

Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro

Maria Helena Mesquita Pina
Instituto de Geografia
EL.U.E

Introdução

A Região Demarcada do Alto Douro, produtora do afamado Vinho do Porto, estende-se desde Barqueiros, limite ocidental, até à fronteira em Barca d'Alva, numa extensão de cerca de 250000 ha¹. A sua paisagem individualiza-se pela sucessão de vales encaixados com declive extremamente acentuado, de substracto xistoso, tendo como "espinha dorsal" o Rio Douro. De facto, apenas a cidade do Peso da Régua e o seu vale aberto escapam à anterior caracterização morfológica, visto que este núcleo urbano se posiciona no ponto central de um vasto anfiteatro cujas vertentes apresentam um declive suave. Mas, já a montante do Rio Corgo, a paisagem retoma a configuração das vertentes de forte declive que surgem, de facto, plenipotentes.

Detentora de um microclima particular no qual pontuam estios prolongados que possibilitam a existência de temperaturas médias mensais nos meses de Julho e Agosto que ultrapassam os 35 °C, apresenta, no entanto, cambiantes quando nos deslocamos no seu interior. Na verdade, se caminarmos para montante e atingirmos o Pinhão, encontramos locais onde qualquer ser vivo que se aventure a receber directamente as radiações solares das 14 horas, com frequência terá de suportar temperaturas que rondam os 50°C! Em oposição, no inverno, embora os valores médios mensais não sejam negativos, repetidas vezes observam-se temperaturas inferiores a 0°C. Logicamente, as amplitudes térmicas são muito acentuadas, aumentando quando nos movimentamos de jusante para montante.

A precipitação total, por seu lado, diminui entre a Régua e Barca d'Alva, onde se fixa apenas nos 400 mm anuais. Na Régua atingia os 900 mm e no Pinhão, centro intermédio, totalizava 710 mm.

■*■ Fonte: Instituto do Vinho do Porto.

É efectivamente um espaço onde se multiplicam os socalcos ocupados pela vinha, alinhados de acordo com as curvas de nível, "parcelados" pelos alinhamentos das oliveiras, que, invariavelmente, delimitam os prédios vitícolas, sobretudo no Baixo Corgo².

Esta Região vitícola, fruto de um longo historial, apresenta uma paisagem onde pontuam, entre a policromia das videiras de castas seleccionadas, as habitações e os anexos vitícolas das quintas, caiados de branco ou de amarelo ocre e ostentando, na generalidade dos casos, o seu nome ou o da empresa.

As manchas de povoamento, por seu lado, posicionam-se preferencialmente em rechãs situadas entre os 350 e os 500 metros de altitude, expandindo-se, sobretudo após a década de sessenta, ao longo das principais vias de acesso. De facto, os emigrantes durienses dessa década, ou anteriores, logo que conseguiram amealhar os meios financeiros necessários, procediam à auto-construção da sua residência³, na aldeia de origem, em prédios rústicos entretanto herdados, ou em espaços adquiridos com esse objectivo. Para a primeira hipótese recorde-se que os factores de âmbito económico e sentimental sobrepunham-se a todos os outros, contribuindo para um acentuado grau de dispersão do povoamento; na segunda hipótese, optava pela construção ao longo das estradas principais, mas nas proximidades das suas raízes culturais, visto que a acessibilidade era efectivamente um dos factores fulcrais a considerar.

Na verdade, a acessibilidade sempre constituiu um papel fundamental no ordenamento de qualquer território, independentemente do tipo de rede em que nos fixássemos: viária, ferroviária ou fluvial. Assim, aos fins estratégicos subjacentes ao traçado inicial dessas vias, associavam-se outras condicionantes como as relacionadas com a implantação de serviços e outras actividades económicas que, para além de atraírem a população, facilitavam ainda movimentos endógenos de carácter diverso. Logicamente podiam também ajudar a consolidar assimetrias espaciais.

Quando recuamos nesta análise a séculos anteriores, confirma-se que a Região Demarcada do Douro oferecia de facto grandes dificuldades à implantação de uma rede viária. Para a sua implementação, e tendo em mente os

² É importante referir que as reconversões da vinha efectuadas desde o final dos anos setenta, fogem a esta morfologia tradicional do socalco, multiplicando-se as plantações segundo o declive, a designada "vinha ao alto", ou os socalcos constituídos apenas por 1 a 3 "bardos" - alinhamentos de videiras -, onde os imperativos técnicos e tecnológicos recentes foram observados. Esta subalternização da "tradição vinhateira", foi entretanto questionada, dados os reflexos na descaracterização regional e seus impactes, designadamente a nível turístico. Estas mutações são evidentes de modo particular no Cima Corgo e, embora em menor proporção, no Douro Superior, sub-regiões durienses onde a implantação fundiária das grandes Firmas Produtoras e Exportadoras é notória.

³ Estas construções invariavelmente possuem dois pisos sendo o inferior destinado em parte para uma garagem, enquanto a área restante tem uma função comercial: café, mercearia ou taberna, entre os primeiros a regressarem. O primeiro piso, por seu lado, tinha exclusivamente a função residencial.

meios técnicos a que as entidades responsáveis de então tinham acesso, houve que aproveitar os eixos de mais fácil penetração, designadamente acidentes estruturais, como é o caso do "decalque" das estradas e caminhos de ferro das linhas de fractura que atravessam de norte a sul o vale do rio Douro, quer na Régua, quer em Vila Nova de Foz Côa.

Mas os factores condicionantes da implantação de uma rede de transportes não se restringem aos elementos de cariz natural. De facto, não é possível omitir as interferências sócio-culturais, as económicas, ou ainda as institucionais.

Posicionando-nos na primeira Região vitícola a ser demarcada administrativamente à escala mundial, decorria o ano de 1756, é pertinente acrescentar ainda outras questões como sejam:

- qual o tipo de rede de transportes, e respectiva textura, que cobria inicialmente a Região?
- qual o seu impacte na própria evolução sócio-económica regional?
- aproximando-nos do nosso século, qual a conjuntura subjacente à implantação de novas vias e seus reflexos no ordenamento territorial?
- qual a interferência da viticultura na sua implantação e respectivo traçado?
- qual o enquadramento estratégico perante as actuais directrizes do ordenamento territorial duriense?

Nesta nossa breve abordagem não faremos uma análise exaustiva em termos cronológicos, mas tão somente algumas incursões, quer em termos temporais, quer espaciais.

1- A institucionalização da Região Demarcada- seu impacte na rede de transportes regionais

Apesar de escassa e, por vezes, pouco credível, a bibliografia existente sustenta que o "Cima Douro", como habitualmente era designado, só a partir do final do século XVII se metamorfoseou nos famosos vinhedos dos nossos dias, sendo anteriormente classificado como agreste, inóspito, perigoso. As margens do rio Douro estavam cobertas por uma vegetação densa e diversificada que ascendia nas vertentes. Só em espaços ocasionais, nomeadamente a envolver a cidade de Lamego, surgiam os vinhedos, embora com estrutura diferente da actual⁴.

As acessibilidades regionais eram indubitavelmente péssimas. Na verdade, as vias de comunicação então existentes circunscreviam-se a caminhos pedonais, estreitos, sinuosos, única forma de vencerem os declives existentes, e

4 FERNANDES, Ruy, "Descrição do terreno em roda da cidade de Lamego duas léguas", Porto. O autor refere-se aos "vinhos de Lamego" que se colhiam nas cercanias de Lamego e cuja área de produção se prolongava até ao Rio Douro.

encontravam-se envoltos por espesso manto vegetal a partir do qual eram fáceis as emboscadas.

As estradas hierarquicamente superiores escasseavam e apresentavam um traçado que interligava apenas os grandes núcleos populacionais da Região Norte, designadamente Vila Real, Bragança ou ainda Lamego. Este último, localizado já na área beira, possuía interligações com Viseu. Contudo, até estes eixos principais eram em terra batida, e só muito excepcionalmente empedrados.

Encontrávamo-nos num espaço onde o isolamento era uma realidade inegável que conduzia a uma economia de cariz endógeno. Mas, apesar da precariedade da situação, neste período era já a parte ocidental da região que melhor rede de transportes possuía⁵.

Nestas circunstâncias, reservava-se às linhas fluviais um papel fundamental. De facto, estas vias, particularmente o rio Douro, apesar dos perigos sempre presentes nas "correntezas", eram o meio mais seguro de acesso à cidade do Porto, de onde provinham o sal, o peixe, os tecidos, (ou os adubos já no século XIX), e para onde eram transportados o vinho, os citrinos, a amêndoa, o azeite e alguns cereais, sendo estes oriundos dos lugares situados a maiores altitudes.

Apesar deste isolamento, tivemos de aguardar pela segunda metade do século XVIII para que algo mudasse. De facto, só em 1756 com a criação da "*Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*", e da demarcação da área autorizada a produzir o Vinho do Porto é que algo iria mudar. Contudo, não esperemos mudanças radicais, nem muito rápidas. A Fig.1 permite-nos confirmar a precariedade da rede existente apesar de nos encontrarmos na designada "*área nobre*" das produções vitícolas durienses da época. Na realidade, a análise desta figura possibilita afirmar que a rede viária "principal" que então interligava Lamego, Régua e Mesão Frio, para além de escassa, apresentava um traçado extremamente sinuoso, interligando a sede concelhia com os lugares mais destacados e, inevitavelmente, com os cais de embarque dos vinhos.

Relativamente à rede de caminhos locais, a situação era precária como Rebelo da Fonseca nos retrata, agravada ainda pelas atitudes dos proprietários vitícolas que davam prioridade à vinha. Os caminhos que se abriam eram tão estreitos e declivosos que não permitiam a passagem de "*...uma cavalgada por um carro*"⁶.

Dada a expansão da área vitícola a partir do século XVIII, os vinhos desde então tinham de ser transportados a maiores distâncias, visto que os vi-

5 De facto, se até ao século XVII penetrássemos a leste do Pinhão, encontraríamos somente um pólo servido por uma Estrada Real. Tratava-se de Torre de Moncorvo centro de uma "ramificação viária" (MENDES J., "Trás os Montes nos fins do século XVIII) que ligava este núcleo com o rio Douro e com Bragança.

" FONSECA, Rebelo da, "Memórias económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa", edição do Banco de Portugal, Coleção de obras clássicas do pensamento económico português, tomo III, 1991, pág. 31.

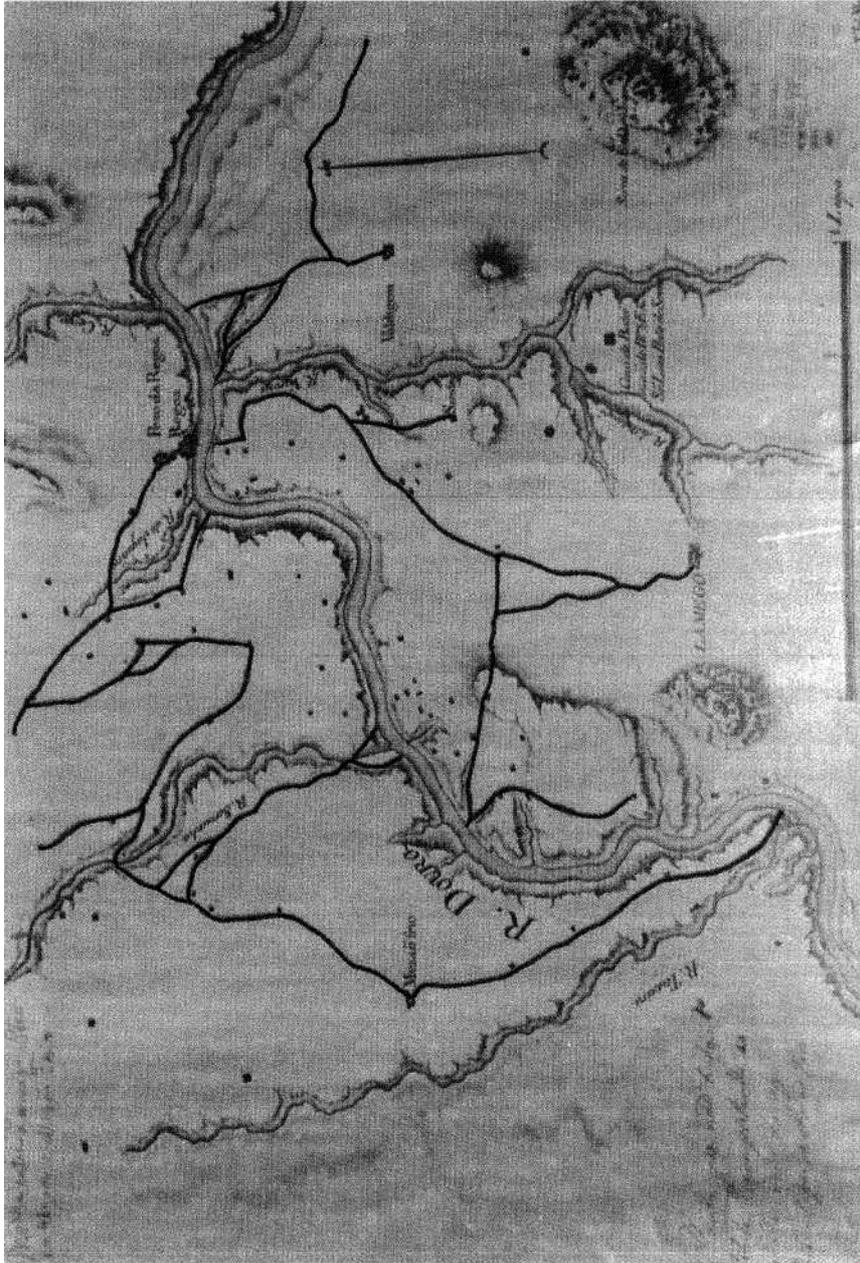
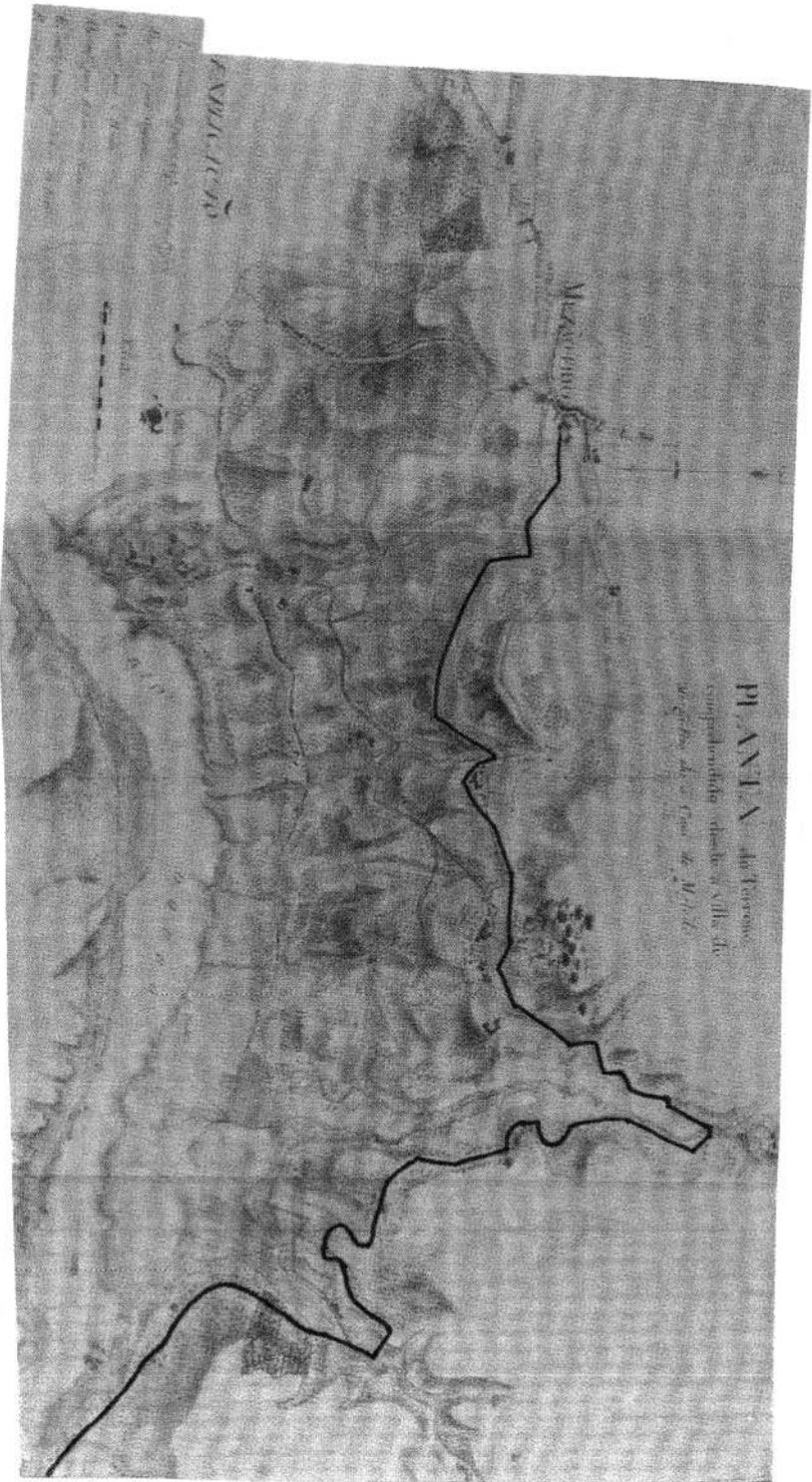


Fig. 1 - O espaço compreendido entre Lamego, Peso da Régua e Mesão Frio (parte do Baixo Corgo dos nossos dias), em meados do século XVIII.
Fonte: Arquivo Histórico Militar, Lisboa.



**Fig. 2 - Projecto da estrada a construir entre a vila de Mesão Frio e o cais localizado a jusante das Caldas do Moledo nos fins do século XVIII (desenho de Joze Auffdiener).
Fonte: Biblioteca Municipal do Porto**

nhedos já não se "aninhavam" apenas nas margens do Douro, mas, pelo contrário, ascendiam nas vertentes e penetravam pelos vales dos principais afluentes. Em simultâneo multiplicavam-se os contactos que os exportadores, ou seus representantes, faziam com os viticultores da Região duriense. Foi neste enquadramento que surgiram projectos de criação, ou de ampliação, de estradas reais durienses (prioritariamente nas suas ligações à cidade do Porto e à Régua), bem como de algumas secundárias.

