http://www.domonterrei.com/?Consello_Regulador:Reglamenteo)>.

COSTA, Adriano; DOLGNER, Maria do Rosário – Enquadramento Legal do Enoturismo. [Em linha]. [Consultado em 23/05/2011]. Disponível em WWW: <[http://www.estig.ipbeja.pt/~ac\\_direito/enoturismo.pdf](http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/enoturismo.pdf)>.

COSTA, Américo Henriques Pires da; MACEDO, Joaquim Miguel Gonçalves – Engenharia de Tráfego: Conceitos Básicos. [Em linha]. [Consultado em 10/05/2011]. Disponível em WWW: <[http://www.estv.ipv.pt/PaginasPessoais/vasconcelos/Documentos/ManualdeAcessibilidades/ManuaisCCDRNmiolo\\_AF/01EngTrafego\\_AF.pdf](http://www.estv.ipv.pt/PaginasPessoais/vasconcelos/Documentos/ManualdeAcessibilidades/ManuaisCCDRNmiolo_AF/01EngTrafego_AF.pdf)>.

Crown [Em linha]. [Consultado em 21/05/2011]. Disponível em WWW: <<http://catalog.iguzzini.com/Product.aspx?id=IGZBG54>>.

Enoturismo. 23 de Maio de 2011. [Em linha]. [Consultado em 23/05/2011]. Disponível em WWW: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Enoturismo>>.

Feria del Vino de Monterrei 2010 Verín, Ourense. [Em linha]. [Consultado em 23/05/2011]. Disponível em WWW: <<http://www.gourmetygastronomia.com/2010/07/feria-del-vino-de-monterrei-2010-verin-ourense/>>.



iRoad. [Em linha]. [Consultado em 21/05/2011]. Disponível em WWW: <[http://catalog.iguzzini.com/iGuzzini/iGuzzini\\_Lines\\_datasheets\\_ext/UK/New2005/iRoad\\_GB.pdf](http://catalog.iguzzini.com/iGuzzini/iGuzzini_Lines_datasheets_ext/UK/New2005/iRoad_GB.pdf)>.

Light Up Walk professional. [Em linha]. [Consultado em 21/05/2011]. Disponível em WWW:<[http://catalog.iguzzini.com/iGuzzini/iGuzzini\\_Lines\\_datasheets\\_ext/UK/Light%20up%20WP\\_GB.pdf](http://catalog.iguzzini.com/iGuzzini/iGuzzini_Lines_datasheets_ext/UK/Light%20up%20WP_GB.pdf)>.

MARTINS, Hugo – Velib, liberdade em duas rodas. [Em linha]. [Consultado em 09/06/2011]. Disponível em WWW: < <http://insead.blogs.sapo.pt/4963.html>>.

Órbita: Bicicletas portuguesas. Empresa. [Em linha]. [Consultado em 09/06/2011]. Disponível em WWW: <<http://www.orbita-bicicletas.pt/empresa.php?lang=1>>.

Path. [Em linha]. [Consultado em 17/06/2011]. Disponível em WWW: [http://catalog.iguzzini.com/iGuzzini/iGuzzini\\_Lines\\_datasheets\\_ext/UK/Path\\_GB.pdf](http://catalog.iguzzini.com/iGuzzini/iGuzzini_Lines_datasheets_ext/UK/Path_GB.pdf)

PERALTA, Nelson – Quem matou as BUGAs? [Em linha]. [Consultado em 09/06/2011]. Disponível em WWW: <[http://ailusaodavisao.blogspot.com/2009\\_03\\_01\\_archive.html](http://ailusaodavisao.blogspot.com/2009_03_01_archive.html)>.

Recomendações de classes de carga de acordo com a NORMA EN-1433 [Em linha]. [Consultado em 07/06/2011]. Disponível em WWW: <<http://www.ulmapolimero.com/pt/sistemas-drenagem/clases-carga/>>.

SILVA, Ana Bastos – Vias de Comunicação I: Traçado Geral (homogeneidade e coordenação planta perfil). [Em linha]. [Consultado em 11/05/2011]. Disponível em WWW: <<https://webserv.dec.uc.pt/weboncampus/getFile.do?tipo=2>>.

SILVA, Ana Bastos – Vias de Comunicação I: Traçado Geral (Perfil transversal) [Em linha]. [Consultado em 11/05/2011]. Disponível em WWW: <<https://webserv.dec.uc.pt/weboncampus/getFile.do?tipo=2&id=4495>>.

SILVA, João Pedro – Vias de Comunicação I: Traçado Geral (Perfil transversal). [Em linha]. [Consultado em 11/05/2011]. Disponível em WWW: <[http://ww2.estg.ipleiria.pt/files/284127\\_Parte%209a%20Definicao%20Geometrica%20Perfil%20Tra\\_451d8af42a65b.pdf](http://ww2.estg.ipleiria.pt/files/284127_Parte%209a%20Definicao%20Geometrica%20Perfil%20Tra_451d8af42a65b.pdf)>.



