

# A RAIÁ DE RIBACÔA: PERSPETIVAS DE INVESTIGAÇÃO COMPREENDENDO O PERÍODO DE 1762-1960

MARIA ISABEL LOPES DE MENDONÇA\*

**Resumo:** *O estudo das dialéticas da organização do povoamento na raia de Ribacôa, compreendendo o período entre 1762 e 1960, surge da necessidade de sistematização e interpretação das arquiteturas do território em diálogo tensional com a sua condição fronteiriça. A região ribacudana (concelhos de Figueira de Castelo Rodrigo, Almeida e Sabugal) constituirá o foco de análise e problematização acerca da modelação contemporânea da paisagem, coordenada no âmbito das ações estatais objetivadas de acordo com o sentido ocupacional e produtivo do espaço.*

*A leitura sobre a ação dos diversos agentes ao longo dos séculos recuperará aspetos da evolução da ocupação humana<sup>1</sup> que se constituem como base metodológica para a compreensão do processo de construção territorial.*

*Numa perspetiva de compreensão holística, demonstrar-se-á que as incursões exploratórias realizadas sobre fontes primárias e o aprofundamento teórico deverão complementados por levantamentos locais, nomeadamente aos assentamentos humanos em articulação com o seu espaço vital que integra as estruturas da água, as construções de apoio à ação militar, bem como o sistema de circulações rodoviário, ferroviário e fluvial, as indústrias e as explorações agrícolas.*

**Palavras-chave:** *Arquiteturas do território; povoamento; modelação contemporânea da paisagem; industrialização*

**Abstract:** *The research about the dialectics of the organization of the settlements in Ribacôa's ray, comprising the period between 1762 and 1960, arises from the systematization and interpretation of the territory's architecture in a tensional dialogue with its border condition. The mentioned region (roughly confined to the municipalities of Figueira de Castelo Rodrigo, Almeida and Sabugal) will thus constitute the main aspect of analysis and problematization related with contemporary landscape modeling, which is coordinated with state actions aimed according the productive and economic possibilities of the region.*

*The discourse about the action of several agents over the centuries will recover aspects of the evolution of human occupation that constitute a methodological basis for understanding the territorial process.*

*In a perspective of holistic understanding, it will be demonstrated that exploratory incursions including primary sources and the theoretical field must be complemented by local surveys, namely those showing the human settlements in articulation with its vital space that integrates the water structures, the constructions supporting the military actions as well as the circulation system, the industries and the farms.*

**Keywords:** *Territory architectures; settlement; contemporary landscape and environment modeling; industrialization.*

---

\* Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. Recebeu os prémios Ricardo Spratley e Viana de Lima 2016-2017. Realizou o Mestrado Integrado em Arquitetura pela FAUP, concluído com a dissertação «Viver num espaço de fronteira. O território e o povoamento no Alto Côa». É bolsista da Fundação para a Ciência e a Tecnologia, com a tese de doutoramento «A raia de Ribacôa: dialéticas da organização do povoamento e da construção da paisagem», orientada por Marta Oliveira (CEAU-FAUP) e Virgílio Borges Pereira (FLUP e CEAU-FAUP). mmendonca@arq.up.pt.

<sup>1</sup> Como a que se estabelece, em termos metodológicos, por exemplo, nos trabalhos de André Evangelista Marques, a propósito da diocese de Braga (quando incluía a região transmontana). EVANGELISTA MARQUES, 2013: 23-30.

## INTRODUÇÃO

Ribacôa, território pouco populoso e distante de importantes centros urbanos do nosso país, apresenta cristalizadas marcas de ocupação humana de tempos muito remotos. No entanto, reportando-nos, apenas, a um tempo mais próximo, constata-se que são relativamente mal conhecidos os séculos XVIII, XIX e XX. Por isso, revelando-se importante proceder à sua sistematização com vista a um conhecimento mais rigoroso das dinâmicas territoriais, operadas em Portugal e, sobretudo, ao nível da região, apresentamos as diretrizes de um programa de trabalhos inseridos numa investigação de doutoramento, aludindo às suas principais temáticas e práticas metodológicas.

Podemos afirmar que a paisagem ribacudana emana de uma tendência de evolução fundada nos lugares povoados na proto-história e na romanização, havendo vestígios arqueológicos a confirmar a estreita relação da construção da paisagem rural a partir das formas mais antigas de povoamento<sup>2</sup>. Destacam-se, neste âmbito, os sistemas defensivo e de circulação entre Espanha e o Atlântico, o parcelamento agrário de provável origem romana e um povoamento devedor da ação das Ordens de Cister<sup>3</sup> e Santa Cruz<sup>4</sup>.

Concomitantemente, os séculos XVIII, XIX e XX parecem ser pontuados por sucessivos impulsos de dinamização territorial, imbuídos de um certo pragmatismo e racionalismo próprios da época, e, portanto, distintos em alguns aspetos dos termos de povoamento que caracterizam os períodos anteriores. Isto é, a reorganização económica, exponenciada pelas políticas económicas pombalinas e marianas, incrementou um conjunto de relações entre o interior do país e os núcleos urbanos mais importantes, levando a uma adequação das formas de organização territorial antiga.

Atendendo à singularidade destas permanências, propomos identificar as dinâmicas associadas à construção de vias de comunicação, ao melhoramento urbano e ao controlo da fronteira e interpretar as suas correlações com as questões de desenho subjacentes à adaptação das lógicas precedentes. Esta investigação compreende, por isso, a criação de uma cartografia da região que correlaciona dados referentes às transformações territoriais no período de 1762-1960, na perspectiva de estabelecer um modo de ler e conhecer a paisagem na sua evolução.

A formulação do discurso atenderá à seleção de fontes primárias (dispersas por vários arquivos) que contemplam cartografia histórica de vilas, de espaços de batalha, da rede viária e do controlo da fronteira, bem como a análise das Memórias Paroquiais, de relatos do período das invasões francesas, relatórios de obras públicas e fotografias, por nos informarem do aspeto geral da paisagem ribacudana.

