

Universidade de Passo Fundo
Faculdade de Engenharia e Arquitetura
Curso de Arquitetura e Urbanismo
PASSO FUNDO, 2021.

Milena Albrecht Silveira
Carla Portal Vasconcellos
ORIENTADORA



PLANEJAMENTO INTEGRADO DAS

Aldeias históricas
DE PORTUGAL

Cála Portel Vasconcelos

ORIENTADORA
FEAR UPF

Eliane Parition

BANCA
FEAR UPF

Luz Robert Meloius Grael

BANCA
FEAR UPF

Tenille Pruegan

BANCA EXTERNA
UNIJUI



PLANEJAMENTO INTEGRADO DAS

Aleias históricas
D E P O R T U G A L

Creditos

Edição e Texto

MILENA ALBRECHT SILVEIRA

Orientação

CARLA PORTAL VASCONCELLOS

Capa e Ilustrações

MILENA ALBRECHT SILVEIRA

Revisão

MILENA ALBRECHT SILVEIRA

Ficha Cadstral

CIP – Catalogação na Publicação

S587p Silveira, Milena Albrecht
Planejamento integrado das aldeias históricas de Portugal
[recurso eletrônico] / Milena Albrecht Silveira. – 2021.
35 MB ; PDF.

Orientadora: Profa. Dra. Carla Portal Vasconcellos.
Trabalho final de graduação (Arquitetura e Urbanismo) –
Universidade de Passo Fundo, 2021.

1. Cidade e vilas – Portugal. 2. Planejamento regional.
3. Planejamento urbano. 4. Desertificação. 5. Patrimônio cultural. I. Vasconcellos, Carla Portal, orientadora. II. Título.

CDU: 711.4(469)

Agradecimento

À todas as pessoas que fizeram parte desta jornada e tiveram um impacto positivo na construção desse trabalho.

Um agradecimento especial à Mercedes, aos meus pais e meu irmão e à minha orientadora Carla e sua família por todo auxílio, paciência e por acreditarem em mim, assegurando-me com firmeza e confiança em todos os momentos em que duvidei de mim mesma.

Deixo registrada a minha gratidão aos meus avós (em memória). Jamais recuperarei os momentos que poderíamos ter passados juntos, mas espero que vos tenha dado orgulho, onde quer que estejam.

Resumo

Apesar da existência de diversos planos regionais, com o objetivo de combater a desertificação, em 2021 a região Centro de Portugal ainda registrou uma perda de cerca de 4% da população face ao censo de 2011. Tratando-se das Aldeias Históricas de Portugal, esse índice chegou à mais de 30% em algumas delas, isso representa um risco à preservação dos aspectos culturais e históricos dessas comunidades. Em busca de soluções para combater o declínio populacional através do planejamento regional integrado, este trabalho foca na aplicação de uma abordagem do ponto de vista da paisagem. Integrando diferentes temas como gestão do patrimônio material e imaterial, sustentabilidade econômica e ambiental, mobilidade e qualificação de espaços públicos e equipamentos urbanos, a partir de cinco níveis de intervenção distribuídos em diferentes escalas, desde o contexto internacional até os centros históricos. O objetivo principal do trabalho é utilizar a paisagem como elemento estruturador do planejamento das aldeias históricas enquanto conjunto de comunidades e não somente como destino turístico.

PLANEJAMENTO URBANO, PATRIMÔNIO HISTÓRICO,
PAISAGEM, ALDEIAS HISTÓRICAS, TERRITÓRIO

Abraç

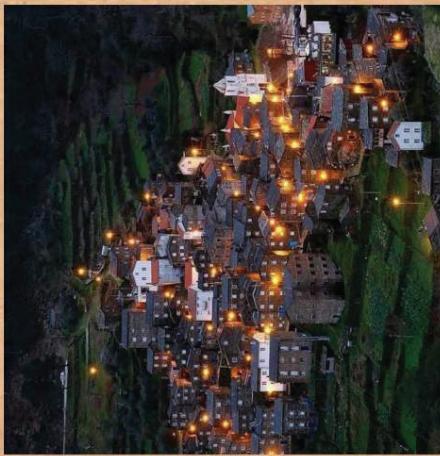
Despite the existence of several regional plans aiming to combat decreasing population in 2021, the Central region of Portugal still registered a decrease of around 4% of the population, compared to the 2011 census. Concerning the Historical Villages of Portugal, this index reached more than 30%, which represents a risk to the preservation of the cultural and historical aspects of these communities. In the search for solutions to counteract the population decline through integrated regional planning, this work focuses on approaching the landscape. Combining themes such as material and immaterial heritage management, economic and environmental sustainability, mobility and qualification of public spaces and urban facilities, in five intervention levels at different scales, from the global context to the historic centers. The main objective of the work is to use the landscape as a structuring element in the planning of historic villages as communities and not only as tourist destinations.

URBAN PLANNING, HERITAGE, LANDSCAPE,
HISTORIC VILLAGES, TERRITORY.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1. ALDEIA HISTÓRICA DE MONSANTO, PORTUGAL	61
FIGURA 2. ALDEIA HISTÓRICA DE BELMONTE, PORTUGAL	62
FIGURA 3. ALDEIA HISTÓRICA DE ALMEIDA, PORTUGAL	62
FIGURA 4. ALDEIA HISTÓRICA DE PIODÃO, PORTUGAL	63
FIGURA 5. COLAGEM MORADORA NA ALDEIA DE MONSANTO	63
FIGURA 6. O BEIJO SEM FIM, SORTELHA	64
FIGURA 7. COLHEITA DO BRACEJO, SORTELHA	64
FIGURA 8. CICLISTAS EM TRANCOSO	65
FIGURA 9. PRAIA FLUVIAL EM PIODÃO	65
FIGURA 10. ALDEIA DE PIODÃO	66
FIGURA 11. O ADUFE EM IDANHA-A-VELHA	66
FIGURA 12. COLAGEM MORADOR EM BELMONTE	67
FIGURA 13. COLAGEM MORADOR EM BELMONTE	67
FIGURA 14. ARTE PERSA	73
FIGURA 15. ARTE RUPESTRE	73
FIGURA 16. NAU SÃO RAFAEL 1498	73
FIGURA 17. PINTURA ROMÂNTICA "A ALMA DA ROSA" DE JOHN W. WATERHOUSE	73
FIGURA 18. CASTELO MEDIEVAL	92
FIGURA 19. HOTEL RITZ PARIS 1920	93
FIGURA 20. ACESSO À VILA DE GUOLIANG, CHINA	94
FIGURA 21. GRANDE MURALHA DA CHINA	94
FIGURA 22. ROTA 66: ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA	95
FIGURA 23. SANTUÁRIO KUMANÔ NACHITAIŠIA, JAPÃO	95
FIGURA 24. LISBOA, PORTUGAL	96
FIGURA 25. COSTA VICENTINA	96
FIGURA 26. PROJETO DE APOIO ÀS ATIVIDADES COSTERAS	97
FIGURA 27. PRAIA BORDEIRA CARRAPATEIRA	97
FIGURA 28. MEMÓRIA COSTA VICENTINA	98
FIGURA 29. ATIVIDADES DE PESCA	98
FIGURA 30. AGLOMERADOS URBANOS ROTA VICENTINA	99
FIGURA 31. BIT ROTA VICENTINA	99
FIGURA 32. COSTA VICENTINA	100
FIGURA 33. PROGRAMA DE VOLUNTARIADO	100
FIGURA 34. TRILHO DOS PESCADORES EM PORTO COVO, PORTUGAL	101
FIGURA 35. SELO OFICIAL DA ROTA VICENTINA	101
FIGURA 36. REQUALIFICAÇÃO DOS PASSADIÇOS DE ACESSO À PRAIA DO ALMOGRAVE	102
FIGURA 37. MOBILIÁRIO URBANO: ACESSO A PRAIA DE ALMOGRAVE	102
FIGURA 38. ACESSO À PRAIA DE ALMOGRAVE	102
FIGURA 39. ZONA RIBEIRINHA VILA NOVA DE MILFONTES ANTES DAS INTERVENÇÕES	103
FIGURA 40. ZONA RIBEIRINHA VILA NOVA DE MILFONTES APÓS INTERVENÇÕES	103
FIGURA 41. PONTAL DA CARRAPATEIRA	104
FIGURA 42. WHITBY ABBEY	104
FIGURA 43. NASCER DO SOL EM NORTHUMBERLAND	104
FIGURA 44. LAGO VYRNWY	104
FIGURA 45. RIEVAULX ABBEY	105
FIGURA 46. SÍMBOLO OFICIAL NATIONAL TRAILS	105
FIGURA 47. RIEVAULX ABBEY	105
FIGURA 48. OURO PRETO	105
FIGURA 49. PASSAPORTE ESTRADA REAL	105
FIGURA 50. OURO PRETO	105
FIGURA 51. PALÁCIO DE CRISTAL, PETRÓPOLIS	105
FIGURA 52. PARATY	105
FIGURA 53. SANTUÁRIO DA SERRA DA PIEDADE	105
FIGURA 54. DIAMANTINA	105
FIGURA 55. IGREJA DO ROSÁRIO DOS PRETOS, OURO PRETO	105
FIGURA 56. SÍMBOLO OFICIAL DA ESTRADA REAL	105
FIGURA 57. CASA DA GLÓRIA, DIAMANTINA MG	105
FIGURA 58. VISTA AÉREA DE ALMEIDA, PORTUGAL	105
FIGURA 59. MORADOR DE SORTELHA, PORTUGAL	105
FIGURA 60. INTERIOR DO CASTELO DE BELMONTE EM 1939	105
FIGURA 61. CASTELO RODRIGO	105
FIGURA 62. MONSANTO	135
FIGURA 63. PIODÃO	135
FIGURA 64. LINHARES DA BEIRA	135
FIGURA 65. TRANCOSO	135
FIGURA 66. MARALVA	135
FIGURA 67. CASTELO RODRIGO	135
FIGURA 68. ALMEIDA	135
FIGURA 69. CASTELO MENDO	135
FIGURA 70. BELMONTE	135
FIGURA 71. SORTELHA	135
FIGURA 72. MONSANTO	135
FIGURA 73. IDANHA-A-VELHA	135
FIGURA 74. CASTELO NOVO	135
FIGURA 75. SERRA DO LEOMIL	135
FIGURA 76. BEIRA INTERIOR	135
FIGURA 77. SERRA DO ACOR	135
FIGURA 78. SERRA DA GARDUNHA	135
FIGURA 79. LARGO DA IGREJA MATRIZ, BELMONTE	135
FIGURA 80. RUA PEDRO ALVARES CABRAL, BELMONTE	135
FIGURA 81. MIRADOURO DE MONSANTO	135
FIGURA 82. MIRADOURO DE MONSANTO	135
FIGURA 83. ANTIGO LAGAR DE AZEITE, MONSANTO	135
FIGURA 84. MIRADOURO DO FORNO, MONSANTO	135
FIGURA 85. CAPELA DO ESPÍRITO SANTO, IDANHA-A-VELHA	135
FIGURA 86. PORTA NORTE, IDANHA-A-VELHA	135
FIGURA 87. CAPELA DE SÃO SEBASTIÃO, IDANHA-A-VELHA	135
FIGURA 88. CAPELA DE SÃO DÁMASO, IDANHA-A-VELHA	135
FIGURA 89. TORRE DO RELÓGIO, SORTELHA	135
FIGURA 90. PÁTIO DE ENTRADA DA ALDEIA VELHA, SORTELHA	135
FIGURA 91. MURALHAS DA ALDEIA VELHA, SORTELHA	135
FIGURA 92. RUA DR. VÍTOR M. L. PEREIRA NEVES, SORTELHA	135
FIGURA 93. ESCOLA PEDRO ALVARES CABRAL, BELMONTE	135
FIGURA 94. ANTIGOS GALPÕES ABANDONADOS, BELMONTE	135
FIGURA 95. ENTORNO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, BELMONTE	135
FIGURA 96. CENTRO HISTÓRICO, MUSEU JUDAICO, BELMONTE	135
FIGURA 97. PIODÃO, PORTUGAL	135
FIGURA 98. MORADORA DE SORTELHA, PORTUGAL	135
FIGURA 99. CASTELO DE BELMONTE	135
FIGURA 100. MORADORA DE MARIALVA	135
FIGURA 101. ESTACIONAMENTO DE ÔNIBUS EM MARIALVA	135
FIGURA 102. ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS, CASTELO NOVO	135
FIGURA 103. SUPORTE DE TRILHAS CAMINHARES	135
FIGURA 104. SUPORTE DE TRILHAS CICLÁVEIS	135
FIGURA 105. SINALIZAÇÃO DAS TRILHAS	135
FIGURA 106. TRILHA DO RIO ZÉFERE	135
FIGURA 107. CICLISTA EM TRANCOSO	135
FIGURA 108. SISTEMA DE GESTÃO PASSIVA, VALE DO CÔA	135
FIGURA 109. SISTEMA DE GESTÃO ATIVA, RIO PONSUL EM IDANHA-A-VELHA	135
FIGURA 110. ANTIGA EDIFICAÇÃO TERMAS DO CRO	135
FIGURA 111. CARAVANA DE SUPORTE TRILHA ENTRE RIOS	135
FIGURA 112. PRAIA FLUVIAL, BELMONTE	135
FIGURA 113. PRAIA FLUVIAL, IDANHA-A-VELHA	135
FIGURA 114. RUA PEDRO ALVARES CABRAL, BELMONTE	135
FIGURA 115. PROPOSIÇÃO DE FEIRA, CASTELO MENDO	135
FIGURA 116. REALIZAÇÃO DE EVENTO, MARIALVA	135
FIGURA 117. VISTA AÉREA, MONSANTO	135
FIGURA 118. VISTA AÉREA, IDANHA-A-VELHA	135
FIGURA 119. CASTELO DE SORTELHA	135
FIGURA 120. NEVE EM BELMONTE	135
FIGURA 121. ANTIGA CASA DOS TRABALHADORES 2015	135

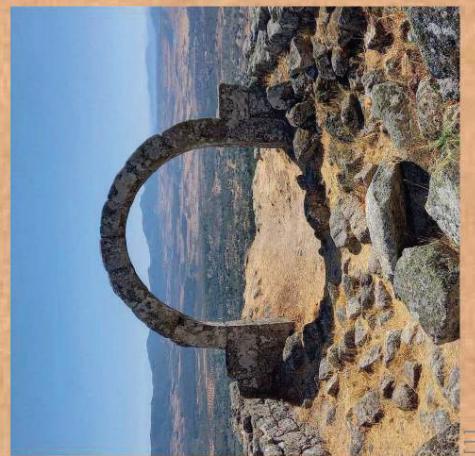
PROPOSTA
104-193



ESTUDO DA ÁREA
56-103



20-55
INVESTIGAÇÃO



12-19
APRESENTAÇÃO

[1] Monsanto, Portugal. Fonte: Aldeias Históricas de Portugal
[2] Belmonte, Portugal. Fonte: @weekends_ahead

[3] Almeida, Portugal. Fotografia: Aeroclube de Viseu
[4] Piodão, Portugal. Fotografia: Pedro Selga

Agente Táquao

A VALORIZAÇÃO DA ÁREA
É PRETENDIDA ATRAVÉS
DO RESGATE HISTÓRICO,
MANUTENÇÃO DA PAISA-
GEM E REQUALIFICAÇÃO
DOS ESPAÇOS URBANOS,
SENDO APRESENTADA NES-
TE CAPÍTULO.

TEMA
FUNÇÃO
LOCAL
PÚBLICO ALVO
JUSTIFICATIVA
OBJETIVOS

“ Calma, não cabem mais coisas num ano do que num minuto só por serem ano e minuto, não é o tamanho do vaso que importa, mas sim o que cada um de nós possa pôr nele, ainda que tenha de transboradar e se perca.

JOSÉ SARAMAGO

Tema

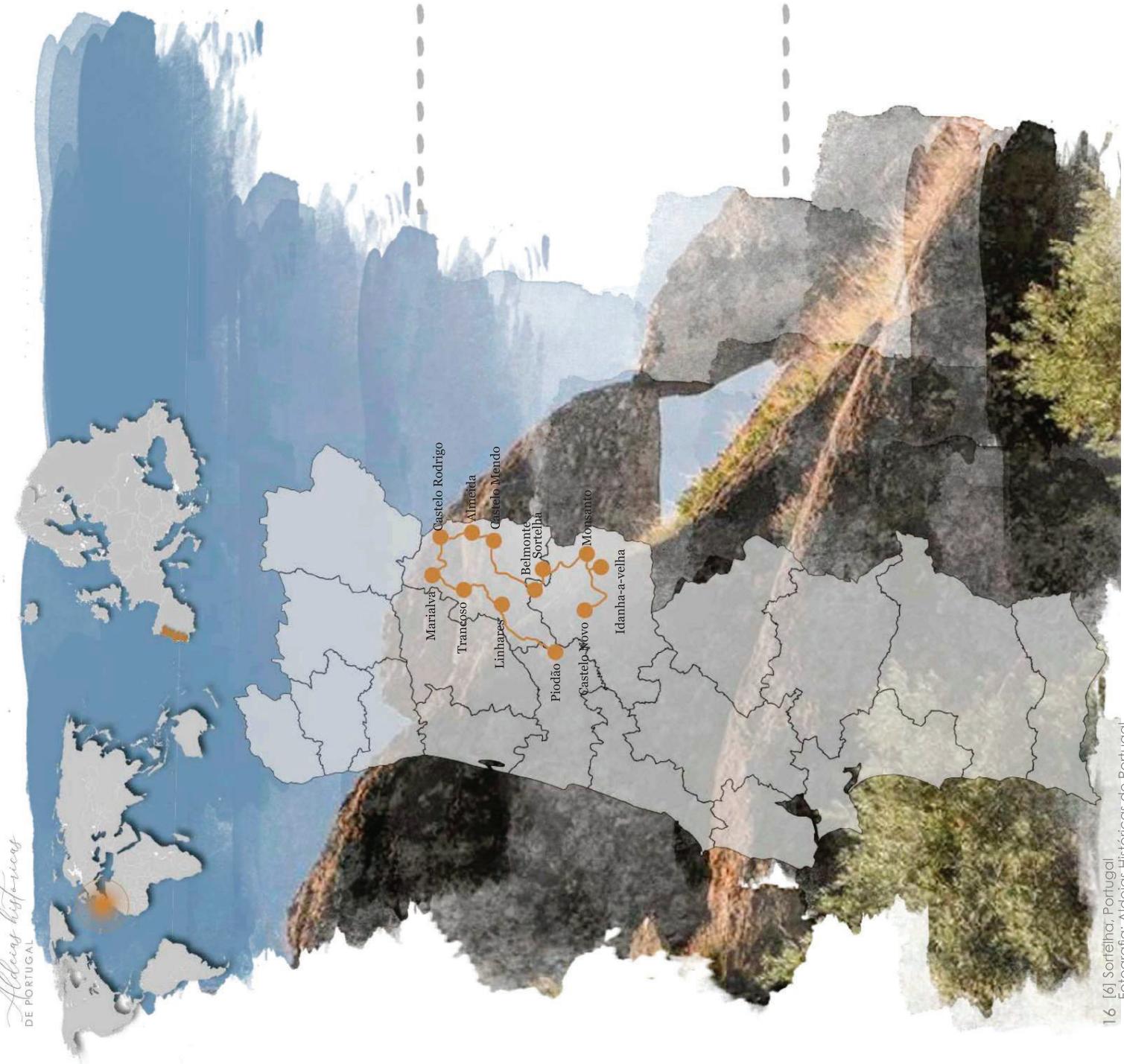
O presente trabalho trata do planejamento integrado de um conjunto de cidades, caracterizadas como aldeias históricas, cada uma com suas particularidades porém não entendidas como elementos isolados. A problemática abrange também, investigar as formas de potencializar o crescimento demográfico ordenado e o incentivo ao desenvolvimento sustentável e turístico das comunidades através de ações coordenadas e novas formas de apropriação do território.

Função

O projeto pretende diagnosticar e suprir necessidades presentes nas comunidades das aldeias históricas e região, incentivando o turismo e desenvolvimento da área de forma sustentável, de modo a preservar o meio ambiente, patrimônio e paisagem.

Lugar

Insere-se em Portugal, nomeadamente na região Centro, abrangendo um conjunto de 12 aldeias históricas distribuídas em três distritos, sendo estes, Guarda, Coimbra e Castelo Branco, porém influenciando os distritos e a região como um todo.

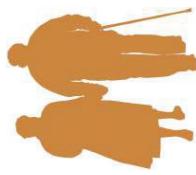


16 [6] Sortelha, Portugal
Fotografia: Aldeias Históricas de Portugal

Publico Alvo

Considerando o propósito de potencializar o turismo e o desenvolvimento das comunidades, preservando o patrimônio natural e construído, o público alvo imediato é a população residente das localidades trabalhadas. Entretanto, considerando o impacto do projeto, esse público engloba também a população da região Centro como um todo e das cidades fronteiriças tanto em Portugal como na Espanha.

Objetivo



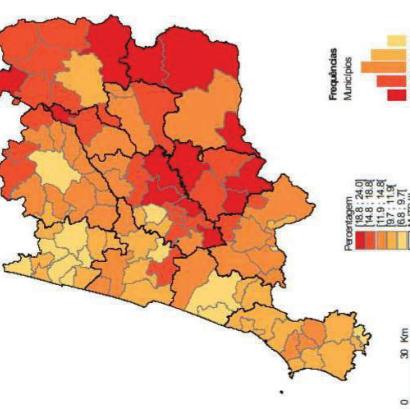
Em busca de estudar o fenômeno do declínio populacional em uma área com grande potencial e como através do planejamento regional integrado seria possível reverter essa situação, de forma sustentável, a escolha do local vem de encontro aos objetivos do trabalho. Além disso, justifica-se ao dar continuidade à discussão a respeito dos impactos do turismo em locais de interesse público.