## Bibliografia

### **Material Cartográfico**

---

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 55/229*. Escala 1:2000. [S.l.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 55/230*. Escala 1:2000. [S.l.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 55/231*. Escala 1:2000. [S.l.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 56/229*. Escala 1:2000. [S.l.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 56/230*. Escala 1:2000. [S.l.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 56/231*. Escala 1:2000. [S.l.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 56/232*. Escala 1:2000. [S.l.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 56/233*. Escala 1:2000. [S.l.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.



CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 56/234*. Escala 1:2000. [S.I.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 57/230*. Escala 1:2000. [S.I.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 57/231*. Escala 1:2000. [S.I.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 57/232*. Escala 1:2000. [S.I.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 57/233*. Escala 1:2000. [S.I.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Concelho de Chaves: Chaves: Folha 57/234*. Escala 1:2000. [S.I.] : TECTA (Serviços de Topografia e Aerofotogrametria, Lda.), 1993-94. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Folha 34/3.4: Chaves*. Escala 1:5000. [S.I.] : Artop, 1975. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Folha 34/4.3: Chaves*. Escala 1:5000. [S.I.] : Artop, 1975. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Folha 47/1.2: Chaves*. Escala 1:5000. [S.I.] : Artop, 1975. 1 desenho técnico.

CHAVES, Câmara Municipal. *Folha 47/2.1: Chaves*. Escala 1:5000. [S.I.] : Artop, 1975. 1 desenho técnico.



INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO. *Carta Militar de Portugal: Série M888 – folha 21 – Vilarelho da Raia – (Chaves)*. Escala 1:25000. Edição 4. Lisboa : IGE, 1997. ISBN 972 -764 – 905 – X. 1 carta: color.

INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO. *Carta Militar de Portugal: Série M888 – folha 34 – Chaves*. Escala 1:25000. Edição 4. Lisboa : IGE, 1997. ISBN 972 -764 – 918 – 1. 1 carta: color.

SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXÉRCITO. *Carta Militar de Portugal: Folha 21 – Vilarelho da Raia – (Chaves)*. Escala 1:2500. Porto : Lito. Nacional, 1935. 1 carta: color.

SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXÉRCITO. *Carta Militar de Portugal: Folha 34 – Chaves*. Escala 1:2500. Porto : Lito. Nacional, 1934-35. 1 carta: color.

SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXÉRCITO. *Carta Militar de Portugal: Folha 47 – Chaves Sul*. Escala 1:2500. Porto : Lito. Nacional, 1934. 1 carta: color.

SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXÉRCITO. *Carta Militar de Portugal: Folha 21 – Vilarelho da Raia – (Chaves)*. Escala 1:2500. Queluz : Litografia Atlas, 1946. 1 carta: color.

SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXÉRCITO. *Carta Militar de Portugal: Folha 34 – Chaves*. Escala 1:2500. Porto : Lito. Nacional, 1947. 1 carta: color.

SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXÉRCITO. *Carta Militar de Portugal: Folha 47 chaves Sul*. Escala 1:2500. Lisboa: Papelaria Fernandes, 1954. 1 carta: color.

SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXÉRCITO. *Censo 1980: Portugal Continental: Folha 34.2*. Escala 1:10000. [S.l : s.n.], 1980. 1 desenho técnico.

SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXÉRCITO. *Censo 1980: Portugal Continental: Folha 34.3*. Escala 1:10000. [S.l : s.n.], 1980. 1 desenho técnico.

SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXÉRCITO. *Censo 1980: Portugal Continental: Folha 34.4*. Escala 1:10000. [S.l : s.n.], 1980. 1 desenho técnico.



VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Nucleos de Poblacion: Folha 1*. Escala 1:25000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Nucleos de Poblacion: Folha 17A – Nucleo Urbano de Verín y Zonas de Influencia*. Escala 1:10000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Nucleos de Poblacion: Folha 303/2.1*. Escala 1:10000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Nucleos de Poblacion: Folha 303/4.1*. Escala 1:10000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Nucleos de Poblacion: Folha 303/1.2*. Escala 1:10000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Nucleos de Poblacion: Folha 303/2.2*. Escala 1:10000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Nucleos de Poblacion: Folha 303/3.2*. Escala 1:10000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Nucleos de Poblacion: Folha 303/4.2*. Escala 1:10000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Estudio por Manzanas: Folha 1*. Escala 1:2000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.



VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Estudio por Manzanas: Folha 2*. Escala 1:2000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Estudio por Manzanas: Folha 3*. Escala 1:2000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de Planiamiento de Verín: Estudio por Manzanas: Folha 4*. Escala 1:2000. [S.I.] : TAU (Taller de Arquitectura y Urbanismo de Galicia), 1986. 1 desenho técnico.

VERÍN, Ayuntamiento. *Plan Parcial de Ordenación para la implantación de un Centro Routier em la Población de Verín (Orense): Planta de Situación y Emplazamiento: Red viaria exterior*. Escala 1:20000. [S.I.] : CINEX, 2001. 1 desenho técnico: color.

VERÍN, Ayuntamiento. *Plan Parcial de Ordenación para la implantación de un Centro Routier em la Población de Verín (Orense): Esquema de la red de abastecimiento de agua: Acometida general de agua*. Escala 1:20000. [S.I.] : CINEX, 2001. 1 desenho técnico: color.