---

<sup>2</sup> VILAÇA, 1995: 103-120; COSME, 2002: 94-142; OSÓRIO, 2000: 26-116.

<sup>3</sup> BALCÃO VICENTE, 1996: 55-215.

<sup>4</sup> MARTÍN VISO, 2005: 109; MENDONÇA, 2017: 127-142.

A importância de uma leitura integrada, que relaciona os povoados com o espaço periurbano, valorizando o património abandonado e alertando para as novas possibilidades de intervenção arquitetónica contemporânea, permitirá analisar em pormenor alguns lugares, respetivas manchas urbanas e envolvente ambiental. A investigação pressupõe, por isso, levantamentos, análises e reflexões sobre a articulação dos assentamentos com o seu espaço vital, contemplando estruturas da água (fontanários destacados na cartografia setecentista e oitocentista; moinhos), construções de apoio à ação militar e ao controlo da fronteira (casas da Guarda Fiscal, barreiras, caminhos), explorações agrícolas (quintas agrícolas de Luzelos, Milheiro, Bizarril) e atividades económicas (culturas de sequeiro, da amoreira, do vinho, a mineração, que impulsionaram grandemente o desenvolvimento urbano de Figueira de Castelo Rodrigo, Vilar Formoso, Sabugal).

Relativamente aos momentos particulares que pretendemos incluir nesta investigação – que se insere no âmbito de uma tese de doutoramento –, a sua seleção resulta da constatação de períodos mais profícuos ao nível da reprodução cartográfica, da expansão urbana e da implementação de medidas económicas atinentes à gestão e ao aproveitamento dos recursos naturais de Ribacôa; ao mesmo tempo, pretendemos orientar a pesquisa para períodos da História de Portugal que, neste âmbito, são menos desenvolvidos.

## O TERRITÓRIO INSCRITO NUMA PERSPETIVA DE VALORIZAÇÃO INTERNA

Os aspetos mais significativos da transformação da paisagem entre 1762-1960 prendem-se, por um lado, com a natureza das intervenções arquitetónicas, nomeadamente as de cariz comercial/industrial e habitacional, com o sistema de circulações e com o desenho da dimensão cívica dos lugares. Perante a condição raiana deste território, por outro lado, não podemos descurar a leitura sistémica da organização dos povoados face à fronteira dependente, fixando uma «cartografia das guerras» que ocorreram durante a cronologia supracitada («Guerra Fantástica», «Invasões Francesas», «Lutas Liberais» e Guerra Civil Espanhola).

Efetivamente, no campo da ação militar, a maior parte das estruturas presentes, neste território em específico, foram edificadas durante os séculos XII-XV, tendo havido sucessivos melhoramentos, no caso da fortaleza de Alfaiares, no século XVI, tornando-a num dos mais eficazes estabelecimentos militares do período manuelino, e o mais importante da Beira Interior durante o período da Guerra da Restauração; ou, no caso da praça-forte de Almeida, cuja construção da estrutura abaluartada foi também iniciada durante a Guerra da Restauração, por volta de 1641, prolongando-se até ao final do século XVIII. As interven-

ções nestas duas praças foram fundamentais devido à sua posição estratégica dominante sobre os corredores naturais de ligação Portugal-Espanha.

Entre 1762 e 1763, por força do envolvimento de Portugal na «Guerra dos Sete Anos» (acontecimento que, em Portugal, ficou conhecido por «Guerra Fantástica»), a região foi ocupada pelas tropas franco-espanholas. Dada a documentação cartográfica referente à sua distribuição, podemos observar que a defesa da raia se estabelecia em locais que correspondem a corredores naturais, porque, devido ao relevo, os exércitos inimigos deveriam procurar os pontos de entrada facilitada no reino de Portugal (fig. 1: «Mapa de la frontera de Portugal que media entre los rios Duero y Tajo en que se manifiestan los Arroios, Caminos y Lugares que ocupò el Exercito del Rey»<sup>5</sup>). Em 1762, a cartografia identificava os caminhos e os lugares ocupados pelas tropas franco-espanholas<sup>6</sup>, dando destaque aos corredores naturais supracitados, isto é, as entradas no território nacional a partir dos eixos Forte da Conceição (Espanha)-Almeida e Perales (Extremadura, Espanha)-Alfaiates. Assim, o sistema de circulações, devedor do esquema vigente de rotas peninsulares, será analisado a partir deste documento e recorrendo aos dados arqueológicos que confirmam que as comunidades alicerçaram as estruturas de povoamento numa perspetiva defensiva, aspeto que remonta à tendência de evolução dos povoados proto-históricos, romanos e medievais que foi integrada e adaptada de acordo com os projetos, de índole mais pragmática, dos séculos XVIII e XIX.

Noutro âmbito, perante a consciencialização da dimensão produtiva do território, iniciada no final do século XVIII, em Portugal, a racionalização do espaço físico centrou-se, cada vez mais, sob a égide do Estado<sup>7</sup>. É o território que confere, de facto, ao projeto a sua eficácia, permitindo a elaboração de «arquitecturas e dispositivos do território» que participavam da organização e da codificação do espaço peri-urbano, situando na «escala da paisagem» a representação de fontes, chafarizes, estruturas militares (como as casas do corpo de Guarda da praça-forte de Almeida, implantadas fora da estrutura muralhada), indústrias, quintas agrícolas, veigas, pedreiras, pontos de atravessamento dos rios (pontes, vaus, açudes e barcas).

A necessidade de desenvolver a agricultura e a indústria por intermédio da criação de novas vias de comunicação está na génese da potencialização das competências dos engenheiros, iniciativa que, na época, segundo Antoine Picon, se traduziu num aspeto importante para as cartografias particulares do território que se efetuaram no século XIX.