Justificativa

Utilizar a paisagem como elemento estruturador do planejamento das aldeias históricas enquanto conjunto de comunidades e não somente como destino turístico

178^{hab} Piodão

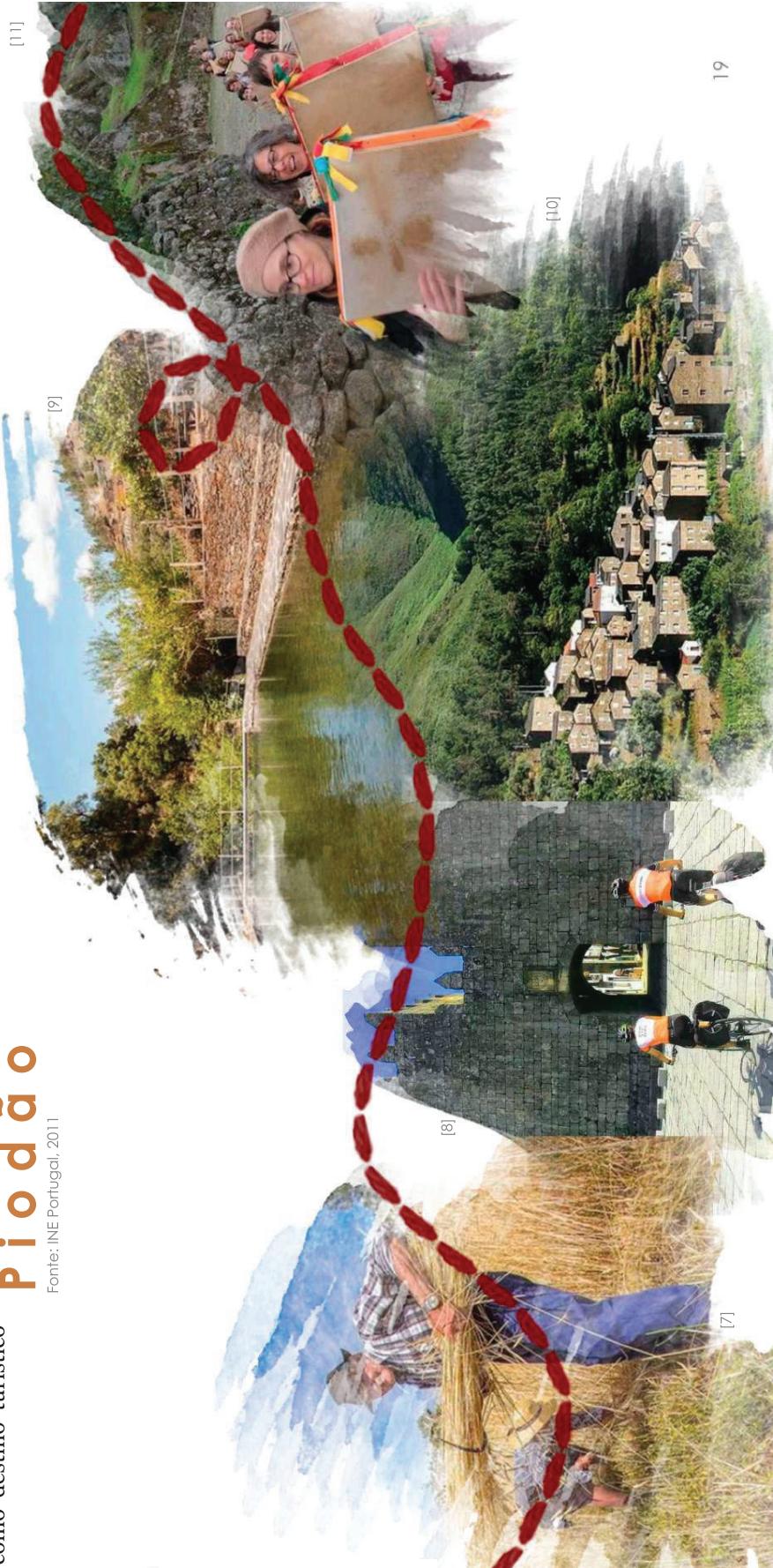
Fonte: INE Portugal, 2011



Porcentagem de Famílias com uma pessoa idosa a viver sozinha, 2011.
Fonte: INE Portugal

[7]Sortelha. Aldeias Históricas de Portugal.
[8]Trancoso. Do berço to the world.
[9]Piodão. Aldeias Históricas de Portugal.
[10]Prodão. Pedro Tavares.

[11]Idanha-a-Velha. Aldeias Históricas de Portugal.
Imagens manipuladas pela autora.



[11]

[9]

[8]

[10]

19

[7]

18

[12] Belmonte, Portugal
[13] Idanha-a-Velha, Portugal
Fotografias manipuladas pela autora
Fonte: Aldeias Históricas de Portugal

ABRANGE ALÉM DO ENTENDIMENTO A CERCA DO TEMA A NÍVEL MUNDIAL, O APROFUNDAMENTO EM QUESTÕES REGIONAIS, EM ASPECTOS RELEVANTES PARA A PROPOSTA E ESTUDOS DE CASO.

HISTÓRICO DO TEMA
ESTUDOS DE CASO



“A história é um mapa; a paisagem, uma narrativa.

PANORAMA HISTÓRICO

De fato, alguns povos adotaram o sedentarismo, especialmente na forma de cidades estando ao longo dos rios, como o Império Assírio, que fundou diversas cidades e colônias mercantis. Entretanto, a necessidade de caminhar para sobreviver prevaleceu com a invasão de outros povos e mais tarde tornou-se uma necessidade política, com a formação de guerreiros e a expansão do Império.

O Império Persa, por exemplo, criou um complexo sistema de estradas de aproximadamente 2500km, que ligavam as satrapias, divisões administrativas do governo. A mais impressionante delas, a Estrada Real recebeu investimentos na sua estrutura e fez parte da Rota da Seda, sendo usada até os tempos romanos.

Paralelamente, com a perda do domínio do Mediterrâneo, as rotas comerciais entre a Europa ocidental e oriental estagnaram-se, com as separações da Igreja Católica Romana e a Igreja Ortodoxa Oriental.

As Cruzadas também foram peregrinações de cunho militar e religioso, eram consideradas na época uma forma de pagamento à promessas e penitência.

Mas foi na primeira metade do séc. XIII que surgem as primeiras referências ao termo “peregrino” para se referir aos cristãos que viajavam à Roma ou à Terra Santa. Entretanto, peregrinações são comuns em muitas religiões desde o antigo Egito até os dias atuais. O fator religioso e a crença em uma providência divina sempre moldaram caminhos e acalentaram viajantes.

Peregrinações: o caminho da fé

As rotas turísticas: a cultura do ócio

É na Idade Moderna que aparecem os primeiros estabelecimentos com o nome de hotel e a partir do séc. XVI surge a primeira rota turística, o Grand Tour, feita principalmente por jovens de classe média alta com a finalidade de complementar os estudos e adquirir experiências. Entretanto, foi apenas após a Revolução Industrial e a consolidação da burguesia que as rotas e roteiros turísticos se popularizaram, com as inovações no setor de transportes. Mas, além do predomínio da cultura do ócio no Ocidente, o turismo foi fermentado pela vontade natural do ser humano por vagar.

Sendo a maior rede comercial do mundo antigo e Patriônia da Humanidade pela UNESCO, a Rota da Seda é usada desde 200 a.C. Desde então, o estabelecimento de rotas conhecidas fomentaram o desenvolvimento das grandes civilizações. Mas aventurar-se por grandes rotas não tem apenas motivações comerciais, Marco Polo por exemplo, além de ser mercador, foi considerado um grande explorador e primeiro a descrever detalhadamente suas experiências, inspirando posteriormente diversos viajantes, como Cristóvão Colombo.

Descobrimentos: Era dos descobrimentos

Através da Era dos descobrimentos, com as longas viagens para todo o planeta, a economia foi estimulada. Graças a uma série de transformações tecnológicas e sociais, o mundo foi passando de rural à urbano. É nesse contexto que surge o movimento Romântico caracterizado pela liberdade de criação, privilégio da emoção e experiência individual. Na Inglaterra, especialmente, os poemas românticos de Wordsworth dão tanta importância à paisagem, que inspiraram futuramente à criação de áreas de preservação natural, e sua produção artística é caracterizada pelo vagar. Outras autoras, como Jane Austen e as irmãs Brönte também descrevem em suas obras sobre o prazer de caminhar.

[17] Pintura romântica: A alma da Rosá de John William Waterhouse.

O desejo de vagar: um ideal



[18] Castelo Medieval. Fonte: John William Waterhouse.

[19] Hotel Ritz, Paris 1920. Fonte: Historic Hotels of the World

[20] Arte Persa. Fonte: Raul Esteban Bejarano

[21] Arte Rústica. Fonte: Raul Esteban Bejarano

[22] Nau São Rafael 1498. Fonte: Píñio Pierry

[23] Mapa do mundo antigo. Fonte: Wikipedia

[24] Mapa do mundo moderno. Fonte: Wikipedia

[25] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[26] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[27] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[28] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[29] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[30] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[31] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[32] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[33] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[34] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[35] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[36] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[37] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[38] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[39] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[40] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[41] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[42] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[43] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[44] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[45] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[46] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

[47] Mapa do mundo contemporâneo. Fonte: Wikipedia

PANORAMA HISTÓRICO

O estabelecimento de rotas, sejam elas políticas, comerciais, religiosas ou turísticas, sempre partiu do instinto humano de curiosidade. Um desejo de explorar mundos desconhecidos, descobrir novas tecnologias, uma curiosidade transcendente, ou até introspectiva, conhecer a si mesmo. Essa busca por iluminação consagrou um dos principais caminhos religiosos do mundo, a rota de peregrinação Kumano Kodo, uma tripla milenar que cruza as montanhas da Península Kii, em Honshu no Japão.

Outro patrimônio mundial da UNESCO, a Grande Muralha da China é considerada hoje como uma rota. Construída no sentido leste-oeste, é constituída por várias muralhas em diferentes trechos, que posteriormente foram unidas, formando um trecho de 21.196km de extensão. Era usada especialmente para o controle das fronteiras, principalmente das importações, mas também serviu como corredor de transporte.

As rotas sempre foram uma forma de ordenamento e controle do território, desde as grandes dinastias chinesas até a criação de autoestradas. O Plano Nacional de Autoestradas dos EUA, por exemplo, estabeleceu 96 rodovias ao longo do país e foram pensadas inicialmente

como uma necessidade de defesa nacional. A implantação das rotas já foi considerada como o maior programa de obras públicas desde as Pirâmides e criou uma das rotas mais conhecidas no mundo todo, a Rota 66.

Entretanto, a criação de estradas nem sempre parte de uma política governamental, em 1972 após o governo chinês ignorar os pedidos da Vila de Guoliang, uma aldeia isolada pelo difícil acesso, um grupo de 13 moradores decidiu construir um túnel, que é hoje considerada como uma das estradas mais perigosas e inusitadas do mundo e é responsável por atrair turistas e investimentos na indústria hoteleira da região.

De fato, a criação de rotas é uma estratégia histórica de desenvolvimento, em pequena e larga escala, que pode partir de uma vontade popular, seja por necessidade ou simplesmente pelo desejo de vagar, ou de uma política governamental.

De qualquer forma, o que todas estas rotas tem em comum é o envolvimento da comunidade local, autoridades ou investidores que oferecem apoio e estrutura para que o simples ato de por um pé a frente do outro, em uma busca constante, continue a contribuir e manter-se presente na história da humanidade.



- [20] Acesso à Vila de Guoliang, China. Fonte: China Discovery
- [21] Grande Muralha da China. Foto: Zhao Jiankang
- [22] Rota 66, Estados Unidos da América. Fonte: Luis Marques
- [23] Santuário Kumano Nachi Taisha, Japão. Foto: Sean Pavone

Panorama Histórico

Portugal como nação europeia tem origem em um momento passado da Idade Média, mas a presença humana no território é evidente desde a Pré-história.

Entre povos como os fenícios, celtas, romanos, germânicos e muçulmanos, todos deixaram marcas ou vestígios que perduram até os dias atuais. Mas o Reino de Portugal foi fundado somente em 1139 com a reconquista cristã, e é o país com as fronteiras mais antigas. Além disso, Portugal foi pioneiro na Era dos descobrimentos expandindo seus territórios e sendo considerado o mais antigo império colonial europeu moderno.

Após a crise de sucessão, resultado da morte de D. Sebastião em 1580, Portugal perdeu status e rigueza e somente em 1640 a independência conseguiu ser restaurada.

Na primeira metade do século XVIII, após a descoberta da mineração no Brasil, Portugal prosperava. Em 1755 houve um grande terremoto em Lisboa, o então primeiro-ministro Marquês de Pombal coordenou a reconstrução da cidade com uma visão iluminista.

Em 1820 foi aprovada a primeira constituição portuguesa, dando início à monarquia constitucional e Portugal perdeu sua maior colônia, o Brasil. Por volta de 1910 é estabelecida a república, porém, após um golpe de estado em 1926 ela dá lugar à uma ditadura.

Em 25 de abril de 1974, o poder foi assumido pela

Junta de Salvação Nacional com a Revolução dos

Cravos, uma revolta não violenta. Após um período conturbado, em 1976 Portugal estabelece uma

nova constituição e se define como uma República

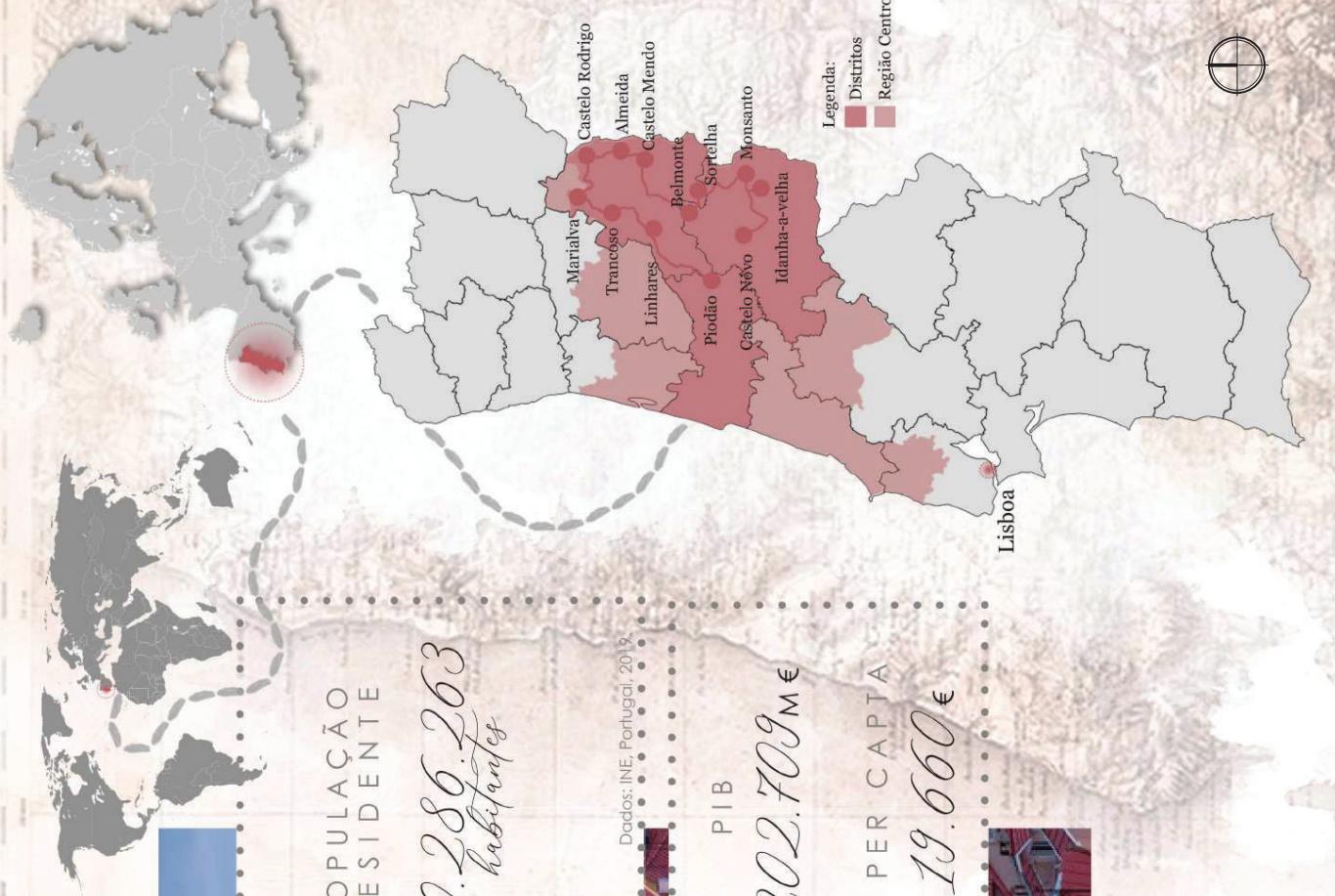
semipresidencialista.

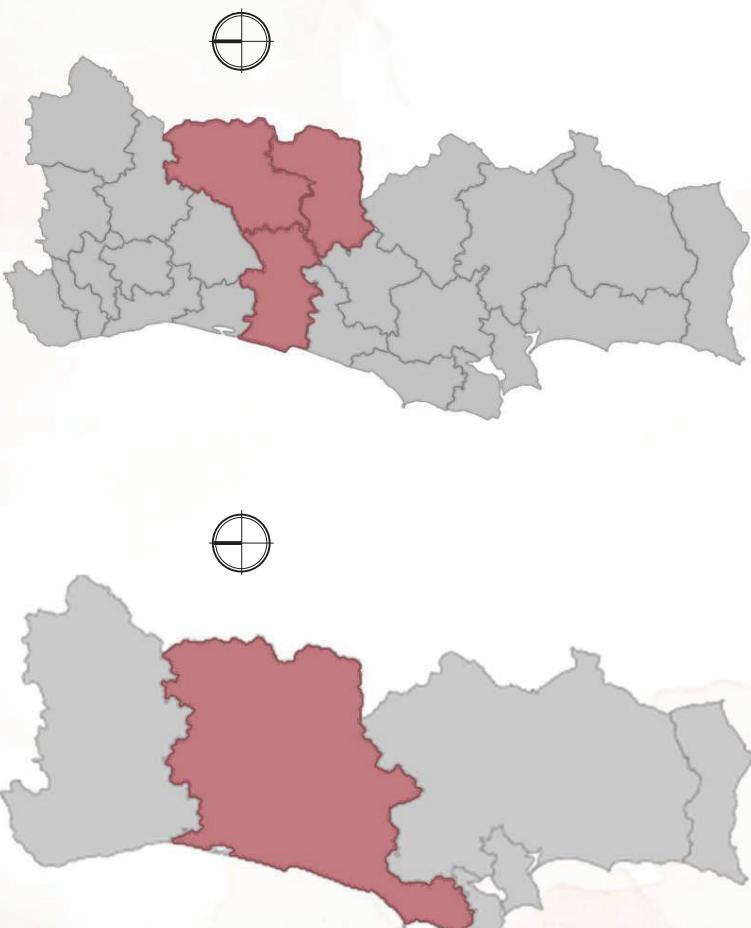
Em 1986 o país adere à Comunidade Econômica

Europeia, passando por grandes modernizações e inserindo-se no espaço europeu.



[24]Lisboa, Portugal
Foto: Global Base Camps

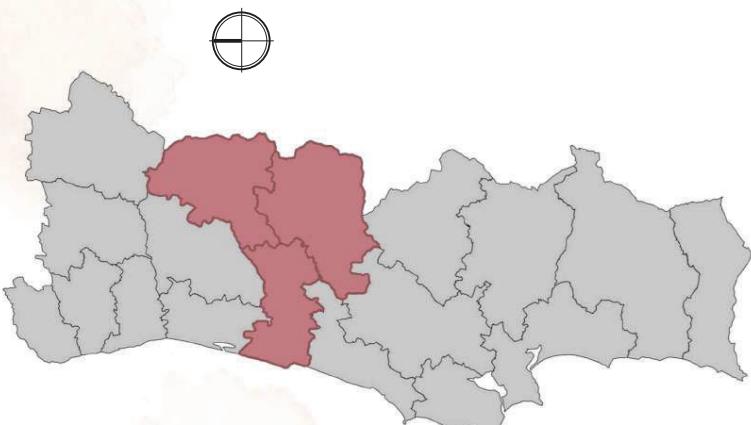




Divisão Administrativa

Em comparação com o Brasil, Portugal tem em extensão territorial o tamanho aproximado à alguns estados, como por exemplo Pernambuco. Sua divisão territorial também difere-se muito. A União Europeia adota uma divisão para fins estatísticos, chamada de Nomenclatura das Unidades Territoriais (NUTS), que se dividem em três níveis.

Em Portugal, o primeiro nível, ou NUTS I, refere-se a divisão entre as duas regiões autónomas, as ilhas, e o continente, ou seja, 3 territórios. As NUTS II, apresentadas no mapa acima, referem-se às regiões autónomas, nomeadamente da Madeira e Açores, acrescidas de mais 5 divisões no continente, sendo elas, região Norte, Centro, Alentejo e Algarve, no sentido norte-sul, respectivamente.



Distritos

O terceiro nível de divisão para fins estatísticos, as NUTS III, refere-se à unidade intermunicipal e divide o território em 25 unidades, sendo 23 continentais. Aproxima-se muito, em extensão territorial, das divisões dos distritos, fato que resulta em contrariedades em relação à divisão administrativa, pois diferente da UE, Portugal não adota o sistema de NUTS em correspondência com as regiões com poderes políticos, sendo suas funções administrativas muito limitadas. Os únicos órgãos políticos que utilizam as divisões por NUTS, além da finalidade estatística, são as Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR), e dado a temática do presente trabalho, foi a divisão adotada para fins de diagnóstico.



Municípios

Criados em 1835, com múltiplas tentativas de alteração, os distritos até hoje permanecem como a principal divisão administrativa de primeiro nível em Portugal continental. Seu conjunto de utilizações abrange desde círculos eleitorais até campeonatos de futebol. Os distritos têm nomes correspondentes ao principal e maior município da localidade.

A divisão distrital foi ignorada no momento da criação das NUTS, e por isso muitas regiões não correspondem, abrindo um precedente para subdivisões na administração das CCDR e provocando por vezes a duplicação de serviços.

Além disso, existe uma confusão com as antigas regiões administrativas, as províncias, que também sofreram muitas alterações ao longo dos anos e ainda mantêm o caráter afetivo da população.

O Sistema Estatístico Europeu (SEE) definiu também dois níveis de Unidades Administrativas Locais (LAU), que em Portugal correspondem respetivamente aos municípios e freguesias. Os municípios são a unidade mais estável e consistente no país, são classificados como autarquias locais e administrados pela Assembleia Municipal (deliberativo) e pela Câmara Municipal (executivo), totalizam 308 municípios no país e também são popularmente conhecidos como concelhos.