VERÍN, Ayuntamiento. *Plan Parcial de Ordenación para la implantación de un Centro Routier em la Población de Verín (Orense): Planta de Implantación : no normativo*. Escala 1:500. [S.I.] : CINEX, 2001. 1 desenho técnico: color.



## Fonte das Imagens

---

Imagem 1 – Mapa esquemático de contextualização dos municípios e cidades de Chaves e Verín.

[http://www.eurocidadechavesverin.eu/a-eurocidade/territorio\\_](http://www.eurocidadechavesverin.eu/a-eurocidade/territorio_)[12.01.2011].

Imagem 2 – Vista aérea da cidade de Chaves. <http://www.eurocidadechavesverin.eu/a-eurocidade/territorio> [12.01.2011].

Imagem 3 – Vista aérea da cidade de Verín. <http://www.eurocidadechavesverin.eu/a-eurocidade/territorio> [12.01.2011].

Imagem 4 – Topografia da Euro-Região Norte de Portugal/Galiza. FERNANDES, José Alberto Rito, cor. – **Atlas Básico do Eixo Atlântico**. Página 25.

Imagem 5 – Principais eixos rodoviários da Euro-Região Norte de Portugal Galiza. FERNANDES, José Alberto Rito, cor. – **Atlas Básico do Eixo Atlântico**. Página 87.

Imagem 6 – Ponte Romana, Chaves, planta e alçado. [https://lh5.googleusercontent.com/-4rffheHhBI0/R\\_lZyVfuRJI/AAAAAABPA/0uSWMBFd35g/Planta.jpg](https://lh5.googleusercontent.com/-4rffheHhBI0/R_lZyVfuRJI/AAAAAABPA/0uSWMBFd35g/Planta.jpg). [08.07.2011].

Imagem 7 – Padrões comemorativos (fundação do município e dos povos), colocados na ponte romana. <http://cidadechaves.no.sapo.pt/Cidade/Monumentos/padrao.JPG>. [08.07.2011].

Imagem 8 – Padrões comemorativos (fundação do município e dos povos), colocados na ponte romana. <http://cidadechaves.no.sapo.pt/Cidade/Monumentos/Padrao1.jpg>. [08.07.2011].

Imagem 9 – Gravura representando Chaves medieval. MACHADO, Júlio M. – **Crónicas da vila velha de Chaves**. Página 128.

Imagem 10 – Planta de Chaves, século XIV (reconstituição). TEÍXEIRA, Manuel C. – **O urbanismo português: Séculos XIII-XVIII: Portugal – Brasil**. Página 164.

Imagem 11 – A Vila de Chaves, vista nascente, Duarte D’Armas. MACHADO, Júlio M. – **Crónicas da vila velha de Chaves**. Página 158.

Imagem 12 – A Vila de Chaves, vista poente, Duarte D’Armas. MACHADO, Júlio M. – **Crónicas da vila velha de Chaves**. Página 158.

Imagem 13 – Esquema das fortificações de Chaves no século XVII. TEÍXEIRA, Manuel C. – **O urbanismo português: Séculos XIII-XVIII: Portugal – Brasil**. Página 167.

Imagem 14 – Planta de fortificações de Chaves no século XVII. TEÍXEIRA, Manuel C. – **O urbanismo português: Séculos XIII-XVIII: Portugal – Brasil**. Página 168.



Imagem 15 – Desenho de Miguel de L’Escol para a Praça de Chaves [século XVII]. TEÍXEIRA, Manuel C. – **O urbanismo português: Séculos XIII-XVIII: Portugal – Brasil**. Página 169.

Imagem 16 – Desenho de Manuel Pinto Vila Lobo para a Praça de Chaves [século XVIII]. TEÍXEIRA, Manuel C. – **O urbanismo português: Séculos XIII-XVIII: Portugal – Brasil**. Página 171.

Imagem 17 – Gravura de Chaves (século XVIII). MACHADO, Júlio M. – **Crónicas da vila velha de Chaves**. Página 202.

Imagem 18 – Chaves no início do século XX. <http://chavesantiga.blogs.sapo.pt/arquivo/muralha.jpg>. [10.07.2011].

Imagem 19 – Chaves no início do século XX. <http://chavesantiga.blogs.sapo.pt/arquivo/Tab-sec-XIX-bl.JPG>. [10.07.2011].

Imagem 20 – Vista aérea de Chaves década 40/50. <http://chavesantiga.blogs.sapo.pt/arquivo/fotoaerea.JPG>. [10.07.2011].

Imagem 21 – Vista década 50/60. <http://chavesantiga.blogs.sapo.pt/arquivo/foto%20area%20Chaves-3.jpg>. [10.07.2011].

Imagem 22 – Planta de Chaves (centro histórico) em 1959. Imagem cedida pelo arquitecto José Oliveira.

Imagem 23 – Vista da cidade de Chaves, 1962. <http://chavesantiga.blogs.sapo.pt/arquivo/altodaforca.jpg>. [10.07.2011].