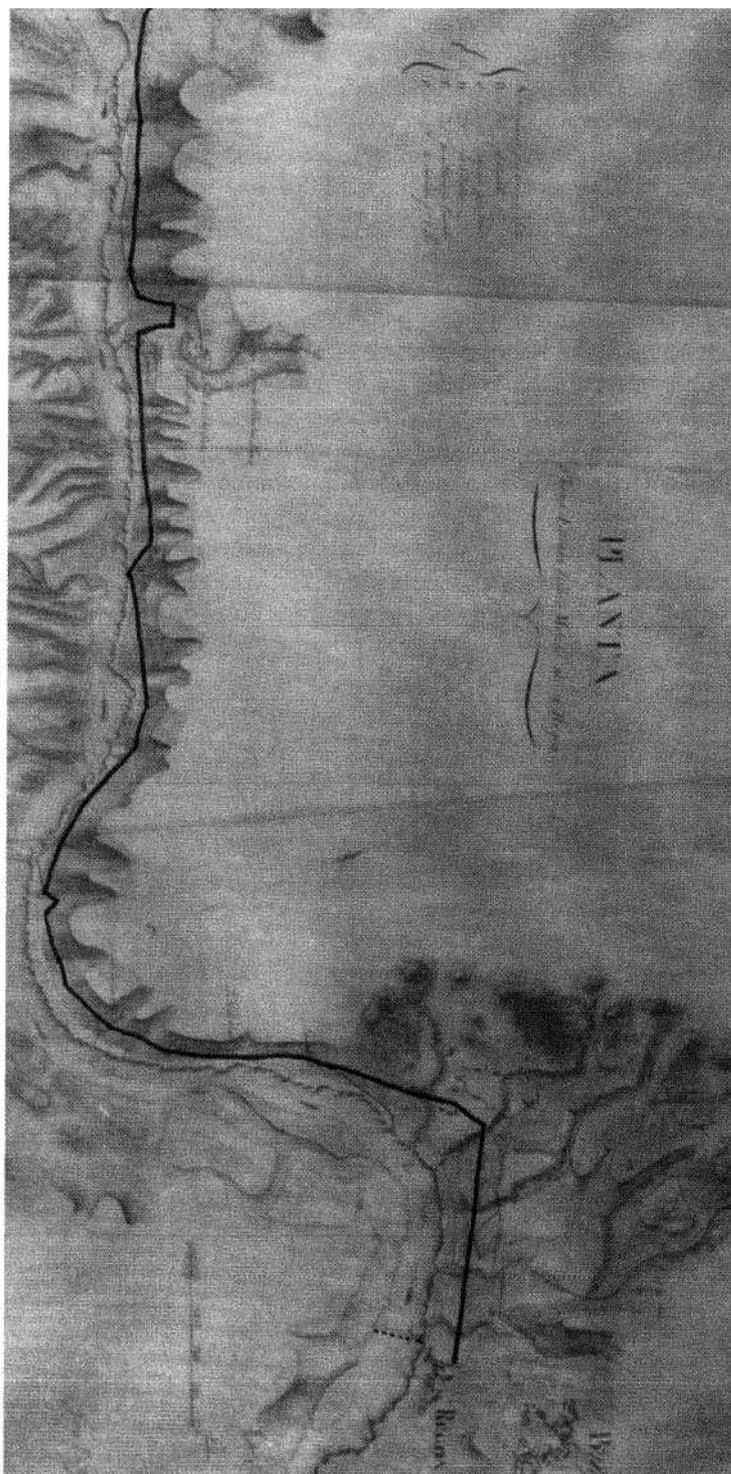
De facto a estrada existente entre a cidade invicta e Amarante, mesmo de traçado sinuoso e por vezes quase intransitável, detinha-se quando deparava com o rio Tâmega. Havia, pois, que anular o vazio nas ligações terrestres entre Amarante e Régua visto que era urgente ligar esta célula duriense, sede da "Companhia", com a cidade do Porto. Nestas circunstâncias surgiu o projecto de uma estrada entre Mesão Frio e Amarante que, no entanto, apresentava um traçado também muito sinuoso, única forma técnica de ultrapassar os elevados declives da serra da Reboreda que, note-se, teria de ser vencida obrigatoriamente para atingir o vale do Tâmega. Aí, após a construção de uma ponte, as duas estradas uniram-se, concretizando-se a tão ansiada ligação viária da Região com a cidade invicta.

Contemporâneas desta via surgiram outras que se inseriam maioritariamente no espaço vitícola duriense. Um dos exemplos corresponde à ligação de Mesão Frio com a Régua ligação representada nos projectos de Joze Auffdiener (Fig. 2). Este autor sujeitava o seu traçado às irregularidades geomorfológicas, forma de vencer o declive existente, mas, e era fundamental, possibilitava que os viticultores de toda esta área atingissem com maior facilidade o Cais da Rede.

Depois desta estrada se abeirar do rio Douro, o traçado passou a ser muito mais rectilíneo. O autor deste projecto aproveitou o vale mais aberto entre Caldas do Moledo e a Régua (Fig. 3), proporcionando para estas "*estradas novas*" um traçado mais confortável, diferente daqueles "caminhos" que anteriormente efectuavam a ligação dos diversos lugares entre si e destes com os vinhedos. Por último, se nos apoiarmos ainda na Fig. 3, é possível observar também os cais destinados ao embarque dos vinhos assim como a localização da Barca de passagem da Régua, único meio de interligação das duas margens nas proximidades deste núcleo populacional duriense, ou num raio de 2 quilómetros.

Não podemos ignorar ainda que parte do traçado da rede interna de estradas secundárias foi determinado pela Companhia pombalina visto que tinha como objectivo central individualizar eixos relacionados com a fiscalização dos produtos vînicos⁷. Assim, os seus reflexos entre a população foram muito restritos, sujeitando-se estes à rede pré-existente que tinha como determinante a acessibilidade aos núcleos rurais.

⁷ Tentavam evitar o "contrabando" entre os diferentes tipos de vinho e respectivas demarcações, bem como a entrada fraudulenta de vinhos exteriores à Região que viriam deturpar a qualidade dos vinhos durienses.



**Fig. 3 - Projecto da estrada a construir entre o cais localizado nas proximidades das Caldas do Moledo e a Régua nos fins do século XVIII (desenho de Jozé Aufdiener).
Fonte: Biblioteca Municipal do Porto**

Acrescente-se que para o financiamento destas novas vias ou para a melhoria das existentes, se criaram diversos impostos que incidiam sobre os vinhos, visto ser um produto de fácil controlo e de grande importância económica⁸.

2- O século XIX: as crises vitícolas e o "Fontismo"

Quando o século XIX despontou, os acessos ao Porto tinham melhorado efectivamente, apesar de continuarem muito difíceis (Fig. 4).

Na verdade, apenas os núcleos mais destacados "pontuavam no mapa" como era o caso de Lamego de onde derivavam estradas de ordem inferior para a Régua, Resende, Castro Daire ou Moimenta da Beira. Vila Real possuía também interligações com o Porto, Régua e Murça, entre outros.

Penetrando para montante a situação ainda se degradava mais, sobretudo se nos aproximássemos da fronteira, como era o caso de Barca d'Alva. Este pequeno núcleo populacional encontrava-se literalmente "isolado"⁹. Estas características sofreram, no entanto, uma ligeira melhoria após o rompimento do Cachão da Valeira em 1792¹⁰.

Se nos posicionássemos agora no Pocinho, apesar de nos encontrarmos na vizinhança de dois núcleos populacionais significativos, Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa, e mais próximos do "Paiz Vinhateiro", constatávamos que, aí as vias de acesso também continuavam bastante más. Na verdade Villa Maior refere que "... *É neste sitio que passa a antiga estrada de Lisboa a Bragança; estrada outrora muito concorrida, mas que ha longos annos se acha em completa ruina.*" (p.81).

⁸ De facto, durante o reinado de D. Maria I, através de um alvará de 13 de Dezembro de 1788, previa-se que cada pipa de vinho de "Embarque" pagasse um imposto de 200 réis, enquanto o vinho do "Ramo", pagaria metade deste valor. Este imposto, previsto inicialmente para vigorar durante 10 anos, foi prorrogado.

Por último, refira-se que até os vinhos "aquartilhados" que eram consumidos em Lamego, Vila Real, S. João da Pesqueira, Barqueiros, Mesão Frio e Teixeira, ou ainda na cidade do Porto e seu termo, pagariam 2 réis por quartilho.

⁹ De facto, se nos posicionássemos em Barca d'Alva, de acordo com o Visconde de Villa Maior, verificaríamos que "... *não há uma única estrada regular que ponha em contacto a Barca d'Alva com as terras importantes de qualquer das províncias, e estabeleça comunicação fácil com o reino visinho. São quasi intransitáveis os caminhos das montanhas, que alli conduzem, e o acesso pello rio não offerece nem mais facilidade nem mais commodidade e segurança. Por terra os barrancos e despenhadeiros, pelo rio as fragas, os baixios e os rápidos, em que são frequentes os naufrágios e avarias.*" (VILLA MAIOR, "O Douro Ilustrado", Porto, 1876, p. 65).

¹⁰ Na verdade em 1792, o temido promontório granítico do Cachão da Valeira deixou de inviabilizar os contactos entre as populações situadas a montante das que residiam na região vinhateira.

E, mais uma vez, para o financiamento destas obras, se colocou um novo imposto sobre "...*qualquer líquido que transitasse no Rio*", independentemente de se tratar de vinhos, aguardentes, vinagres ou simples águas.

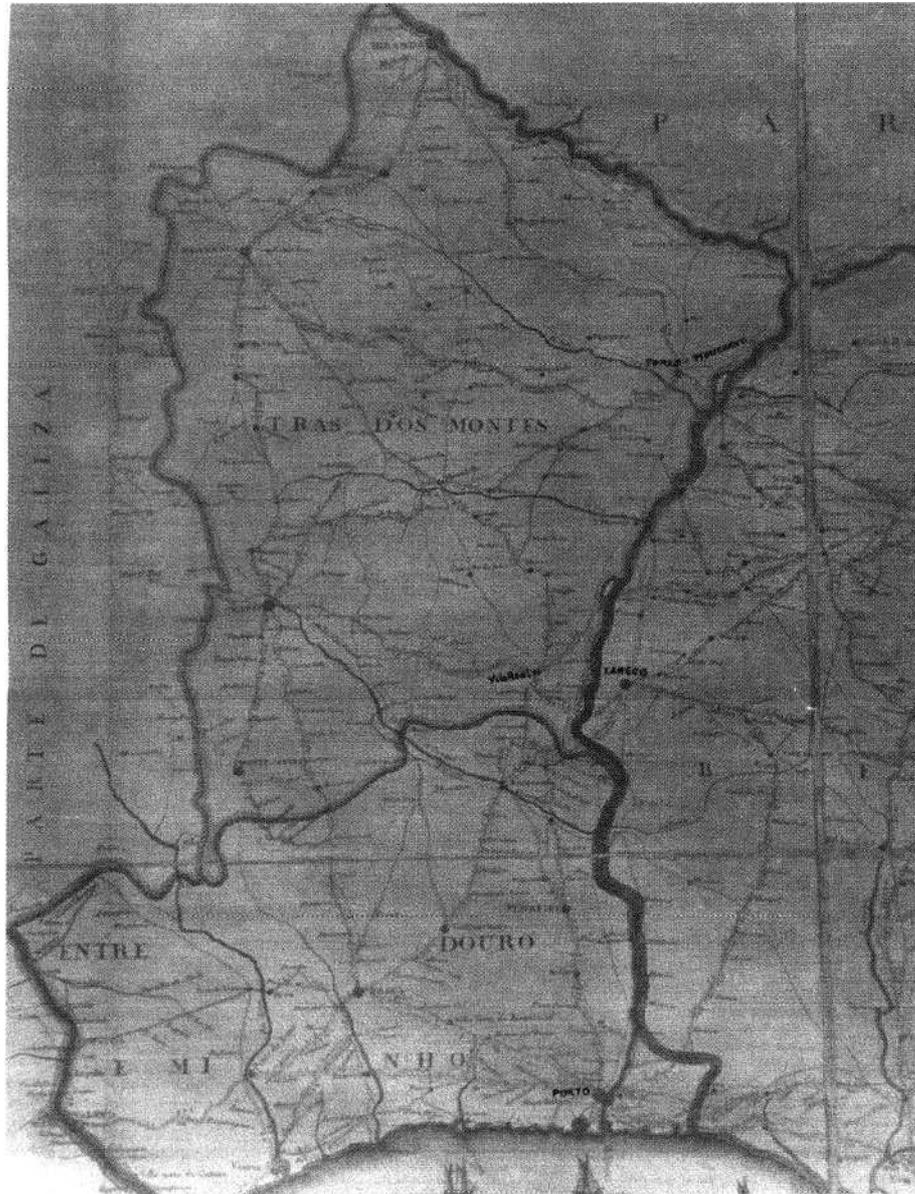


Fig. 4 - Carta Militar das principais estradas de Portugal existentes em 1808.

Fonte: Arquivo Histórico Militar, Lisboa.

As raras excepções surgiam geralmente no Baixo Corgo, ou seja na área mais ocidental da Região e já na segunda metade do século. Aí, aliás, foi inaugurada em 1863 a "... *estrada de primeira classe entre Vila Real e Peso da Régua*", que depois de transpor o rio Douro utilizando a barca de passagem da Régua¹¹, atravessava Lamego, seguia por Viseu e prolongava-se até à capital do Reino.

Villa Maior refere ocasionalmente outras estradas como a que ligava a Régua ao Pinhão e esta última localidade a S. João da Pesqueira, ou ainda aquelas que ligavam a Régua quer com Vila Real, quer com Mesão Frio.

Na verdade, a instabilidade política e económica associada às invasões francesas e às lutas liberais, inviabilizavam até a simples manutenção da rede viária existente, razão pela qual o rio Douro permaneceu ainda como via preferencial de acesso até meados do século XIX.

Só após 1852, com Fontes Pereira de Melo, é que a situação sofreria alterações. De facto, só a partir de então o País observou a multiplicação de obras públicas, especialmente de caminhos de ferro de acordo com a estratégia governamental então seguida. Contudo, a Região Duriense teria de aguardar ainda pelo final da década de setenta para assistir à chegada do "seu" caminho de ferro. Efectivamente, a segunda metade do século XIX para o Alto Douro iniciou-se sob um ambiente muito adverso, pois vivia-se numa profunda crise sócio-económica sob os efeitos de contínuos excedentes vínicos, decorrentes de uma forma mais ou menos directa, de diversas fraudes.

Só com a chegada da linha férrea esta situação sofreria profundas transformações, apesar do movimento fluvial continuar a ser intenso¹² existindo inclusivamente localidades como Barqueiros, freguesia que constituía o limite ocidental da Região Demarcada, que deviam todo o seu fulgor a esta actividade. Aí registavam-se no final do século XVIII, 54 barcos rabelos destinados ao transporte dos vinhos nos quais se empregavam 347 homens (MENDES, J., p.474).

Dada a sua importância estratégica no meio vitícola duriense, nesta freguesia existia um cais de onde era embarcada toda a produção vínica das redondezas, após o transporte em carros de bois desde as quintas até aos cais. Existiam outros cais nomeadamente na Régua (Fig. 5), no Pinhão ou ainda na Foz do Tua, para citar apenas os mais destacados. O da Régua, dada a sua importância estratégica, foi aliás remodelado autorizando para tal o Regente D. Fernando a Câmara da Régua a lançar um imposto extraordinário (mais um !...) sobre as produções vínicas embarcadas (vinho, jeropigas e aguardentes).

H Efectivamente as barcas de passagem, como a da Régua, constituíam a única hipótese de transposição do Rio Douro, "interligando" as estradas que terminavam numa e noutra margem, incluindo as estradas reais. O rio Douro era, de facto, nestas circunstâncias, considerado como um obstáculo natural intransponível.

1^ De acordo com E W de Brito Aranha nos anos setenta do século XIX observavam-se cerca de 800 barcos (?) só para o transporte de vinhos, atingindo estas embarcações a lotação máxima de 90 pipas. Os designados "barcos de carreira", barcos de estrutura mista visto que transportavam simultaneamente passageiros e mercadorias, eram cinco conhecidos pelo nome dos respectivos proprietários (p.204).

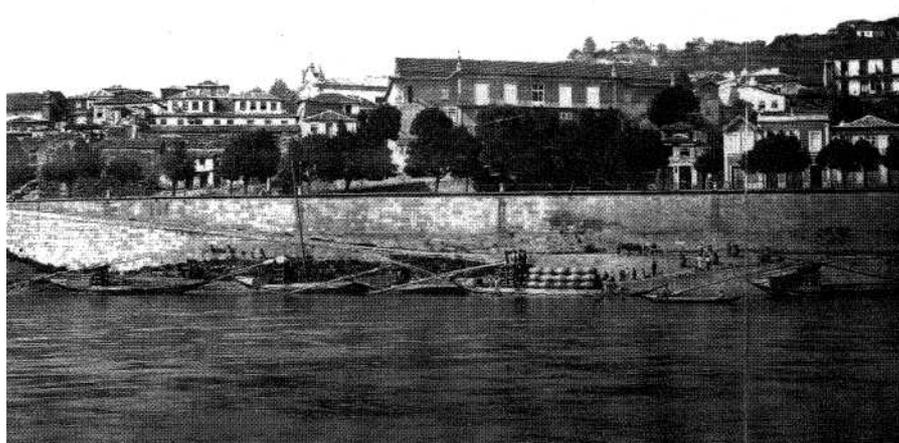


Fig. 5 - Embarque de vinho no cais da Régua. Fonte: Emílio Biel, c. 1905. Col. Arq. Nac. Fotografia/IPPC

De acordo com a prosperidade ou a decadência em que a viticultura se encontrasse, assim a Régua e toda a Região sofria as suas repercussões e, indubitavelmente, a sua rede viária. De facto, até a simples manutenção era descuidada, sobretudo nos lugares onde as produções víquicas aí obtidas não eram nem em quantidade nem em qualidade significativas.

Esta situação ainda se agravou com a deflagração da crise fitopatológica do oídio¹³ a que se seguiu a da filoxera¹⁴ na Região. De facto, a desmotivação era quase generalizada com a sucessão das falências, o abandono de muitas vinhas e o multiplicar de "mortórios" alguns dos quais ainda nos dias de hoje se descobrem nas encostas mais acidentadas. Outros vinhedos, por seu lado, iam sendo

13 Doença causada por um fungo, o *Érysiphe Tuckeri*, ataca todos os órgãos verdes da vinha, produzindo uma "farinha" esbranquiçada que os cobre, destruindo-os.

A vitalidade da vinha é seriamente afectada, particularmente se o ataque se concretiza durante o período da floração.