As freguesias são a divisão administrativa de menor nível no país, sendo divisões dentro de um mesmo município e assim como eles são administradas por dois órgãos, a Junta de Freguesia e a Assembleia de Freguesia. Em extensão se assemelham à bairros em grandes cidades, comparando ao Brasil, porém, funcionam como pequenos municípios.

“ Sentir é criar. Sentir é pensar sem ideias, e por isso sentir é compreender, visto que o Universo não tem ideias.

FERNANDO PESSOA

Plano Estratégico Litoral Sudoeste - Polis Litoral

Através da elaboração de um Plano Estratégico de Intervenção de Requalificação e Valorização do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina foi possível estabelecer ações tendo como referência a identidade biofísica, ecológica, urbana, econômica e social dos municípios abrangidos, levantados a partir de diagnósticos.

Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina

O Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina abriga fauna e flora de alta importância de conservação, sendo uma das áreas europeias de maior diversidade e tem patrimônio classificado pelo Conselho da Europa como uma Reserva Biogenética.

A área é considerada o único local do país onde ocorre formações de *Cistus palhinhae* em charnecas marítimas, o que caracteriza um notável patrimônio florístico, de extrema importância a nível mundial. A região é também um importante corredor imigratório outonal, abrigando cerca de 230 espécies de presença regular e 40 espécies de presença irregular. Dentre as quais destacam-se a Águia-pesqueira, Águia de Bonelli e a Cegonha Branca.

A costa, com elevada diversidade morfológica é constituída por zonas rochosas e zonas arenosas de forma dispersa, verificam-se também, fenômenos erosivos e de recuo da linha de costa. Além disso, o Parque apresenta muitos sítios arqueológicos ao longo de sua costa, visto que algumas das praias são consideradas praias históricas, sua taxa de ocupação e uso também são restritas.



[25] Costa Vicentina. Fotografia: No Step to Lose Blog.
[26] Projeto apoio às atividades costeiras.
Fonte: Polis Litoral Sudoeste.

FICHA TÉCNICA:

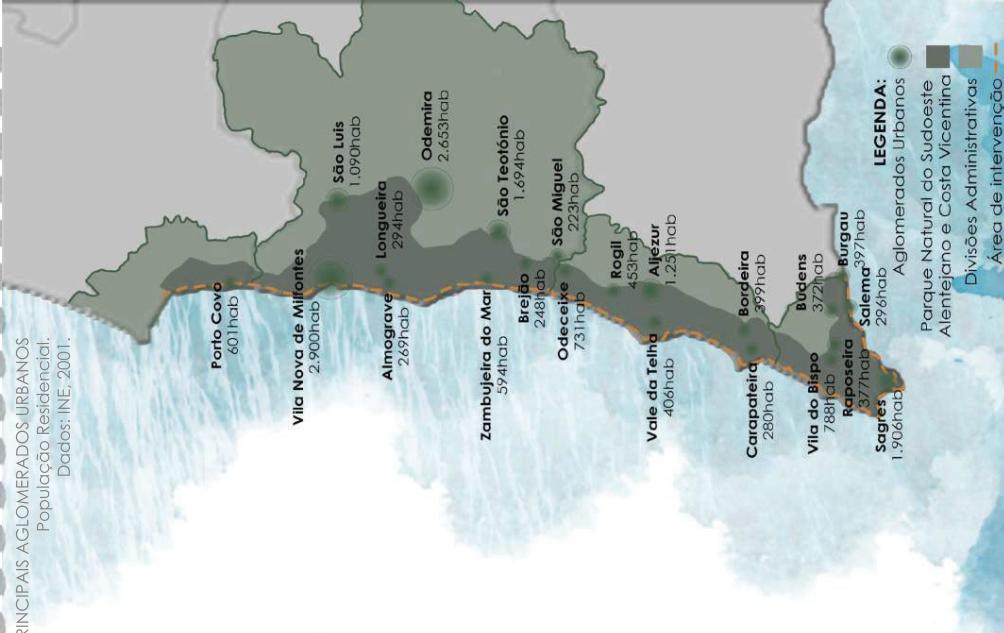
Dados: Polis Litoral Sudoeste

Localização: Costa Sudoeste
Alentejano e Algarve, Portugal.

Área de Intervenção: 9.500ha

Investimento: 40,1M de euros

Objetivos: Valorizar o patrimônio natural e paisagístico, qualificar o território no suporte às atividades económicas tradicionais e diversificar a vivência do território potenciando os recursos endógenos.



Certificação
'Leading Quality
Trails - Best
Of Europe'

2016

Administração
da rota
passa a ser
SW Portugal

2013

Criação da
Rota Vicentina

2012

Plano Estratégico
Litoral Sudoeste
Polis Litoral

Criação do Parque
Natural do Sudoeste
Alentejano e Costa
Vicentina (PNSACV)

2011

1995

Plano Estratégico
Litoral Sudoeste
Polis Litoral

DIAGNÓSTICO:

Dados: Polis Litoral Sudoeste

Com um diagnóstico extenso da área de intervenção, foram analisados fatores internos e externos à região, nomeadamente nos setores de âmbito social, económico, de mobilidade e acessibilidade,

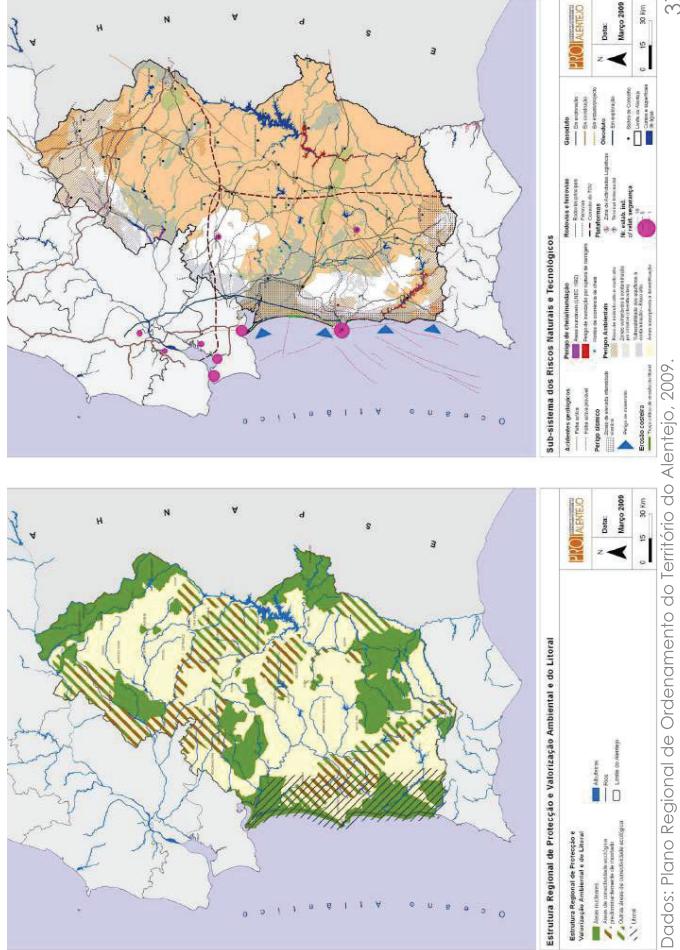
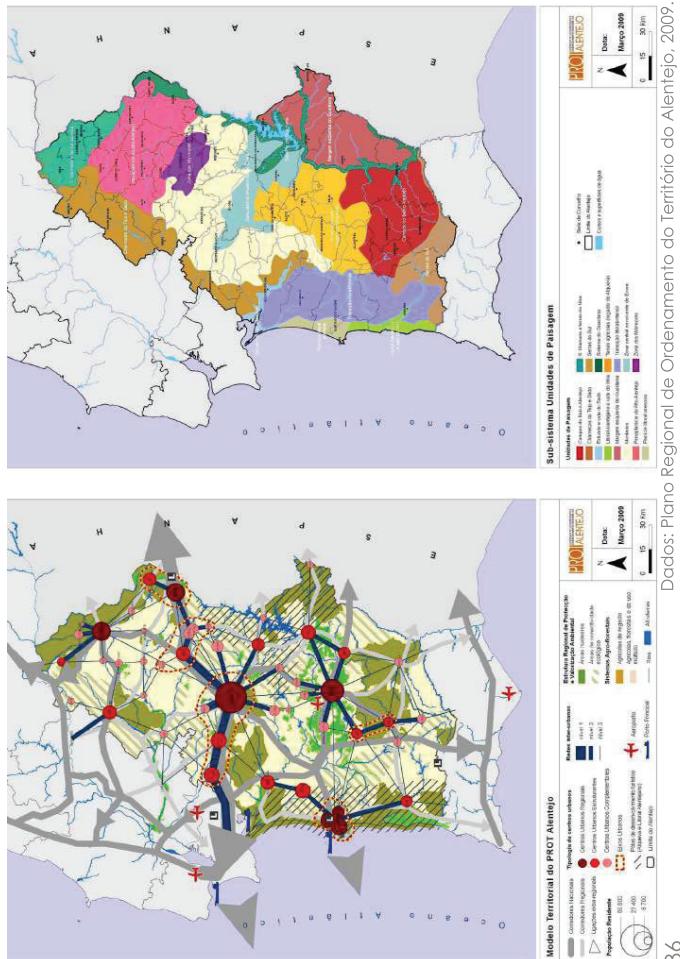
geográfico e ambiental. Intuitivamente, são apresentados como resultados, pontos fortes e pontos fracos, oportunidades e ameaças. Além disso, destacam-se os levantamentos referentes ao turismo existente na região, especialmente o número de estabelecimentos hoteleiros e as principais vias de acesso à área e os eixos de acessibilidade nacional.

O **Piano Estratégico**, leva em consideração ainda os numerosos e diversificados os instrumentos de orientação estratégica de política nacional e regional produzidos nos últimos anos servindo base às propostas que vieram a ser desenvolvidas para os territórios de modo a que estes tenham uma linha de desenvolvimento estratégico coerente e bem suportada legal, institucional e financeiramente, como por exemplo o **Piano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo**.

ESTABELECIMENTOS (N.º)	CAPACIDADE DE ALOJAMENTO (N.º)							
	Total	Hoteis	Pensões	Outros	Total	Hoteis	Pensões	Outros
Alentejo	37	3	21	13	2 576	251	1 167	1 158
Litoral								
Algarve	433	93	99	241	99 982	27 546	4 404	68 032
Aljezur	4			1	149	52	90	7
Odemira	16	1	9	6	679	30	360	289
Sines	7		5	2	638		266	372
Vila do Bispo	12	3	3	6	983	411	110	462
Total	39	5	19	15	2 449	493	826	1 130

ESTABELECIMENTOS E CAPACIDADE DE ALOJAMENTO
Sexta Linha 2005

Dados; NE, 2005.



This map illustrates the hydrogeological zones and monitoring wells within the Rio Grande del Norte basin. The basin is divided into several distinct zones, each represented by a different color and pattern. Monitoring wells are indicated by small circles with numbers, and streamflow gauges are shown as triangles. A legend on the right side provides a key for these symbols and additional information about the hydrogeological zones.

PONTOS FORTES:

PONTOS FRACOS:

OPORTUNIDADES:

AMEAÇAS:

- Existência do Parque Natural do Sudoeste ALENTEJO e Costa Vicentina;
- Atividade agrícola relevante;
- Existência do Porto de Sines, um dos mais importantes do país;
- Proximidade aos principais eixos rodoviários nacionais: A2/IP1, A22/Via do Infante, IP8;
- Recursos favoráveis à atividade turística;
- Qualidade das águas balneares do litoral;
- Presença de alguns elementos de interesse arqueológico, arquitetónico e cultural;
- Proximidade geográfica ao mercado turístico do Algarve;
- Aglomerados balneares com escala apropriada ao território (desenvolvimento urbano equilibrado e homogeneidade do tecido construído);
- Desenvolvimento orgânico de alguns aglomerados populacionais.

Dados: Polis Litoral Sudoeste, 2011.
Plano Estratégico.

- Elevados índices de envelhecimento da população e decréscimo populacional;
- Perda do setor primário (produção agrícola e pesca);
- Fraca acessibilidade interna e externa e mobilidade fortemente dependente do transporte individual;
- Carência de estruturas de apoio, estacionamento, acessos, sinalética e mobiliário urbano nas zonas balneares;
- Espaço natural pouco dinamizado, apresentando défice de infraestruturas e equipamentos de apoio ao recreio e lazer;
- Sazonalidade do turismo balnear;
- Carência de estruturas adequadas impeditivas do pisoeto e circulação de veículos motorizados nas zonas dunares;
- Carência da oferta regional de produtos e estabelecimentos e sua associação a uma marca territorial forte;
- Desqualificação de alguns aglomerados de gênero mais recente;
- Construção dispersa, especialmente nas periferias dos principais aglomerados.

Dados: Polis Litoral Sudoeste, 2011.
Plano Estratégico.

- O QREN para o período de 2007-2013 privilegia intervenções integradas;
- Prioridade atribuída governo à qualificação do litoral por via de intervenções integradas;
- Crescente sensibilização ambiental da sociedade em geral;
- Maior diversidade na procura turística;
- Implantação e melhoria das infraestruturas de saneamento básico pelas entidades competentes;
- Criação da marca Parques de Portugal associada ao desenvolvimento de produtos e serviços;
- Construção e beneficiação de infraestruturas rodoviárias que contribuirão para uma melhor acessibilidade à área de intervenção (IP8 e IC33);
- Concertação de objetivos de desenvolvimento local entre a Administração Central e a Local.

Dados: Polis Litoral Sudoeste, 2011.
Plano Estratégico.

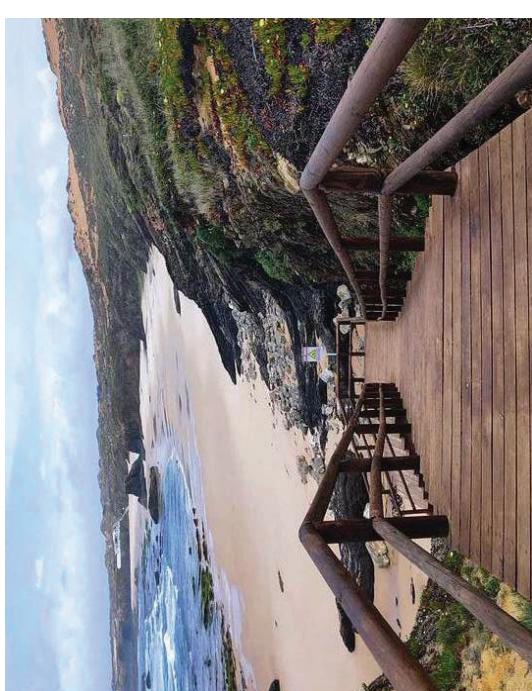
- Quebra de dinâmica turística associada à atual crise económica;
- Crescimento desordenado das áreas turísticas na envolvente do Parque e aumento da pressão de visitantes;
- Perda de imagem turística de qualidade;
- Não construção do eixo transversal à área de intervenção, que permitirá melhorar a mobilidade interna da região (IC4);
- Abandono das atividades primárias tradicionais ligadas à pesca e agricultura;
- Construção turística de modelos repetitivos baseada apenas na rentabilidade financeira.



RESULTADOS:

O Plano Estratégico resultou, tendo referência nos diagnósticos e objetivos traçados, em uma série de ações e projetos que dividiram-se em três eixos: Valorização do patrimônio cultural e paisagístico; Qualificação territorial de suporte às atividades econômicas tradicionais; Diversificação da vivência do território potenciando os recursos endógenos. Dentro dos quais, foram executadas intervenções de infraestrutura, proteção e requalificação ambiental, qualificação urbana, implantação de equipamentos urbanos e estruturas de suporte às atividades turísticas e econômicas. Perfil Típico do Caminhante

	Alemão	Ens. Superior	Ônibus	Online



ROTA VICENTINA



CAMINHO HISTÓRICO
GRANDE CAMINHO DO ATLÂNTICO
HISTORICAL WAY
GRANDE INTERNATIONAL COAST PATH

TRILHO DOS PESCADORES
FISHERMEN'S TRAIL
INÍCIO / FINAL DE ETAPA
START / END OF SECTION

VIA ALGARVIANA
VIA ALGARVINHA



TRILHOS DA ROTA VICENTINA
Dados: Rota Vicentina, 2021.

No âmbito turístico, a criação dos caminhos trilhados e da Associação da Rota Vicentina, que reúne empresas e parceiros locais, ocasionou um aumento no número de turistas e da notoriedade da região. É importante considerar que por englobar uma rede complexa de atividades econômicas envolvidas no fornecimento de alojamento, alimentação, transportes, entretenimento e outros serviços, o turismo é um elemento estruturante da economia portuguesa. Outro fator, primordial na elaboração do plano estratégico e projeto subsequentes é a preser-

vação do patrimônio paisagístico, além do ambiental, constatado também como uma preocupação das empresas locais. Sendo assim, é visível nos projetos, a priorização pela intervenção mínima, especialmente em sítios arqueológicos e patrimônio construído mas também nas áreas balneares e naturais. O sucesso das intervenções se deu, para além do extenso diagnóstico, da participação da comunidade local, não sendo elas apenas voltadas para o âmbito turístico, mas também para o desenvolvimento dos aglomerados urbanos já existentes.

PROJETOS E INTERVENÇÕES:

A partir dos eixos estabelecidos no Plano Estratégico, foram executados os seguintes tipos de projetos e ações:

Eixo 1

Proteção dos sistemas dunares e arrabas;

Reposição das condições de ambiente natural pela recuperação e proteção dos sistemas costeiros;

Requalificação ambiental e reabilitação do património natural;



[39]



[38]

Projeto: REQUALIFICAÇÃO DOS PASSADIÇOS DE ACESSO À PRAIA DO ALMOGRAVE

Projeto:

ENGISPHERA - Engenharia, Lda.

Data de conclusão: 13-12-2019

Investimento: 540.761,14 €

Objetivos: Promover a valorização dos ativos naturais e paisagísticos, que caracterizam esta Região, como destino turístico associado a uma oferta qualificada e ajustada às características ambientais, naturais e patrimoniais, reforçando a atração deste território como um destino compatível com a identidade de um Parque Natural.



[38]

[37] Mobilírio Urbano: acesso à praia de Almograve.
[38] Acesso à praia de Almograve.
Fonte: Polis Litoral Sudoeste

Projeto: REQUALIFICAÇÃO DOS PASSADIÇOS DE ACESSO À PRAIA DO ALMOGRAVE

Projeto:

ENGISPHERA - Engenharia, Lda.

Data de conclusão: 13-12-2019

Investimento: 540.761,14 €

Objetivos: Promover a valorização dos ativos naturais e paisagísticos, que caracterizam esta Região, como destino turístico associado a uma oferta qualificada e ajustada às características ambientais, naturais e patrimoniais, reforçando a atração deste território como um destino compatível com a identidade de um Parque Natural.

[38]

Projeto: REQUALIFICAÇÃO E VALORIZAÇÃO DE VILA NOVA DE MILFONTES

Projeto:

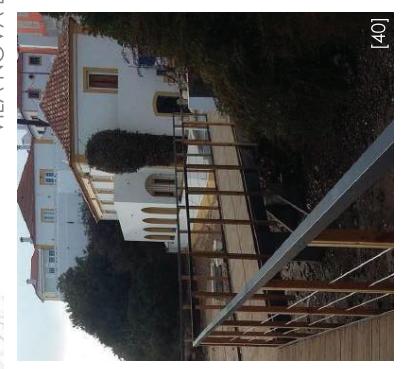
Maria João Patronilho

Data de conclusão: 31-12-2016

Investimento: 1.904.001€

Objetivos: Requalificar os espaços públicos, garantindo mobilidade para todos; Requalificar largos e espaços de estadia de forma a dinamizar a vivência de rua e fomentar o comércio local; Privilegar a circulação pedonal e os espaços de lazer; Beneficiar e ordenar a circulação viária; Reordenar acessos e estacionamento; Reformular as infraestruturas existentes (eletricidade, iluminação pública, águas residuais, águas pluviais, abastecimento de água, telecomunicações), atualizando os sistemas às necessidades e melhorando o seu funcionamento; Melhorar a higiene urbana, nomeadamente a eficácia da rede de recolha de resíduos urbanos.

[40]



[40]



Implantação do Projeto

Projeto: CENTRO DE INTERPRETAÇÃO DO PONTAL DA CARRAPATEIRA

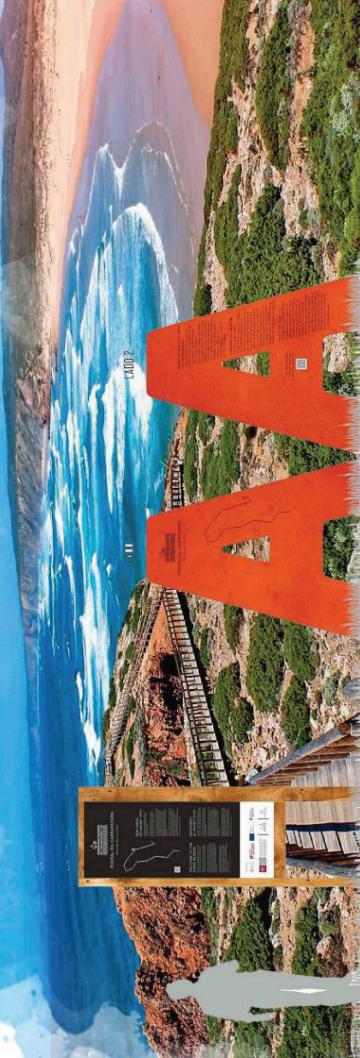
Projeto:

Cucus, curious minds e CENOR

Data de conclusão: 22-05-2017

Investimento: 154.768,00 €

Objetivos: Criação de um “museu vivo” na zona da Carrapateira, capaz de gerar atração e que contribua para a promoção dos recursos endógenos da região através da valorização do património natural, histórico e cultural, baseado na estruturação de um percurso expositivo inovador; Valorização do percurso existente, propondo-se a identificação e divulgação do património e a sensibilização e promoção de diferentes atividades de interação com o espaço envolvente, através da criação de doze estações temáticas interativas com recurso a totens informativos e ao sistema QR Code;



[41]

Eixo 3

Promoção da mobilidade sustentável;

Estruturas de suporte a atividades turísticas de relação com a natureza;

Equipamentos de divulgação cultural e científica;

Marketing territorial.