Imagem 24 – Vista de cidade em 1980. [http://farm1.static.flickr.com/193/461761605\\_bd4e68f952\\_o.jpg](http://farm1.static.flickr.com/193/461761605_bd4e68f952_o.jpg). [10.07.2011].

Imagem 25 – Praça do Brasil na década de 50 (após ser construída). <http://chavesantiga.blogs.sapo.pt/arquivo/prc%20brasil.jpg>. [10.07.2011].

Imagem 26 – Praça do Brasil na actualidade. <http://hpserra.blogs.sapo.pt/arquivo/prcbras.JPG>. [10.07.2011].

Imagem 27 – Centro histórico e periferias a Norte, década de 80, Chaves. Fotomontagem elaborada a partir SERVIÇOS CARTOGRÁFICOS DO EXÉRCITO. *Censo 1980: Portugal Continental: Folha 34.2., Folha 34.3 e Folha 34.4*.

Imagem 28 – Densidade populacional por município em 2001. FERNANDES, José Alberto Rito, cor. – **Atlas Básico do Eixo Atlântico**. Página 137.

Imagem 29 – População activa no sector primário (agricultura e pesca) em 2001. FERNANDES, José Alberto Rito, cor. – **Atlas Básico do Eixo Atlântico**. Página 183.

Imagem 30 – As vias romanas na região de Chaves e Verín. MACHADO, Júlio M. – **Crónicas da vila velha de Chaves**. Página 54.

Imagem 31 – Castelo de Monterrei. [http://farm1.static.flickr.com/222/509442264\\_df1a197562\\_o.jpg](http://farm1.static.flickr.com/222/509442264_df1a197562_o.jpg). [09.07.2011].

Imagem 32 – Castelo de Monterrei. Fotografia da autora. [01.01.2011].



Imagem 33 – Capela de San Lazaro. <http://static.panoramio.com/photos/original/51227633.jpg>. [10.07.2011].

Imagem 34 – Capela de San Lazaro. <http://static.panoramio.com/photos/original/51227650.jpg>. [10.07.2011].

Imagem 35 – Bairro de San Lazaro, Casa do Escudo (albergue de peregrinos de Verín).

[http://www.eurocidadechavesverin.eu/\\_cis/28908/w/480/h/320](http://www.eurocidadechavesverin.eu/_cis/28908/w/480/h/320). [10.07.2011].

Imagem 36 – Bairro de San Lazaro, Casa do Escudo (albergue de peregrinos de Verín).

[http://microsites.centromultimedia.net/microsite/verin/departamentos/turismo/imagenes/casaescudo\\_03.jpg](http://microsites.centromultimedia.net/microsite/verin/departamentos/turismo/imagenes/casaescudo_03.jpg).

[10.07.2011].

Imagem 37 – Planta do Convento *de la Merced*, Verín. VERÍN, Ayuntamiento – **Memoria histórica da Vila de Verín:**

**Plan Especial de Protección y Reforma Interior do Bairro de San Lazaro y núcleo antigo.** Página 22.

Imagem 38 – Claustro do Convento *de la Merced*, Verín.

[http://www.eurocidadechavesverin.eu/\\_cis/28758/w/480/h/320](http://www.eurocidadechavesverin.eu/_cis/28758/w/480/h/320). [08.07.2011].

Imagem 39 – Reconstrução do Traçado da muralha sobre uma planta actual de Verín. VERÍN, Ayuntamiento – **Plan**

**Especial de Protección y Reforma Interior do Bairro de San Lazaro y núcleo antigo.** Folha 2.

Imagem 40 – Planta antiga de Verín, 1773. [http://www.fotosdegalicia.es/galicia/v/ourense/verin/Jose-Carlos-](http://www.fotosdegalicia.es/galicia/v/ourense/verin/Jose-Carlos-Fernandez-Barja-Plano-Verin-ano-1773-01.jpg.html)

[Fernandez-Barja-Plano-Verin-ano-1773-01.jpg.html](http://www.fotosdegalicia.es/galicia/v/ourense/verin/Jose-Carlos-Fernandez-Barja-Plano-Verin-ano-1773-01.jpg.html). [23.06.2011].

Imagem 41 – Planta antiga de Verín, 1815. [http://www.fotosdegalicia.es/galicia/v/ourense/verin/Jose-Carlos-](http://www.fotosdegalicia.es/galicia/v/ourense/verin/Jose-Carlos-Fernandez-Barja-Plano-Verin-ano-1815-planob_001.jpg.html)

[Fernandez-Barja-Plano-Verin-ano-1815-planob\\_001.jpg.html](http://www.fotosdegalicia.es/galicia/v/ourense/verin/Jose-Carlos-Fernandez-Barja-Plano-Verin-ano-1815-planob_001.jpg.html). [23.06.2011]. Imagem 42 – Vista aérea de Verín, 1973.

[http://3.bp.blogspot.com/\\_ge96n7odMxs/TDpN6YZJKvI/AAAAAAAAAFpc/nc75QyWt4KM/s1600/verin+1973.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_ge96n7odMxs/TDpN6YZJKvI/AAAAAAAAAFpc/nc75QyWt4KM/s1600/verin+1973.jpg).