---

<sup>5</sup> Archivo Cartografico del Ejercito: Ar.I-T.6-C.1\_10.

<sup>6</sup> SERRÃO, 1984: 529-530.

<sup>7</sup> MACEDO, 2012: 121-122.

Assim, no Pombalismo, a promoção dos espaços de produção e a comercialização interna, que fomentou e disciplinou o setor agrícola e industrial, encontra-se na origem dos projetos urbanos para Porto Covo, para a vila de Cuba<sup>8</sup> e para Vila Real de Santo António<sup>9</sup> – do mesmo modo que concebemos a existência e a possibilidade de levantamento de matrizes urbanas, em Ribacôa, do mesmo âmbito dos anteriores.

Durante o reinado de D. José I, manifestou-se o interesse pelos produtos explorados no Médio e no Baixo Côa – nomeadamente cereais e vinho –, o que coincidiu com a intenção de desenvolver a rota fluvial do Douro, nomeadamente o prolongamento desta até Barca d’Alva<sup>10</sup>, e com a criação da Companhia Geral dos Vinhos do Alto Douro (1756), encarregue de dirigir empreitadas de estradas e caminhos nas quais se inclui a ligação Almeida-Figueira de Castelo Rodrigo-Barca d’Alva<sup>11</sup>.

A demolição do Cachão da Valeira, em São João da Pesqueira, em 1792, tornou possível a navegabilidade do rio Douro até Barca d’Alva, favorecendo «a expansão vitícola nos espaços a montante do Cachão, cujos vinhos passam a competir mais facilmente com os da região demarcada»<sup>12</sup>. Os territórios de Vila Nova de Foz Côa e de Figueira de Castelo Rodrigo usufruíram, por isso, dos efeitos favoráveis que a expansão da navegabilidade do rio Douro proporcionou, ao facilitar o escoamento não só de vinhos e de uvas, mas também de outros produtos.

Outro aspeto que orientou as políticas pombalinas relaciona-se com o controlo do comércio fronteiriço. Algumas povoações da raia, como Almeida, Vilar Torpim e Figueira de Castelo Rodrigo (até meados do séc. XIX) constituíam, assim, importantes lugares de controlo alfandegário, para garantir que as mercadorias, importadas ou exportadas, pagassem os respetivos direitos de entrada e saída<sup>13</sup> – o mesmo princípio que instituiu o interesse na construção de cais fluviais e de acessos decorrentes da expansão da navegação fluvial do Douro até Barca d’Alva, localizada na fronteira com Espanha.

Por outro lado, as terras de Ribacôa orientaram-se para a criação de gado, razão pela qual encontramos inúmeras referências, nas Memórias Paroquiais, à criação de gado lanígero, particularmente em Almendra, Castelo Melhor, Castelo Bom, Castelo Rodrigo, Castelo Mendo, Escalhão, Sabugal<sup>14</sup>.

---

<sup>8</sup> MOEDAS, 2012: 20-50.

<sup>9</sup> ROSA MENDES *et al.*, 2010: 25.

<sup>10</sup> MARTINS PEREIRA, 1991: 20-27.

<sup>11</sup> O Marquês de Pombal, ao mesmo tempo que promulgava novas diretrizes comerciais por todo o país, procurou atrair a burguesia do norte de Portugal para o negócio da pesca no Algarve, conseguindo o incentivo dos administradores da Companhia Geral das Vinhas do Alto Douro no negócio da captura e comercialização do pescado algarvio. HORTA CORREIA, 1997: 61-63.

<sup>12</sup> NUNES DE OLIVEIRA, 2010: 89.

<sup>13</sup> TOMAZ, 1988: 355-388.

<sup>14</sup> CAPELA, 2013: 189-595.

As Memórias Paroquiais são também indiciadoras da riqueza da região ao nível da produção de centeio, em grandes quantidades, e de algum trigo e cevada, no Baixo Côa; ao passo que de Vilar Formoso até ao Sabugal predominava quase exclusivamente o centeio. Outros produtos igualmente referenciados são os vinhos desta região beirão, havendo claras alusões à sua qualidade e quantidade de produção em Algodres (chamada, anteriormente, Algodres dos Vinhos), Almofala, Escalhão e Vermiosa. Também é dado destaque à criação de gado em Figueira de Castelo Rodrigo e Almeida, havendo indicação no Inquérito Industrial de 1881 da existência de 2 fábricas de lanifícios em Almeida (tendo respondido ao Inquérito, apenas, 3 fábricas para todo o distrito da Guarda).

Ainda no plano de desenvolvimento económico do território, destacamos a fundação da Companhia Mineira de Cima-Côa, que, de acordo com uma Portaria de 1856, reconheceu a exploração de minas de ferro e chumbo na envolvente de Almofala – minérios de investimento necessário na «corrida ao armamento»<sup>15</sup>. O Inquérito Industrial de 1881 menciona, ainda, a amoreira como uma cultura relevante desta região raiana, sendo produzida em várias localidades, e que consistia na criação do bicho da seda utilizado na indústria têxtil. O casulo e o alimento eram, inclusivamente, adquiridos nos concelhos de Vila Nova de Foz Côa, Mêda e Figueira de Castelo Rodrigo, sendo escoados para o Porto ou vendidos a espanhóis, franceses e, principalmente, italianos.

Por sua vez, estas políticas económicas, iniciadas com o Marquês de Pombal, que se revelaram determinantes para o crescimento das referidas atividades económicas da região até meados do século XIX, estão na origem da adaptação da rede viária, da construção dos cais fluviais no Douro e do posto comercial de Barca d'Alva, da expansão urbana de F. Castelo Rodrigo, da criação das quintas agrícolas de Luzelos, Milheiro e Bizarril, do incremento da indústria têxtil e, posteriormente, da introdução do caminho-de-ferro.