[40]

Projeto: ZONA RIBEIRINHA VILA NOVA DE MILFONTES ANTES DAS INTERVENÇÕES

Projeto:

Polis Litoral Sudoeste.

Data de conclusão: 01-01-2017

Investimento: 1.000.000 €



42 [39] Zona Ribeirinha Vila Nova de Milfontes antes das intervenções. Fonte: Polis Litoral Sudoeste.
[40] Zona Ribeirinha Vila Nova de Milfontes após intervenções. Fonte: Polis Litoral Sudoeste.
[41] Pontal da Carrapateira. Fotografia: D.R.

Country-side and Rights of Way Act 2000

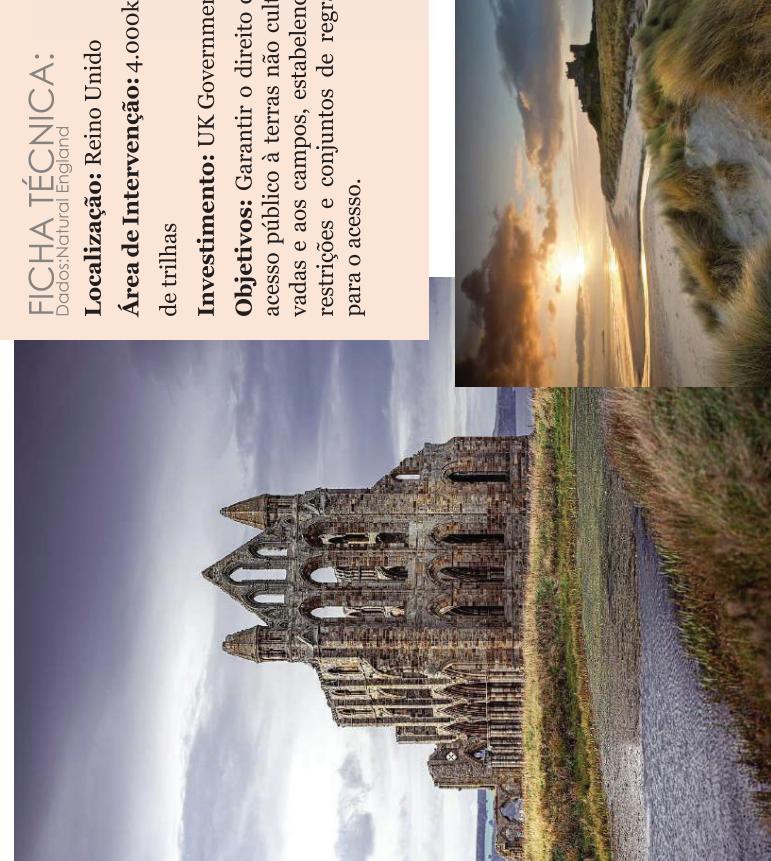
Existem 572.000 ha de terras comuns (common land) na Inglaterra e País de Gales, que apesar de serem "públicas" encontram-se, em sua maioria, sob propriedades privadas. A maioria das common lands ainda é usada para agricultura e serve aos interesses econômicos das comunidades agrícolas. Além disso, são ricas em paisagem, vida selvagem e interesses arqueológicos. Mais da metade de todas as terras comuns na Inglaterra foram designadas como Sítio de Interesse Científico Especial (SSSI).

National Trails of England

As National Trails são caminhadas de longa distância por algumas das melhores paisagens do Reino Unido, em algumas delas também existe a opção de fazer o caminho de bicicleta ou a cavalo. Foram planejadas pelo Governo do Reino Unido e são todas sinalizadas. As trilhas são divididas por temas, oferecendo experiências com um caráter histórico, paisagístico ou natural e também tem diferentes níveis de dificuldade. No total são 16 trilhas nacionais, compreendendo toda Inglaterra e País de Gales, também existem trilhas na Escócia, chamadas de Scotland's Great Trails.

As trilhas surgiram a partir do desejo de manter a paisagem da Inglaterra depois da Segunda Guerra Mundial intacta, pois havia o receio de que a mesma se perdesse com o desenvolvimento do pós guerra, com isso o governo criou os National Parks, Areas of Outstanding National Beauty (AONBs) e Long Distance Routes, que hoje são as trilhas nacionais.

As trilhas são mantidas a partir de uma parceria com as autoridades locais e programas de voluntariado. O financiamento para a implantação e manutenção das mesmas vem do governo federal através de órgãos como Natural England e Natural Resources Wales.



[42] Nascer do sol em Northumberland. Foto: Chris Ceaser

[43] National Trails. Foto: Clementifir

FICHA TÉCNICA:
Dados: Natural England

Localização: Reino Unido

Área de Intervenção: 4.000km de trilhas

Investimento: UK Government

Objetivos: Garantir o direito de acesso público à terras não cultivadas e aos campos, estabelecion restrições e conjuntos de regras para o acesso.



[42] Nascer do sol em Northumberland. Foto: Chris Ceaser

[43] National Trails. Foto: Clementifir

TRILHAS NACIONAIS
Natural England

Dados: Crown copyright and database right 2013.

Natural England



Criação da Natural England
2006

Commons Act 2006

1949

Inaugurada a primeira trilha nacional, a Pennine Way

2006

2000
Country-side and Rights of Way Act 2000

2006

2006

LEGISLAÇÃO:

Common Lands
Law of Property Act 1925

Commons Act 1845

Commons Act 1899

National Parks and Access to the
Country-side Act 1949

National Trust Acts, 1907

The Law of Commons Amendment Act, 1893

Dias atuais...

Estabeleceu as National Parks authorities, que passaram a gerenciar os respectivos parques nacionais. Sendo 10 autoridades na Inglaterra, três no País de Gales e duas na Escócia.

Environment Act 1995

Lei que criou em sua sexta parte a Nature Conservancy Council, que era a organização responsável pelo gerenciamento das reservas naturais do Reino Unido. Foi dividida em três organizações diferentes, uma escocesa, uma galésa e uma inglesa.

Lei que criou em sua sexta parte a Nature Conservancy Council, que era a organização responsável pelo gerenciamento das reservas naturais do Reino Unido. Foi dividida em três organizações diferentes, uma escocesa, uma galésa e uma inglesa.

Lei que estabeleceu a criação da National Parks Commission que hoje é a organização Natural England. Além disso estabeleceu estrutura para a criação dos National Parks e Areas of Outstanding National Beauty (AONBs), abordou também os direitos de passagem e acesso às terras públicas o que deu surgimento às Long Distance Routes, que são hoje as National Trails. Foi aprovada com o apoio de todos os partidos, partindo da preocupação com o desenvolvimento pós-guerra.

Commons Act 2006

Country-side and Rights of Way Act 2000

Dispõe sobre os direitos de perambular em certas áreas não cultivadas da Inglaterra. Teve como propósito garantir o acesso público ao campo e às common lands registradas. Instituiu também a responsabilidade da elaboração de mapas e manutenção destas áreas às autoridades locais, que devem consultar as organizações nacionais no caso de constituirem SSSIs. Também listou uma série de restrições e recomendações ao público no acesso aos locais.

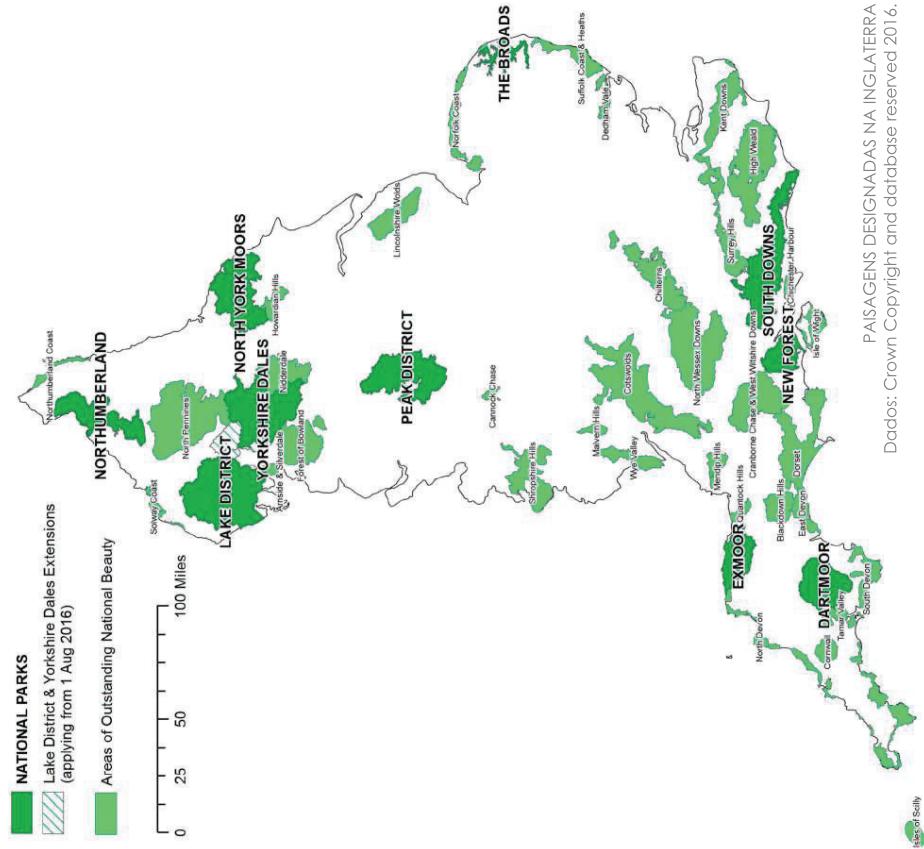
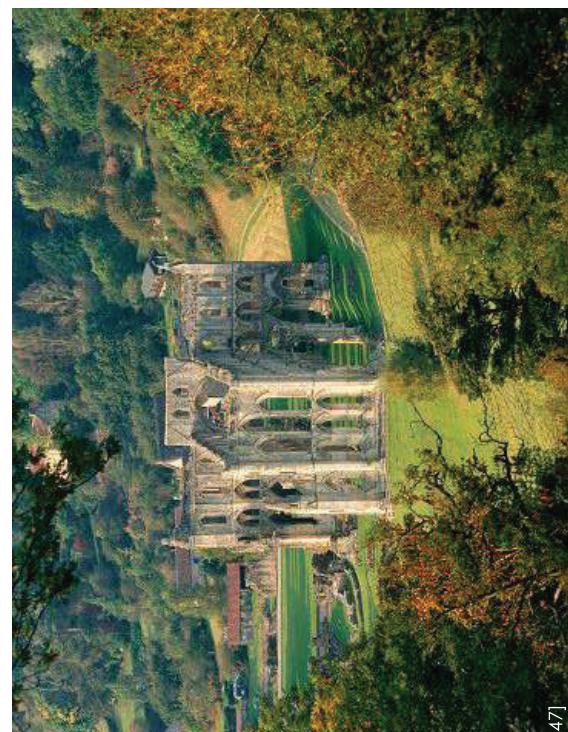
Revogou o Commons Registration Act de 1965. Consistiu em quatro partes principais que dispõe respectivamente sobre alterações no registro da common land, estabelecimento de conselhos para a gestão das atividades nas common lands, proibição da execução de algumas obras sem o consentimento nacional, conferência de poderes às autoridades nacionais para intervir quando estiverem sendo realizadas atividades não autorizadas nas common lands.

Dias atuais...

RESULTADOS:

Todos os National Parks, Areas of Outstanding Natural Beauty, bem como a Heritage Coast e outros sítios de patrimônio mundial são considerados como áreas protegidas de valor cênico ou paisagístico, por conterem paisagens ricamente diversas, incluindo formas de relevo proeminentes, litoral, mar e lagos de água doce, rios, bosques e charnecas.

Atualmente são realizados diversos diagnósticos das áreas protegidas pelas quais passam as National Trails, e através destes diagnósticos os órgãos competentes conseguem monitorar e determinar quais áreas demandam mais investimento e fiscalização. Todos os relatórios podem ser consultados no site da Natural England, sendo muito acessíveis e transparentes.



PÁISAGENS DESIGNADAS NA INGLATERRA
Dados: Crown Copyright and database reserved 2016.

As National Trails são administradas individualmente por associações regionais e autoridades locais e mantidas através de programas de voluntariado. Essa administração independente estimula mais oportunidades para as comunidades e empresas locais, pois na maioria das vezes, estas se juntam às associações ligadas a sua respectiva rota. Percebe-se que apesar de haver dois lados quanto à questão do direito de perambular pelas common lands, o dos proprietários e dos caminhantes, através de uma legislação em constante atualização, é possível conciliar opiniões e estabelecer limites e diretrizes para os direitos e deveres da população no geral. Deste modo, juntamente com o envolvimento de empresas e comunidades locais, a economia de cada região é fomentada com o estímulo ao turismo no campo mesmo não sendo o objetivo principal na implantação dos parques e AONBs.

Programa Estrada Real

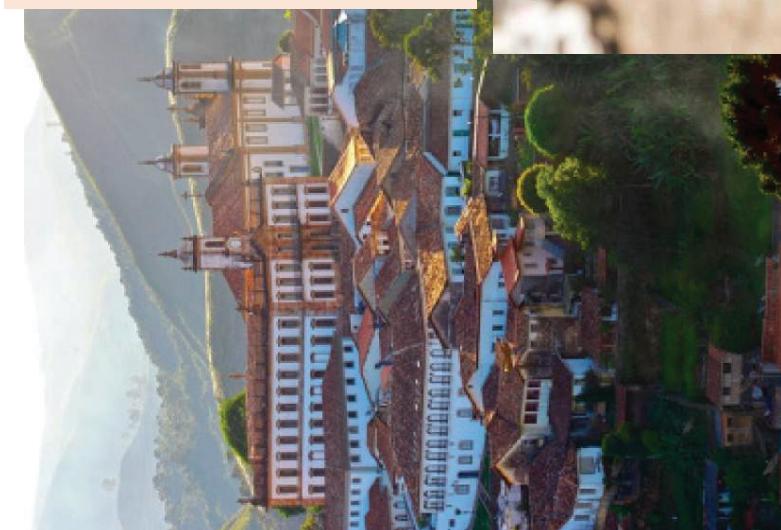
O Programa Estrada Real foi criado a partir do Seminário Legislativo “Turismo: caminho das minas” em 1995 que estimulou a elaboração, em 1996, do anteprojeto de lei 753/96, aprovado pela Lei 13.173 de 1999 que criou o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento do Potencial Turístico da Estrada Real em Minas Gerais. Com isso, em 2003, o Instituto Estrada Real iniciou suas atividades de elaboração e execução de projetos de fomento ao turismo ao longo dos caminhos da Estrada Real.

A Estrada Real

O primeiro caminho a ser aberto, o Caminho Velho remonta à um antigo trilho indígena utilizado para atravessar a serra do mar e liga Paraty à Ouro Preto, tendo sido prolongado até lá com a descoberta do ouro em Minas Gerais no fim do século XVII. Este, era até então o único caminho oficial para a circulação de pessoas e mercadorias, constituindo-se uma estrada real da Coroa Portuguesa.

Em 1698, foi decidida a abertura de um novo caminho a partir de uma preocupação com ataques de piratas e a precariedade do antigo caminho. O Caminho Novo vai do Rio de Janeiro até a cidade de Ouro Preto. O Caminho dos Diamantes, foi uma via aberta em função da descoberta de diamantes na região do Serra Frio. Foi estabelecido em 1729 e ligava a sede da capitania, atual Ouro Preto, à sede do distrito diamantífero, atual Diamantina.

O Caminho de Sabarábuçu surgiu da busca por uma rota alternativa para chegar a Serra da Piedade, antigo Pico de Sabarábuçu, pelos bandeirantes. Eles acreditavam que havia muito ouro na região devido ao brilho no topo da montanha, que descobriu-se posteriormente ser devido ao minério de ferro que refletia a luz do sol.



[48] Ouro Preto | Foto: Banco de Imagens



FICHA TÉCNICA:

Dados: Instituto Estrada Real

Localização: Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, Brasil

Área de Intervenção: 1.630km de extensão

Investimento: R\$283 milhões

Objetivos: Incrementar a arrecadação do Estado e dos municípios mineiros; incentivar o investimento privado; promover a alteração do perfil de distribuição de renda e elevar o nível de emprego da população do interior do Estado; promover e divulgar a atividade turística interna e de lazer; resgatar, preservar e revitalizar os pontos de atração turística e de lazer já existentes, bem como os sítios arqueológicos, especialmente e paleontológicos e as paisagens naturais não-exploradas.



[49] Passaporte Estrada Real | Foto: Banco de Imagens

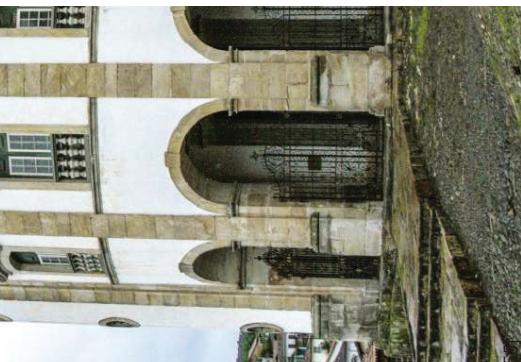
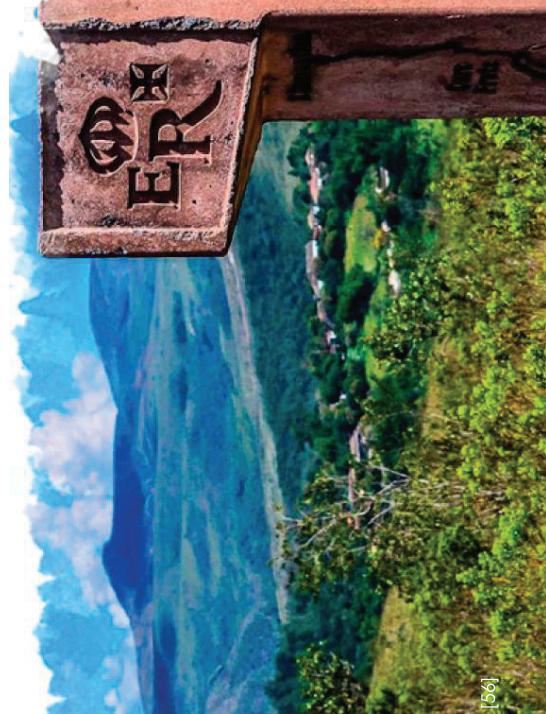
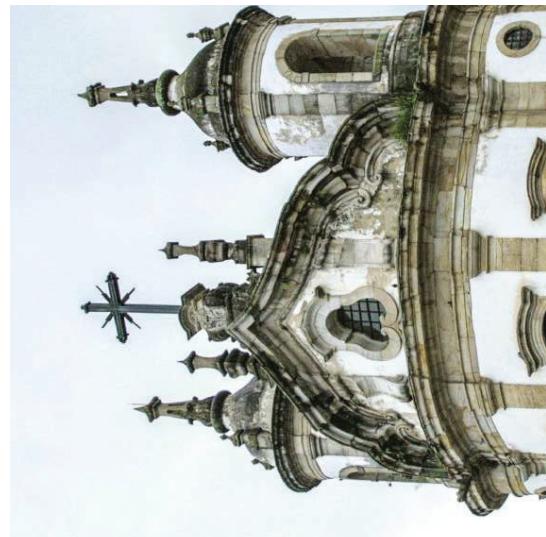
Estrada Real.





RESULTADOS:

O Programa Estrada Real teve como objetivo principal promover o desenvolvimento em 162 municípios mineiros. Além disso, pretendia-se atrair cerca de 2,5 milhões de turistas/ano para a Estrada Real até o ano de 2007 e gerar mais de 178.000 empregos. Portanto, foram apresentadas ações que visavam atingir tais objetivos, dentre as quais destacavam-se a criação de fórum interestadual, que coordenaria e articularia ações de desenvolvimento nos três estados abrangentes, a integração dos circuitos turísticos que compõe a Estrada Real, a mobilização e envolvimento de investidores, a potencialização do ecoturismo, a recuperação e manutenção das vias, abastecimento de água, saneamento básico e o fornecimento de energia elétrica para a região.



Ações e Investimentos - Programa Estrada Real

Capacitação Profissional	1.000.000,00
Promoção e Divulgação	1.000.000,00
Potencialização do Ecoturismo	100.000,00
Sistema de coleta e availiação de dados	30.000,00
Integração dos Circuitos	87.500,00
.....
Saneamento Básico - água e esgoto	185.899.629,44
.....
Sistemas de água	369.282,23
Implantação de módulos sanitários	534.300,00
.....
Sinalização Turística Rodoviária	1.220.000,00
Geoprocessamento	200.000,00
Recuperação do Trecho Diamantina - Medanha	750.000,00
.....
Implantação de Telefonia Rural	800.000,00
.....
Revista de Roteiros	293.400,00
Guias - Geral e Meios de Hospedagem	1.300.000,00
Sinalização Turística Rodoviária	880.000,00
Certificação profissional e de meios de hospedagem	752.500,00
Sinalização da Estrada Real	409.800,00
Produção Associada ao Turismo	520.000,00
Custos globais do Instituto Estrada Real	1.500.000,00
.....
Programa Clarear (Eletrificação urbana)	34.348.890,00
Programa Luz para Todos (Eletrificação rural)	35.883.406,00
.....

AÇÕES E INVESTIMENTOS REALIZADOS PARA O PROGRAMA ESTRADA REAL EM 2005

Dados: SETUR - Superintendência de Planejamento e Gestão, 2006.

Diferente dos primeiros estudos de caso apresentados, é possível perceber que a preservação histórico-paisagística não é tida como prioridade na esfera pública bem como na privada. Acredita-se que a carência de alguns serviços primordiais como saneamento básico e até mesmo serviços de telefonia tem sido levados em consideração na ordem de prioridades. Observa-se neste sentido, que dos cinco objetivos citados no programa, apenas o quinto apresenta a questão da preservação, porém, visando ainda, como objeto de atratividade turística. O Programa também apresenta uma lacuna quanto a uma melhor definição histórica dos caminhos que constituem a Estrada Real, sendo possível encontrar diversas versões da época da construção dos mesmos.

Apesar de ser mencionado a realização de um diagnóstico em parceria com a Fundação Getúlio Vargas, o mesmo não se encontra de forma acessível, não sendo possível afirmar se há um acompanhamento dos resultados obtidos com o investimento e nem mesmo se foi realizado o diagnóstico prévio à implantação do projeto.