¹⁴ Esta praga tinha sido detectada em França em 1863; foi introduzida na Europa com as vides americanas. Era provocada por um insecto, a *Phylloxera vastatrix*, que se apresenta sob diversas formas e multiplica as suas colónias muito rapidamente. A destruição da vinha efectuava-se a uma velocidade variável de acordo com as condições climatéricas e a natureza do solo, mas na Região duriense concretizava-se ao fim de 5 a 6 anos.

A destruição da vinha duriense, na sequência do ataque deste insecto, foi devastadora, conduzindo muitos proprietários que tinham sobrevivido ao oídio, à falência técnica e financeira. Esta situação proporcionou um movimento oportunista dos exportadores de Vinho do Porto que, aproveitando o caminho de ferro duriense, adquiriam por valores irrisórios quintas de renome cujos proprietários se encontravam depauperados para as poderem reconverter.

reconvertidos enquanto surgiam algumas tentativas de diversificação de culturas no Alto Douro.

Mas o rio Douro também constituía um obstáculo à mobilidade das populações entre as duas margens, dificuldade particularmente visível nos dias de feira na Régua, visto que se tinha de recorrer à única barca de passagem existente. No entanto, foi necessário aguardar por 1869 para que este problema fosse solucionado; só então se reconheceu como obra pública prioritária a construção de uma ponte sobre o Douro, (Fig. 6) cuja localização, após os estudos técnicos necessários, apontou para as imediações do referido núcleo, a Régua, dada a sua importância. A situação económica e social era, no entanto, tão pouco convidativa que só no terceiro concurso público, e depois de ampliar o valor base da adjudicação, surgiu um concorrente... que só aceitou antevendo a rentabilização do seu empreendimento com a chegada do caminho de ferro. Esta ponte de estrutura metálica com piso em madeira, inaugurada em 1871, ficou conhecida como a "Ponte de peões da Régua" e acarretou consigo a desativação automática da barca de passagem na Régua.

Uma outra ponte localizada na confluência do rio Corgo, também é contemporânea da "Ponte de peões da Régua". De facto, quando os trabalhos decorriam nas fundações de um dos pilares da ponte da Régua, verificou-se que o substrato rochoso não oferecia a solidez necessária, razão pela qual se teve de alterar o projecto inicial e construir-se um outro pilar desenquadrado do alinhamento inicialmente previsto. Como consequência, teriam de ser inutilizadas as estruturas metálicas já adquiridas.



**Fig. 6- Estado actual da "Ponte de peões da Régua", fechada ao público desde a década de cinquenta.
Peso da Régua, Setembro de 1997**

Para minorar os prejuízos, a construtora propôs então a construção de uma ponte para o caminho de ferro, sobre a confluência do rio Corgo com o Douro onde, dadas as características topográficas existentes, poderiam utilizar o material inviabilizado para a ponte da Régua. As entidades governamentais aceitaram esta proposta.

Com o avanço da linha do Douro para montante, novas pontes surgiam como foi o caso da ponte do Pinhão e outras. Todas elas possuíam uma estrutura metálica com piso em madeira e tinham como objectivo facilitar o acesso às estações e apeadeiros do caminho de ferro.

Para além destas obras, apenas se procedia à manutenção ocasional dos troços viários existentes a que se acrescentavam estudos de algumas vias que deveriam ser construídas.

Com o início dos anos oitenta e a progressiva ultrapassagem de mais uma crise regional, observou-se um leve recrudescer dos trabalhos na rede viária. Contudo, na generalidade dos casos, apenas se cingiram à recuperação das estradas existentes, particularmente as de primeira ou segunda categoria.

Assim se compreende a Fig. 7, que apresenta a situação da rede de transportes no Norte do País em 1880 na qual apenas constam as estradas já referenciadas no início do século XIX, continuando a destacar-se aqueles eixos que privilegiavam as ligações com a capital do reino, apesar do seu traçado continuar muito sinuoso e as vias serem estreitas. A acessibilidade à Região, bem como a que existia no seu interior, permanecia difícil, particularmente se caminássemos para montante.

Será o caminho de ferro que tentará reverter esta situação. Na realidade, apesar dos obstáculos a vencer serem múltiplos, o facto é que o caminho de ferro da linha do Douro teve o seu início em 1873 apoiado pela burguesia portuense que se associara a organizações bancárias, particularmente quando foi necessário prosseguir para além do Pinhão. Existiam, efectivamente, grandes interesses económicos subjacentes.

Neste enquadramento, no início de 1879 o comboio chegava à Rede (Fig. 8), estação que dava acesso à vila de Mesão Frio, enquanto em Julho atingia a Régua. Em Maio de 1880 chegava ao Pinhão e dois anos mais tarde, depois de acasas discussões públicas, tinham início os trabalhos com vista ao prolongamento desta nova via até Barca d'Alva¹⁵, obra concluída em Dezembro de 1887.

■ Na verdade, para a concretização da linha de caminho de ferro para montante existiam duas hipóteses, cada uma com os respectivos defensores e argumentos muito válidos. De facto, enquanto os transmontanos queriam que o traçado da via privilegiasse Bragança e Zamora, como forma de escoarem as suas produções de um modo muito mais célere, os "Sindicatos" portuenses, criados propositadamente para o financiamento desta linha do Douro e que contavam também com os apoios governamental e parlamentar, - a influência dos grandes senhores do Vinho do Porto era notória-, pretendiam um traçado que privilegiasse o rápido escoamento dos vinhos generosos. Os portuenses, dados os contactos e peso político que detinham, conseguiram impor a sua versão encaminhando o caminho de ferro até Barca d'Alva.

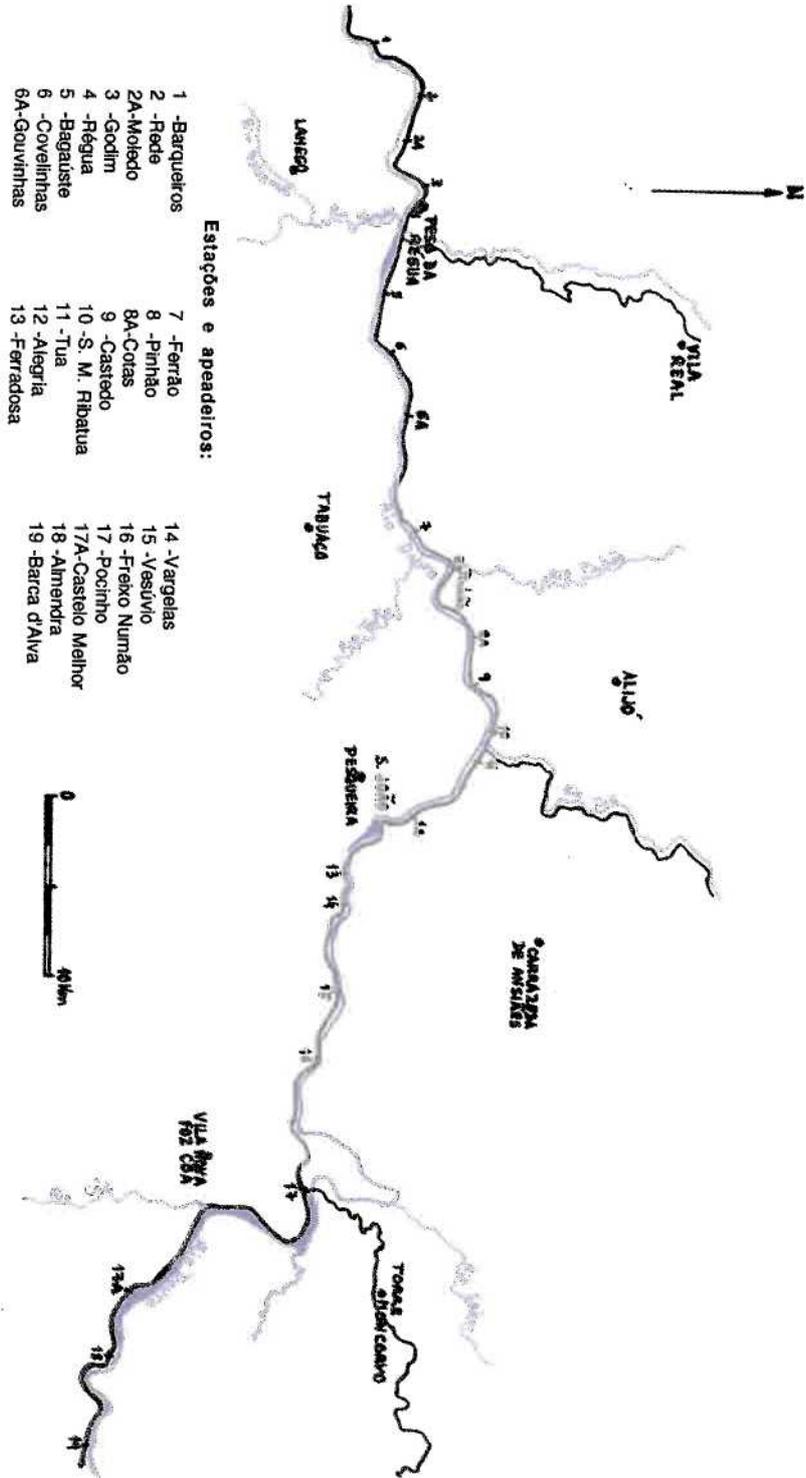


Fig. 8 - Estações e apeadeiros situados na linha do Douro e que se integram na Região Demarcada do Douro, independentemente de se encontrarem ou não em actividade em 1997.

Fonte: C. P - Área Museológica, Porto.



Fig. 7 - Carta figurativa do estado das estradas reais existentes no norte do país em 1880.

Fonte: Min. Obras Públicas, Com. e Ind. - Dir. Geral das Obras Públicas, 1881 (reprodução existente na Bib. Mun. Porto).

O interesse num fácil escoamento das produções víquicas durienses era real. De facto, e a título de exemplo refira-se que em 1882, três anos após a inauguração da estação da Régua, e dois da do Pinhão, se registou um embarque de 322 223 cascos de vinhos fermentados, ou de aguardentes, nas diferentes estações da Região, tendo como destino o Porto ou Vila Nova de Gaia (CP- Área Museológica do Porto)¹⁶.

A Régua constituía o local de concentração das produções oriundas do Baixo Corgo e sua área envolvente, enquanto o Pinhão proporcionava o embarque das produções obtidas no "Coração" da Região e nas grandes quintas localizadas a montante. Com o avançar da linha férrea esta situação sofreu alterações.

Acrescente-se ainda que o peso económico de algumas quintas, ou firmas que as supervisionavam, era de tal forma notório que possuíam apeadeiros privados, aos quais permitiam o acesso da população como eram os casos de Vargelas e do Vesúvio.

Simultaneamente, começavam as contruções das "ramificações" da linha férrea quer para norte, quer para sul, pois eram vistas como potenciais ampliadoras do rendimento das linhas principais. Na realidade permitia-se o acesso a mercadorias e pessoas provenientes de regiões como as beiraltinas ou as do planalto mirandês, que, desta feita, utilizariam a "via acelerada".

Neste enquadramento estávamos ainda em 1887 quando começou a funcionar a linha do Vale do Tua, que se estenderia até Mirandela. Entretanto, efectuavam-se os estudos da linha férrea que ligaria a Régua a Vila Franca das Naves na outra margem do Douro, de forma a unirem-se a linha do Douro com a da Beira Alta. Linha de difícil execução entre a Régua e a cidade de Lamego, ou seja, no troço inicial em que, atravessando a Região Demarcada, tinha de vencer vertentes de forte declive, apresentava contudo fortes potencialidades económicas, como o referem diversas fontes documentais da época.

Mas estas linhas subsidiárias vão concretizar-se num ambiente "pausado".

Um caso típico é-nos exemplificado pela linha do Sabor. Apesar da sua necessidade estar comprovada ainda em 1879, quer em termos estratégicos, quer em termos políticos, para além dos económicos, visto que dava apoio à exploração das minas de ferro de Moncorvo, somente em 1903 foi classificada como prioritária. Nesse mesmo ano tiveram início os trabalhos, mas... só 35 anos mais tarde os carris do caminho de ferro atingiram Duas Igrejas, povoação que se localiza a cerca de 10 quilómetros de Miranda do Douro!...

O outro exemplo é-nos cedido pela linha férrea Régua-Vila Franca das Naves.

Iniciados os estudos preliminares em 1886 por Emygdio Navarro (Gazeta dos Caminhos de Ferro, Junho de 1907), estavam concluídos em 1888. Contudo, apenas no século seguinte, em 1903, o Sr. Conde de Paço-Vieira,

¹⁶ Cabe-nos desde já agradecer toda a amabilidade que nos foi dispensada pelos funcionários da referida Área Museológica do Porto, particularmente pela sua responsável, Dra. Rosa Gomes.

Ministro da Pasta dos Transportes de então, a incluiu entre as linhas que o governo ficava autorizado a construir (Lei de 1 de Julho de 1903).

Mas as objecções ainda não tinham terminado. De facto, colocados perante as vicissitudes políticas existentes, este projecto continuou ignorado até 1909, ano em que "*...Veio uma comissão de Lamego pedir a El-Rei o começo dos trabalhos d'esta linha. Sua Magestade dignou-se interessar-se pelo pedido, e o Ministro das Obras Públicas informou depois a comissão de que auctorisara a despesa de 50000\$000 réis para esses trabalhos*" (Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 510, 1909).

Passado cerca de um ano, por falta de meios, as obras foram interrompidas. De facto, a instabilidade política do País inviabilizava o prosseguimento de qualquer obra de vulto. Será o "Estado Novo" que retomará esta obra, como verificaremos oportunamente.

Em síntese, este período designado como "Fontismo"¹⁷, centrou mais a sua acção na construção dos caminhos de ferro, subalternizando a recuperação e a modernização da rede viária existente. Na prática, esta renovação das estradas macadamizadas foi-se realizando numa interligação directa com as necessidades da crescente linha férrea, dando-se particular evidência àqueles troços que efectuavam os acessos às estações e apeadeiros. Efectivamente, apesar das 5h30m, aproximadamente, que eram necessárias para concretizar a ligação ferroviária entre a cidade invicta e Peso da Régua no final do século passado¹⁸, a que se acrescentavam outras 5h para atingir Barca d'Alva, o movimento quer de passageiros quer de mercadorias em ambos os sentidos era notório, sofrendo apenas inflexões nos períodos de maior crise económica. Na verdade, qualquer recessão se reflectia de imediato na rendabilidade da linha férrea, sobretudo se a viticultura se encontrasse em profunda crise, visto que toda a estrutura económica regional se encontrava "direccionada" pela produção e exportação dos vinhos, particularmente do Vinho do Porto.

3- A primeira metade do século XX: a manutenção de uma precária acessibilidade no espaço duriense

O século XX nasceu sob os efeitos de uma forte instabilidade política que prosseguia com uma rotação constante de equipas governativas. Perante tal contexto, agravava-se continuamente a já precária situação económica regional que as adversidades climáticas vinham ampliar ainda. O Alto Douro permanecia na obscuridade multiplicando-se os relatos de mais uma crise que se tinha instalado.

1^o Designa-se este período desta forma visto que o impulsionador de todas estas obras de carácter público foi o Ministro da Fazenda António Maria de Fontes Pereira de Melo. Estas obras tiveram início em 1852, data da sua tomada de posse embora na Região Duriense, como constatamos já, apenas surgiram no final dos anos setenta com a chegada da linha do Caminho de Ferro do Douro.

1^o *Gazeta dos Caminhos e Ferro*, 1896. 90

Vai ser João Franco, durante o curto período em que governou ditatorialmente, que dará um certo alento à rede viária existente, iniciando alguns troços, mas sobretudo, proporcionando a reparação dos existentes. De facto, no Diário do Governo de 7 de Setembro de 1907 (pág. 2851/2), no preâmbulo refere-se o seguinte: "*...Senhor- o mau anno agrícola consequente da prolongada estiagem e a escassa producção cerealífera estão determinando em vários pontos do país uma aguda crise de falta de trabalho, que representa para muitas centenas de operários ruraes o maior desvalimento e miséria. (...) A construcção e grande reparação de estradas, de que tanto carece o país, são evidentemente os serviços em que melhor se podem applicar os braços inactivos.*"

Estavam lançados os fundamentos para a modernização e ampliação da rede viária em áreas carenciadas, e a Região Duriense era uma delas. Efectivamente, a Região vivia sob o efeito de uma descida prolongada e contínua do preço médio de exportação dos vinhos, descida esta que já se tinha indiciado no final do século anterior, e que se associava à falta de escoamento da produção. Para além disso, os vinhos durienses tinham de subsistir à concorrência movida pelos do sul que, ao penetrarem na Região fraudulentamente, provocavam o aviltamento dos preços dos vinhos regionais. Contudo, dadas as dificuldades financeiras estatais e das entidades autárquicas, estes trabalhos restringiram-se à construção de estradas de 3- ordem, ou seja, às estradas municipais, visto que, desta forma, se limitavam também as deslocações de mão de obra, bem como as consequentes despesas no seu alojamento e alimentação.

Para a concretização destes objectivos, concediam-se créditos especiais às entidades municipais enquanto, naqueles concelhos onde este tipo de trabalhos já anteriormente decorriam, se criavam condições para que prosseguissem.

Mas a situação da rede viária duriense continuava muito deficiente, sobretudo se atentarmos na do Douro Superior. Apoiando-nos em Manuel Monteiro¹⁹, verificamos que, no início da segunda década deste século os caminhos existentes entre a estação do Pocinho e os dois núcleos populacionais próximos continuavam muito deficientes: "*...Da estação do Pocinho sahe o alvacento macadam, talhado no flanco da montanha, que leva a Villa Nova de Fozcôa.*

Como para Moncorvo, o transporte faz-se em diligência que se vae arrasando penosamente pela Íngreme subida sobranceira à veiga..."

E prossegue apresentando-nos a sua perspectiva sobre Vila Nova de Foz Côa, um dos centros populacionais de maior nomeada nesta secção mais interior da Região Demarcada: "*...Ao fim de 9 kilómetros pausadamente rodados entre nuvens de poeira e sob as mordencias do brazido do sol, attinge-se o planalto e penetra-se na villa, muito feia, muito suja, muito triste.*

Uma grande cisterna onde se depositam as chuvas que abastecem a população durante o anno, construcções humildes de schisto sem reboco e negríssimo, ruas tortuosas, horrivelmente calçadas, por onde devaneia todo o género d'animaes domésticos como nos singelos tempos patriarchaes".

¹⁹ MONTEIRO, Manuel, "O Douro", Emilio Biel & O Editores, Porto, 1911 (p.14)

A situação era, efectivamente, precária, quer a das vias de acesso, quer as que compunham a rede interna do núcleo populacional.