## AS IDEIAS DE PROGRESSO NA ADEQUAÇÃO DA PAISAGEM RURAL

Com o objetivo de fortalecer a economia interna e de reestruturar a coesão territorial do reino, um conjunto muito significativo de intervenções foi sendo executado, no século XIX, ainda no âmbito das premissas apontadas pelo Marquês de Pombal<sup>16</sup>. Como tal, embora o delineamento de um programa nacional de obras públicas se concretize efetivamente a partir da década de 40, os seus antecedentes incluem alguns planos precursores.

---

<sup>15</sup> DGEG, Boletim de Minas, 1911.

<sup>16</sup> A construção de novas estradas, preocupação vigente no final do século XVIII, foi interrompida pelas graves vicissitudes vividas aquando das Invasões Francesas, no dealbar do século seguinte. ANDRADE, 2004: 410.

O plano para a abertura e conservação das estradas reais, de Miguel Pereira Pinto Teixeira, em 1781<sup>17</sup>, abriu um debate sobre o papel das vias de circulação para o desenvolvimento do País que se prolongou pelo século XIX. Pinto Teixeira considerava necessário investir na mobilidade das populações, promovendo formas de viajar mais breves, económicas, seguras e cómodas, e, principalmente, defendia a dinamização do mercado interno, pelo transporte dos produtos provenientes do interior das províncias em direção aos centros urbanos consumidores. Como tal, concebeu, entre outras, a ligação estradal de Almeida a Coimbra, na rótula do eixo dominante Lisboa-Porto<sup>18</sup>.

Contudo, a concretização da referida estrada real só se efetivou aquando das invasões francesas. Após a ocupação francesa, em 1807, o general Paul Thiébault (1769-1846), chefe do Estado-Maior do exército francês, ficou incumbido por Napoleão Bonaparte de reparar a nova via militar e completar a ligação de Almeida a Ciudad Rodrigo<sup>19</sup>. De acordo com a cartografia (fig. 2: «Movement against the french troops occupying the position of Guarda [...]»<sup>20</sup>), a retificação das estradas da região executada pelos franceses compreendia, aliás, dois pontos de atravessamento do rio Mondego nesta zona: em Casas do Rio, seguindo até Almeida, e entre Ratoeira e Aldeia Rica, na ligação até à Guarda – estrada que permitia acolher os exércitos franceses que cruzaram a fronteira perto do Sabugal e de Poço Velho/Vilar Formoso. A restante cartografia das invasões revela, em comparação com a cartografia do período da «Guerra Fantástica», uma perceção mais cuidada da topografia, dando destaque aos acidentes naturais, aos terrenos mais difíceis e rochosos, à representação dos rios, etc.

Num tempo em que se realizaram, sobretudo, batalhas e guerrilhas em terreno aberto, as operações militares foram também cruciais na transformação da paisagem rural. Neste contexto algumas operações urbanísticas resultaram da permanência do exército luso-britânico nalgumas povoações raianas, como é o caso dos quartéis militares de Freineda e Nave de Haver<sup>21</sup>.

Paralelamente em relação a estes acontecimentos, o interesse de constituir e de melhorar as infraestruturas na região dependeu também das atividades económicas que adquiriram maior expressão de desenvolvimento. Um inquérito de 1889, em acervo no Arquivo Municipal de Figueira de Castelo Rodrigo, e outros documentos como o registo de minas do concelho de Almeida, dão conta dos minérios existentes, ressaltando-se os focos localizados junto ao rio Côa, na proximidade das Casas Agrícolas de Luzelos, Milheiro e Bizarril (povoados cuja

---

17 MATOS, 1980: 491-500.

18 MARTINS, 2014: 420-427.

19 MARTINS, 2014: 428.

20 Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya: Maps & plans showing the principal movements... in which the British Army was engaged during the war from 1808 to 1814.

21 GREEN, 2016: 159.

fundação será mais antiga, mas cujos conjuntos arquitetónicos em ruínas remontam ao século XVIII), onde existiam, em maior número, jazidas de estanho, antimónio e alguma prata; junto ao rio Águeda, por sua vez, destaca-se a extração de chumbo, em filões próximos da localidade de Almofala.

Dada esta visão panorâmica do pulsar socioeconómico do território ribacudano, constatamos, todavia, que, no final do século XIX, Portugal debatia-se com uma série de dificuldades que prejudicaram, em parte, o desenvolvimento de infraestruturas de comunicação nos momentos subsequentes, verificando-se um grande atraso na construção de vias férreas relativamente a outros países, nomeadamente França e Inglaterra.

Em 1851, a ideia de criação de uma rede de transportes nacional assentava na construção de estradas ou canais e no melhoramento da circulação de alguns rios. A hipótese ferroviária, ainda que admitida, não foi concretizada (dizia respeito, na verdade, a uma só linha de Lisboa ao Carregado)<sup>22</sup>. Mesmo no início da década de 1850, apesar das possibilidades estudadas pelos defensores da construção de vias férreas, a rede de comunicações nacional continuava dependente, sobretudo, de estradas e rios navegáveis e da circulação marítima de cabotagem.

A proposta de lei sobre o «Sistema geral de comunicações do reino» é representativa da falta de organização de um plano geral para as ligações ferroviárias, surgindo, por exemplo, propostas muito mais ousadas e extemporâneas, como a ligação por um extenso canal do rio Zêzere ao rio Côa<sup>23</sup>, encarada como forma privilegiada para o escoamento de produtos para toda a zona a Nascente da Serra da Estrela. As estradas, os canais e o melhoramento da navegabilidade dos rios eram, ainda em 1854, as alternativas defendidas.