Estudo da Área

O ESTUDO DA ÁREA BUSCOU IDENTIFICAR A REALIDADE LOCAL, NO ÂMBITO FÍSICO E SOCIAL DE MODO A DIAGNOSTICAR NECESSIDADES PARA CONSOLIDAR E PROPOR OBJETIVOS E ESTRATÉGIAS BUSCANDO O DESENVOLVIMENTO LOCAL.

ALDEIAS HISTÓRICAS DIAGNÓSTICO

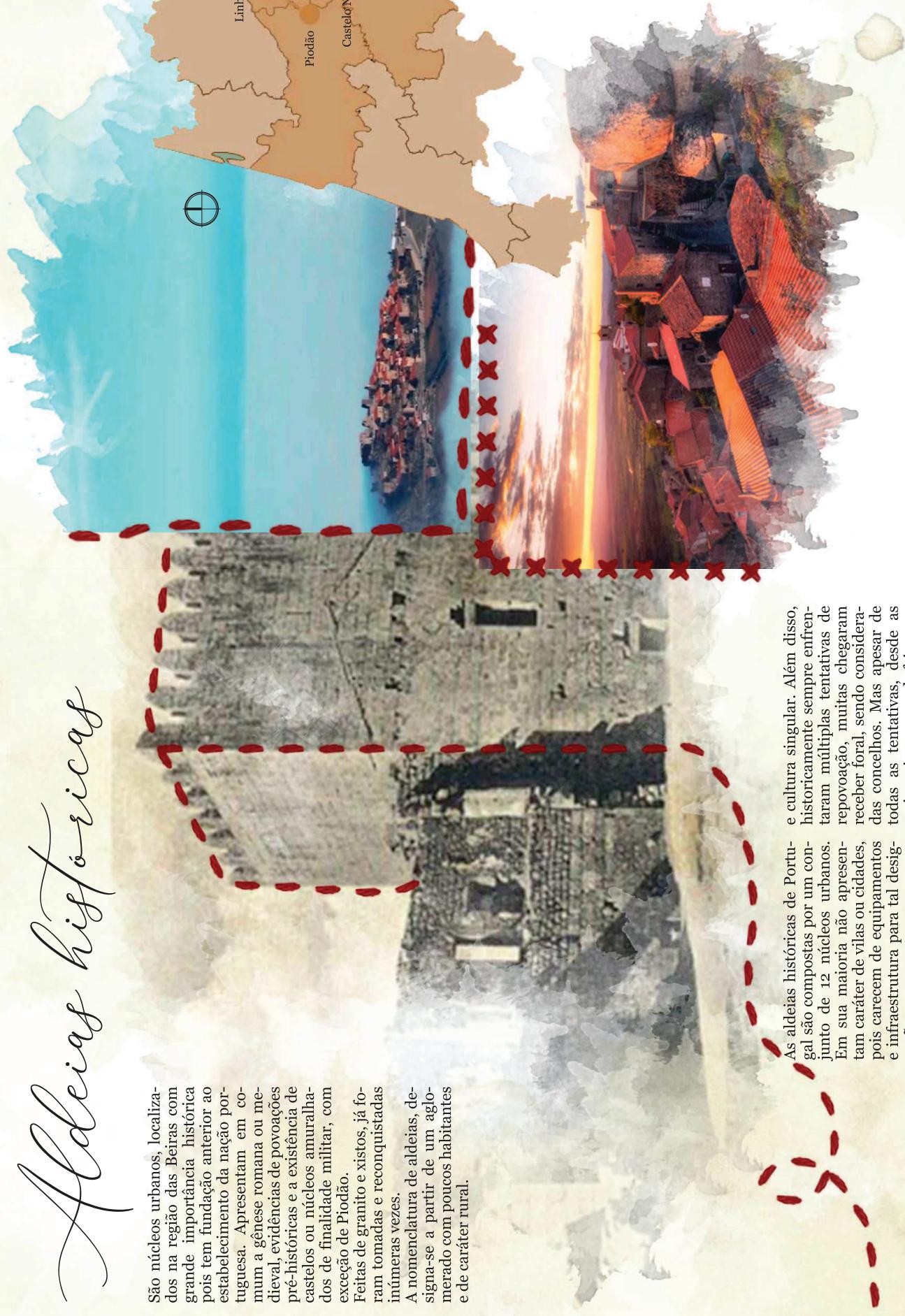
[58] Almeida, Portugal
Fonte: Aeroclube de Viseu
[59] Sortelha, Portugal
Fotografia: Nuno Magalhães
Fotografias manipuladas pela autora

“ O passado não volta. Importantes são a continuidade e o perfeito conhecimento de sua história.

LINA BO BARDI

Aldeias Históricas

São núcleos urbanos, localizados na região das Beiras com grande importância histórica pois tem fundação anterior ao estabelecimento da nação portuguesa. Apresentam em comum a génese romana ou medieval, evidências de povoações pré-históricas e a existência de castelos ou núcleos amuralhados de finalidade militar, com exceção de Piodão. Feitas de granito e xistos, já foram tomadas e reconquistadas inúmeras vezes. A nomenclatura de aldeias, designa-se a partir de um aglomerado com poucos habitantes e de caráter rural.



e cultura singular. Além disso, historicamente sempre enfrentaram múltiplas tentativas de repovoação, muitas chegaram receber floral, sendo consideradas concelhos. Mas apesar de todas as tentativas, desde as mais antigas cartas de feiras aos planos turísticos, o processo de desertificação e despovoamento nas aldeias continua.

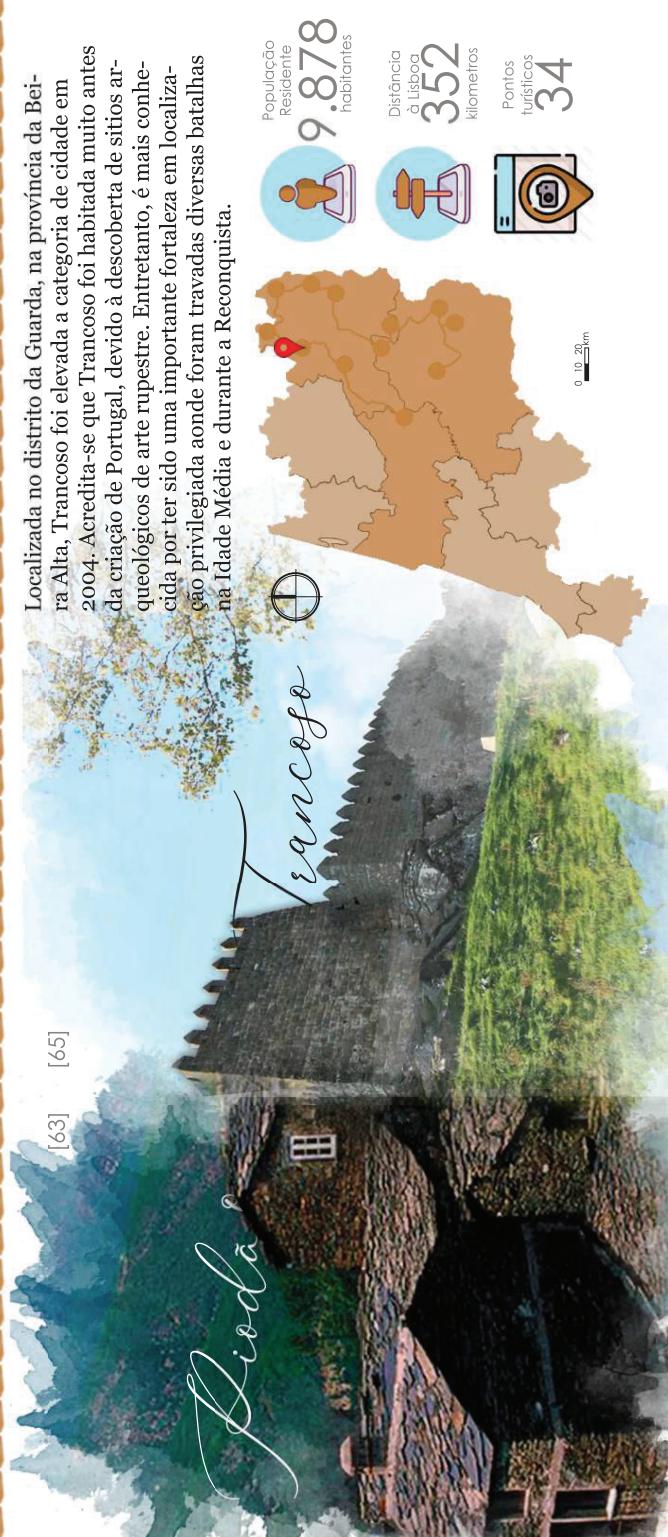
As aldeias históricas de Portugal são compostas por um conjunto de 12 núcleos urbanos. Em sua maioria não apresentam caráter de vilas ou cidades, pois carecem de equipamentos e infraestrutura para tal designação.

Apesar de terem sido cenário de disputas religiosas e políticas,

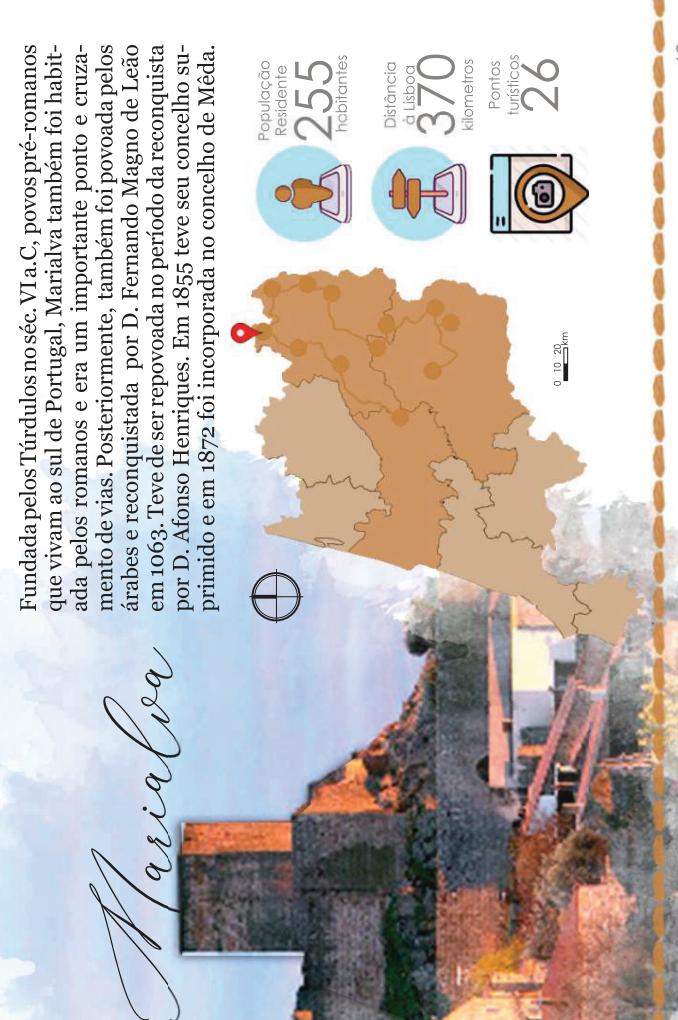
todas tem histórias particulares

ALDEIAS HISTÓRICAS

A aldeia histórica de Piodão encontra-se incrustada na Serra do Acor, no distrito de Coimbra. O xisto, usado na construção das casas e na pavimentação dá à aldeia um carácter singular. O isolamento da aldeia e seu difícil acesso também fazem parte da sua história, com sítios que remontam a Era do Bronze.

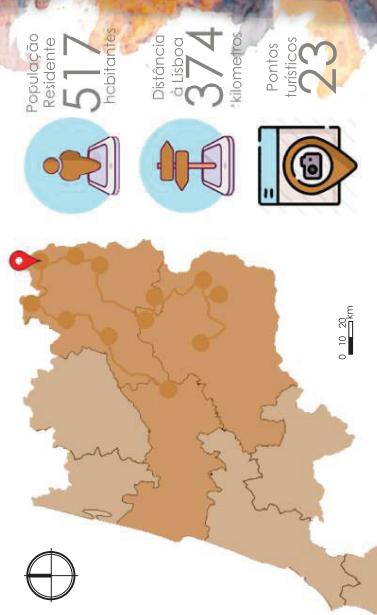


É uma vila de fundação medieval localizada no distrito da Guarda, teve seu território estabelecido como concelho por D. Afonso Henriques em 1169, porém perdeu estatuto em 1855 com a reforma administrativa. Sua história tem origem com a reconquista cristã, apesar de também ter sido habitada pelos romanos, visigodos e muçulmanos.

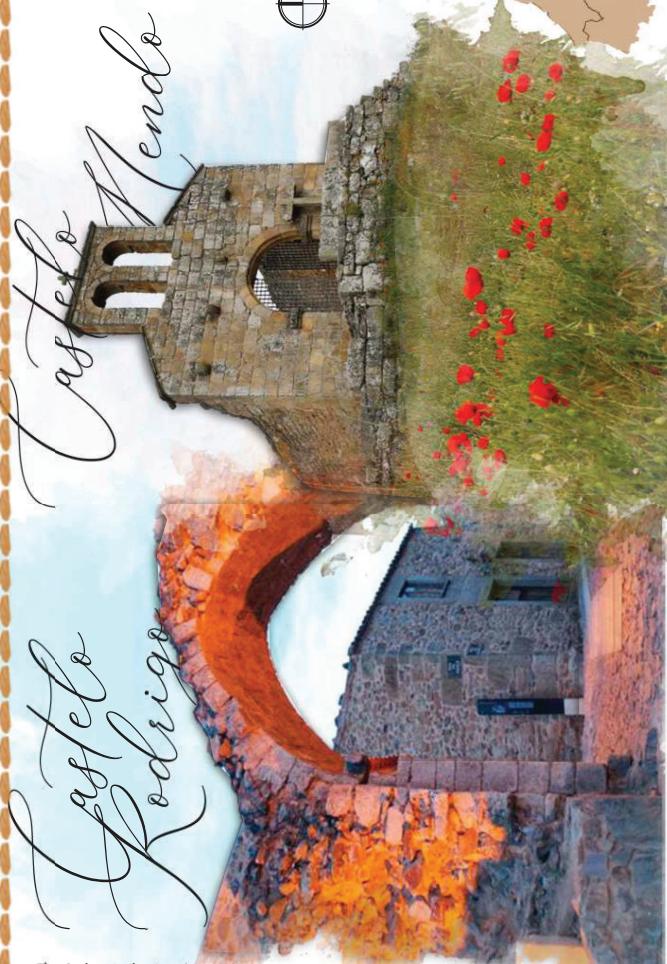


ALDEIAS HISTÓRICAS

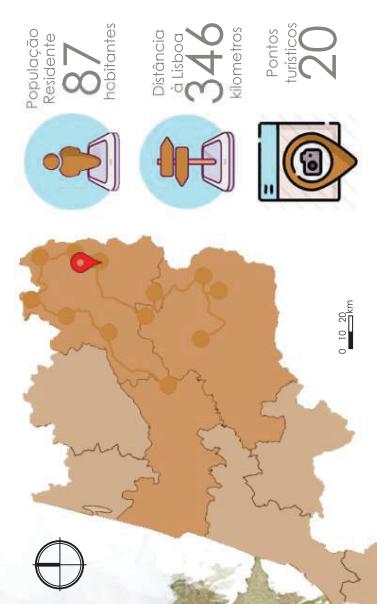
Acredita-se que o território de Castelo Rodrigo tenha sido ocupado desde tempos remotos da pré-história, pelo fato de terem sido encontrados vestígios paleolíticos, megalíticos, da cultura castreja, romanos e árabes. Além disso, destaca-se por ser considerada a povoação fronteiriça mais relevante nas relações Luso-Castelhanas e na defesa do território português, pois foi palco de inúmeras batalhas e conquistas desde a sua fundação cisterciense até o fim das Guerras de Restauração.



[67]



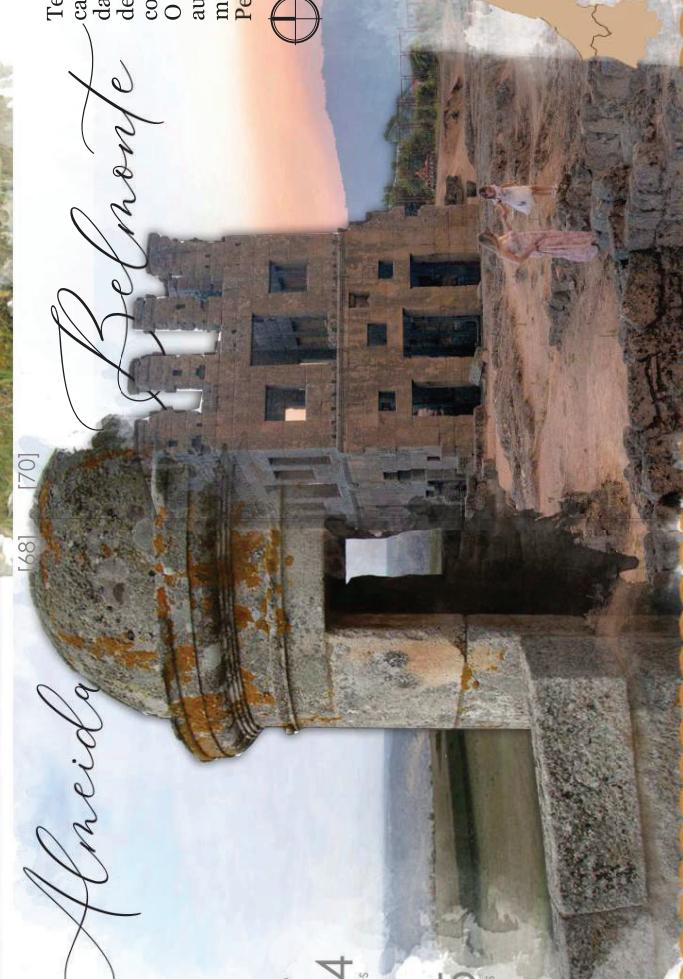
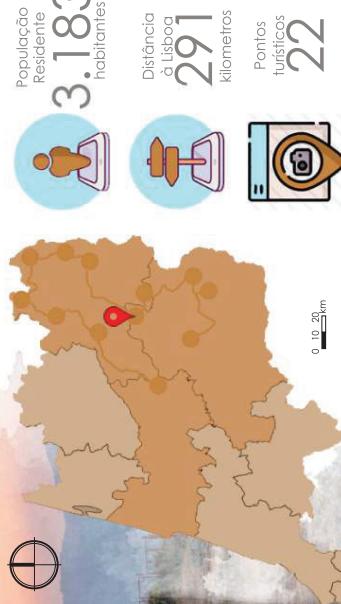
Localizado no distrito da Guarda, o território de Castelo Mendo tem vestígios de ocupações da Idade do Bronze e dos romanos. Apesar disso, destaca-se por suas construções medievais da época da Reconquista cristã. É constituído de dois núcleos urbanos muralhados de períodos construtivos diversos.



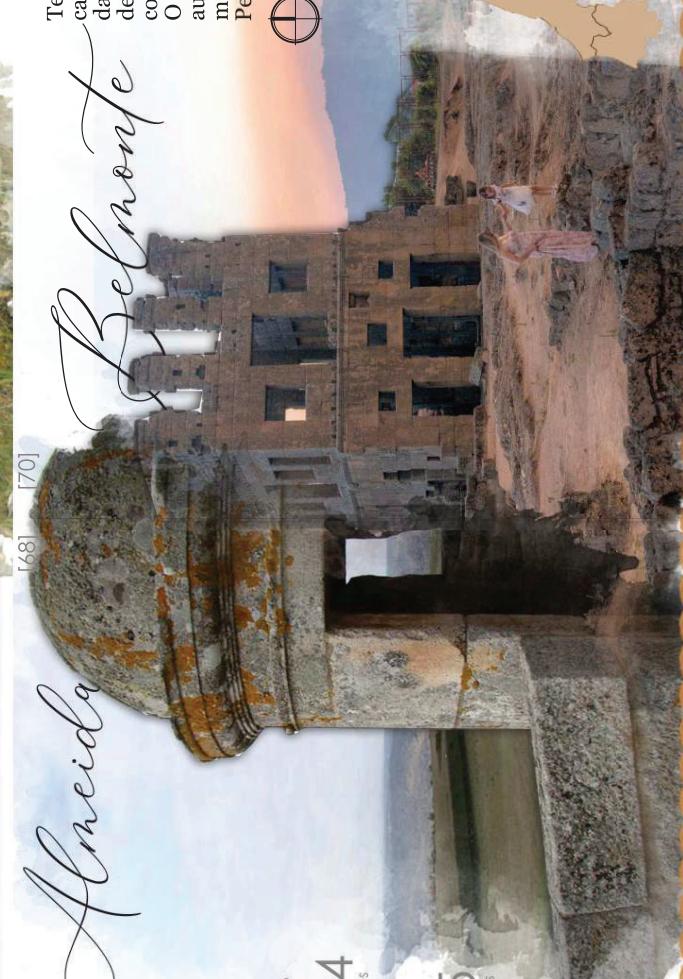
Fotografias: Aldeias Históricas de Portugal

Localizado no distrito da Guarda, o território de Castelo Mendo tem vestígios de ocupações da Idade do Bronze e dos romanos. Apesar disso, destaca-se por suas construções medievais da época da Reconquista cristã. É constituído de dois núcleos urbanos muralhados de períodos construtivos diversos.