[10.07.2011].

Imagem 43 – Vista aérea de Verín, 1989.

[http://parnaseo.uv.es/Ars/TEATRESCO/Revista/Revista1/Notas1\\_archivos/image002.jpg](http://parnaseo.uv.es/Ars/TEATRESCO/Revista/Revista1/Notas1_archivos/image002.jpg). [10.07.2011].

Imagem 44 – Vista aérea de Verín., actualmente. <http://www.josealimia-requete.com/Imagenes/verin1.jpg>.

[08.07.2011].

Imagem 45 – Planta, actual, de implantação da cidade de Verín. VERÍN, Ayuntamiento. *Normas Subsidiarias de*

*Planiamiento de Verín: Nucleos de Poblacion: Folha 17A – Nucleo Urbano de Verín y Zonas de Influencia.* Escala

1:10000.

Imagem 46 – População activa no sector secundário (indústria e construção) em 2001. FERNANDES, José Alberto

Rito, cor. – **Atlas Básico do Eixo Atlântico.** Página 185.

Imagem 47 – População activa no sector terciário (comércio e serviços) em 2001. FERNANDES, José Alberto Rito,

cor. – **Atlas Básico do Eixo Atlântico.** Página 187.

Imagem 48 – Estrada nacional à súa da cidade de Chaves. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 49 – Estrada nacional passados uns quilómetros. Fotografia da autora. [01.01.2011].



Imagem 50 – Intercepção da estrada nacional com a povoação de Vila Verde da Raia. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 51 – Intercepção da estrada nacional com a povoação de Vila Verde da Raia. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 52 – À chegada da fronteira multiplica-se o comércio quer sejam as tradicionais lojas de móveis ou até vendedores ambulantes. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 53 – À chegada da fronteira multiplica-se o comércio quer sejam as tradicionais lojas de móveis ou até vendedores ambulantes. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 54 – Antigos edifícios das aduanas. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 55 – Linha de fronteira sobre a ribeira de Feces. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 56 – À chegada de Feces da Abaixo sucedem-se os armazéns comerciais. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 57 – À chegada de Feces da Abaixo sucedem-se os armazéns comerciais. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 58 – Estrada nacional á chegada de Tamaguelos. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 59 – Estrada à chegada de Verín. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 60 – Vistas sobre o rio Tâmega e paisagem envolvente. [26.01.2011].

Imagem 61 – Vistas sobre o rio Tâmega e paisagem envolvente. [26.01.2011].

Imagem 62 – Vistas sobre os percursos pedonais (pavimento em saibro estabilizado) ao longo das margens do Tâmega em Chaves. [26.01.2011].

Imagem 63 – Vistas sobre os percursos pedonais (pavimento em saibro estabilizado) ao longo das margens do Tâmega em Chaves. [26.01.2011].

Imagem 64 – Vistas sobre os percursos pedonais (pavimento em betão betuminoso com coloração superficial) ao longo das margens do Tâmega em Chaves. [10.02.2009].

Imagem 65 – Vistas sobre os percursos pedonais (pavimento em betão betuminoso com coloração superficial) ao longo das margens do Tâmega em Chaves. [10.02.2009].

Imagem 66 – Planta de síntese do Programa Polis em Chaves. [22.11.2010]. <http://www.cm-chaves.pt/Default.aspx?ID=226>

Imagem 67 – Plano de Pormenor das Margens do Tâmega. Programa Polis em Chaves. <http://www.cm-chaves.pt/Default.aspx?ID=226> [22.11.2010].

Imagem 68 – Logótipo da Eurocidade Chaves Verín. [http://pt.eurocidadechavesverin.eu/\\_file/1128](http://pt.eurocidadechavesverin.eu/_file/1128). [12.01.2011].



Imagem 69 – Fotomontagem com os dois ex-líbrs das duas cidades (Ponte Romana de Chaves e Castelo de Monterrei em Verín). <http://www.eurocidadechavesverin.eu/themes/eurocidade/img/wide-img.png>. [30.06.2011].

Imagem 70 – *Cigarrons* com o Castelo de Monterrei.

[http://www.eurocidadechavesverin.eu/\\_cis/28848/w/480/h/320](http://www.eurocidadechavesverin.eu/_cis/28848/w/480/h/320). [30.06.2011].

Imagem 71 – Ponte Romana de Chaves. [http://www.eurocidadechavesverin.eu/\\_cis/28863/w/480/h/320](http://www.eurocidadechavesverin.eu/_cis/28863/w/480/h/320).

[30.06.2011].

Imagem 72 – Ponte Pedonal sobre o Tâmega, Verín.

[http://www.eurocidadechavesverin.eu/\\_cis/28818/w/480/h/320](http://www.eurocidadechavesverin.eu/_cis/28818/w/480/h/320). [30.06.2011].

Imagem 73 – Termas de Chaves. [http://www.eurocidadechavesverin.eu/\\_cis/28923/w/480/h/320](http://www.eurocidadechavesverin.eu/_cis/28923/w/480/h/320). [30.06.2011].