Porém, durante este período, incrementaram-se as empreitadas de estradas, com o objetivo de concretizar acessos locais e ligações às futuras estações de caminho-de-ferro, constituindo um significativo programa de obras públicas para a região que permitiu o desenvolvimento das ligações da Guarda ao Sabugal e deste a Ciudad Rodrigo; bem como as conexões de Figueira de Castelo Rodrigo a Barca d'Alva e a Vila Nova de Foz Côa e a construção de uma grande ponte de bitola ferroviária sobre o rio Côa, perto de Malhada Sorda (1882) – conforme os relatórios e projetos de obras públicas em acervo no Arquivo Distrital da Guarda permitem verificar. Em 1887, foi também concluída a linha do Douro, que ligava o Porto a Barca d'Alva e esta a Salamanca. Antes da conclusão da linha do Douro, foi renovada a antiga estrada real (1863-1864) que ligava Figueira de Castelo Rodrigo a Barca d'Alva, completando-se igualmente a ligação da primeira localidade a Almeida<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> ALEGRIA, 1990: 44-45.

<sup>23</sup> ALEGRIA, 1990: 58.

<sup>24</sup> Arquivo Distrital da Guarda: PT/ADGRD/ACD/DOP/II/009.

Os projetos deste tipo de intervenções são, ainda nesta altura, ilustrativos das potencialidades desta região, que procuraram ser incrementadas com um conjunto de pequenas ações de fomento económico desde o período pombalino, que procuravam proporcionar o escoamento de algumas matérias-primas. Isto é, os desenhos de estradas, sobretudo, demonstram a grande extensão de território que era cultivada predominantemente com centeio e trigo – dispendo inclusivamente de parte do cadastro das propriedades junto às estradas projetadas.

Do mesmo modo, a introdução do caminho-de-ferro procurava favorecer, uma vez mais, o escoamento das produções vitícolas de Vila Nova de Foz Côa e de Figueira de Castelo Rodrigo, mas não exclusivamente, como confirmam os registos de mercadorias referenciados<sup>25</sup>. A estação de Barca d'Alva exponenciou a sua atratividade, constituindo a principal recetora dos excedentes agrícolas e têxteis obtidos na região do Baixo Côa (enquanto as estações do Tua e do Pocinho abrangiam as áreas transmontanas e beiraltinas a Poente do Côa), dos quais destacamos o azeite (ainda que em menor número que aquele que era emitido na estação do Pocinho), a lã e os cereais (em Barca d'Alva este último correspondia a emissões de cerca de 2 toneladas)<sup>26</sup>.

Como é possível constatar, o período de 1820 a 1890 compreende, acima de tudo, uma visão da capacidade funcional da estruturação do território, surgindo, como tal, um conjunto de medidas que procuraram exponenciar esta possibilidade. Perante estes dados acerca da condição industrializada da paisagem ribacudana, poderemos incluir inúmeros projetos de modernização de infraestruturas, como já fomos referindo que traduzem a necessidade de otimizar a gestão das matérias-primas produzidas na região.

## AS OPERAÇÕES DE MELHORAMENTO DA VIDA RURAL E OS PROCESSOS TERRITORIAIS NO DEALBAR DA CONSTITUIÇÃO DOS ESTADOS DITATORIAIS

Em concomitância com este enquadramento sobre uma perspetiva mais pragmática e progressista do conhecimento e intervenção sobre o território, não podemos esquecer a constituição da primeira Comissão Internacional de Limites, em 1855. Reforçando o controlo do Estado sobre os espaços fronteiriços e as comunidades que os habitam, seria possível controlar os espaços de produção mais importantes, junto à fronteira, e mitigar o contrabando, atividade que ganhou uma nova intensidade após a instauração do regime liberal em ambos os países, na origem de estudos e projetos reformistas que previam uma concertação da política comercial.

---

<sup>25</sup> MESQUITA PINA, 2003: 408-409.

<sup>26</sup> NUNES DE OLIVEIRA, 2010: 90-91.

Atendendo aos planos de demarcação dos limites fronteiriços e na senda do melhoramento das políticas comerciais e fiscais, apoiadas num vasto programa de obras públicas, desenvolveu-se a necessidade de conformar limites lineares, claramente visíveis e identificáveis da fronteira. O Tratado dos Limites de 1864, que estabeleceu a fronteira luso-espanhola na Península Ibérica, procedeu das experiências de delineamento dos grandes espaços fronteiriços do continente americano por portugueses e espanhóis em torno de 1750 a 1777<sup>27</sup>. Assim, na região em apreço, o desenho da fronteira compreendeu o reconhecimento das características naturais do território, conjuntamente com a criação de espaços que impusessem e limitassem o controlo de intercâmbios.

O «Plano de la linea fronteiriza entre España y Portugal comprendida entre el rio Duero y el rio Tuevo o Erjas», à escala 1:10 000 (resultante do referido Tratado, embora tenha sido publicado, apenas, em 1903), estabeleceu a linha divisória dos dois países para a totalidade da região que nos propomos estudar. A criação dos referidos espaços de controlo implicava, a maioria das vezes, edificação de edifícios nos dois lados da fronteira. Em Barca d'Alva, junto à foz do rio Águeda, a ponte internacional do caminho-de-ferro liga os dois países, nos quais se procedeu igualmente à construção de armazéns, ocasionou a implantação de um posto da Guarda Fiscal (em lado português), de um Quartel de Carabineros (em lado espanhol) e outros espaços de apoio substancialmente utilizados durante a Guerra Civil Espanhola. Por outro lado, no âmbito do comércio de contrabando, procedeu-se à demarcação de um caminho na margem esquerda do rio Águeda, que conectava os vários pontos de atravessamento do rio e, em ambos os lados, encontram-se esconderijos das autoridades que controlavam estes pontos. Também se encontra identificado um muro demarcatório da fronteira nas imediações de Vilar Formoso e Poço Velho, localidades de intensa atividade de contrabandistas<sup>28</sup>.