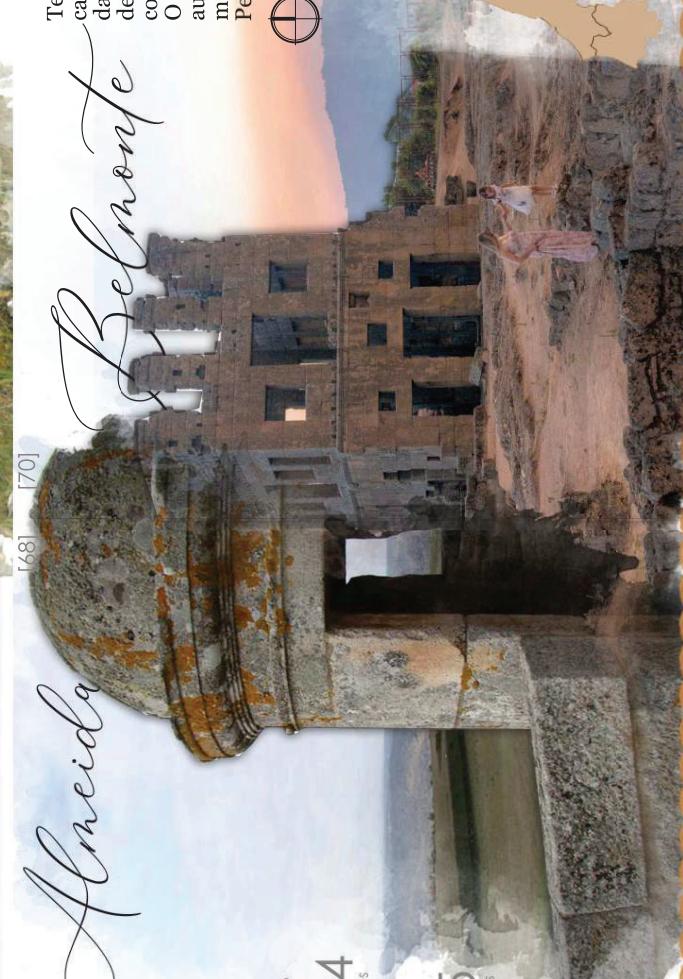
Terra de Pedro Álvares Cabral, a aldeia de Belmonte se localiza no distrito de Castelo Branco e sua história está ligada não somente aos Cabrais como ao povo judeu. Habitada desde o período pré-histórico, teve destaque na Idade Média com a preocupação em proteger as regiões fronteiriças. O Castelo de Belmonte era administrado por uma autoridade local chamada de alcaide, sendo o primeiro Luís Álvares Cabral e Fernão Cabral, pai de Pedro Álvares Cabral, foi o primeiro alcaide-mor.



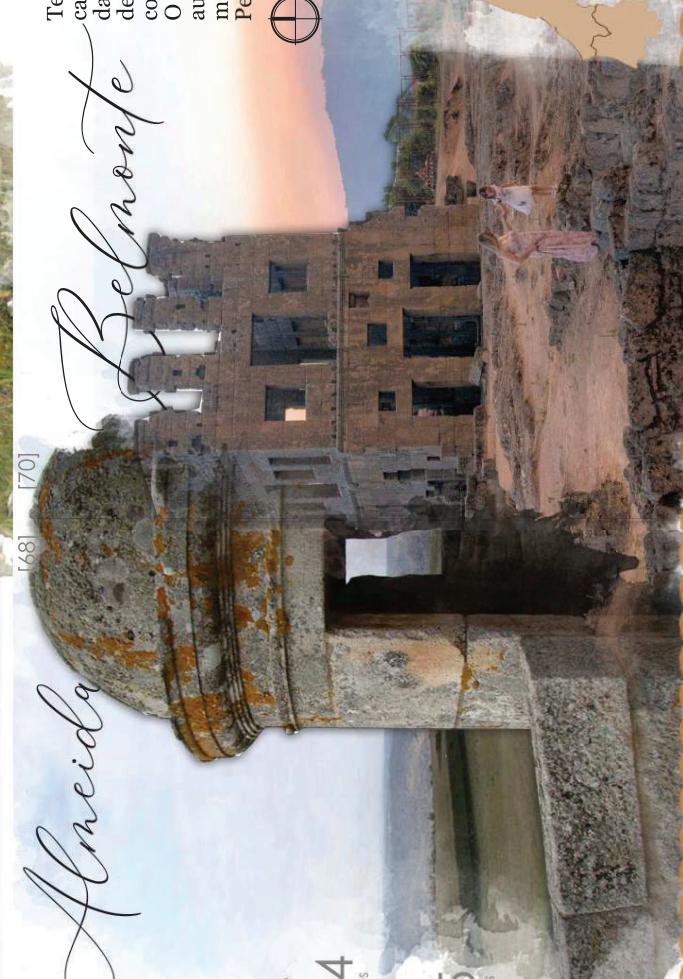
[68]



Localizada atualmente no distrito de Guarda, acredita-se que a origem de Almeida remonta à época romana quando foi povoada com a migração de habitantes de um castro lusitano, posteriormente foi ocupada pelos romanos em 61 a.C. e povos bárbaros em seguida. Foi tomada do controle árabe em 1190 no período da Reconquista. Depois disso, ainda foi disputada em diversas batalhas. Sua praça forte remonta o século XVII e é um perfeito exemplo da arquitetura militar barroca com traçado hexagonal em estrela.

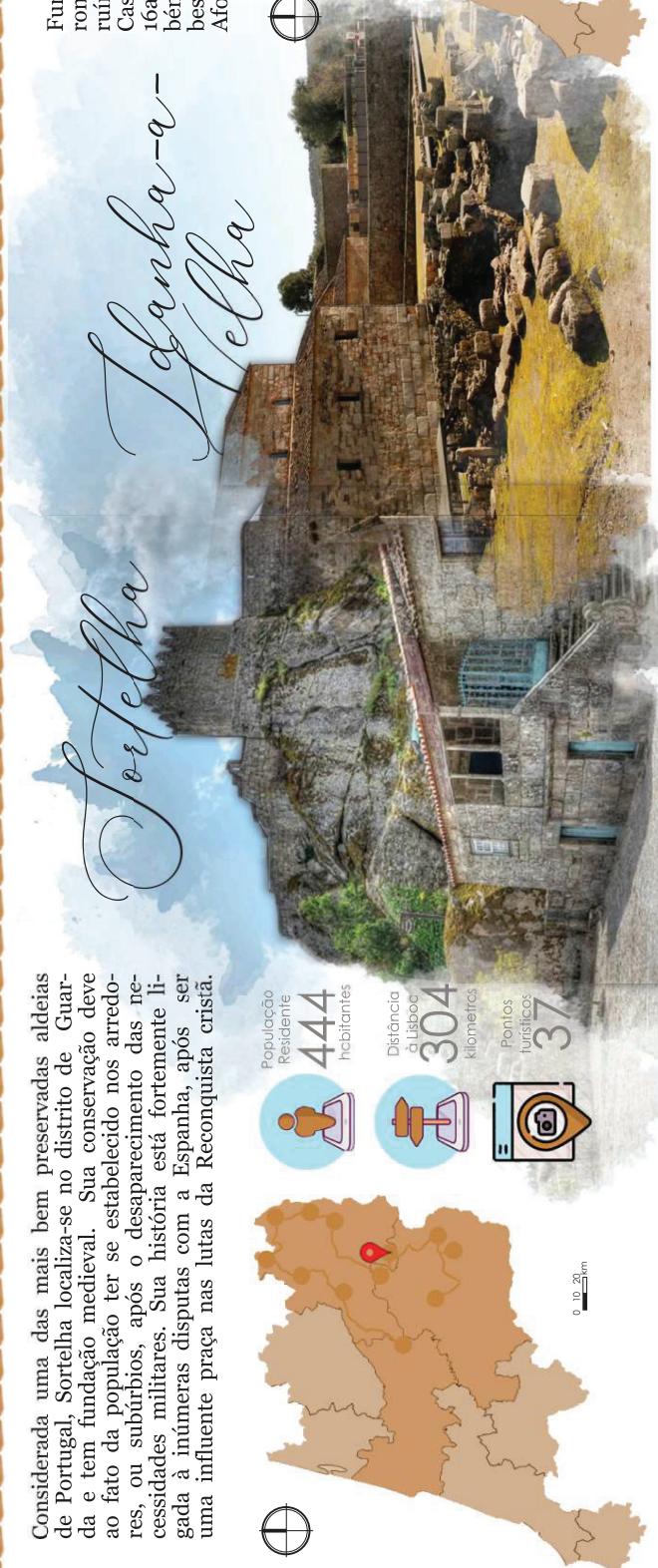


[69]

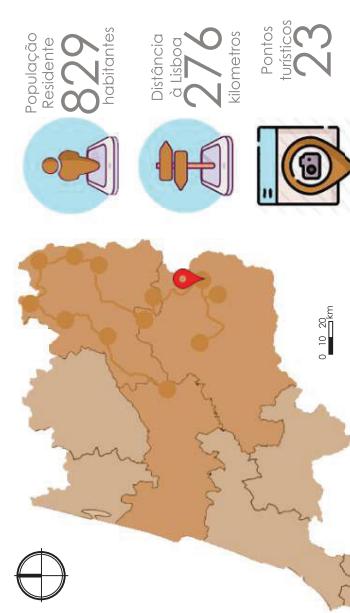


ALDEIAS HISTÓRICAS

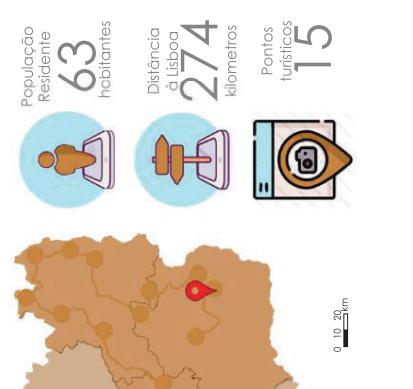
Considerada uma das mais bem preservadas aldeias de Portugal, Sortelha localiza-se no distrito de Guarda e tem fundação medieval. Sua conservação deve ao fato da população ter se estabelecido nos arredores, ou subúrbios, após o desaparecimento das necessidades militares. Sua história está fortemente ligada à inúmeras disputas com a Espanha, após ser uma influente praça nas lutas da Reconquista cristã.



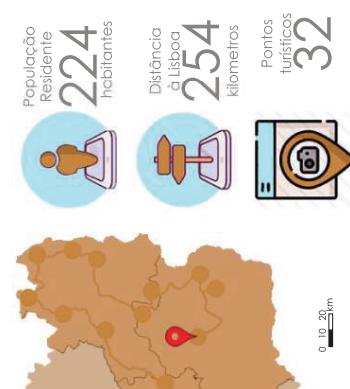
Vestígios arqueológicos datam o período Paleolítico na região onde se localiza Monsanto, no distrito de Castelo Branco. Os romanos também deixaram marcas da presença na região, além disso, é verificada a presença visigótica e árabe. Em 1165 D. Afonso Henriques conquista Monsanto dos povos Mouros e faz a sua doação à Ordem dos Templários. Monsanto também é cercada mais tarde pelo exército espanhol, porém sem sucesso.



Fundada em local onde já existiu uma cidade de fundação romana, motivo pelo qual conserva grande sítio com ruínas, Idanha-a-Velha, localiza-se hoje no distrito de Castelo Branco. A existência do núcleo urbano data de 16a.C. com a descoberta de inscrições do período. Também possui testemunhos de povoações visigóticas e árabes. Também foi tomada durante a Reconquista por D. Afonso III.



Para assegurar a posse dos domínios conquistados aos muçulmanos no séc. XIII, Castelo Novo, localizado no distrito de Castelo Branco, foi doado à Ordem dos Templários e posteriormente à Ordem de Cristo. Desta forma, a ocupação do espaço tem características medievais, porém foram feitas intervenções significativas no período Manuelino e Barroco, nos séculos XVI e XVIII, respectivamente.

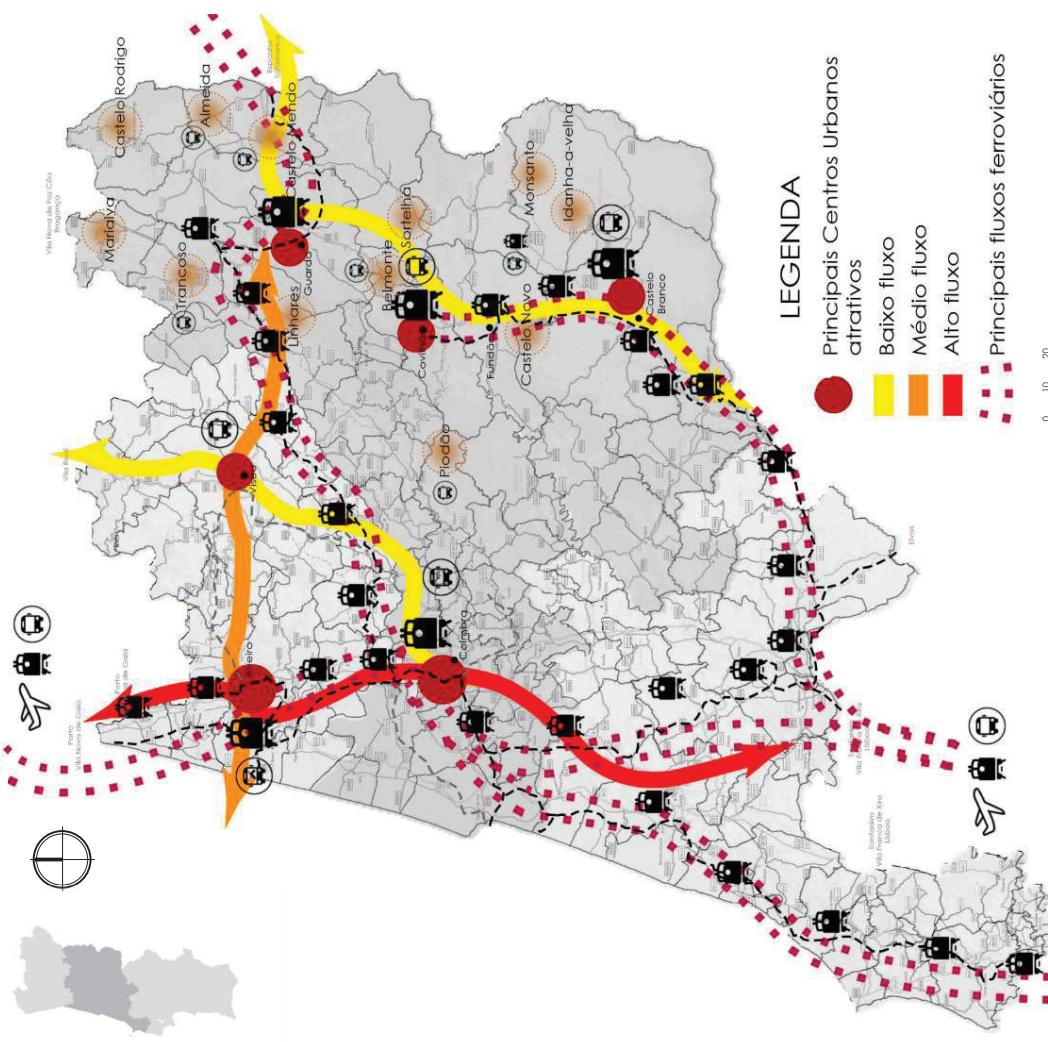


“ Os portugueses sempre adoraram o concreto, entendem o abstracto, mas procuram traduzir imediatamente em concreto.

AGOSTINHO DA SILVA

DIAGNÓSTICO

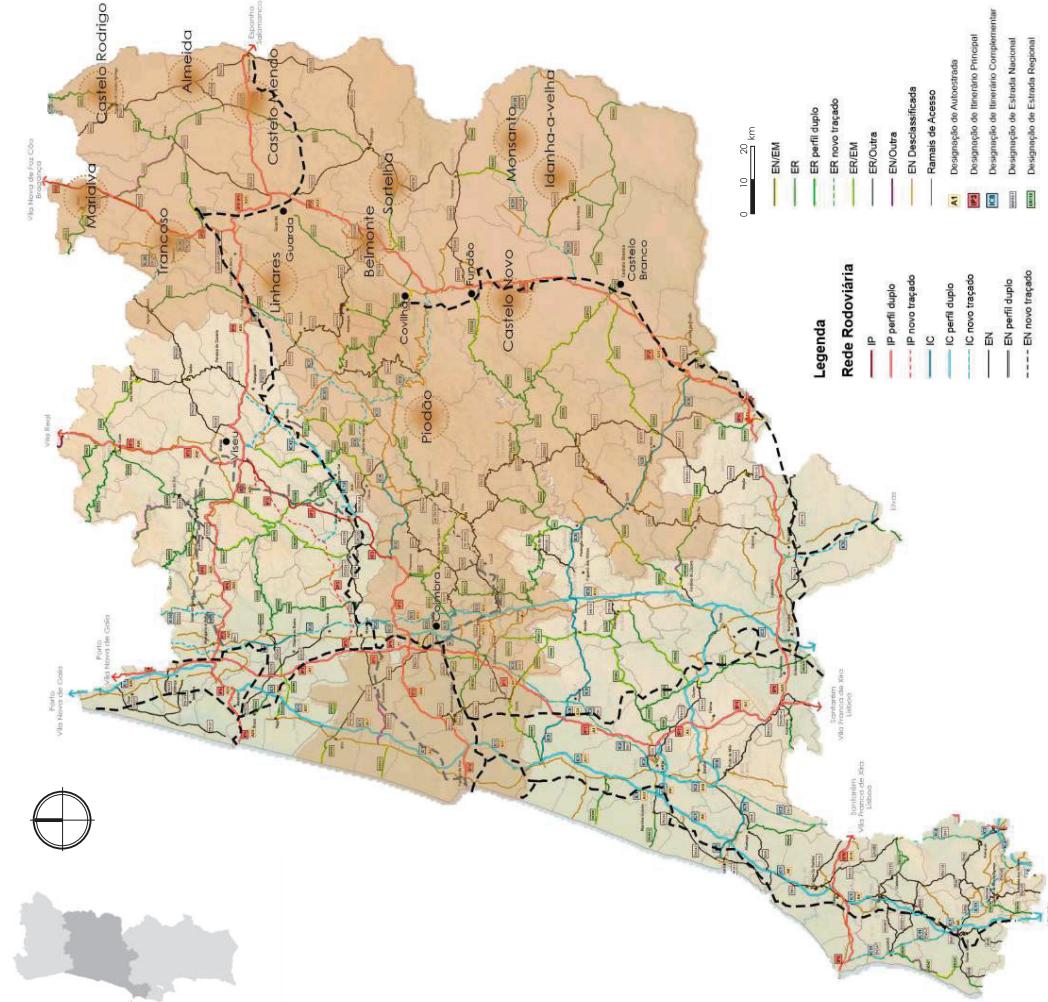
MOBILIDADE REGIONAL: PRINCIPAIS POLOS ATRATIVOS DE VIAGENS



Observa-se um maior fluxo e atração de viagens no sentido norte-sul, nomeadamente nas principais vias que conectam as cidades de Lisboa e Porto. As cidades de Coimbra, Aveiro e Viseu apresentam-se também como os maiores polos de atratividade da região Centro. Quanto à mobilidade, observa-se que apesar de haver muitas linhas e estações na região, a acessibilidade às aldeias depende muito do transporte

70 Dados: Plano Regional de Ordenamento do Território do Centro, 2011.
Mapa elaborado pela autora.

MAPA DA REDE RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA DA REGIÃO CENTRO



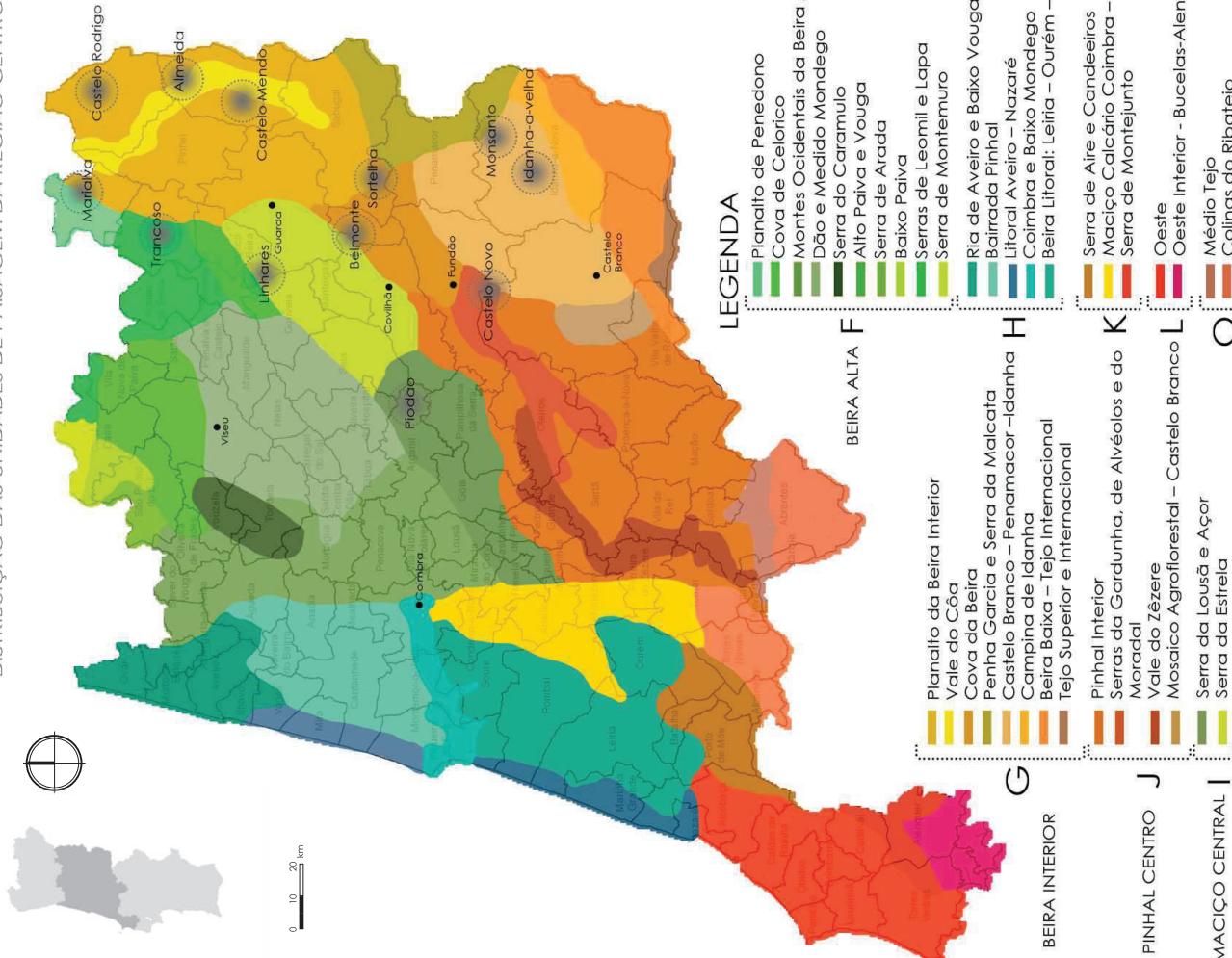
infraestruturas de transporte, dificultando a mobilidade dos visitantes. Se analisarmos a aldeia de Piódão, que historicamente teve muita importância por sua localização, hoje encontra-se isolada.