Imagem 74 – Vistas sobre o vale do Tâmega desde o Castelo de Monterrei. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 75 – Vistas sobre o vale do Tâmega desde o Castelo de Monterrei. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 76 – Logótipo da Eurocidade San Sebastian/Bayonne.

[http://www.euskosare.org/euskal\\_herria/eurocite\\_basque\\_une\\_citoyennete\\_construction/image](http://www.euskosare.org/euskal_herria/eurocite_basque_une_citoyennete_construction/image). [30.06.2011].

Imagem 77 – Logótipo do Consorcio Bidasoa/Txingudi. [http://bidasoa-](http://bidasoa-txingudi.com/intranet/uploads/noticias/imagenes/301_LogoConsorcio_Muy_alta_resolucion.jpg?PHPSESSID=52790f5f86893046aee0c7f13f8d2ba9)

[txingudi.com/intranet/uploads/noticias/imagenes/301\\_LogoConsorcio\\_Muy\\_alta\\_resolucion.jpg?PHPSESSID=52790f5f86893046aee0c7f13f8d2ba9](http://bidasoa-txingudi.com/intranet/uploads/noticias/imagenes/301_LogoConsorcio_Muy_alta_resolucion.jpg?PHPSESSID=52790f5f86893046aee0c7f13f8d2ba9). [30.06.2011].

Imagem 78 – capa de revista *La Ciudad Lineal* nº 231.

[http://www.ateneodemadrid.com/biblioteca\\_digital/folletos/Folletos-0195.pdf](http://www.ateneodemadrid.com/biblioteca_digital/folletos/Folletos-0195.pdf). [22.06.2011].

Imagem 79 – Perfil transversal tipo da Rua Principal da Cidade Linear de Arturo Soria y Mata.

<http://urbancidades.wordpress.com/2008/10/18/ciudad-lineal-de-arturo-soria>. [22.06.2011].

Imagem 80 – Planta de divisão por lotes da primeira *Barriada* da Cidade Linear de Madrid.

[http://www.alu.ua.es/a/arg18/Web/arturo\\_soria.html](http://www.alu.ua.es/a/arg18/Web/arturo_soria.html). [22.06.2011].

Imagem 81 – Desenhos do projecto *Roadtown* de Edgar Chambless.

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/f/f6/Roadtown\\_Sketch.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/f/f6/Roadtown_Sketch.jpg). [30.05.2011].

Imagem 82 – Desenhos do projecto *Roadtown* de Edgar Chambless.

<http://www.treehugger.com/files/2009/12/roadtown-linear-city.php>. [31.05.2011].

Imagem 83 – Cidade Linear para a Bélgica, Hilarion Gonzáles del Castilho. MOTA, Nelson - Utopias urbanas: A cidade do sonho do desejo do desenho. Página 183.

Imagem 84 – Plano Obus, Argel, Le Corbusier.

[http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6259&sysLanguage=fr-fr&itemPos=193&itemSort=fr-fr\\_sort\\_string1%20&itemCount=216&sysParentName=&sysParentId=65](http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6259&sysLanguage=fr-fr&itemPos=193&itemSort=fr-fr_sort_string1%20&itemCount=216&sysParentName=&sysParentId=65).

[22.06.2011].



Imagem 85 – Plano Obus, Argel, Le Corbusier.

[http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6259&sysLanguage=fr-fr&itemPos=193&itemSort=fr-fr\\_sort\\_string1%20&itemCount=216&sysParentName=&sysParentId=65](http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6259&sysLanguage=fr-fr&itemPos=193&itemSort=fr-fr_sort_string1%20&itemCount=216&sysParentName=&sysParentId=65).  
[22.06.2011].

Imagem 86 - Projecto de *Fort L'Empereur* de 1931, para o Plano de Argel, de Le Corbusier.

[http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6259&sysLanguage=fr-fr&itemPos=193&itemSort=fr-fr\\_sort\\_string1%20&itemCount=216&sysParentName=&sysParentId=65](http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6259&sysLanguage=fr-fr&itemPos=193&itemSort=fr-fr_sort_string1%20&itemCount=216&sysParentName=&sysParentId=65).  
[22.06.2011].

Imagem 87 – Vistas sobre o vale do Tâmega. Fotografia da autora. [12.02.2009].

Imagem 88 – Vistas sobre o vale do Tâmega. Fotografia da autora. [12.02.2009].

Imagem 89 – Posto transfronteiriço 1956. [http://farm1.static.flickr.com/193/461761605\\_bd4e68f952\\_o.jpg](http://farm1.static.flickr.com/193/461761605_bd4e68f952_o.jpg).  
[10.07.2011].

Imagem 90 – Posto transfronteiriço, actualmente. [http://fotos01.farodevigo.es/fotos/noticias/318x200/2010-04-09\\_IMG\\_2010-04-09\\_23:54:14\\_our9obras.jpg](http://fotos01.farodevigo.es/fotos/noticias/318x200/2010-04-09_IMG_2010-04-09_23:54:14_our9obras.jpg). [20.07.2011].