Para além dos rios Águeda e Tourões que entre Vilar Formoso e Barca d'Alva constituem os limites do território ribacudano, o desenho da fronteira tomou como referência o caminho entre Aldea del Obispo, Vilar Formoso e Nave de Haver, infraestrutura que apoiou as diferentes posições do exército luso-britânico aquando da batalha de Fuentes de Oñoro. Com a chegada do caminho-de-ferro a Vilar Formoso, em 1882 (representada nestes planos de demarcação da fronteira), uma série de serviços foram introduzidos nesta vila, nomeadamente uma sede da Guarda Fiscal, postos alfandegários, estação de comboios, tendo sido também criados equipamentos públicos na década de 60 do século XX.

<sup>27</sup> Uma política que, entre outros aspetos, incluiu a formação de infraestruturas e de assentamentos humanos constituídos por colonos portugueses e espanhóis. ARAÚJO, 2012: 41-76.

<sup>28</sup> A partir de incursões exploratórias do «Plano de la linea fronteiriza entre España y Portugal comprendida entre el rio Duero y el rio Tuevo o Erjas» (Archivo Cartografico del Ejercito).

Estas representações cartográficas da fronteira vão ser especialmente úteis aquando da constituição do Estado Novo e, sobretudo, durante o período da Guerra Civil Espanhola, entre 1936-1939, pois serviram de base ao estudo da fronteira – isto é, dos pontos de passagem existentes e como meio de projeção dos postos fiscais que efetivaram o controlo organizado do território por parte dos dois estados (fig. 3: «Frontera del rio Turones»<sup>29</sup>).

Para além da organização do desenho da fronteira, as iniciativas do Estado passaram também, paulatinamente, pela definição de um programa de obras públicas que tinha como objetivo estabelecer um planeamento dos núcleos rurais, melhorar a economia interna e, em última instância, combater o contrabando resultante da vigência de um regime comercial restritivo.

O investimento no desenvolvimento de pequenos projetos de arranjo de núcleos rurais constitui uma das bases de ação da política estatal para as regiões de baixa densidade, predominantemente rurais, nos finais do século XIX até à implantação da República, entre 1885 e 1910. Estes aplicaram a noção de desenho urbano, ao qual se juntou a necessidade de inserção de canalizações, a pequenos lugares, dotando estes núcleos de alguns elementos sanitários básicos, como novos chafarizes, fontes, tanques, ou o arranjo do entorno da igreja ou capela principais. Recorrendo a alguns casos, levantados localmente e reunindo os projetos em acervos nos arquivos municipais de F. de Castelo Rodrigo, Almeida e Sabugal, será possível definir a dimensão da implementação destes projetos.

Numa perspetiva de continuidade com o período que antecede a 1.<sup>a</sup> República, o Estado Novo, a partir da década de 30, começou por definir um programa de obras públicas, voltado para as regiões cuja economia e o nível de industrialização eram mais frágeis, na linha de continuidade com os referidos melhoramentos rurais. Assim, desenvolveu-se uma política de fomento rural que passou pela construção de equipamentos e de infraestruturas rodoviárias, pelo desenvolvimento da rede de comunicações postal e telefónica, pela instalação de cooperativas agrícolas (à parte dos projetos de Colónias Agrícolas, desenvolvidos pela Junta de Colonização Interna) e pela realização de obras de hidráulica agrícola, geral e urbanas, complementando os serviços de melhoramento rural aplicados a pequenos lugares (como Reigada, Freixeda, Nave, Mido, Ade, Souto) e os Planos de Urbanização das vilas de F. de Castelo Rodrigo, Vilar Formoso e Sabugal. Neste âmbito, devemos encetar o levantamento e o estudo comparativo de alguns projetos deste tipo que tiveram lugar em Ribacôa.

Com o término da Guerra Civil Espanhola, à qual se segue a 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial, a fronteira constituiu-se como um espaço de grandes fluxos, particularmente a partir da passagem em Vilar Formoso, que usufruía de bons acessos

---

<sup>29</sup> Archivo Cartografico del Ejercito: Ar.I-T.6-C.2\_30-11.

rodoviários e da linha de caminho-de-ferro da Beira Alta. Em Ribacôa, devido à forte exposição fronteiriça relativamente a Espanha e à atração de outros centros urbanos nacionais, desenvolveram-se padrões sociais<sup>30</sup> que, principalmente nas décadas de 50 e 60, resultaram no abandono das atividades rurais, na emigração e na acentuação do estado de marginalização da região.

## «PARA UM [TERRITÓRIO] DE HOJE»

Procurando demonstrar e sistematizar os sucessivos incentivos de desenvolvimento económico, desde 1762 até 1960, articulando-os com a expansão arquitetónica e urbana, compreendemos que, devido aos constrangimentos regionais, por um lado, e às políticas de desenvolvimento económico, por outro, não se atingiu uma industrialização homogénea da região que se traduzisse na melhoria das condições de vida das populações de Ribacôa.

Para além disso, apesar dos vários indícios de potencialidade relativamente à produção de determinadas matérias-primas, a debilidade urbana, o isolamento e as dificuldades em conseguir um crescimento baseado nas atividades económicas parecem ter constituído um entrave à manutenção de apoios de desenvolvimento coordenados sob a égide do Estado e pelas autoridades locais, sobretudo, a partir de meados do século XX. Por isso, reconhecemos o estado atual de esquecimento e de abandono do tecido económico e arquitetónico da região (Fig.4: Casas abandonadas da aldeia de Milheiro, F. de Castelo Rodrigo). Pretendemos, com o decurso desta investigação, contribuir para a construção de um discurso implicante da paisagem ribacudana que possa proporcionar a consciencialização da importância histórica, urbana e cultural das arquiteturas vigentes, bem como para a reflexão sobre as potencialidades da sua reabilitação.