Em relação à estrutura viária da região Centro, é perceptível um maior investimento nas infraestruturas referentes à conexão Lisboa-Porto. Há também uma maior conexão com as capitais de cada distrito, como Coimbra, Castelo Branco e Guarda. Ao considerarmos as aldeias como roteiro turístico e não apenas com relação à sua densidade populacional, parece haver uma carência quanto ao investimento em

DIAGNÓSTICO

ASPECTOS GEOGRÁFICOS

DISTRIBUIÇÃO DAS UNIDADES DE PAISAGEM DA REGIÃO CENTRO



UNIDADES DE PAISAGEM DAS ALDEIAS HISTÓRICAS

BEIRA ALTA

Grupo Beira Alta abrange as unidades: Baixo Paiva, Serra de Montemuro, Pombares de Lamego e Moimenta da Beira, Planalto de Penedono, Serra de Arada, Montes Ocidentais da Beira Alta, Alto Paiva e Vouga, Serras de Leonil e Lapa, Serra do Caramulo, Dão e Medido Mondego e Cova de Celorico. Sua paisagem conta com a presença constante de maciços arboreos quase sempre verdes e a existência de poucas parcelas agrícolas, compartimentadas com pedras, oliveiras ou cordões de vinhais. Também caracteriza-se, de forma geral, por possuir grandes espigueiros, rios e linhas d'água margeados por árvores frondosas. Tem uma predominância natural das espécies de carvalho-roble e carvalho das beiras.

ASPECTOS GEOGRÁFICOS

ASPECTOS GEOGRÁFICOS

BEIRA INTERIOR

Grupo Beira Interior abrange as unidades: Planalto da Beira Interior, Vale do Côa, Cova da Beira, Penha Garcia e Serra da Malcata, Castelo Branco – Penamacor – Idanha, Campina de Idanha, Beira Baixa – Tejo Internacional, Tejo Superior e Internacional. Caracterizada por ser em sua maior parte uma paisagem rural, possui uso extensivo do solo. Na parte Norte destaca-se uma paisagem seca e fria com pouco revestimento arbóreo e arbustivo. A Sul encontra-se a presença de áreas florestais com pinheiros e eucaliptos e maiores e mais numerosas parcelas agrícolas. Destaca-se a presença de azinheiras, oliveiras e sobreiros, e também árvores caducifólias como os carvalhos e castanheiros.

MACIÇO CENTRAL

Grupo Maciço Central abrange as unidades: Serra da Lousã e Açor e Serra da Estrela. Em termos morfológicos, caracteriza-se principalmente por um alinhamento montanhoso, com massas rochosas de xisto e granito, respectivamente. Ressalta-se que como resultado do êxodo ocorrido na região, causando abandono e ruina das edificações, verifica-se a descaracterização da paisagem no que diz respeito às edificações. Quanto à vegetação, predomina a existência do carvalho-roble, do videiro e tramazeira.

PINHAL CENTRO

Grupo Pinhal Centro abrange as unidades: Pinhal Interior, Vale do Zêzere, Serras da Gardunha, de Alvéos e do Moradal e Mosaico Agroflorestal – Castelo Branco. Caracteriza-se principalmente pelos grandes conjuntos florestais de eucaliptos e pinheiros e forte presença de parcelas agrícolas nas proximidades de Castelo Branco. Outras espécies predominantes são a azinheira e o carvalho-roble. A paisagem difere-se da predominante no vale do rio Zêzere e no conjunto montanhoso da Gardunha, Alvéos e Moradal.

Dados: CCDR PROTCentro, 2007.

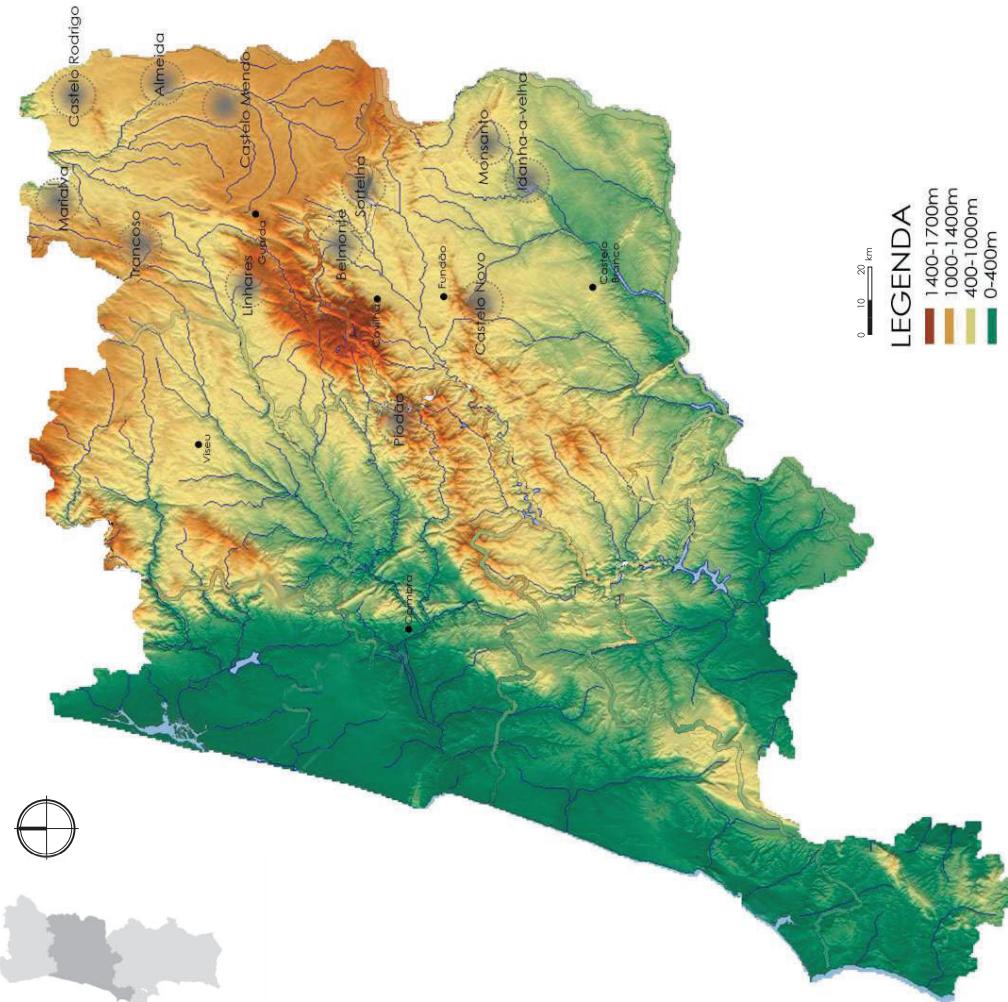
[75] Serra de Leonil. Fonte: Rádio Clube de Lamego. [76] Beira Interior. Foto: Inês Andrade.

[77] Serra do Açor. Foto: Rouxinol do Pomares. [78] Serra da Gardunha. Fonte: Aves de Portugal.

CLIMA

O clima dominante é o continental, alternando com o clima atlântico e mediterrâneo em algumas regiões. Predomina um total pluviométrico moderado, com episódios ocasionais de chuvas fortes. Destaca-se a assimetria climática nas serras, nomeadamente no maciço central. Na parte mais elevada, as temperaturas médias anuais ficam entorno de 7,5°C e precipitações superiores a 1600mm. Em cotas menos elevadas, as temperaturas médias anuais são de 10°C a 12,5°C e as precipitações superiores a 1200mm. Nomeadamente na unidade pinhal centro, o clima continental se apresenta com um inverno mais frio, ar seco e fortes precipitações ocasionais.

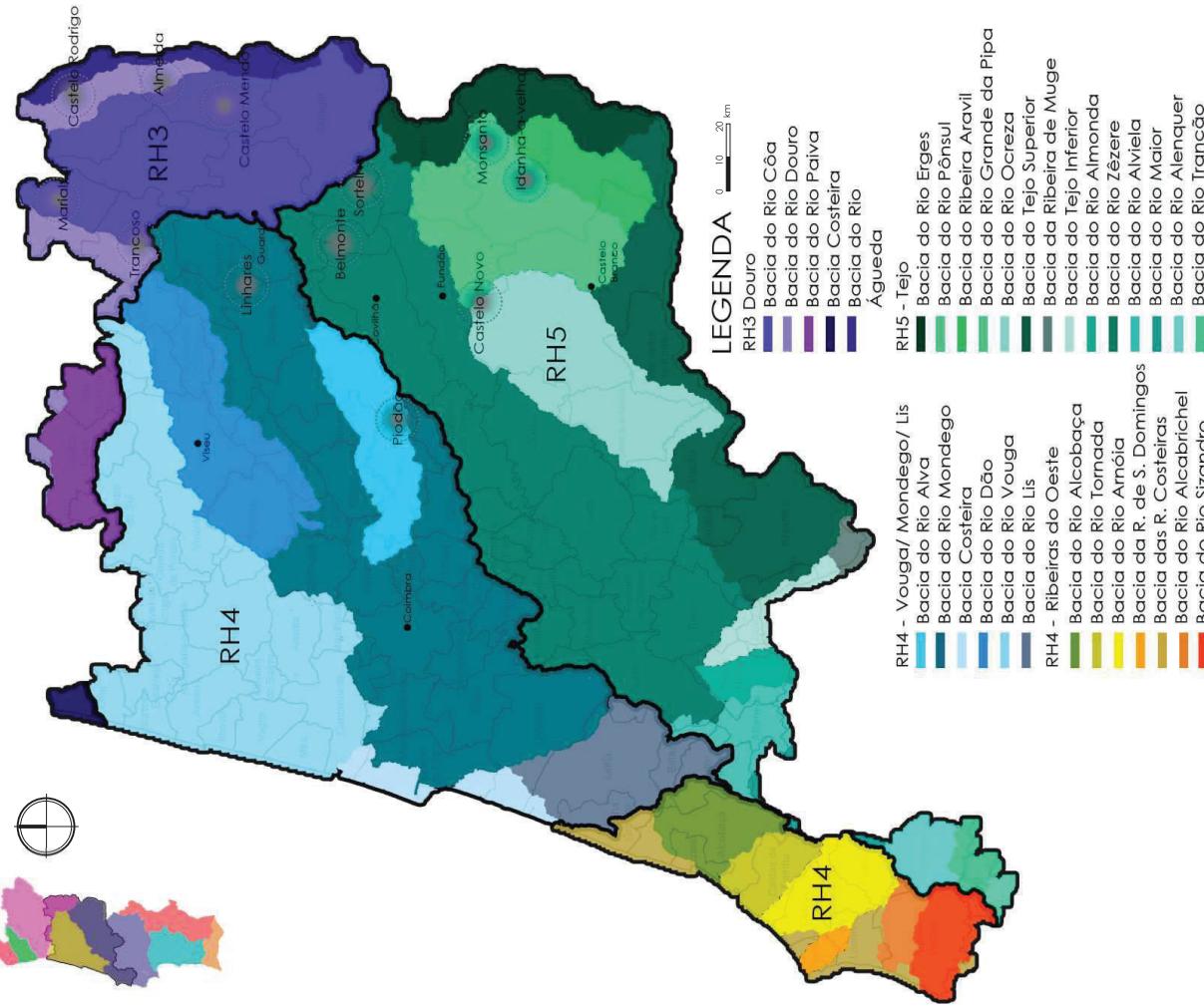
RELEVO E HIDROGRAFIA DA REGIÃO CENTRO



Observa-se que a região Centro apresenta grande variação de altitude e abundância de rios e nascentes. É comum para todas as aldeias a proximidade com as linhas d'água, sendo frequente a existência de praias fluviais em muitas delas. Além disso, na grande maioria delas, o patrimônio arquitetônico classificado encontra-se em sítios muito elevados. Piodão destaca-se por sua implantação na encosta da Serra do Acor. Outras aldeias também apresentam proximidade e ligação com a Serra da Estrela.

Dados: CCDR
Mapa elaborado pela autora.

REGIÕES E SUB-BACIAS HIDROGRÁFICAS

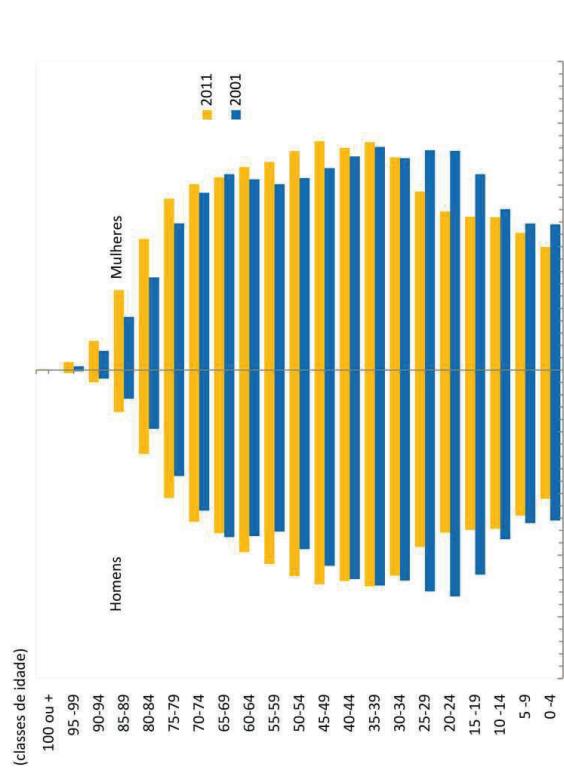


Dados: Agência Portuguesa do Ambiente - APA.
Mapa elaborado pela autora. 75

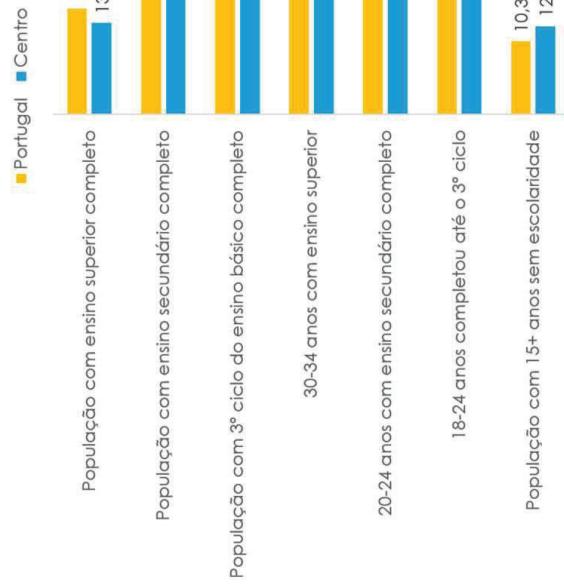
DIAGNÓSTICO

CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÔMICAS

ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO RESIDENTE POR SEXO, 2001 E 2011

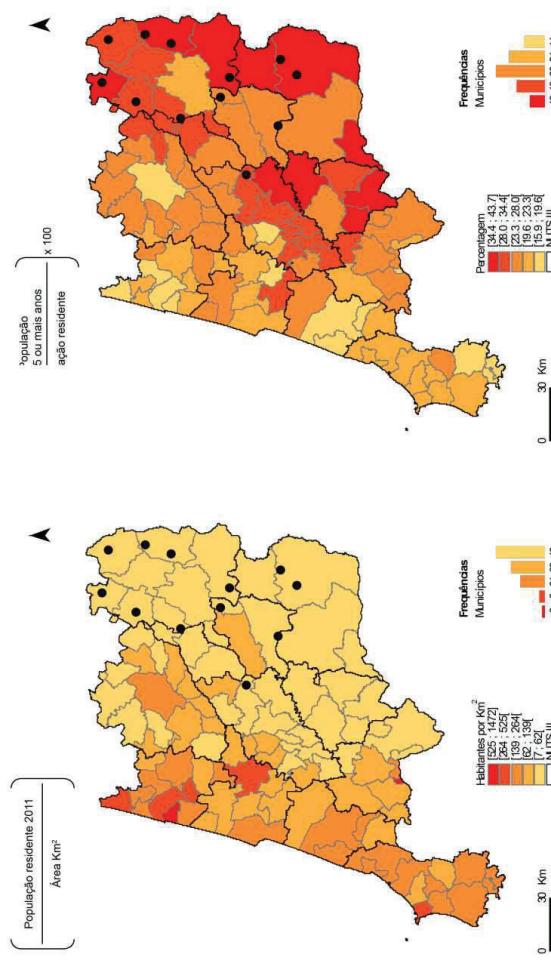


ESCOLARIDADE



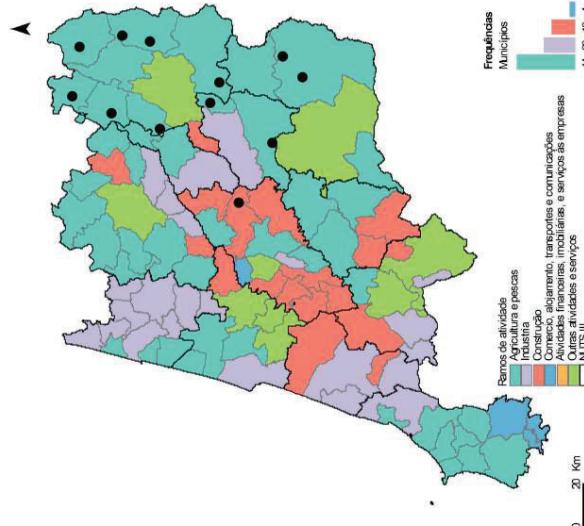
Dados: INE Portugal, Censo 2011.

PERCENTAGEM DE IDOSOS, 2011



Com relação à população, nomeadamente nas aldeias históricas, todas apresentam densidade populacional de 7 à 62 hab./km² com cerca de 30% da população sendo constituída por idosos. Há um equilíbrio quanto à quantidade de homens e mulheres. Observa-se que, quanto à escolaridade, a região Centro destaca-se, certamente devido à localização de grandes instituições de ensino, mas especificamente ao analisarmos a abrangência dessas instituições com relação às aldeias, evidencia-se uma carência de instituições mais próximas. A maior atividade econômica desenvolvida na região Centro é a agricultura e a pesca, especialmente nas aldeias históricas, excepto por Piodão, no município de Arganil, onde a principal atividade é a construção.

RAMO DE ATIVIDADE ECONÓMICA DE ESPECIALIZAÇÃO REGIONAL , 2011



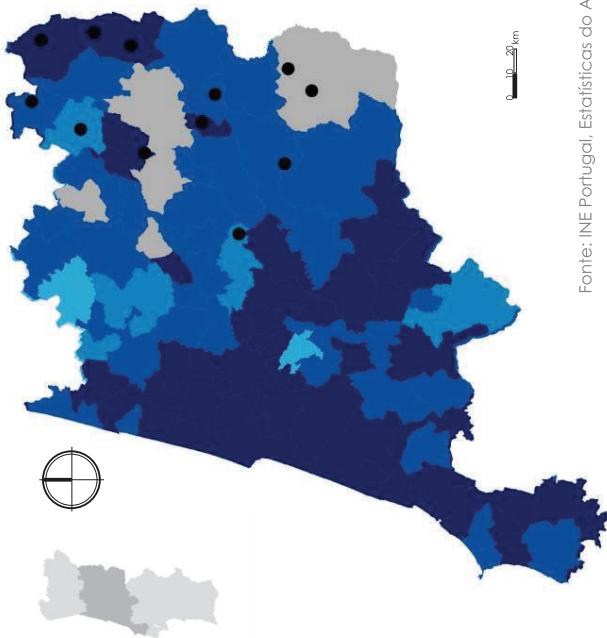
Fonte: INE Portugal, Censo 2011.

Dados: INE Portugal, Censo 2011.

Fonte: INE Portugal, Censo 2011.

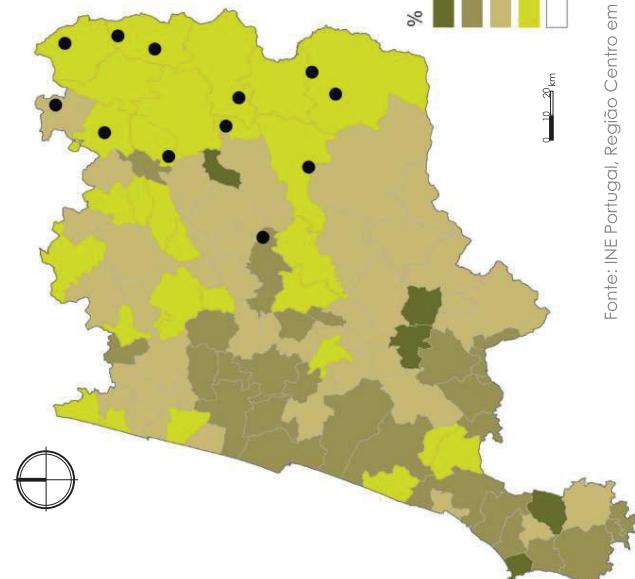
DIAGNÓSTICO

PROPORÇÃO DE ALOJAMENTOS SERVIDOS POR ABASTECIMENTO DE ÁGUA



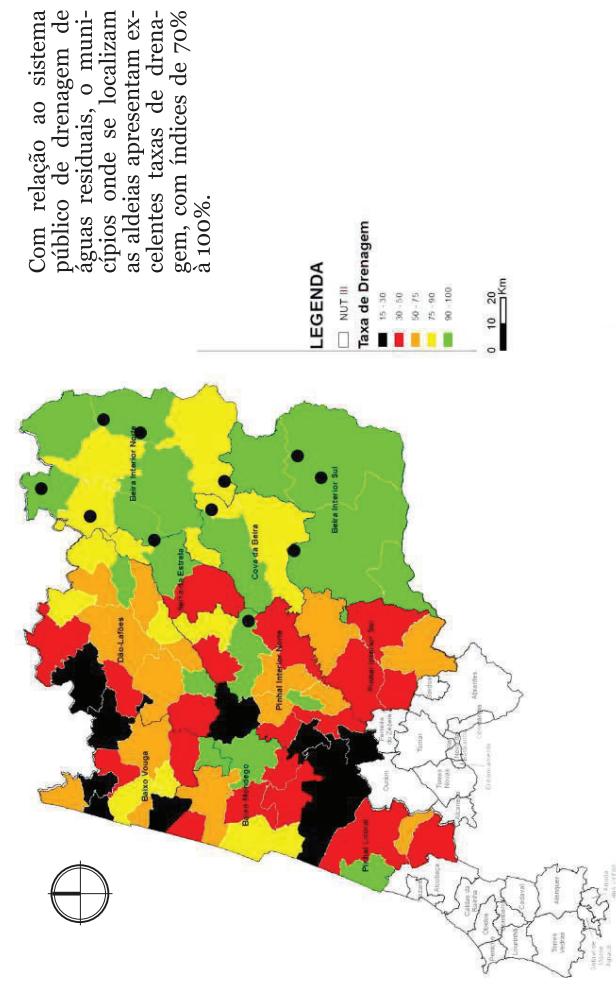
Fonte: INE Portugal, Estatísticas do Ambiente, 2019.