Relativamente ao Baixo Corgo a opinião deste autor é diversa. De facto, depois de apresentar esta sub-região de uma forma muito elogiosa, quando se refere à Régua e seus arredores, diz o seguinte : "...pela riba do Douro, apouca distância, encontra-se aponte metálica, que liga a estrada de Lamego à Regoa.

O ruído, o movimento de transeuntes, a pé e a cavallo, de carga e descarga, de diligencias, de carroças com o tejadilho semicylindrico e carros de bois, logo indica a contiguidade da famosa villa vinhateira, cuja estação de caminho de ferro, immediatamente se vê.

Na verdade, transposta esta, entre-se n'uma rua, que continua aquella estrada. É a Regoa que crescendo e avolumando-se, como se visse encurralada entre a corrente e a encosta, adoptou o expediente de se alongar para poente e para nascente, aos lados da artéria, e de estender um braço para o alto, para o Peso, com quem se ligou, adquirindo deste então o seu conjuncto a feição d'um enorme H, pintado a branco sobre a verdura dos vinhedos." (p.127) (Fig. 9).

O Baixo Corgo encontrava-se inequivocamente mais favorecido, constituindo o caminho de ferro um dos elementos responsáveis de tal situação. E o prestígio do transporte ferroviário atingia tal valor que continuava a alargar a sua área de influência para norte, prosseguindo na sua escalada e atingindo Vila Real pela primeira vez em 1 de Abril de 1906 (ANDRADE, C, p.362). Entretanto, enquanto se ampliavam apeadeiros, aprovava-se também o projecto da variante da linha férrea do Pocinho até Mirandela.

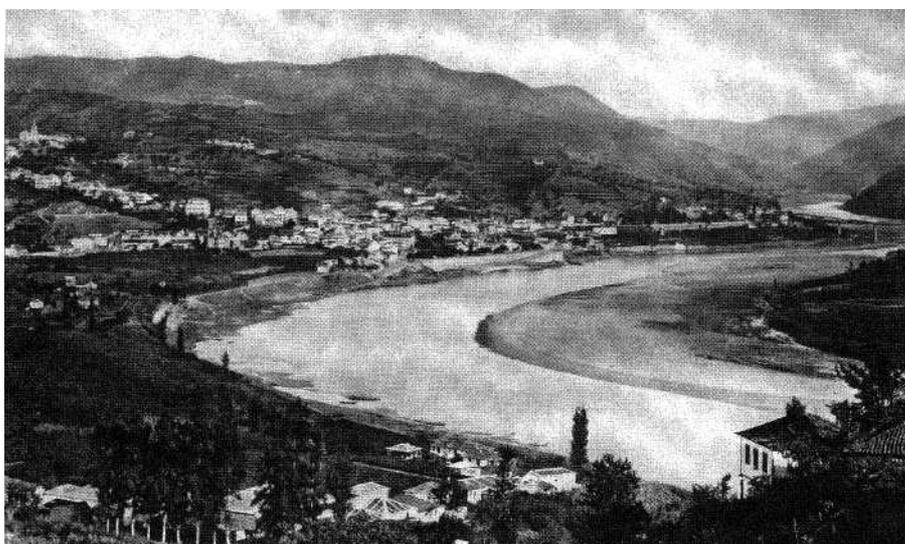


Fig. 9 - A Régua no início do séc. XX com o seu casario e a pc metálica concluída em 1871. Fonte: Fotografia de Emílio Biel, col. 1906.

Mas também este meio de transporte ia ter de enfrentar dois terríveis competidores neste início de século com a divulgação dos motores de explosão: o automóvel e a camionagem. Estes meios oferecendo na verdade uma maior maleabilidade, desenvolveram-se rapidamente, circunstância que proporcionou a deposição de grandes esperanças nas vias rodoviárias. De facto, até ao início da I Grande Guerra, embora lentamente, Portugal expandiu a rede viária considerada prioritária, ou seja, aquelas vias que efectuavam ligações entre os principais núcleos urbanos e os pólos regionais, para além da capital. Nesta sequência, no início do primeiro conflito mundial existiam em Portugal 13000 quilómetros de estradas empedradas (Orlando Ribeiro, p. 876). No entanto, esta tendência geral apresentou inflexões numa relação directa aliás com as oscilações políticas que se multiplicavam e, com notável frequência, com a conjugação de adversidades de âmbito natural.

Um ano particularmente difícil foi o de 1909, incluindo-se no grupo dos afectados não só a população duriense, mas também diversas instituições entre as quais os Caminhos de Ferro. De facto, neste ano, observou-se uma conjugação de elementos de ordem natural e humana que conduziram a que diversos autores o considerassem como um dos mais nefastos para a Região. Recordemos o que J. Fernando de Souza referiu²⁰: "*... O anno de 1909, durante o qual todas as linhasportuguezas viram desenvolver-se-lhes o tráfego, nalgumas em extraordinárias proporções, fechou por forma desastrosa para a economia nacional. Como se não bastassem as perdas de fazendas e vidas causadas pelo terramoto de Abril, vieram agora chuvas torrencias e tempestades violentas assolar os campos e determinar inundações, que excederam nas proporções e nos prejuízos causados nas anteriormente conhecidas, especialmente no centro e no norte do país.*

Construira-se o caminho de ferro do Douro, fazendo-o collear pelas margens do rio em nível superior ao das mais altas cheias conhecidas e não se receando das invernias outros accidentes, que não fossem os desabamentos, que de tempos a tempos obstruem por curto prazo a linha.

Apesar d'isso, desde Mosteiro à Ferradosa (Fig. 8), n'uma extensão de perto de 78 kilómetros, as águas do Douro invadiram-na, agora, chegando aqui e acolá ao nível dos carris e às vigas das pontes, corroendo aterros, entrando na estação da Ermida, deitando por terra os postes telegraphicos.

De Ferradosa à Barca d'Alva ha também estragos em muitos pontos, não tão importantes, porém, como da Ferradosa a Mosteiro.

As communicações ficaram interrompidas."

Foram evidentes os reflexos de tal situação no caminho de ferro duriense, visto que os trabalhos se prolongaram por muito tempo. Neste contexto, os velhos barcos rabelos observaram um novo alento dos seus serviços, embora ocasional.

²⁰ "Gazeta dos caminhos de ferro", Janeiro de 1910, C. E (Área Museológica do Porto).

E os anos de crise sucediam-se situação para a qual também contribuía a forte instabilidade política e social que reinava em Portugal. Para melhor apreendermos a gravidade desta situação, note-se que entre 1910 e 1926 tomaram posse 49 equipas governativas, enquanto o Ministério da Agricultura, Commercio e Industria (independentemente do nome adoptado ao longo destes 16 anos) observou 63 mudanças!... Foi nestas circunstâncias, a que se reuniram os efeitos da I Grande Guerra e a instabilidade internacional que lhe andava associada, que a crise atingiu o auge. Será no caminho de ferro que, sobretudo os jovens, depositarão as réstias de esperança, abandonando a Região com destino ao litoral, considerado atractivo, ou, inclusivamente, emigrando. A "sangria humana" era amplamente noticiada atingindo a crise, proporções alarmantes.

Como seria de esperar os reflexos desta situação nas vias de circulação regionais também foram gravosos já que, paralelamente à falta de manutenção, ia aumentando a circulação automóvel. Além disso, existiam já significativos fluxos rodoviários a grandes distâncias.

Mas nem os caminhos de ferro ultrapassavam ilesos este período. De facto, no seguimento da anarquia político-económica vivida por Portugal até 1926, também esta instituição patenteava uma imagem equivalente com a utilização de material circulante antiquado e uma indisciplina interna notória.

Foi neste ambiente que os governantes, induzidos pelo desenvolvimento dos meios automobilísticos, deram um novo alento à rede viária ficando em lugar subalterno a construção de novas linhas de ferro. Foi, inegavelmente, uma inversão nas estratégias governamentais relativas às acessibilidades. Não obstante, esta nova política continuou a ignorar o interior e, portanto, a Região duriense, proporcionando-nos o início da década de vinte uma Região estagnada que tentava "rentabilizar" as infraestruturas construídas no final do século passado ou no início do século XX.

E interessante transcrever o que SanfAnna Dionísio apontava quando se referia à estrada que efectuava a ligação entre a Régua e a cidade de Lamego²¹: "*... treze quilómetros de estrada macia mas não muito ampla, oferecem, a quem vai ao volante, a bonita cifra de cento e treze cotovelos, alguns deles suspensos sobre barrancos de respeito*" (DIONÍSIO, S., p.103).

Acrescente-se que, a situação era tão desfavorável que, com muita frequência, as "*novas vias*" do início do século XX continuavam a rivalizar ainda com as velhinhas estradas pombalinas. De facto, dada a escassez de investimentos neste âmbito, eram estas vias macadamizadas, ou empedradas em alguns troços, que continuavam a assegurar as ligações entre os diferentes lugarejos e os principais núcleos urbanos.

Depararíamos com tal situação, por exemplo, se atravessássemos Cambres²² freguesia que fazia a ligação territorial entre Régua e Lamego. A

21 Construída após a inauguração da ponte fontista sobre o Douro, ainda nos dias de hoje esta estrada permanece activa, embora "retocada pela modernidade".

^ Freguesia que faz parte da área administrativa de Lamego.

referida estrada possuía um traçado muito irregular dada a necessidade de vencer o acentuado declive existente. De facto, se nos lanços iniciais, quando começava a afastar-se do Rio Douro, esta estrada vencia os cerca de 100 metros de desnível de uma forma considerada "suave" no início do século, após ultrapassar Portelo, sede da referida freguesia de Cambres, atingia rapidamente o Relógio de Sol, ponto situado no extremo sul da freguesia e onde se dava a confluência da estrada proveniente de Resende, com a via que seguia até Lamego, cidade em cujas portas já nos encontraríamos. Nesta última secção, o seu traçado de cerca de 3 quilómetros, desenvolvia-se em declives que chegavam a atingir os 40 graus, visto que tinham de ser vencidos cerca de 150 metros de desnível.

Mas a década seguinte iria encontrar também esta freguesia com outras alterações profundas, particularmente no que se refere à sua rede de transportes. Referimo-nos à linha férrea Régua-Vila Franca das Naves, projecto cuja rentabilidade económica acabou por se por em causa, quando, finalmente, se retomaram os trabalhos, após o arrastamento por motivos institucionais, económicos e políticos.

Efectivamente, as características técnicas subjacentes ao traçado das linhas ferroviárias, designadamente no que se refere ao declive máximo que as máquinas de então conseguiam vencer, exigiam que esta linha férrea possuísse um percurso muito ondulante que, na sua extensão total, ultrapassava o dobro da extensão oferecida pela via de macadame já existente²³, a velha Estrada Real n.º 7. Na verdade, esta linha nasceria na vila da Régua, atravessaria o rio Douro através de uma nova ponte de pedra cujos trabalhos decorreram entre 1927 e 1932²⁴, entroncaria numa outra ponte sobre o rio Varosa (concluída em 1933)

*3 É interessante verificar ainda que à cidade de Lamego confluíam diversas estradas da rede nacional, designadamente a referida Estrada Real n.º 7 que, depois de atravessar o rio Douro, passava pelo Rocío, em frente à Sé catedral de Lamego, onde aliás existia uma paragem dos transportes públicos, seguindo então para sul em direcção a Viseu.

Existiam ainda diversas estradas distritais, como era o caso da que se dirigia para Resende, ou daquela que, passando por Tarouca, prosseguia para Moimenta da Beira. Surgiam ainda estradas municipais que efectuavam a ligação entre as vias principais e os caminhos destinados ao trânsito local que, na generalidade dos casos, se encontravam muito degradadas. 24 Para a construção desta ponte trabalhavam quase permanentemente entre 35 e 50 assalariados que residiam sobretudo em Cambres, Régua ou freguesias envolventes. A título de exemplo, refira-se que a "Folha de ponto" de Dezembro de 1930 (pasta n.º 42-A) refere que naquele mês trabalharam 46 pessoas na construção desta ponte dos quais, 31 eram trabalhadores indiferenciados e auferiam vencimentos de 8\$50 a 9\$50 diários, enquanto os aprendizes ganhavam entre 6\$50 e 8\$00 e um Mestre Pedreiro 23\$00.

Acrescente-se ainda que, durante a execução das obras desta ponte, particularmente quando os trabalhos incidiam na margem esquerda, dado que os estaleiros das obras se encontravam na outra margem, na Régua, exigiam-se constantes atravessamentos do rio Douro e, portanto, a utilização da velha ponte de ferro sendo paga a correspondente portagem... Estas passagens eram de tal modo frequentes que em 1931 (pasta n.º 21), foi trocada correspondência na qual se solicitava às entidades governamentais a anulação da portagem na "Ponte de Peões", para os trabalhadores da ponte da linha férrea, visto que o impacto nas despesas era considerado desmedido.

e, seguindo um traçado que "divagava" por Cambres e pela freguesia contígua -Sande- e viria a atingir Lamego já na segunda metade desta década de trinta. Os carris, entretanto, amontoavam-se já no cais da Régua.

Nesta fase dos trabalhos, por "*decisão superior*", a obra em causa foi considerada economicamente inviável, razão pela qual foi abandonada. Era, também, mais um dos reflexos da concorrência entretanto movida pela camionagem para o mesmo percurso...

Decorridas duas décadas quando as entidades competentes se colocaram perante a ruína em que se encontrava a "velha Ponte de Peões da Régua", reconverteram a ponte ferroviária que entretanto tinha sido abandonada, alargando o seu tabuleiro de forma a adaptar-se ao tráfego rodoviário.

Alguns troços também foram anexados e, depois de macadamizados, foram adaptados ao tráfego rodoviário, enquanto outros segmentos permaneceram intactos. Como terceira alternativa, deparávamos com alterações funcionais destes espaços como por exemplo a reconquista pelos vinhedos ou, inclusivamente, aproveitando áreas previstas para apeadeiros, para a construção de um campo de futebol²⁵, como foi o caso em Cambres. Esta mutação funcional decorreu de um pedido endereçado à C. P em 1947²⁶.

Mas regressemos aos anos trinta. Relativamente à rede viária, há ainda que referir algo sobre a tão propalada expansão rodoviária do "Estado Novo". Foi neste contexto, aliás, que nasceu a Junta Autónoma das Estradas em 1927, fazendo parte das suas atribuições a promoção "rápida" da melhoria e reconversão da rede viária nacional. Manobrando num ambiente ditatorial, conseguiu, no entanto, uma nítida evolução das estradas em Portugal.

Mas não esperemos ainda grandes alterações na Região Duriense, aliás no seguimento de uma política que continuava a privilegiar o litoral a um interior "sem atractivos", pobre e descapitalizado. Será necessário aguardar pelo final dos anos sessenta para que o interior do País fosse "descoberto" pelas entidades responsáveis.

Não obstante, durante este lapso de trinta anos o interior não ficou completamente paralizado. A manutenção das principais estradas prosseguia,

²⁵ É interessante constatar que a década de noventa, com os seus problemas de fluidez de tráfego, particularmente na transposição de Portelo de Cambres, sede da freguesia, vai recuperar a "Linha" para criar uma "variante a Portelo". De facto, actualmente quando o dia termina, o tráfego entre a Régua e Lamego é muito intenso, - evidenciando uma grande mobilidade laboral nesta área -, e, com frequência, congestiona-se o trânsito no atravessamento das estreitas ruas de Portelo. O trânsito paraliza.

A solução surgiu com a rentabilização da antiga "Linha" que permanecia sub-aproveitada, criando-se corredores distintos para cada um dos sentidos do trânsito.

Acrescente-se ainda que esta estrada de ligação entre Lamego e a Régua, apesar de apresentar um declive muito acentuado, é a opção da maioria dos automobilistas que transitam entre os referidos centros urbanos, pois possui um traçado mais rectilíneo do que o da estrada que acompanha o Varosa. Além disso, encurta a distância entre a Régua e Lamego em mais de 3 Km.

²⁶ Fonte: CP, pasta n^o 21-A, (Área Museológica do Porto). 96

fazendo-se acompanhar por eventuais correcções do traçado e melhoria do piso, numa correlação directa, aliás, com o desenvolvimento dos meios automobilísticos e de camionagem.

Mas, prosseguindo com as anteriores tendências político-estratégicas, esta evolução, em termos de Região Duriense, foi muito superficial. As estradas designadas como "*Internacionais*" em 1933 (Fig. 10) de acordo com as convenções adoptadas, atravessavam apenas a Região no Baixo Corgo²⁷, interligando Vila Real, Régua e Lamego e prolongando-se para sul até Viseu. Mas, até neste troço, que na sua globalidade apenas atingia os 35 quilómetros, somente 2/3 eram considerados em "*bom estado de conservação*", enquanto o restante, entre Santa Marta de Penaguião e a sede distrital -Vila Real-, se encontrava "*em reparação*". As vias de categoria inferior, classificadas neste mapa como "*estradas de ligação*", apresentavam-se, na sua maioria, em estado "*regular*".

Mas o principal aspecto a destacar corresponde à ausência de uma verdadeira rede interna de estradas que unisse as principais sedes concelhias, apesar de previstas já em 1880. Efectivamente, apesar de toda a Região Duriense se encontrar muito desfavorecida em termos de ligações viárias, o Douro Superior, ou seja, a sub-região com maiores reflexos de interioridade, via a sua situação estagnada, senão agravada, com o decorrer do tempo. De facto, o único eixo que se destacava e que atravessava transversalmente a sub-região apenas favorecia a ligação entre Alfândega da Fé, Torre de Moncorvo e Vila Nova e Foz Côa, prosseguindo para sul. Atingia então a "Estrada Internacional" que, pela região centro do País, conduzia a Espanha, ou a Lisboa.

Se exceptuarmos os 19 km que ligavam Alfândega da Fé ao Vale da Vilariaça, os restantes eram "*regulares*" ou ainda se encontravam em construção, apesar de estarem já projectados em 1880, ou mesmo em construção nesse ano!...

Mas esta situação ainda era mais grave se nos encaminhássemos para o espaço fronteiriço. De facto, a povoação de Barca d'Alva, que no "Douro Ilustrado" do Visconde de Villa-Maior nos aparecia isolada, sem qualquer acesso condigno, passado mais de meio século permanecia numa situação muito idêntica, visto que para além do caminho de ferro, existia apenas uma ligação precária à sede concelhia, Figueira de Castelo Rodrigo.