Acreditamos, ainda, que a construção de um diálogo multifacetado sobre a relevância particular da região, que envolve a explicação sobre a construção moderna e contemporânea da paisagem ribacudana – ainda muito dependente das estruturas medievais –, destacando o desenvolvimento industrial e agrícola, bem como a dimensão cívica atinente à expansão e aos melhoramentos urbanos, poderá ser demonstrado não só com a operacionalização do conhecimento, numa perspetiva institucional, mas também pela transferência de resultados para as comunidades. Para além dos reconhecimentos realizados localmente (tanto no que respeita a material documental dos arquivos municipais e distrital e ao levantamento de dispositivos arquitetónicos), outro dos contributos poderá ser a mobilização de uma base de assento e de comunicabilidade para as autarquias que permita a conceção de um olhar crítico e inventivo sobre o território

---

<sup>30</sup> JABLONSKI, 2004: 2.

atual. De igual modo, gostaríamos de contribuir com uma base de assento que os agentes governamentais considerem pertinente, dadas as várias fragilidades económicas e sociais que a região apresenta, constituindo a formulação de um desafio de identificação de horizontes de transformação para o território e arquiteturas vigentes.

## BIBLIOGRAFIA

- ALEGRIA, Maria Fernanda (1990) – *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910)*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- ANDRADE, Amélia Aguiar (2004) – *Sobre a construção da imagem contemporânea de estrada*. In HEITOR, Manuel; ROLLO, M. Fernanda; BRANDÃO DE BRITO, José Maria, coord. – *Momentos de Inovação e Engenharia, Em Portugal no século XX – Grandes Temas*, vol. II. Lisboa: Publicações D. Quixote.
- ARAÚJO, Renata (2012) – *A Urbanização da Amazónia e do Mato Grosso no século XVIII. Povoações civis, decorosas e úteis para o bem comum da coroa e dos povos*. «Anais do Museu Paulista». São Paulo: Universidade de São Paulo, vol. 20, n.º 1, p. 41-76.
- BALCÃO VICENTE, António (1996) – *Santa Maria de Aguiar – Um mosteiro de fronteira. Património rural e paisagem agrícola séculos XII-XIV*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Dissertação de mestrado.
- CAPELA, José Viriato (2013) – *As freguesias do distrito da Guarda nas Memórias Paroquiais de 1758. Memórias História e Património*, vol. 8, Braga: Universidade do Minho.
- COSME, Susana (2002) – *Entre o Côa e o Águeda: povoamento nas épocas romana e altomedieval*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de mestrado.
- EVANGELISTA MARQUES, André (2013) – *Paisagem e povoamento: da representação documental à materialidade do espaço no território da diocese de Braga (séculos IX-XI). Ensaio metodológico*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Tese de doutoramento.
- GREEN, John (2016) – *The Vicissitudes of a Soldier's Life: or a Series of Occurrences from 1806 to 1815... A Concise Account of the War in the Peninsula*. London: Pickle Partners Publishing.
- HORTA CORREIA, Eduardo (1997) – *Vila Real de Santo António – Urbanismo e Poder na Política Pombalina*, Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.
- JABLONSKI, Jerónimo (2004) – *Puntos de interés geológico como patrimonio cultural y recurso socioeconómico*. Comunicação da Conferência «Territórios e culturas ibéricas: paisagens e territórios», Guarda: Centro de Estudos Ibérico.
- MACEDO, Marta (2012) – *Projectar e Construir a Nação. Engenheiros, Ciência e Território em Portugal no século XIX*. Lisboa: ICS.
- MARTINS, Carlos (2014) – *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809. Intenção Política e Razão Técnica – o Porto do Douro e a Cidade do Porto*. Coimbra: Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra, vol I. Tese de doutoramento.
- MARTINS PEREIRA, Gaspar (1991) – *O Douro e o vinho do Porto – de Pombal a João Franco*. Porto: Edições Afrontamento.
- MARTÍN VISO, Iñaki (2005) – *Una frontera casi invisible: Los territorios al Norte del Sistema. Central en la Alta Edad Média (SIGLOS VIII-XI)*. «Stud. hist., H.ª mediev» 23. Salamanca: Ediciones da Universidad.

- MATOS, Artur Teodoro de (1980) – *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores.
- MEIRELES PEREIRA, Maria da Conceição (1997) – *O contrabando luso-espanhol no século XIX: o discurso dos teóricos*. «Revista da Faculdade de Letras», História II Série, Vol. XIV. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, p. 563-589.
- MENDONÇA, M. I. (2017) – *Viver num espaço de fronteira. O território e o povoamento no Alto Côa*. Vol. 1. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. Dissertação de mestrado.
- MESQUITA PINA, Maria Helena (2003) – *Alguns reflexos da implantação do caminho de ferro o Alto Douro no final do século XIX*. «Revista da Faculdade de Letras», Geografia, I série, vol. XIX. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, p. 397-414.
- MOEDAS, Sofia (2012) – *Vila de Cuba. Evolução urbana e estudo de um ensanche*. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. Dissertação de mestrado.
- NUNES DE OLIVEIRA, João (2010) – *Entre a tradição e a inovação: a agricultura da Beira Alta nos séculos XVIII e XIX*. «Revista Portuguesa de História», 4. Coimbra: Instituto de História Económica e Social da Universidade de Coimbra, p. 73-103.
- OSÓRIO, Marcos (2000) – *O Povoamento Romano no Alto Côa*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Dissertação de mestrado.
- ROSA MENDES, António, et al. (2010) – *Vila Real de Santo António e o Urbanismo Iluminista*. Vila Real de Santo António: Câmara Municipal e Centro de Estudos de Património e História do Algarve da Universidade do Algarve.
- SERRÃO, Joel (1984) – *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Livraria Figueirinhas, vol. II.
- TOMAZ, Fernando (1988) – *As finanças do Estado pombalino, 1762-1776*. In MAGALHÃES, Joaquim Romero; ALBUQUERQUE, Luís de, coord. – *Estudos e Ensaios em Homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*. Lisboa: Sá da Costa, p. 355-388.
- VILAÇA, Raquel (1995) – *Aspectos do povoamento da Beira Interior (Centro e Sul) nos finais da Idade do Bronze*. Série Trabalhos de Arqueologia, n.º 9. Lisboa: IPPAR.