Imagem 91 – Posto transfronteiriço, actualmente.

[http://1.bp.blogspot.com/\\_qcCNCData5Q/SbROUxdzICI/AAAAAAAAAZ4/9c2DYFYF1rs/s400/Imagen+176.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_qcCNCData5Q/SbROUxdzICI/AAAAAAAAAZ4/9c2DYFYF1rs/s400/Imagen+176.jpg).  
[20.07.2011].

Imagem 92 – Vistas do vale do Tâmega ao longo da estrada nacional. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 93 – Vistas do vale do Tâmega ao longo da estrada nacional. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 94 – Vista sobre a Igreja de Nossa Senhora da Azinheira. Fotografia da autora. [01.01.2011]. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 95 – Vista sobre o Castelo de Monterrei à chegada de Verín. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 96 – Vista sobre o rio Tâmega. Fotografia da autora. [01.01.2011].

Imagem 97 Vista sobre terrenos agrícolas. Fotografia da autora. [26.01.2011].

Imagem 98 – Fotografia da maqueta de análise do território. Vista Norte/Sul. Fotografia de José Feiteirinha. [17.07.2011].

Imagem 99 – Fotografia da maqueta de análise do território. Vista Sul/Norte. Fotografia de José Feiteirinha. [17.07.2011].

Imagem 100 – Fotografia da maqueta de análise do território. Vista superior. Fotografia de José Feiteirinha. [17.07.2011].

Imagem 101– Bicicleta Velib. [http://static.zoomr.com/images/4672304\\_b7559ec228\\_o.jpg](http://static.zoomr.com/images/4672304_b7559ec228_o.jpg). [30.06.2011].



Imagem 102 – Bicicleta Velib. [http://5dias.net/wp-content/uploads/2009/01/velib\\_300\\_1.jpg](http://5dias.net/wp-content/uploads/2009/01/velib_300_1.jpg). [30.06.2011].

Imagem 103 – Vista de um parque de aluguer de bicicletas *Velib*. <http://www.bikemagazine.com.br/2011/01/vive-la-velorution/>. [09.06.2011].

Imagem 104 – A concha de Viera é o símbolo dos peregrinos.  
[http://farm3.static.flickr.com/2261/1814117701\\_f67bdcd633.jpg](http://farm3.static.flickr.com/2261/1814117701_f67bdcd633.jpg). [30.06.2011].

Imagem 105 – A concha de Viera é o símbolo dos peregrinos. <http://ecoviagem.uol.com.br/fique-por-dentro/viajantes/eurotrip/dicas-de-viagens/santiago-de-compostela-espanha-999/peq-dsc-placa-caminho.jpg>. [30.06.2011].

Imagem 106 – A concha de Viera é o símbolo dos peregrinos. <http://www.moonmentum.com/blog/wp-content/uploads/2010/01/Monumento-a-Santiago-de-Compostela.jpg>. [30.06.2011].

Imagem 107 – A concha de Viera é o símbolo dos peregrinos. <http://imagenes.viajeros.com/fotos/c/cr/crgiwmao-1275337722-bg.jpg>. [30.06.2011].

Imagem 108 – A concha de Viera é o símbolo dos peregrinos.  
[http://www.todoparaviajar.com/UserFiles/Image/compostela\\_1.jpg](http://www.todoparaviajar.com/UserFiles/Image/compostela_1.jpg). [30.06.2011].

Imagem 109 – Planta de localização da Igreja de Nossa Senhora da Azinheira, Chaves.  
[http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=5780](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5780). [05.04.2011].

Imagem 110 – Planta de interiores. [http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=5780](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5780). [05.04.2011].

Imagem 111 – Alçado da Igreja de Nossa Senhora da Azinheira, Chaves.  
[http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=5780](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5780). [05.04.2011].

Imagem 112 – Corte transversal da Igreja de Nossa Senhora da Azinheira, Chaves.  
[http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=5780](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5780). [05.04.2011].

Imagem 113 – Vista exterior da Igreja de Nossa Senhora da Azinheira, Chaves.  
<http://static.panoramio.com/photos/original/4379251.jpg>. [30.06.2011].

Imagem 114 – Vista interior da Igreja de Nossa Senhora da Azinheira, Chaves.  
[http://farm4.static.flickr.com/3506/3268395798\\_5a08ef7afd\\_o.jpg](http://farm4.static.flickr.com/3506/3268395798_5a08ef7afd_o.jpg). [08.07.2011].

Imagem 115 – Açude em 1956. [http://farm2.static.flickr.com/1060/531318556\\_8efa044856\\_o.jpg](http://farm2.static.flickr.com/1060/531318556_8efa044856_o.jpg). [30.06.2011].

Imagem 116 – Açude actualmente. [http://farm1.static.flickr.com/194/513311263\\_fc764952ef\\_o.jpg](http://farm1.static.flickr.com/194/513311263_fc764952ef_o.jpg). [30.06.2011].