2' A melhor estrada era a que efectuava a ligação entre Vila Real e a cidade invicta, aliás a primeira a ser alcatroada, seguindo-se as que efectuavam as ligações às principais estações de caminho de ferro, como Peso da Régua, (atravessando Santa Marta de Penaguião), e Pinhão. Efectivamente eram as estradas que acolhiam diariamente a passagem de uma camioneta de transporte de passageiros, ou, no caso das últimas referidas, os veículos mistos transportando o correio diário e os passageiros. Acrescente-se que o preço do bilhete entre o Pinhão e Vila Real atingia o valor equivalente a uma jorna nas grandes quintas vitícolas, ou seja 5\$00... para um percurso de três horas... realizado num veículo muito desconfortável com bancos em madeira e que, nos dias de forte pluviosidade, via multiplicarem-se as infiltrações de água, dada a falta de manutenção... (informação prestada pelo Sr. António Fernandes da Silva, de Vila Real)

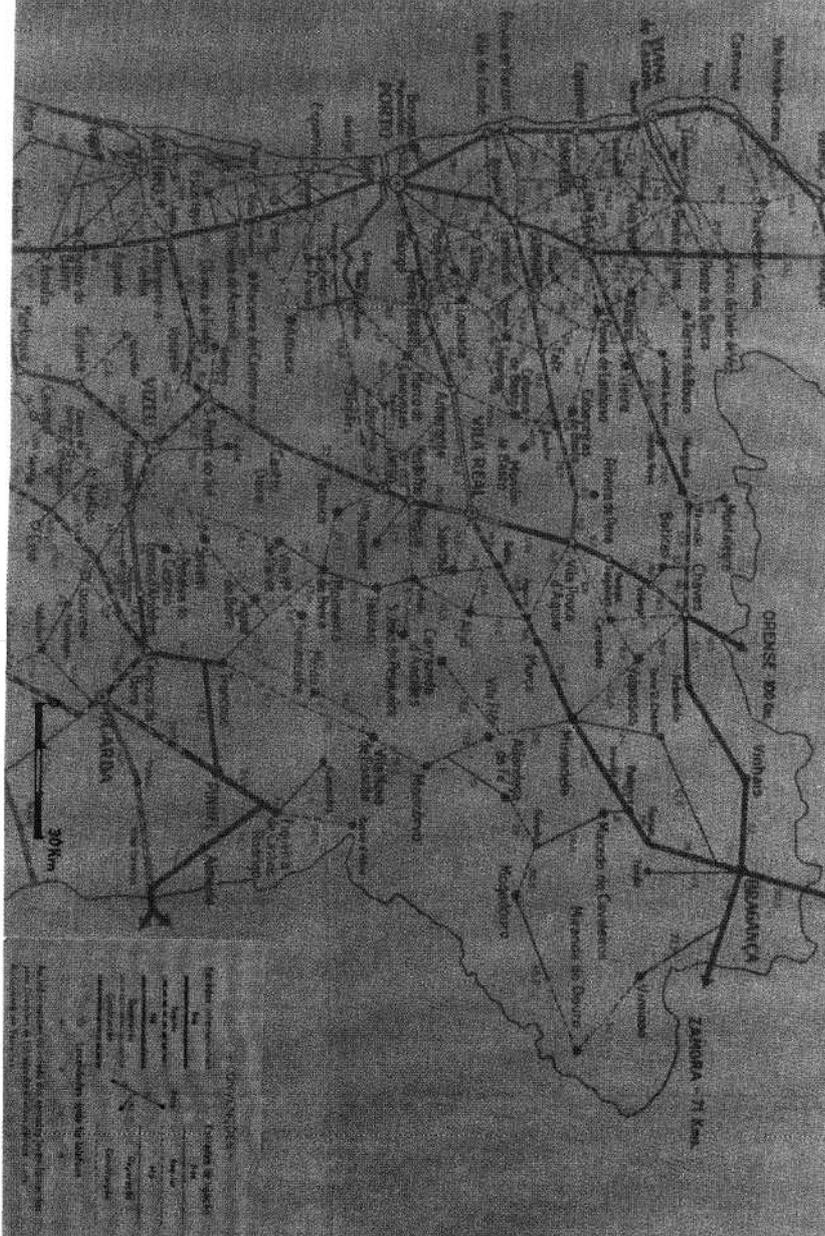


Fig. 10 - As estradas do Norte de Portugal em 1933, (edição do A.C.P.).

Fonte: Arquivo Histórico Militar, Lisboa.

Entretanto, o espaço a jusante, o Baixo e o Cima Corgo, como verificámos já, observava uma malha mais densa, embora a grande percentagem das vias se enquadrasse nas estradas classificadas como "*regulares*" ou mesmo "*más*", como era o caso da ligação entre Sabrosa e o Pinhão.

Na realidade, somos obrigados a reconhecer que a Região Duriense permaneceu "esquecida" durante mais de 50 anos, na medida em que até estradas já projectadas em 1880, com o projecto aprovado, não ultrapassavam esse estádio.

E os exemplos são visíveis em qualquer das margens do rio Douro. Para citarmos apenas dois, repare-se que qualquer das duas grandes linhas longitudinais de penetração ao interior apenas se encontravam concluídas em pequenos troços... com interrupções... 53 anos mais tarde! Na margem norte, a ligação entre Alijo e Carrazeda de Ansiães permanecia sem concretização, assim como a de Torre de Moncorvo com o vizinho planalto mirandês.

Por seu lado, na outra margem do rio, a ligação entre S. João da Pesqueira e Vila Nova de Foz Côa e, numa tentativa de atingir a fronteira, o seu prolongamento até Barca d'Alva, também não tinham sido construídos, apesar de imprescindíveis para o desenvolvimento desta área!... No Douro Superior, a única alternativa de acesso ao Porto era, efectivamente, o caminho de ferro.

Ampliava-se o perifерismo duriense, sobretudo o seu extremo leste. Não obstante, a área mais ocidental da Região possuía já alternativas aceitáveis, particularmente Lamego, Régua e a cidade hierarquicamente superior, Vila Real. A ligação deste núcleo urbano à cidade do Porto já se conseguia fazer em menos de 4h30m!²⁸ Embora lentamente, a rede viária ia-se desenvolvendo, concorrendo com a linha de caminho de ferro.

Com o despertar do segundo conflito mundial, e embora de uma forma pontual e limitada no tempo, o caminho de ferro vai recuperar uma posição de supremacia no âmbito da rede de transportes. De facto, a redução drástica do

^{2°} Na realidade, enquanto nos anos vinte e trinta a ligação viária entre Vila Real e a cidade do Porto se efectuava em cerca de 7h30m, particularmente se a fizessemos no sentido ascendente, visto que teríamos de ultrapassar o Marão (e as frequentes emboscadas!...), utilizando um macadame poeirento no verão e um lamaçal que o gelo intransitava no inverno, só após a Segunda Grande Guerra, com a asfaltagem do piso e a melhoria técnica dos veículos automóveis, foi efectiva a redução do tempo da viagem. Acrescente-se que as cerca de 4 horas que nos anos 40 um veículo ligeiro de passageiros necessitava para a concretização da referida viagem Vila Real/Porto, permaneceram quase sem alteração até aos anos setenta visto que enquanto na década de 40 "... nos cruzávamos com um ou dois carros em toda a viagem..." (informação prestada por um taxista da praça de Vila Real, actualmente reformado), até à renovação da rede viária regional na década de sessenta e início da de setenta, o traçado da estrada mantinha-se o mesmo e, na generalidade dos cerca de 110 quilómetros, muito estreito e mal conservado, apesar do aumento notório do tráfego de veículos quer ligeiros, quer de pesados.

abastecimento de gasolinas e outros combustíveis líquidos²⁹ imposta pelo conflito internacional levou à quase paralização dos transportes automobilísticos³⁰, enquanto as restrições às importações de carvão para movimentar as locomotivas, não obstante serem também notórias, não eram, no entanto, tão nefastas. Potencializava-se deste modo a revitalização do tráfego ferroviário.

29 Neste período de graves carências também o engenho dos residentes, associado a produtos endógenos de grande potencial energético, como era o carvão de eucalipto ou, preferencialmente, dada a sua maior rendabilidade, de carvalho, tentavam superar as carências existentes no campo energético, proporcionando frases como esta: "Olha uma camioneta a trabalhar a lenha!".

Na realidade os gases provenientes da combustão do referido material lenhoso proporcionava um meio privilegiado, o gasogéneo, sendo as adaptações mecânicas correlativas nos veículos também efectuadas pelos mecânicos locais.

Neste contexto ampliou-se a cotação de um bom mecânico e, sobretudo, de um bom forjador, aquele que lidava com a "ferrugem", única fonte disponível da matéria prima fundamental para a produção de qualquer peça metálica. Habitualmente recebia toda a formação técnica como herança familiar. A sua cotação social atingia tais níveis que a área de influência do mecânico de Vila Real abrangia desde Moimenta da Beira, Tabuaço ou Lamego na margem sul do Douro, até Alijo, Vila Pouca de Aguiar e Murça, na outra margem, ultrapassando um raio de 70 quilómetros.

Neste período da II Grande Guerra, quando um trabalhador rural especializado recebia cerca de 4\$00 por dia - situação que aliás se prolongou depois do conflito mundial e por toda a Região, visto que um cavador na Quinta do Calças localizada na freguesia de Cambres, concelho de Lamego, recebia os mesmos 4\$00 diários em 1946 -, um bom mecânico auferia cerca de 12\$00. Salário muito semelhante era o que recebia também um soldador visto que ele trabalhava em conexão directa com o mecânico produzindo as peças para adaptação do motor. Após todas as transformações mecânicas, o proprietário do "novo veículo" tinha apenas de se precaver com a quantidade necessária de carvão para a quilometragem a efectuar, bem como com os filtros que purificavam os gases produzidos. Conseguiam-se atingir velocidades de 20 a 30 km/h!

Acrescente-se que as paragens técnicas a que estes veículos se encontravam sujeitos, bem como os abrandamentos de velocidade a que o declive da via obrigava, eram aproveitados por bandos de malfétores para concretizarem assaltos, particularmente se transportavam cereais provenientes do NE transmontano, ou outros víveres, dadas as carências existentes, agravadas ainda mais pela interioridade. No entanto, raramente se interromperam as ligações diárias de transportes públicos de passageiros entre Vila Real e o Porto - apesar de ser necessário reservar um lugar com 8 dias de antecedência!... -, ou com o Peso da Régua e o Pinhão. Com os restantes núcleos populacionais, particularmente no Douro Superior, as ligações eram esporádicas. (Informações gentilmente prestadas pelo Sr. António Fernandes da Silva de Vila Real, mecânico, motorista, etc, um técnico polivalente particularmente no período do segundo conflito mundial)

3" Para a substituição de peças já foi referida a imprescindibilidade de um bom forjador associado a um mecânico, mas os reflexos da paralização das importações não se restringiam a estes elementos. Outro muito importante relacionava-se com os pneus cuja importação também foi suspensa. Quais eram as alternativas?

Se o proprietário do veículo possuía contactos com altas patentes do exército, ocasionalmente conseguia algum pneu, mas o mais comum era a "autosuficiência" recorrendo ao "ferrovelho": rebentava um pneu por excesso de uso, "... dobrava-se uma chapa, prendia-se ao pneu... e seguia-se!". Outra alternativa correspondia ao transporte preventivo de outro pneu ainda mais velho pois se o "operacional" rebentasse "... criava-se a galocha - um pneu dentro do outro!..." Eram viagens atribuladas mas conseguia-se atingir o objectivo. (Informações também prestadas pelo Sr. António Fernandes da Silva)

Na realidade, observando a Fig. 11, confirma-se não só a quase inexistência de Estradas Nacionais de 1- classe na Região Duriense, como também nos apercebemos da permanência das assimetrias intra-regionais anteriormente detectadas, continuando o Douro Superior "esquecido" pelas entidades responsáveis. Somente os acessos principais aos centros urbanos mais destacados tinham sido beneficiados entretanto³¹, continuando a rede viária duriense a cingir-se, quase exclusivamente, a vias de 2- classe, com a agravante de, a montante do Pinhão, se encontrarem maioritariamente num estado de conservação muito precário.

A rede de estradas municipais, por seu lado, permanecia muito incipiente dada a débil situação económica do País e da Região que desincentivava quaisquer investimentos neste âmbito. Na verdade, as exportações de vinho do Porto encontravam-se contingentadas na sequência das dificuldades de transportes decorrentes do conflito bélico em que a Europa mergulhara. Além disso, os seus tradicionais consumidores intervinham no conflito e tinham as respectivas economias desorganizadas.

Por outro lado, neste período também os direitos aduaneiros que incidiam sobre os vinhos aumentaram, nomeadamente em Inglaterra e logo no início do conflito; este país, interrompeu mesmo, as importações víquicas em 1941. Constituindo o mercado inglês o nosso maior consumidor, compreende-se que os excedentes de vinhos durienses se tornassem um facto incontestável.

Neste intervalo entre 1933 e 1942 houve, no entanto, alguns aspectos positivos a destacar, como a conclusão de alguns eixos viários no Douro Superior, dadas as carências aí serem gritantes e exigirem uma resolução imediata. Neste âmbito, apesar das estradas durienses se encontrarem classificadas como "regulares", surgiu um novo acesso transversal que substituiu a tradicional ligação entre Macedo de Cavaleiros e Torre de Moncorvo pela povoação de Peredo. A nova via, embora atravessasse os limites da Serra de Bornes, o que justifica a irregularidade do seu traçado, reduziu em 21 Km a ligação anteriormente referida. Além disso, o seu traçado e características do piso eram já mais consentâneos com as novas exigências do tráfego viário.

Por outro lado, nas ligações longitudinais, S. João da Pesqueira encontrava-se finalmente unido, por "*estrada de 1- classe*", com Vila Nova de Foz Côa³². Era já efectivo um eixo viário que acompanhava o Rio Douro pela sua margem esquerda embora ainda não atingisse a fronteira.

Por último, se nos encaminharmos para o espaço raiano, descobrimos entretanto algumas ligações, nomeadamente aquelas que nos permitem identi-

31 Como era o caso da ligação entre Santa Marta de Penaguião e Vila Real, ou ainda de Amarante com a cidade de Vila Real. Outro exemplo a referir corresponde ao prolongamento para sul da Estrada Nacional de Lamego/Castro Daire.

As ligações ao litoral, particularmente à cidade do Porto e, evidentemente, a Lisboa, permaneciam como directrizes orientadoras da Rede Viária Nacional.

32 Esta classificação foi ocasional, pois como verificaremos, este eixo surgirá mais tarde classificado como "*Estrada de Ligação*", ou seja, estrada secundária.

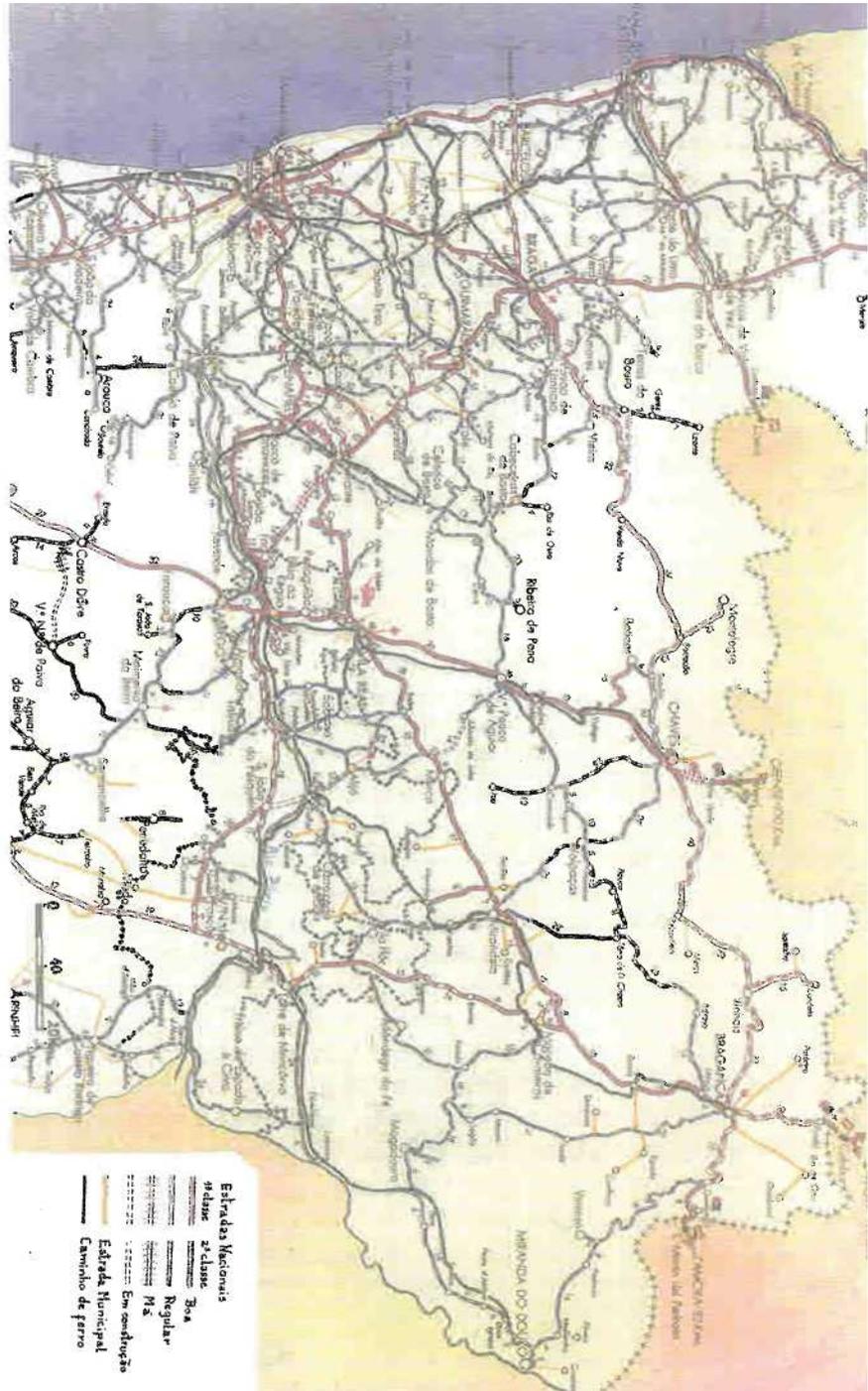


Fig. 11 - Mapa de Estradas do Norte de Portugal em 1942.
Fonte: Automóvel Clube de Portugal, Lisboa.

ficar Freixo de Espada à Cinta . Na verdade, esta sede concelhia, que nem referenciada era em 1933 (apenas possuía estradas locais), em 1942 já se encontrava interligada com Torre de Moncorvo e Barca d'Alva. Apesar de serem estradas de 2- classe e não se encontrarem classificadas como "boas", terminaram com parte do isolamento a que tradicionalmente esta sede concelhia se encontrava votada.