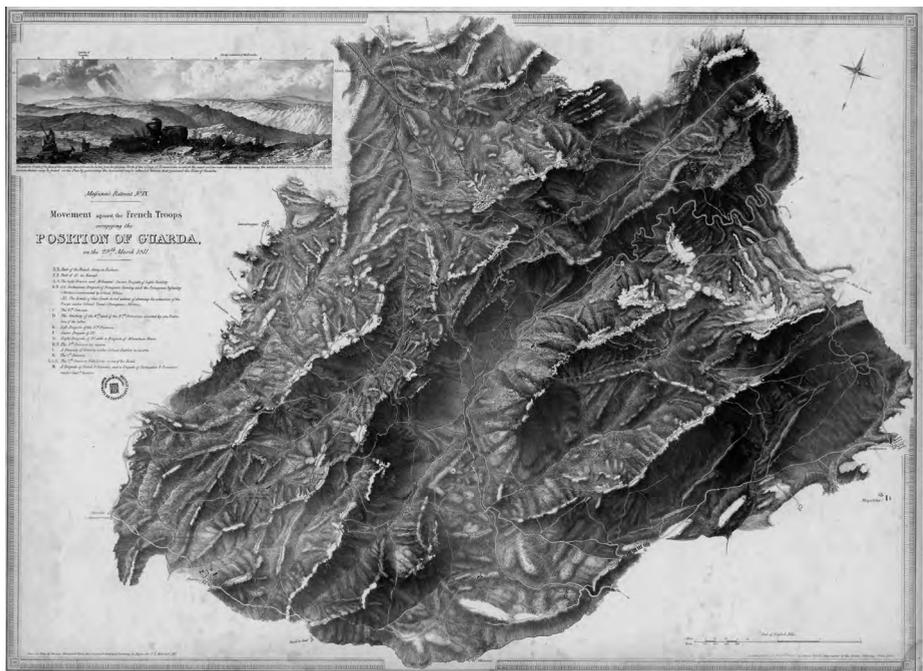
## FONTES MANUSCRITAS

- ACdE – Carta corográfica de la frontera (1904).
- ACdE – Mapa de la Frontera de Portugal que media entre los rios Duero y Tajo y en que se manifiestan los arroyos, caminos y lugares que ocupó el Ejercito del Rey (1762-1763).
- ACdE – Plano de la linea fronteiriza entre España y Portugal comprendida entre el rio Duero y el rio Tueño o Erjas (1903).
- BN – Mapa general del reyno de Portugal (séc. XVIII).
- IR – Observador Portuguez Histórico, e Político de Lisboa, desde o dia 27 de Novembro do anno de 1807 [...].
- ICGC – Maps & plans showing the principal movements ... in which the British Army was engaged during the war from 1808 to 1814 (1808-1840).

## IMAGENS



**Fig. 1.** Mapa de la Frontera de Portugal que media entre los rios Duero y Tajo y en que se manifiestan los arroyos, caminos y lugares que ocupó el Ejército del Rey. Escala 1:300000. Archivo Cartografico del Ejercito.



**Fig. 2.** Cartografia do período da 3ª invasão francesa. Movement against the French Troops occupying the position of Guarda on the 29th March 1811.

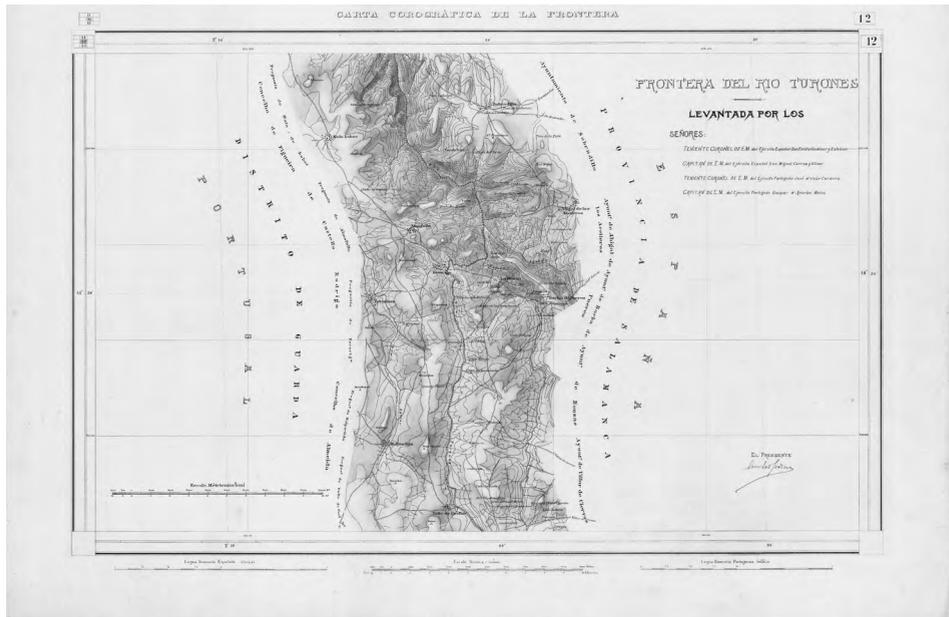


Fig. 3. Portugal e Hespanha: carta chorographica dos limites da fronteira (1906). Comissão Internacional de Limites entre Portugal e Espanha. Folha 12. Escala 1:50000.



Fig. 4. Aspeto da aldeia de Milheiro (Figueira de Castelo Rodrigo). Fotografia do autor (2019).