Imagem 117 – Açude em 1956. [http://1.bp.blogspot.com/\\_4X0cBAr4uQ/SjTAFac5fHI/AAAAAAAAAxo/NzhF8bFlovE/s1600/17.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_4X0cBAr4uQ/SjTAFac5fHI/AAAAAAAAAxo/NzhF8bFlovE/s1600/17.jpg). [30.06.2011].

Imagem 118 – Praia fluvial do Açude, no início dos anos 80. <http://chavesantiga.blogs.sapo.pt/arquivo/acude.jpg>. [30.06.2011].

Imagem 119 – Logótipo da denominação de origem Monterrei. [http://4.bp.blogspot.com/\\_XmCH6UKOxKw/TcPimbVgSml/AAAAAAAAAKE/43vpkXKH4Dg/s1600/LOGOTIPO+C.R.D.O.+MONTERREI.jpg](http://4.bp.blogspot.com/_XmCH6UKOxKw/TcPimbVgSml/AAAAAAAAAKE/43vpkXKH4Dg/s1600/LOGOTIPO+C.R.D.O.+MONTERREI.jpg). [30.06.2011].



Imagem 120 – Vinhas de Monterrei. <http://2.bp.blogspot.com/-gtH9ugMGlgA/TbbGeJ0OrHI/AAAAAAAAAJw/khPpeFJiaAY/s1600/P1010074.JPG>. [09.07.2011].

Imagem 121 – Vinho de Monterrei. <http://4.bp.blogspot.com/-9GIFbEiEUMQ/Tf8o7Fe7l6I/AAAAAAAAASY/tqxeO4xeVR8/s1600/monterrei-10.jpg>. [09.07.2011].

Imagem 122 – Vista do balneário de Cabreiroá em 1908.

<http://pictures.todocoleccion.net/tc/2009/01/19/11613170.jpg>. [10.07.2011].

Imagem 123 – Quiosque sobre a fonte de Cabreiroá (fotografia antiga). <http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/26091485.jpg>. [10.07.2011].

Imagem 124 – Quiosque sobre a fonte de Cabreiroá (fotografia actual).

[http://www.eixoatlantico.com/\\_eixo\\_2009/subido/Ciudades/cid20080108173914/verin\\_02\\_balneario\\_cabreiroa.jpg](http://www.eixoatlantico.com/_eixo_2009/subido/Ciudades/cid20080108173914/verin_02_balneario_cabreiroa.jpg). [10.07.2011].

Imagem 125 – Interior do quiosque. <http://www.fotosdegalicia.es/galicia/d/72794-2/casa+de+perumanantial+del+balneario+de+Cabreiroa.jpg>. [10.07.2011].

Imagem 126 – Interior do quiosque. <http://static.panoramio.com/photos/original/26091550.jpg>. [10.07.2011].

Imagem 127 – Antigo Grande Hotel de Cabreiroá (fotografia antiga).

<http://www.flickr.com/photos/33715223@N02/3159715587/sizes/l/in/photostream/>. [10.07.2011].

Imagem 128 – Antigo Grande Hotel de Cabreiroá (fotografia actual).

[http://www.eixoatlantico.com/\\_eixo\\_2009/subido/Ciudades/cid20080108173914/verin\\_01\\_balneario.jpg](http://www.eixoatlantico.com/_eixo_2009/subido/Ciudades/cid20080108173914/verin_01_balneario.jpg). [10.07.2011].

Imagem 129 – Jardins do Balneário de Cabreiroá. [http://lh6.ggpht.com/-RTg2GiwDZKQ/SeYWVOvroAI/AAAAAAAAABD4/R2F68iMOUUE/IMG\\_0478.jpg](http://lh6.ggpht.com/-RTg2GiwDZKQ/SeYWVOvroAI/AAAAAAAAABD4/R2F68iMOUUE/IMG_0478.jpg). [10.07.2011].

Imagem 130 – Jardins do Balneário de Cabreiroá. [http://lh4.ggpht.com/-vg2PsbmR4q0/SeYSt\\_dmWjl/AAAAAAAAA8M/XPgt5RWHnwM/s512/IMG\\_0417.jpg](http://lh4.ggpht.com/-vg2PsbmR4q0/SeYSt_dmWjl/AAAAAAAAA8M/XPgt5RWHnwM/s512/IMG_0417.jpg). [10.07.2011].

Imagem 131 – Jardins do Balneário de Cabreiroá. [http://lh6.ggpht.com/\\_6MeXjewW9U/SeYWeKg7kjl/AAAAAAAAABEI/7k8OdXUI3mM/IMG\\_0480.jpg](http://lh6.ggpht.com/_6MeXjewW9U/SeYWeKg7kjl/AAAAAAAAABEI/7k8OdXUI3mM/IMG_0480.jpg). [10.07.2011].

Imagem 132 – Jardins do Balneário de Cabreiroá. [http://lh6.ggpht.com/-ZgyFp0hj9cE/SeYT2U7Wd7I/AAAAAAAAAc/75pg0\\_GpGkQ/IMG\\_0434.jpg](http://lh6.ggpht.com/-ZgyFp0hj9cE/SeYT2U7Wd7I/AAAAAAAAAc/75pg0_GpGkQ/IMG_0434.jpg). [10.07.2011].