Mas existe uma questão ainda a considerar: quais os reflexos da nova política seguida pelos governos de então, sobretudo desde 1926, nas vias locais de interligação entre os diferentes lugares povoados, bem como nos acessos às vinhas?

A resposta neste âmbito é muito desmotivante. Dada a ausência de uma política autárquica que também privilegiasse os meios locais, e mesmo regionais, dadas ainda as carências financeiras que cronicamente coartavam qualquer iniciativa local, apenas ocasionalmente se alargavam os eixos principais de cada freguesia, depois de muita insistência da população local nesse sentido... e se existissem pressões "personalizadas"... em lugares onde o tráfego já era intenso. De facto, na Região as tradicionais vias destinadas sobretudo aos ruidosos carros de bois continuavam a ser as únicas existentes embora estivessem desadequadas à fluidez necessária do novo tipo de utilizadores. Por vezes algumas eram alargadas, transformando os anteriores caminhos de carros de bois, que raramente excediam os 2 metros de largura, em estradas com 4 a 5 metros e, note-se, alcatroadas.

No que respeita aos caminhos de acesso aos vinhedos, apenas se pode dizer que aí o tempo tinha parado nos séculos passados o que se pode observar na Fig. 12!...

Existiam porque eram necessários, mas a mentalidade divulgada entre a população residente e entre os pequenos proprietários, herdeiros de pequenos prédios vitícolas, conduzia-os preferencialmente à multiplicação das servidões de passagem, em vez de disponibilizarem os espaços necessários à construção de um novo caminho ou até ao alargamento dos existentes. Era um número de cepas demasiado elevado que seria derrubado, o que se reflectiria negativamente nos rendimentos do viticultor...

Desta forma, a nota dominante correspondia, mais uma vez, à manutenção da rede viária local, herança de séculos anteriores, em particular no que se refere à área vinhateira.

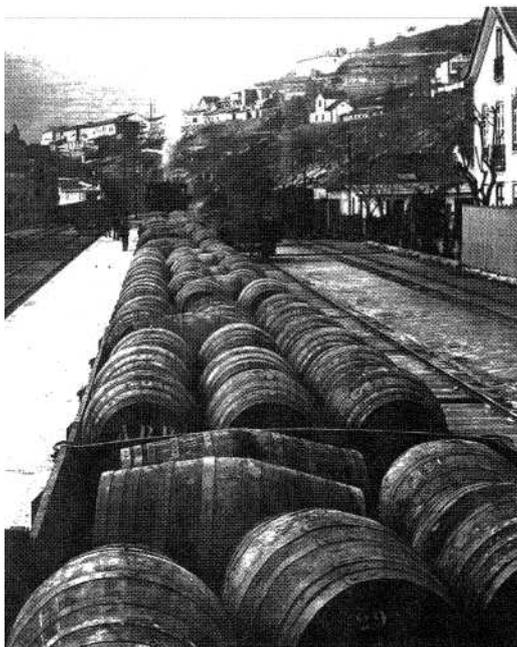
De quando em quando despontavam grandes eixos de ligação entre os principais pólos de desenvolvimento regional, numa cadência muito "pausada", visto que a tônica dominante recaía sobre a manutenção e eventual melhoria dos eixos existentes.

Entretanto, no rio Douro, prosseguiram a sua viagem, teimosamente, alguns barcos rabelos... Na verdade, a concorrência movida pelos comboios para o transporte dos vinhos (Fig. 13) era notória, acomodando-se no cais centenas de pipas até à hora de embarque.

Entretanto finalizava o segundo conflito mundial, regressando lentamente a normalidade ao espaço europeu.



**Fig. 12 - Exemplo de acessos às vinhas no vale do Corgo.
Fonte: Fotografia de Alvão, c. 1940, Ins. Vinho do Porto**



**Fig. 13- Embarque do vinho na estação ferroviária da Régua
Fonte: Alvão, c. 1940 - Inst. Nac. Fotografia/ IPPC**

4 - A segunda metade do século XX: finalmente o "despertar" regional?

Com o final da II Grande Guerra, iniciava-se de facto a recuperação económica ampliando-se as hipóteses de aumentar os volumes de Vinho do Porto exportados. Contudo, a própria Casa do Douro, criada em 1932, continuava a achar, nos seus diferentes comunicados, "sombrias" as perspectivas para a viticultura duriense. E, na verdade, após ocasionais aumentos dos valores exportados, os meados dos anos cinquenta voltaram a deparar com uma Região em crise, sob o efeito de mais uma sobreprodução -o quinquénio 1953/57 registou um aumento de mais de 50% nas produções víquicas durienses, enquanto o vinho "beneficiado"³³ não atingia os 15% (ANDRADE, C, p.419).

O início da segunda metade do século XX continuava a evidenciar-nos uma Região Duriense muito atractiva em termos paisagísticos, mas onde os problemas de ordem económica e social se multiplicavam. Tal era a "repulsão" do meio que, na década de cinquenta, já existia alguma escassez de mão de obra no Alto Douro. De facto, a população encontrava-se extremamente carenciada, razão pela qual aproveitava a linha de caminho de ferro e os acessos viários ao Porto e a Lisboa para se encaminhar para o litoral ou até para emigrar.

E a rede viária reflectia isso mesmo, com a manutenção da malha anterior, assim como as assimetrias intra-regionais já antes detectadas (Fig. 14). Os designados "*Itinerários Principais*" envolviam a Região quer pelo norte, quer pelo sul, enquanto transversalmente apenas a EN 2 que ligava Chaves, Vila Real e Régua e a EN 15 que interligava Bragança com Macedo de Cavaleiros, atravessando a Região Demarcada pelo Douro Superior -por Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa, prosseguindo então para a cidade da Guarda-, se evidenciavam.

Continuavam a ser as "*Estradas de Ligação*" que compunham essencialmente a malha viária duriense, concentrando-se sobretudo no Baixo Corgo a envolver Peso da Régua e Lamego, onde, aliás, a densidade populacional era muito mais elevada. Outro aspecto que influenciava era a importância

³³ A palavra "benefício" requer uma explicação, visto que os seus reflexos sobre a estrutura vitícola regional são muito importantes. Com efeito, apenas uma parte da produção vitícola da Região Demarcada do Douro era destinada à produção do Vinho do Porto, quantidade essa que era conhecida em cada ano após uma reunião na qual participavam os representantes da Casa do Douro, os da Associação de Exportadores do Vinho do Porto e os do Instituto do Vinho do Porto. Durante esta reunião, era estabelecido por forma consensual, o total de mosto a "beneficiar" no ano em causa (ou seja, a quantidade de mosto que seria transformado em Vinho do Porto através da interrupção da fermentação alcoólica com a adição de aguardente). Só após o conhecimento deste valor é que a Casa do Douro efectuará a repartição por todos os viticultores da quota correspondente, tendo em consideração a classificação de cada parcela de acordo com as suas características edáficas, localização, exposição às radiações solares, tipo de castas, respectiva proporção, etc. A restante produção víquica regional prosseguirá com a fermentação e dará origem a um VQ.PR.D., o vinho de mesa específico da Região, ou ainda outros vinhos regionais.

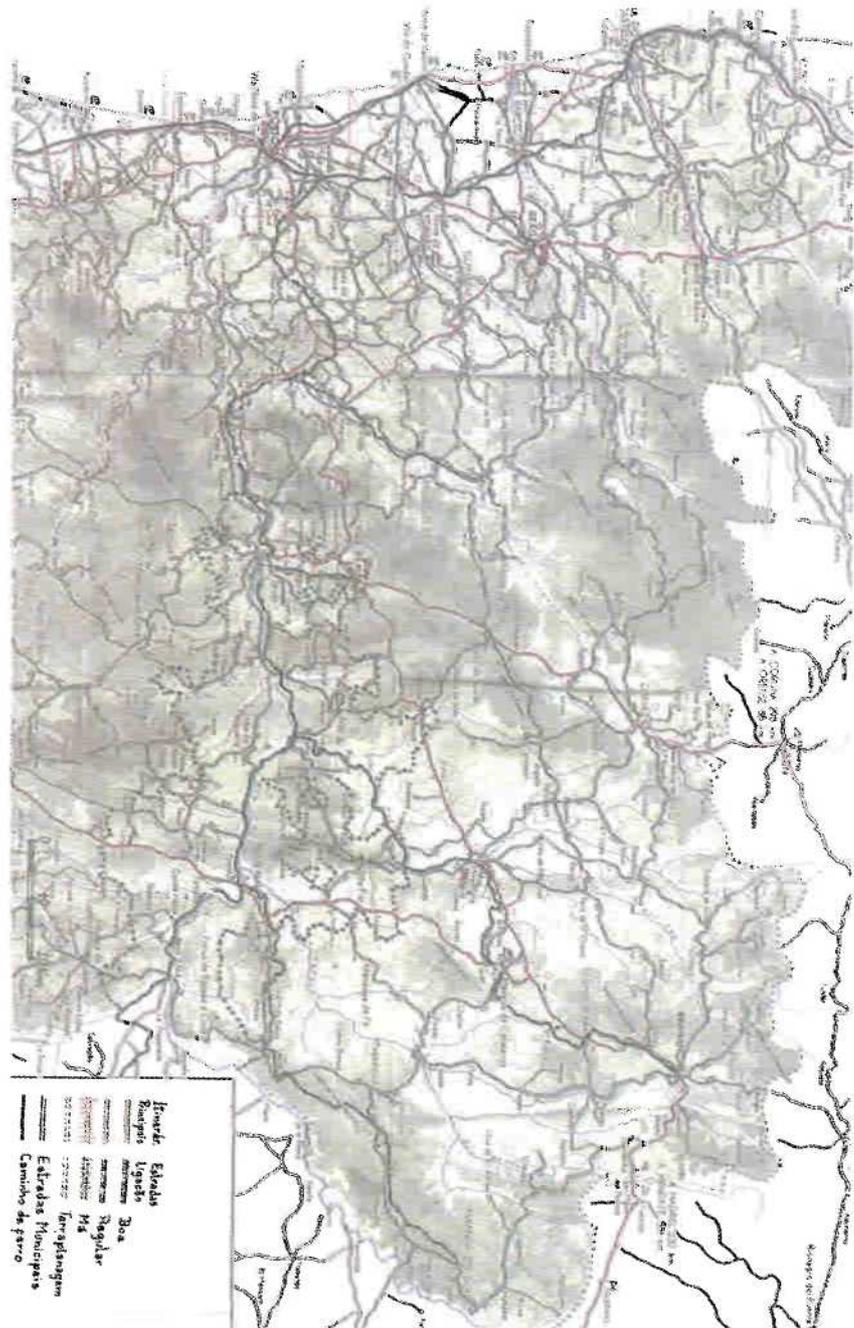


Fig. 14 - Mapa de Estradas do Norte de Portugal em 1960.
Fonte: Automóvel Clube de Portugal, Lisboa.

económica das quintas vinícolas, ou das firmas que detinham o poder jurídico sobre elas³⁴.

Acrescente-se que não só o Douro Superior continuava a ser preterido, como a maior percentagem de estradas consideradas em mau estado aí se concentrava, designadamente as da área administrativa de Vila Nova de Foz Côa.

De facto, os maiores investimentos na manutenção da rede viária eram mais nítidos no Baixo Corgo e na ligação à área ubana do Porto. Aliás, não podemos ignorar que só uma situação como esta justificava que, legalmente, se tenha autorizado o transporte rodoviário de Vinho do Porto para o entreposto de Gaia apenas em 1964.

Neste contexto, os caminhos de ferro confrontavam-se agora com um renovado opositor, a rede viária, e num âmbito em que ainda não se tinha feito sentir: a concorrência não só ao transporte de passageiros, mas sobretudo ao de mercadorias e, em particular, do Vinho do Porto.

Serão sobretudo as alterações políticas verificadas em 1974 em Portugal que proporcionarão uma transformação radical, particularmente na macro-estrutura viária da Região Demarcada do Douro, associada a uma expansão económica europeia que, por sua vez, criou incentivos reais aos investimentos na área duriense. Na verdade, só então as grandes alterações estruturais se multiplicaram, incluindo então os Serviços Técnicos nas suas prioridades também a Região Duriense.

Muito sinteticamente há que referir que, numa íntima ligação com fundos estruturais (quer os de pré-adesão à Comunidade Europeia, quer os posteriores), constituíram-se fluxos expansionistas da rede viária nacional, surgindo então grandes eixos regionais, os designados Itinerários Principais (IP'S), cujo objectivo fulcral correspondia a uma abertura das regiões periféricas ao exterior. De facto, associada a um novo ambiente político, iniciou-se uma expansão económica que direccionava as suas linhas de acção no sentido de esbater as assimetrias regionais mais flagrantes existentes no País.

Neste âmbito, passou a visualizar-se a Região e o seu atraso estrutural não apenas numa vertente economicista, fundamentada na vitivinicultura, mas, pelo contrário, as diferentes entidades públicas e privadas, entretanto motivadas, habilitaram-se finalmente a participarem no desenvolvimento regional numa perspectiva integradora, polivalente. Como reflexo destas novas directizes as diversas entidades passaram a descobrir as potencialidades que a riqueza paisagística e monumental, o artesanato e a gastronomia, entre outros atractivos, traziam consigo, potencializando este espaço regional. Neste círculo incluía-se a população mais interventiva, as entidades autárquicas, o tecido económico local, algumas grandes empresas produtoras do Vinho do Porto e instituições cooperativas, entre outras.

³⁴ Foi o caso do novo eixo de ligação entre Vila Real e Peso da Régua (e a estação de caminho de ferro...) passando por Santo Xisto, Galafura, Poiães, etc, ligando diversas quintas de nomeada cujos acessos datavam dos séculos XVIII e XIX, dificultando o escoamento das suas produções.

Havia, de facto, que aproveitar os incentivos financeiros criados para o efeito e uma nova mentalidade que despontava, visionando uma Região Demarcada multifacetada que, embora fundamentando o seu tecido empresarial na produção e comercialização do famoso Vinho do Porto, diversificasse e explorasse as suas potencialidades endógenas.

Será neste contexto que irão surgir, agora sim, vias modernas com um perfil que permitirá a redução da viagem Porto-Régua de 3 horas no período anterior à Revolução de Abril de 1974, para cerca de 1h e 15m nos dias de hoje.

No entanto, estas transformações, mais uma vez, tiveram início no litoral, reservando-se ao interior como acções prioritárias a correcção de anteriores traçados e a repavimentação das vias principais. Por tal motivo 1981/82 (Fig. 15) ainda não evidencia grandes transformações na Região, sendo ocasionais os troços em construção, que, regra geral, correspondiam sobretudo a ligações entre núcleos populacionais secundários.

Serão os anos noventa que, efectivamente, nos apresentarão uma Região Demarcada que quebrou o isolamento em que se encontrava mergulhada (Fig. 16). Na verdade, as alterações são já visíveis em 1990, sobretudo no que se refere às grandes vias estruturantes de âmbito nacional cujos objectivos são a ligação entre os principais núcleos regionais, para além de um fácil acesso ao litoral, aos principais pólos consumidores e à Europa. É neste enquadramento que se multiplicam os IP's, dos quais se destacam na Região um a norte, o IP4, e outro a sul, o IP5³⁵. Só posteriormente se desenvolverão os IP's que atravessarão o País no sentido norte-sul, não esquecendo também o interior. No ano 2000 espera-se que estejam concluídos o IP3 e o IP2, atravessando este último o Douro Superior.

Mas, para além das grandes estruturas nacionais, dos IP's, que circundam a Região Duriense, relativamente à rede viária local, quais as alterações que se observaram? Apenas eram visíveis ocasionais correcções do traçado das suas históricas vias, dos seus velhos caminhos de acesso às vinhas (Figs. 17 a 20)... Esta rede viária continuava desajustada às necessidades da população local, particularmente se tentássemos descobrir uma malha regional condigna. Continuávamos sob o efeito de uma herança cujas raízes recuam no tempo.

E, apesar desta nossa abordagem relativa à evolução da rede de transportes durienses não recuar ao período romano, achamos interessante referir, a título de exemplo, que algumas das vias cujo traçado remonta à passagem das hostes romanas por esta Região ainda permanecem activas, embora modernizadas como é o caso da estrada que une Sabrosa ao Pinhão³⁶, ou ainda da li-

3° O IP4 interligava o litoral portuense com Vila Real numa primeira fase, e posteriormente, com Bragança e o norte de Espanha; o IP5 efectuava a ligação entre a Beira Litoral com Viseu, Guarda e também com Espanha.

3" Fonte: Junta Autónoma das Estradas, Direcção Regional das Estradas de Vila Real. Acrescente-se que ainda nos dias de hoje esta estrada constitui a ligação mais rápida entre a estação ferroviária do Pinhão e Sabrosa, embora com um traçado extremamente sinuoso e estreito.

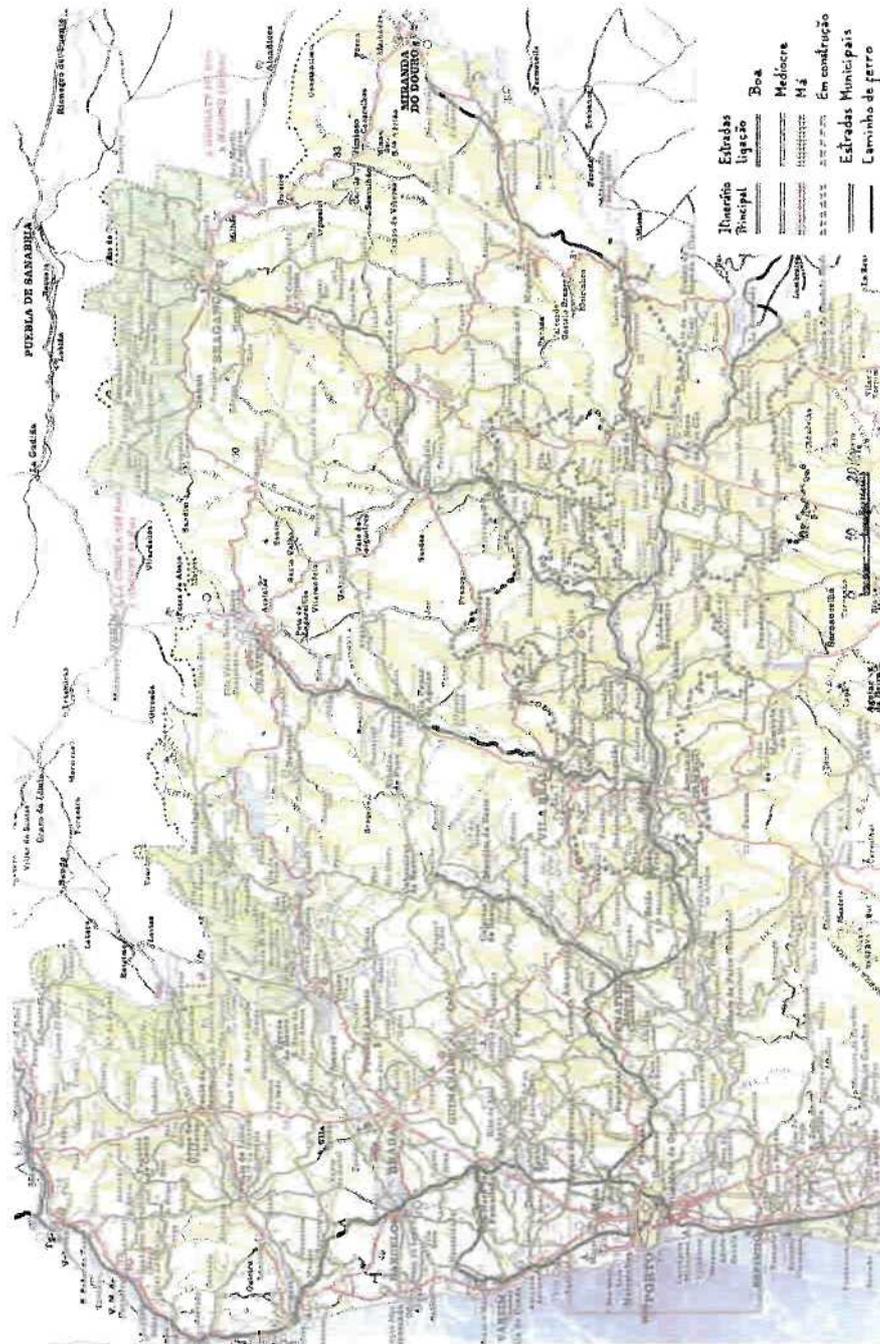


Fig. 15 - Mapa de Estradas do Norte de Portugal em 1981/82.
Fonte: Automóvel Clube de Portugal, Lisboa.

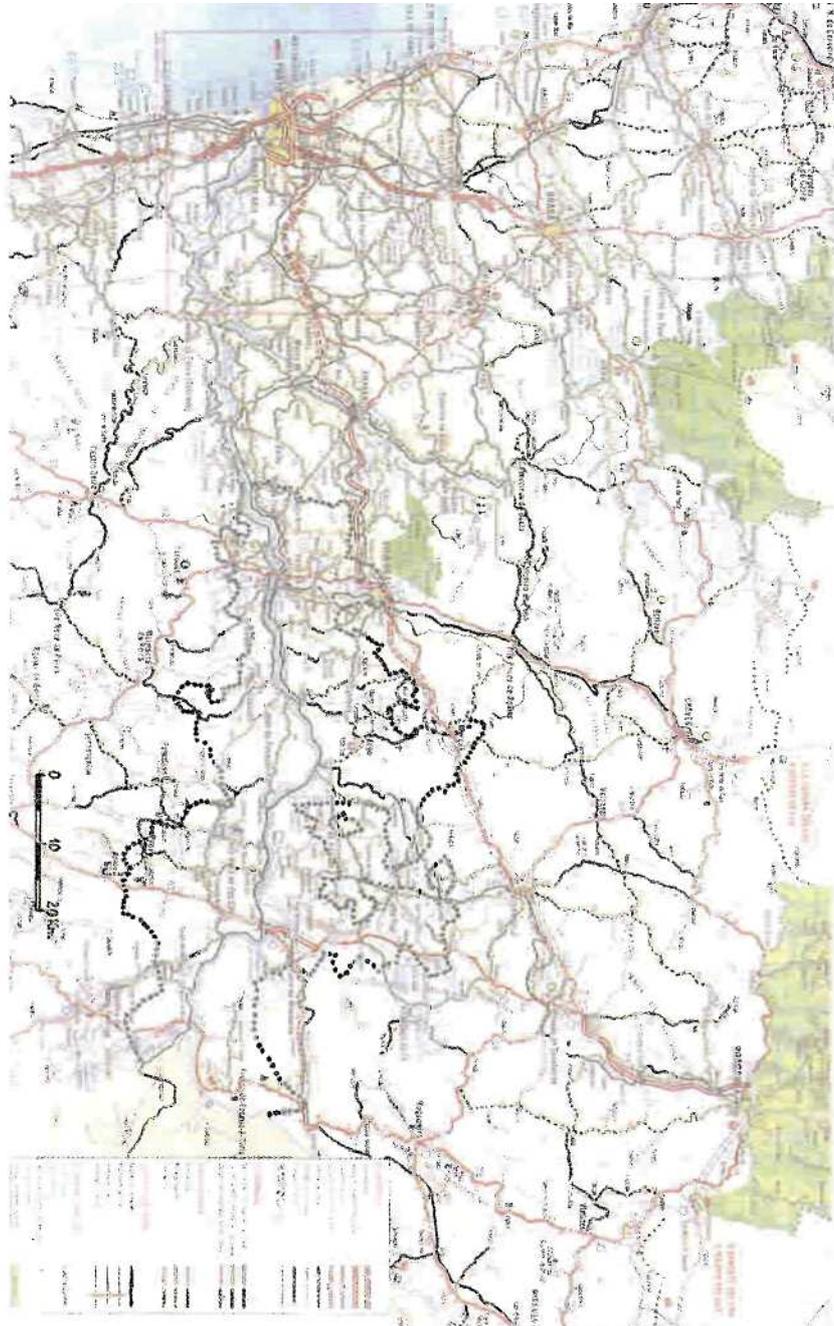


Fig. 16 - Mapa de Estradas do Norte de Portugal em 1990.
Fonte: Automóvel Clube de Portugal, Lisboa.

gação entre Alijo e S. Mamede de Ribatua (Fig. 21). Outras, numa percentagem muito significativa, são as herdeiras das antigas Estradas Reais, como verificámos atrás.



Fig. 17- Pormenor de um dos acessos às vinhas na freguesia de Cambres, Lamego. Este caminho possui cerca de 1 metro de largura, o que inviabiliza nos dias de hoje até a passagem de um pequeno tractor. Cambres, Setembro de 1996

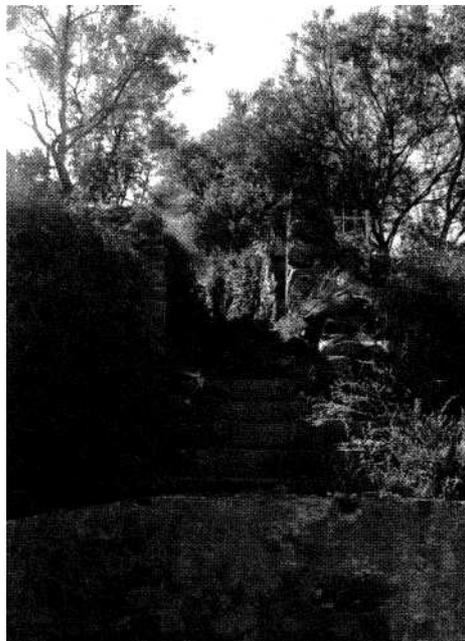


Fig. 18- Outro aspecto de um acesso às vinhas. Este "quelho" constituiu até meados dos anos setenta o acesso mais rápido de um dos lugares de maiores dimensões da freguesia de Cambres à Igreja Paroquial. Actualmente, dada a pouca frequência, somente nas vésperas das vindimas recebe algum cuidado. Cambres, Setembro de 1996



Fig. 19- Aspecto parcial de um dos principais acessos às vinhas na freguesia de Cambres, Lamego.
Cambres, Setembro de 1996

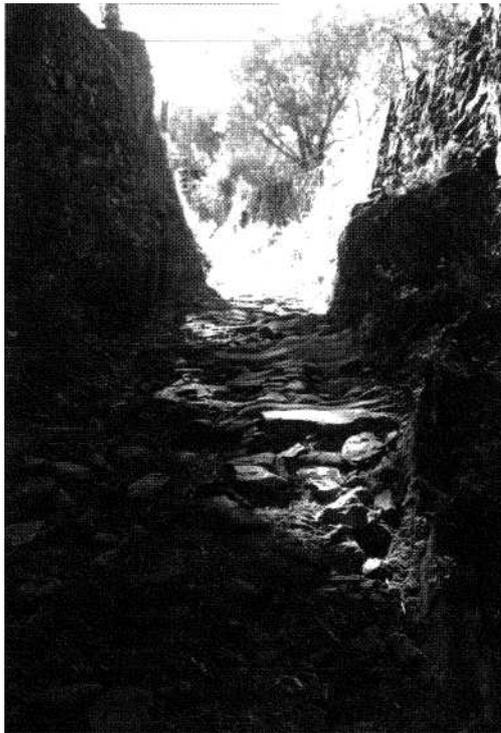


Fig. 20- Pormenor do estado de conservação do seu piso.
Cambres, Setembro de 1996

Excepcionalmente, surgiam novas vias locais associadas à aplicação dos fundos europeus destinados à reconversão dos vinhedos através do F.E.O.G.A.. No entanto, o impacto destas novas estruturas foi muito localizado e centrou-se de modo especial no Cima Corgo, onde se concentram aliás as grandes quintas durienses que detêm as produções víquicas de melhores qualidades e que acederam a tais apoios com facilidade.

Em síntese, o final do século XX despede-se de uma Região Duriense onde as vias históricas com "retoques de modernidade" continuam a estruturar todo este espaço. Somente as macro-estruturas, onde se incluem os IP's., quebraram um pouco o periferismo de toda esta Região, permanecendo ainda vastas áreas "isoladas".

Os exemplos mais notórios correspondem ao perpetuar do emaranhado dos caminhos vicinais de acesso aos prédios vitícolas e às vias de ligação entre as diferentes aldeias. As ligações viárias internas, apesar de alcatroadas, continuam muito precárias.

E a rede ferroviária?

Entrou-se de facto na época dos transportes rodoviários, da camionagem e dos transportes particulares, muito mais versáteis e polivalentes, penetrando com facilidade em espaços difíceis, alguns a sofrerem um elevado índice de despovoamento. A concorrência foi de tal modo acentuada que o final dos anos oitenta observou o encerramento de diversos ramais da linha férrea, como foi o caso da linha do Sabor, que viu os seus 105 km entre o Pocinho e Duas Igrejas fechados em 1 de Agosto de 1988, enquanto era 18 de Outubro deste mesmo ano, a linha do Douro via a sua extensão reduzida em 28 km. O término desta via fixou-se, desde então, no Pocinho. O ramal do Corgo, por seu lado, viu-se amputado na sua ligação entre Vila Real e Chaves a partir de 1 de Janeiro de 1990³⁷.

Acrescente-se que esta evolução recente corresponde também aos reflexos da política empresarial seguida pelas diferentes firmas produtoras do Vinho do Porto, sobretudo após o início dos anos setenta, quando optaram pelo transporte rodoviário dos vinhos, em grandes camiões cisterna, para Vila Nova de Gaia onde estagiavam.

Mais uma vez, a maior eficácia deste tipo de transporte, a celeridade com que se concretiza nos nossos dias e, aspecto fundamental, sem necessitarem de transbordos intercalares (eventuais proporcionadores de deficiências organolépticas), conduziram a que os transportes ferroviários fossem preteridos.

Prosseguem, no entanto, os caminhos de ferro com o transporte de outro tipo de mercadorias, nomeadamente adubos, cimentos, entre outros, para além do transporte de passageiros. Além disso, as correcções tecnológicas entretanto verificadas proporcionam uma melhoria acentuada da segurança, sobretudo a partir de 1978/79, o que permite que actualmente se efectue o percurso Porto-Régua em cerca de 2 horas.

³⁷ Fonte: CE, Área Museológica- Porto.

E os transportes fluviais?

Os barcos rabelos desapareceram!... Ultrapassados pelo comboio, vêm-se, no entanto, recuperados nos dias de hoje para fins turísticos. Estes dois meios de transporte associaram-se, inclusivamente, para obterem uma maior rendabilidade. De facto, os cruzeiros que se efectuam com regularidade Douro acima desde 1986³⁸ conjugam os dois meios de transporte, possibilitando ao viajante duas perspectivas aliciantes e complementares. Mas o transporte de mercadorias por via fluvial originárias da Região Demarcada do Douro, esse, desapareceu...

5- O início do século XXI: que perspectivas?

Qual a situação prevista para o início do século XXI?

Relativamente à rede viária e para responder a esta questão, fundamentar-nos-emos no ER.N. 2000 (Plano Rodoviário Nacional 2000)³⁹. Apesar de ainda não ter sido rectificado, corresponde a uma previsão da macro estrutura da Região quando se iniciar o século XXI (Fig. 22).

E as acções a empreender neste âmbito são diversas. Na verdade, a rede que actualmente serve a Região Demarcada do Douro apresenta-se ainda muito carenciada, razão pela qual estão previstos diversos empreendimentos e em várias escalas. Assim, iniciando estas observações pela macro-estrutura viária, prevê-se que a Região quebre o isolamento a que foi votada aproveitando os grandes eixos que se desenvolvem paralelamente ao rio Douro, como sejam o IP4 e o IP5. As ligações ao exterior, numa íntima ligação com o avolumar das hipóteses de escoamento das produções vínicas através da exportação directa pelos Produtores-Engarrafadores, torna-se uma realidade.

Mas... e transversalmente? Também neste sentido se encontram já em execução, dois grandes eixos: o IP3 e o IP2. Relativamente ao primeiro, esta via tem o seu início em Chaves, atinge Vila Real, atravessa o Rio Douro nas proximidades da "Capital do vinho do Porto", a cidade da Régua, e alcança Lamego de onde deriva para Viseu (Figs. 23 a 25). Quanto ao IP2, finalmente surgirá um eixo condigno no interior do País que interligará Bragança ao IP5. É esperado com ansiedade pelos residentes no interior alto duriense.

A simples observação da Fig. 22 permite-nos ainda constatar que, se outros itinerários principais ou complementares não surgissem, vastas áreas con-

^{3°} Desde que foi possível passar as eclusas. Acrescente-se ainda que os primeiros cruzeiros que se aventuraram a ultrapassar a área periurbana do Porto terminavam na Régua. (Informações gentilmente fornecidas pela ENDOURO).

^{3°} Cópia gentilmente cedida pela Junta Autónoma das Estradas, Serviço de Estradas do Norte, Porto.

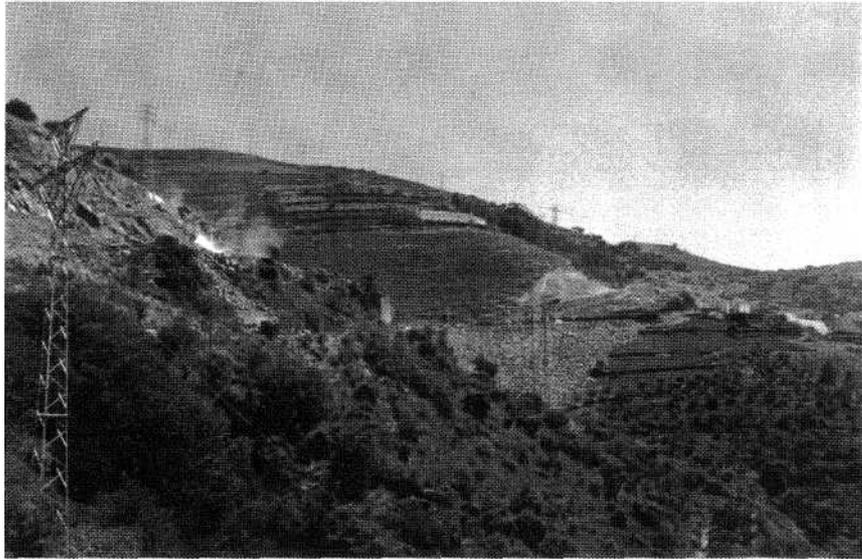


Fig. 23 - Impacte dos trabalhos do futuro IP3 no vale do Varosa, a cerca de 3 Km da Régua. Neste troço abriu-se uma "brecha" na Quinta de Santa Bárbara pertencente à Sociedade Vinícola de Valdigem, Lda.. Valdigem, Setembro de 1997

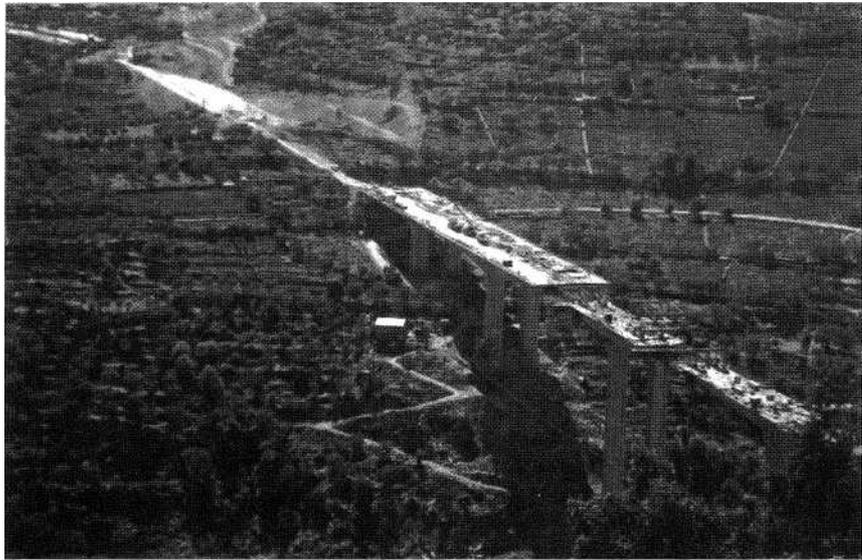
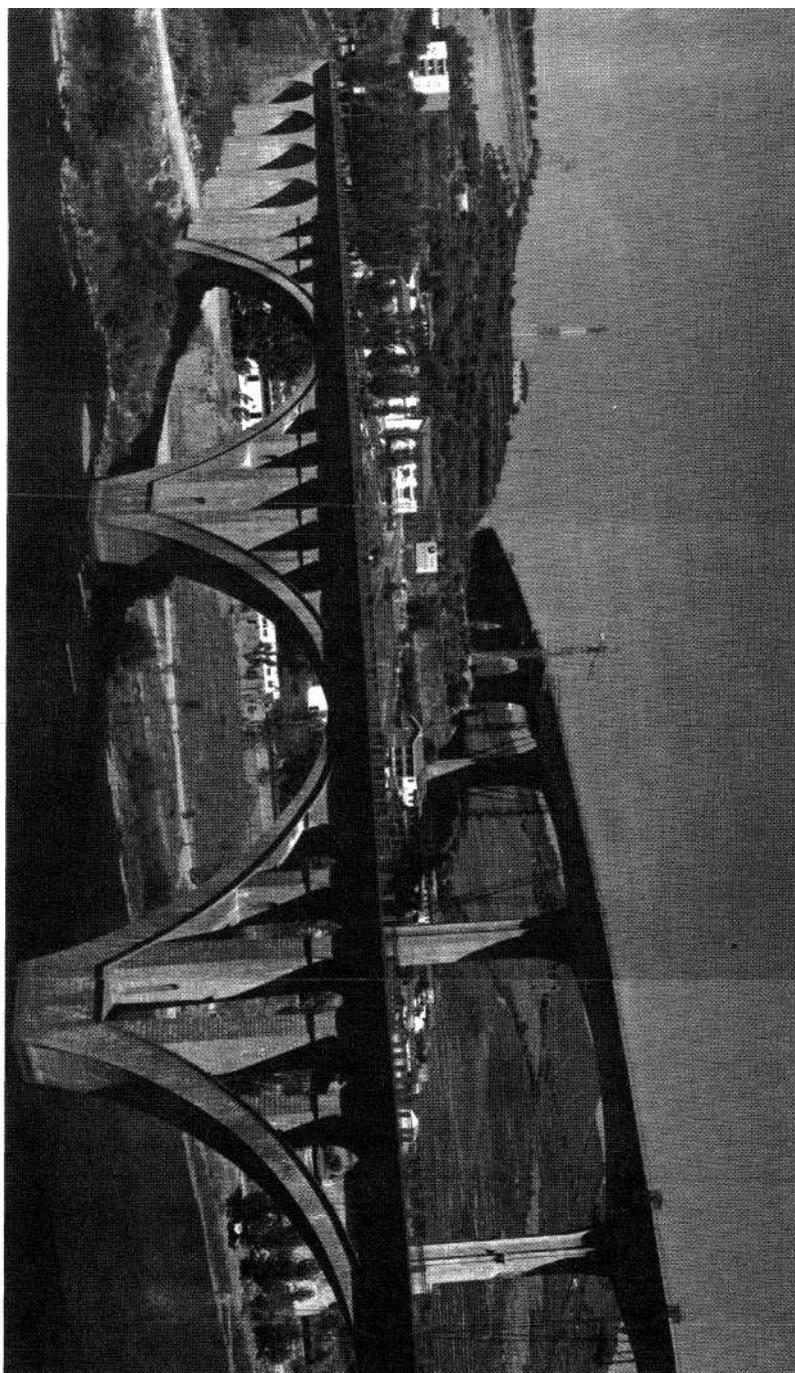


Fig. 24- Uma outra perspectiva do impacte do futuro IP3 sobre o Vale do Balsemão, afluente do rio Varosa. Apesar de apenas a área indispensável ter sido afectada pelas obras e pelos estaleiros, os seus impactes visuais na paisagem são evidentes. Valdigem, Setembro de 1997



**Fig. 25 - Aspecto parcial das duas pontes rodoviárias da Régua, a que actualmente se utiliza e aquela que se integrará no futuro IP3.
Peso da Régua, Setembro de 1997**

tinuariam ainda isoladas. É nesta sequência que se projectaram o IC26 e o IC30⁴⁰.

No que se refere às macro-estruturas e sua implantação na Região Duriense, o essencial foi referido, sendo prioritário assegurar as ligações com o exterior, com a consequente abertura da Região à inovação. Mas quais as perspectivas em relação às redes complementares e locais?

Também neste âmbito se prevêem algumas novas vias, sobretudo aquelas que interligam os pólos de interesse regional, tendo como "epicentro" Lamego e Peso da Régua. Na realidade, serão eixos que facilitarão o acesso aos IP5 e IP4, e, conseqüentemente, a Lisboa, ao Porto, ao litoral e, inclusivamente, a Espanha e à Europa. Neste contexto, refere-se uma ligação transversal entre Lamego, Armamar, Tabuaço (e S. João da Pesqueira?), eixo de desenvolvimento que permitirá a fixação de novas actividades de índole diversa, entre outras, as ligadas à indústria ou ao comércio⁴¹.

Seguindo esta perspectiva das vias transversais, prevê-se ainda a construção de uma nova estrada que acompanhe o Rio Douro ao longo da sua margem direita, entre a Régua e o Pinhão, prosseguindo, eventualmente, até ao IP2 o que não só facilitaria o acesso de muitas populações às sedes concelhias, como também seria um eixo a explorar, dado o seu potencial turístico e paisagístico.

Neste encadeamento o Pinhão transformar-se-ia num pólo importante, visto que aí se observa o cruzamento de diversos eixos, como sejam a estrada de Sabrosa, a de Alijo, a de S. João da Pesqueira, bem como a EN 222 que acompanha o Rio Douro pela margem sul. Possui ainda uma estação dos caminhos de ferro assim como um cais fluvial que o transformam num centro "polimodal" que complementaria de facto a acção de Peso da Régua.

A acrescentar à lista anterior, surgiria outra ligação, também transversal, na margem sul, entre Penedono e Meda, dois concelhos que ainda hoje se encontram preteridos, para além de uma ligação mais rápida e directa entre Freixo de Espada à Cinta e Torre de Moncorvo. Ambos os eixos referidos se localizam no Douro Superior, pois esta sub-região duriense continua a apresentar-se como o espaço mais problemático e carenciado em termos viários.

40 Ambas as variantes aqui referidas se encontram em projecto, embora por razões várias e de acordo com informações obtidas na J.A.E., Serviço de Estradas de Vila Real, o I.C. 26 de verá ter outro traçado diferente do que a figura apresenta. De facto, em vez de efectuar a ligação entre Amarante e Peso da Régua, unindo o IP4 com o IP3 nas proximidades do Rio Douro, as entidades responsáveis tendem actualmente para o aproximar de Marco de Canaveses, Cinfães e Resende, após o que efectuará a ligação ao IP3 mas a sul de Lamego. Terá, portanto, um traçado exterior à Região Demarcada.

No que se refere ao IC30, esta via interligará o IP4, visto que terá o seu início no Pópulo, com o IP2, a norte de Carrazeda de Ansiães, outro concelho que desde sempre se viu preterido no decorrer das grandes decisões

41 Este eixo estava projectado desde 1880! De facto, a sua necessidade era patente desde então, mas as sucessivas crises com que a Região se ia debatendo, e a própria política de transportes seguida no País, sempre a foram protelando. Concretizar-se-á finalmente?

E o que se poderá referir a propósito das antigas EN's, ou ainda sobre aqueles eixos que serão desclassificados, transitando para a superintendência das autarquias? Relativamente a estes eixos, reconhece-se a necessidade da sua manutenção, melhorando-os e corrigindo o seu traçado nomeadamente a EN222, dadas as suas potencialidades.

Por último, é facto consensual que a Região, para a prossecução e desenvolvimento dos fluxos endógenos, necessita de uma malha de estradas mais consentânea com os dias de hoje, quer a de nível municipal, quer a de nível local. Indiscutivelmente, se é fundamental o acesso ao exterior, também a população autóctone necessita de uma rede fundamental em boas condições, situação para a qual o poder autárquico deverá ser apetrechado.

Conclusão

Espaço que sempre sofreu os custos da interioridade, a Região Demarcada do Douro, com uma estrutura económica assente na vitivinicultura, só recentemente despertou para a multiplicidade de atractivos que a caracterizam. Certamente que os factores justificativos se multiplicam, dada a complexidade existente, no entanto, verificámos que a ausência de uma rede de transportes condigna sempre actuou como um obstáculo de grande impacte na área.

Foi na verdade o desenvolvimento da viticultura que permitiu o despoletar de transformações profundas ainda no século XVIII, não só pela importância que o Vinho do Porto já então detinha, mas também porque, de forma directa ou indirecta, constituía a base de financiamentos que possibilitavam a criação de vias cujo traçado básico ainda hoje sobrevive. Mas as contingências políticas, a própria evolução económica regional, nacional e até internacional, proporcionaram a estagnação no tempo, continuando a Região Duriense "ignorada" até ao período de Fontes Pereira de Melo. Durante este lapso de tempo foi objecto apenas de eventuais "modernizações" numa interligação muito íntima com o expansionismo que a viticultura observasse.

De facto, seguindo uma ideologia que privilegiava as acessibilidades, este estadista proporcionou não só as tradicionais manutenções da rede viária existente (interrompidas com frequência durante os períodos de crise...), mas, e sobretudo, o surgimento dos caminhos de ferro no País e também na Região Duriense. Sentindo a necessidade de rentabilizar investimentos tão vultuosos, nasciam novos eixos viários, que, no entanto, facilitavam sobretudo os acessos às estações e apeadeiros⁴². O motor subsidiário do desenvolvimento regional residiu então no caminho de ferro.

42 Ainda hoje subsistem muitos troços viários que terminam quando atingem os apeadeiros do caminho de ferro, quer numa margem, quer noutra do rio Douro.

Com a divulgação dos motores de explosão a gasolina ou outros combustíveis líquidos, a sobrevivência dos caminhos de ferro foi posta em causa, situação que direccionou um pouco mais as entidades públicas para a precariedade da rede viária. Não obstante na Região, e neste contexto, dominariam ainda os "retoques com ares de modernidade". De facto, observou-se sobretudo o alargamento das tradicionais vias e só ocasionalmente a correcção do seu traçado tão sinuoso.

Serão apenas as décadas de sessenta e de modo especial as de setenta e seguintes que, lentamente, observarão a Região a ser objecto de reestruturações. De facto, depois de se ver preterida pelos grandes circuitos de decisão, na sequência aliás de uma política centralizante e que favorecia o litoral do país, o interior foi finalmente bafejado. Esta mudança de política de transportes foi particularmente incentivada com o acesso aos fundos estruturais do pós 25 de Abril de 1974 que o País passou a receber. Na verdade, era necessário reduzir as nítidas assimetrias regionais existentes no País e, era um facto, a Região Duriense correspondia a um dos pólos menos favorecidos, e de um modo particular o Douro Superior, fronteiro.

Se em termos paisagísticos, ecológicos, monumentais, culturais, e, inevitavelmente, em termos gastronómicos e enológicos, a Região Duriense se apresenta muito apelativa, havia que quebrar o isolamento, criando uma malha interna e de ligação ao exterior que favorecesse a fixação da população e uma acessibilidade efectiva. Na realidade, não é apenas o Vinho do Porto que constitui o motor do desenvolvimento desta Região visto que se deve conjugar com outros aspectos relevantes, quer de ordem natural, quer de ordem histórica e social. Devidamente incentivados devem potencializar-se mas de uma forma coordenada. É indubitável que uma rede de transportes eficaz constitui um dos elementos básicos para a concretização de um tal objectivo.

Concluimos colocando mais algumas questões: quais os reflexos regionais das mutações apresentadas ou projectadas? É previsível que se captem maiores capitais, mas diversificar-se-ão eles, não se direccionando apenas para a produção vitícola? Quais os reflexos na fixação da população? Favorecerão ainda mais a "litoralização", ou mesmo a emigração?

Parece-nos que, se os recursos endógenos forem devidamente aproveitados, criando uma melhoria nítida do nível de vida da população autóctone, através de um desenvolvimento integrado que não descure nenhum aspecto (social, económico, histórico, ambiental,...), não se repetirá a "sangria humana" sentida noutras circunstâncias, como foi o caso subsequente à implantação da linha do caminho de ferro.

Bibliografia

- ARANHA, E W. de Brito, *Memórias Historico-estatísticas de algumas villas e povoações de Portugal*, Liv. A. M. Pereira, Lisboa, 1871 DIAS, Augusto, *Lamego no século XVI*, edições Beira Douro, 1947 FONSECA, A. Moreira e outros, *O vinho do Porto- Notas sobre a sua história, produção e tecnologia*, Instituto do Vinho do porto, Porto, 1987
- FONSECA, Rebelo da *Memórias económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, edição do Banco de Portugal, Colecção de Obras Clássicas do Pensamento Económico Português, tomo III, 1991 GALET, Pierre, *Les maladies et les parasites de la vigne*, Montpellier, 1982
- Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Caminhos de Ferro, diversos anos
- LEMA, Paula Bordalo, *O Alto Douro*, Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, 1980 MARTINS, Conceição Andrade, *Memória do Vinho do Porto*, Instituto de Ciências Sociais, Lisboa, 1990
- MENDES, José M. A., *Trás-os-Montes nos fins do século XVIII*, Coimbra, 1981
- MONTEIRO, Manuel, *O Douro*, publicações Emílio Biel e C^s Editores, Porto, 1911
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de , *O Douro e as navegações*, in "Trabalhos de Geografia e História", Coimbra, 1975 PEREIRA, Gaspar Martins, *O Douro e o vinho do Porto de Pombal a João Franco*, Edições Afrontamento, Porto, 1991 PINA, Maria Helena Mesquita, *Alguns exemplos de continuidades e rupturas no Alto Douro*, VI Colóquio Ibérico de Geografia, Guia de Excursão, Porto, 1992
- *Alto Douro: alguns apontamentos sobre a sua estrutura fundiária*, Actas do VI Colóquio Ibérico de Geografia, Reitoria da Universidade do Porto, Porto, 1995, p. 323 a 329
- *La Région d'Appellation Contrôlée du Alto Douro- une région hétérogène*, Jornadas de Geografia Rural Norte de Portugal-Aquitânia, Porto, 1996 (no prelo)
- *A Região Duriense- alguns apontamentos sobre a sua rede de transportes (séculos XVII-XIX)*, in Actas do III Congresso da Geografia Portuguesa, Porto, 1997 (no prelo)
- *A Região Demarcada do Alto Douro: uma região heterogénea e com uma dicotomia sócio-estrutural muito vincada*, III Congresso da Geografia Portuguesa, Porto, 1997
- RIBEIRO, Orlando, LAUTENSACH, Hermann e DAVEAU, Suzanne, *Geografia de Portugal*, Edições João Sá da Costa, vol. III, Lisboa, 1987
- SANT'ANNA DIONÍSIO, *Alto Douro Ignoto*, Lello & Irmão, Porto, 1977
- SCHNEIDER, Susan, *O Marquês de Pombal e o vinho do Porto*, Lisboa, 1980
- VILLA MAIOR, Visconde, *O Douro Illustrado*, Porto, 1876

Resumo

A Região Demarcada do Douro, espaço que em termos geomorfológicos se apresenta extremamente agreste, proporcionou desde sempre uma estrutura económica endógena e acessibilidades extremamente deficientes, quer as internas, quer as de interligação com o espaço exterior. Só com a "descoberta" e, sobretudo, com a internacionalização do Vinho do Porto - numa dependência directa entre a expansão vitícola e seu impacte económico regional-, se procedeu a uma melhoria, embora incipiente e centrada particularmente no Baixo Corgo.

Condicionadas ainda pelas vicissitudes que o Vinho do Porto ia sofrendo, as acessibilidades durienses teriam de aguardar pelo "Fontismo" para, então, observarem um impulso, este com maiores reflexos regionais mas apoiado na rede ferroviária, opção estratégica governamental. Apenas subsidiariamente se procedia à construção de novas vias, para além de alguma manutenção da rede viária existente.

Mas, nem a melhoria técnica inegável dos meios viários, particularmente na sequência da multiplicação dos veículos com motores a explosão, associada a uma mudança estratégica estatal, foi suficiente para quebrar as fracas acessibilidades que a Região possuía. De facto, apesar do impulso concretizado neste âmbito pelo "Estado Novo", só nos anos sessenta e, sobretudo após a revolução de 1974, a melhoria das acessibilidades durienses foi uma realidade, aproveitando os fundos europeus a isso destinados. Simultaneamente, com as recentes vias, procedeu-se a uma reorientação estratégica que, numa perspectiva integrada, alia a viticultura à multiplicidade de atrativos que a Região apresenta.

Summary

The markedly aggressive geographic and morphological structure of the Demarcated Region of the Douro is one of the factors that has hampered the development of the endogenous economy that has found itself, from time immemorial, restricted by extremely deficient accesses both within the region and to the outside. It was only following the "discovery" of the region and, most especially, the internationalisation of Port Wine - a direct dependency between viticultural expansion and its impact on the local economy - that the first steps were taken to improve the roadways, albeit hesitantly so and mainly in the region known as the Lower Corgo.

Improvements in the access to the Demarcated Region were further held back by the epidemics and periods of civil unrest that affected the Port Wine trade. The region had to wait for Fontes Pereira de Melo (the Fontismo period) and his government's policy for expanding the railway network, to benefit from better ways to approach it, although the construction of new roads and the upkeep of old roads remained a matter of secondary importance.

Unfortunately, neither the undeniable technical advances in the network of roads, largely due to the rapid rise in the number of motor vehicles, nor changes in the government's policies were sufficient to reverse the situation. The Douro continued to remain almost inaccessible. In fact, in spite of pressures exerted during the Salazar Regime, it was only in the 60's and especially later, after the 1974 Revolution, that the roads to and within the Demarcated Region were truly improved as the government resorted to funds provided for this purpose by the European Union. This was accompanied by a strategic reorganisation of the entire area that would, from an integrated viewpoint, ally viticulture to the multiplicity of attractions of this region.

Résumé

La Region Appellation Controlée du Douro, qui se caractérise par des formes de relief très escarpées, a toujours eu une structure économique endogène et une accessibilité extrêmement déficientes, que ce soit sur le plan interne ou sur celui de la liaison avec l'extérieur. C'est seulement sous l'effet de la "découverte", et surtout de l'internationalisation du vin de Porto - sous la dépendance directe de l'expansion viticole et de son impact économique régional -, que l'on a procédé à une amélioration de ces conditions, bien qu'imperceptible et particulièrement centrée sur le Bas-Corgo.

Soumise aux vicissitudes du vin de Porto, l'accessibilité de la région du Douro a attendu le "fontisme" pour bénéficier d'un essor, dont les effets furent grands à l'échelle régionale, quoique basé sur un choix stratégique du gouvernement: le chemin de fer. La construction de nouvelles routes n'a été que secondaire, en dehors de l'entretien du réseau existant.

Cependant, l'amélioration technique de ce réseau, surtout avec la prolifération des véhicules à moteurs à explosion, et la mutation de la stratégie de l'Etat n'ont pas été suffisantes pour briser la faible accessibilité traditionnelle. Malgré un essor évident pendant l'"Estado Novo", ce n'est que dans les années 1960, et surtout après la révolution de 1974, que l'amélioration de l'accessibilité du Douro devient une réalité, facilitée par les fonds européens destinés à cet effet. En même temps, avec les nouvelles voies, on procédait à une reorientation stratégique qui, dans une perspective intégrée, reliait la viticulture avec les nombreuses activités attractives de cette région.