PROPORÇÃO DE RESÍDUOS URBANOS RECOLHIDOS SELETIVAMENTE, POR MUNICÍPIO

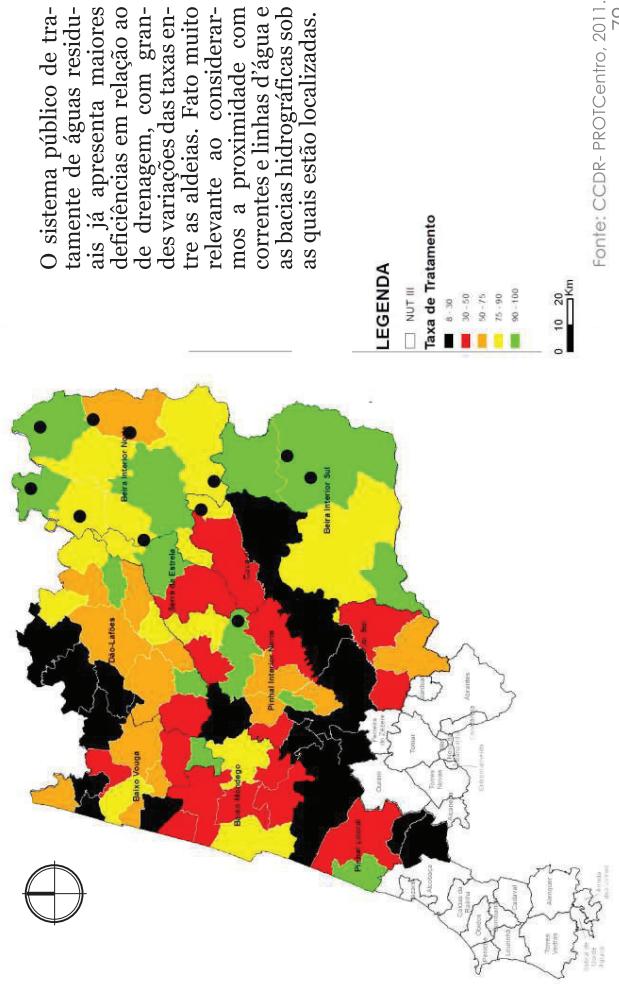


Fonte: INE Portugal, Região Centro em números, 2019.

TAXA DE ATENDIMENTO DA POPULAÇÃO SERVIDA POR SISTEMA PÚBLICO DE DRENAGEM DE ÁGUAS RESIDUAIS



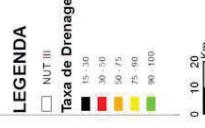
TAXA DE ATENDIMENTO DA POPULAÇÃO SERVIDA POR SISTEMA PÚBLICO DE TRATAMENTO DE ÁGUAS RESIDUAIS



Fonte: CCDR- PROT Centro, 2011.

INFRAESTRUTURA

Com relação ao sistema público de drenagem de águas residuais, o municípios onde se localizam as aldeias apresentam excelentes taxas de drenagem, com índices de 70% a 100%.



0 10 20 Km



0 10 20 Km

Fonte: CCDR- PROT Centro, 2011.

DIAGNÓSTICO

ÁREA DE DESCRIÇÃO DOS PROJETOS DE INVESTIMENTO

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E INVESTIMENTO DA RNT 2012-2017 (2022)

SITUAÇÃO PREVISTA PARA 2022



Do mesmo modo como as bacias hidrográficas, a organização da infraestrutura, especialmente das redes de energia, segue uma divisão diferenciada, sendo o mais interessante analisarmos o país como um todo, para melhor compreensão dessa divisão e da distribuição de investimentos.

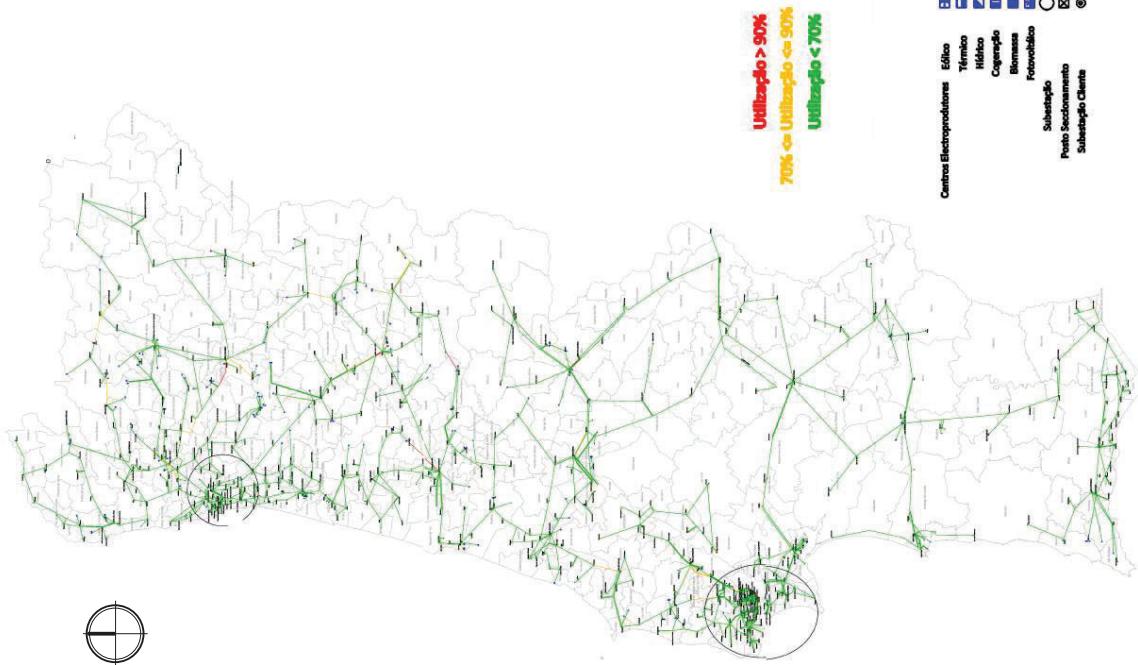
Apesar do grau de utilização, percebe-se um maior investimento nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. No interior, nomeadamente na região das Beiras, evidencia-se uma baixa concentração de linhas, tanto de transporte como de distribuição.

De modo geral, destaca-se pela baixa concentração de linhas toda a região interiorana e fronteiriça de Portugal, mas também o litoral algarvio e alentejano à sudoeste.

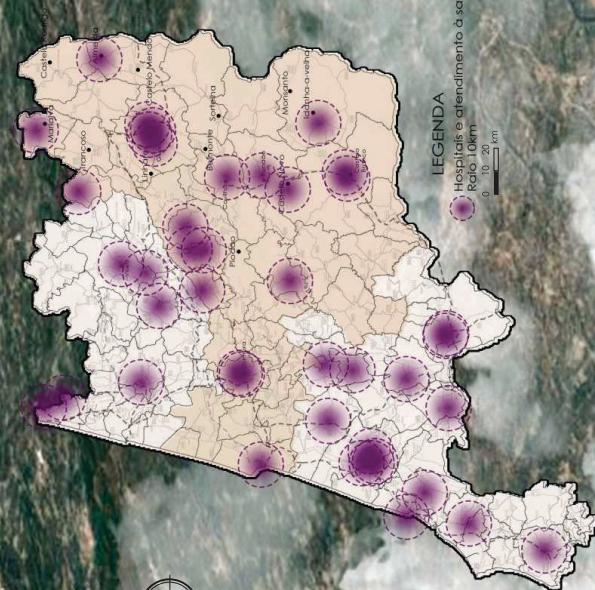
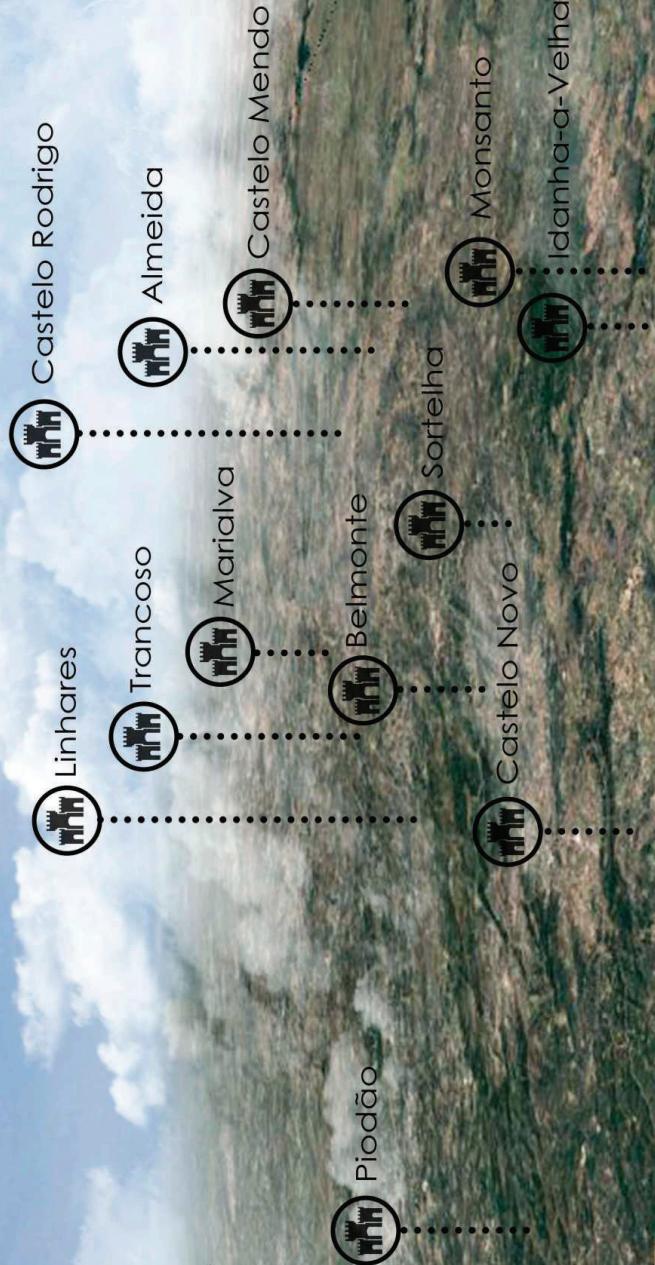
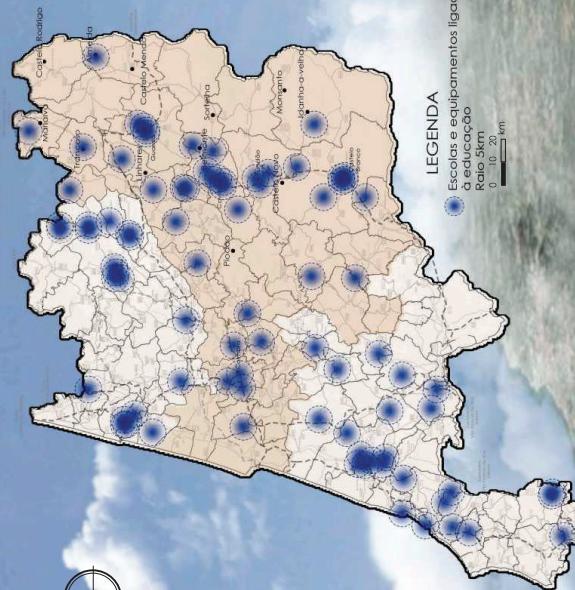
REDE DE TRANSPORTE DE ENERGIA

REDE DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA E GRAU DE UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

INFRAESTRUTURA



Fonte: REN - Rede Elétrica Nacional, PDIRT, 2011.



EQUIPAMENTOS

Tancos



LEGENDA

- ✚ Ed. Religiosos
- ✚ Alojamento
- ✚ Restaurantes
- ✚ Piscina/Praia
- ✚ Posto de gasolina
- ✚ Parques
- ✚ Trilhas
- ✚ Produtos Regionais
- ✚ Câmara Municipal/
Junta de Freguesia
- ✚ Info. turísticas
- ✚ Banco / Caixa eletrônico
- ✚ Ed. Educacionais
- ✚ Ed. Saúde
- ✚ Mercado
- ✚ Correio

Rivolão

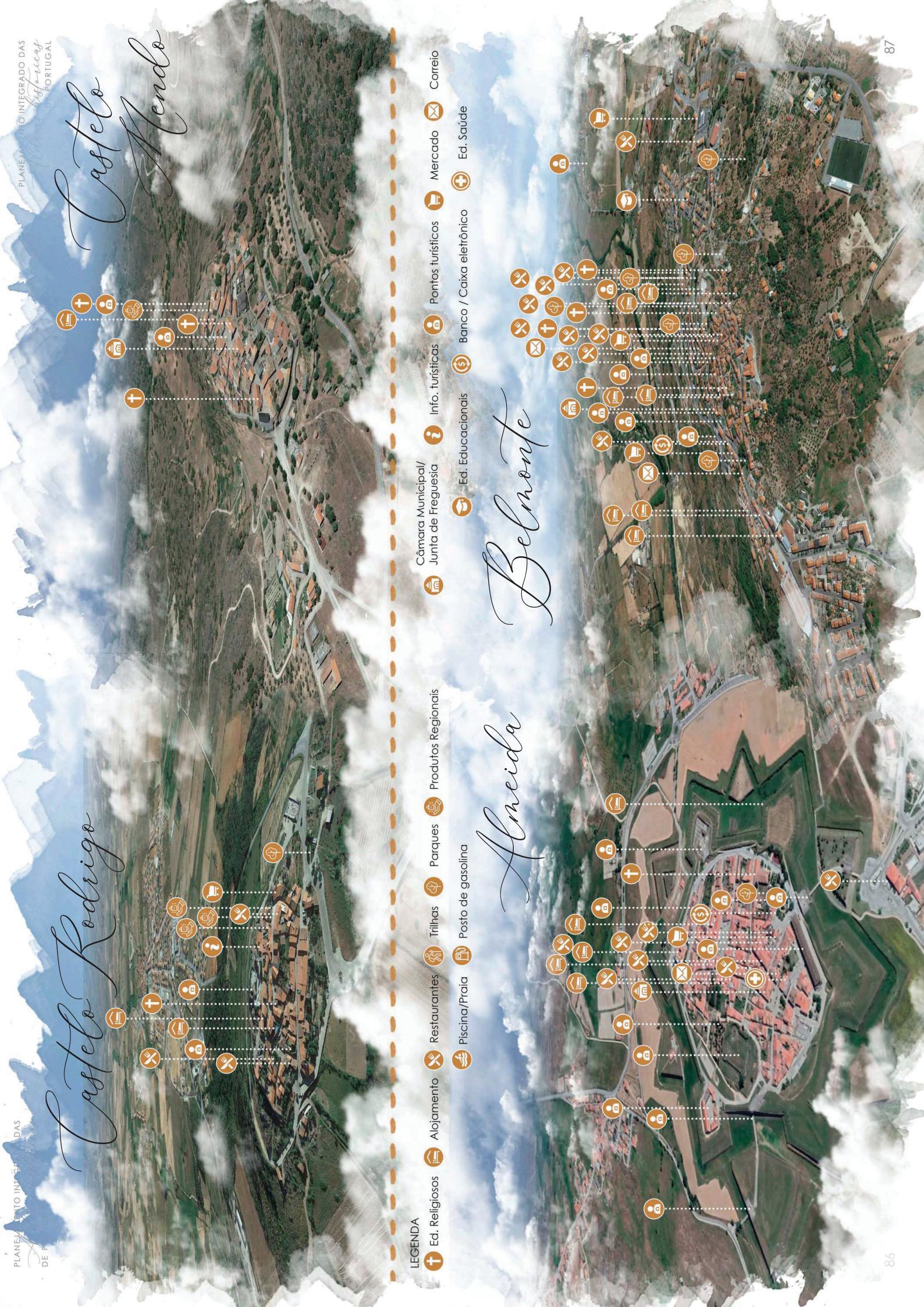


Tinharas da Beira



Maria da





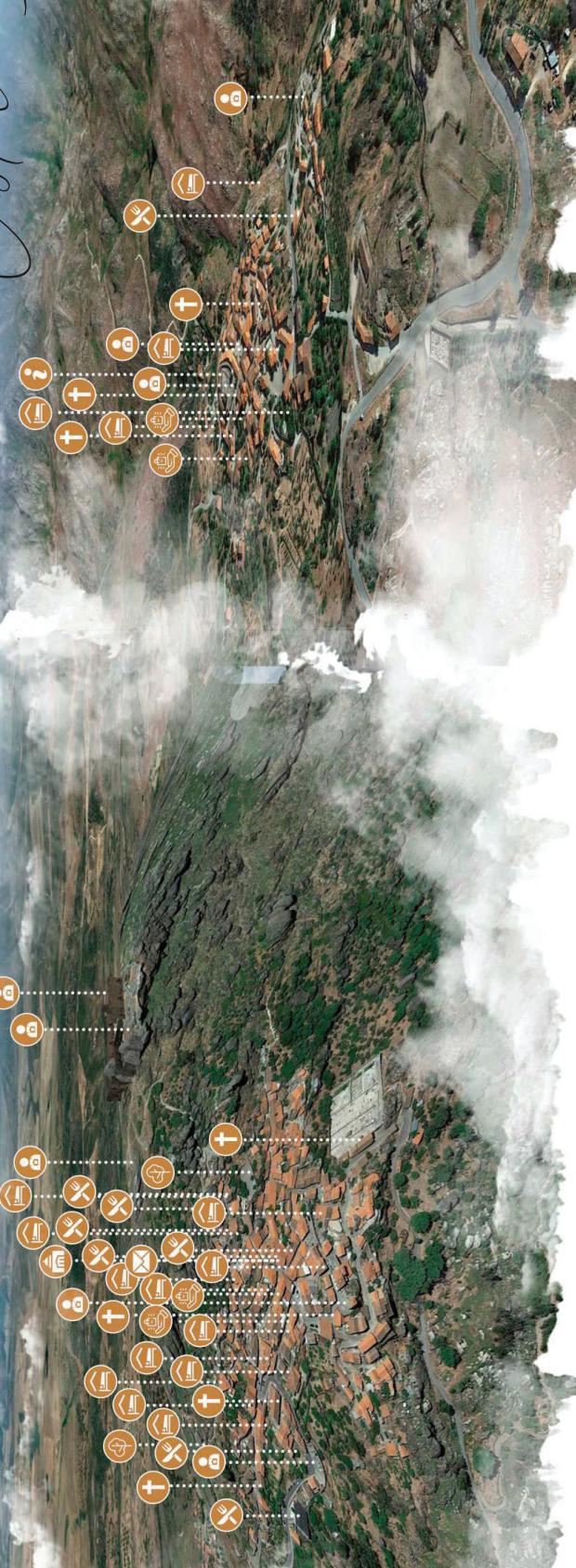
Janhá-a-Velha



LEGENDA

- Ed. Religiosos
- Ed. Secundária
- Ed. Primária
- Piscina/Praia
- Posto de gasolina
- Parques
- Trilhas
- Restaurantes
- Alojamento
- Ed. Regionais
- Câmara Municipal/
Junta de Freguesia
- Ed. Educacionais
- Banco / Caixa eletrônico
- Ed. Saúde
- Correio
- Mercado
- Pontos turísticos
- Info. turísticas

Monteiro



Castelo Novo



DIAGNÓSTICO

Legislação referente ao tema

Regime jurídico dos instrumentos de Gestão Territorial Decreto-Lei n.º 80/2015

Lei de Bases do Ambiente Lei nº 11/87

PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo

Resolução do Conselho de Ministros nº 49/2020

Programa de Transformação da Paisagem

Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo 2007

PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo 2030

O PNPOT é um instrumento de desenvolvimento territorial estratégico estabelecido pela Lei nº 58/2007 e idealizado pela Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo de 1998, sendo usado como referência na elaboração de planos de caráter regional. Passou por um processo de revisão em 2019 tendo como principal premissa a elaboração de um novo programa com enfoque na agenda 2030. Além disso, estabeleceu um sistema de operacionalização, monitorização e avaliação capaz de dinamizar a concretização das orientações, diretrizes e medidas políticas.

PROT-Centro: Plano Regional de Ordenamento do Território 2006

PROT-Centro: Plano Regional de Bases da Política de Ordenamento do Território e do Urbanismo (LBPOTU) como um “instrumento de desenvolvimento territorial, de natureza estratégica, de âmbito regional”, o PROT e sua elaboração é de responsabilidade da CCDR Centro (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional). Conforme disposto no Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial a elaboração dos planos de desenvolvimento devem constar de uma etapa de discussão pública com representação da Associação Nacional de Municípios Portugueses e Comunidades Intermunicipais.

Dispõe sobre as definições e diretrizes políticas e estratégias para a valorização, gestão e proteção do patrimônio cultural em Portugal. Seguida pelo Decreto-Lei n.º 126-A/2011, que estabelece a DGPC (Direção-Geral do Patrimônio Cultural e suas atribuições e posteriormente o Decreto-Lei n.º 114/2012 que estabeleceu as DRCs (Direções Regionais de Cultura) como serviços periféricos de autonomia administrativa circunscritos territorialmente pelas NUTS de nível II.

LEGISLAÇÃO

PLANO - Política Nacional de Ordenamento do Território e do Urbanismo 2015

PNAP - Política Nacional de Ordenamento do Território e de Paisagem 2015

Arquitetura e Paisagem 2015

O PDM é de existência obrigatória aos municípios, abrangendo toda a sua totalidade. Além disso, define a estratégia de desenvolvimento e ordenamento do território e da política urbana e classifica e qualifica o uso dos solos. Em menor escala, encontram-se ainda os planos de urbanização, que regulam a ocupação do solo, infraestruturas e equipamentos urbanos, e os planos de pormenor que concretizam a ocupação de determinadas áreas municipais. Segundo Lei nº 56/2007 é imposta a transcrição digital georreferenciada dos planos municipais de ordenamento do território, com acessibilidade à todos os cidadãos.

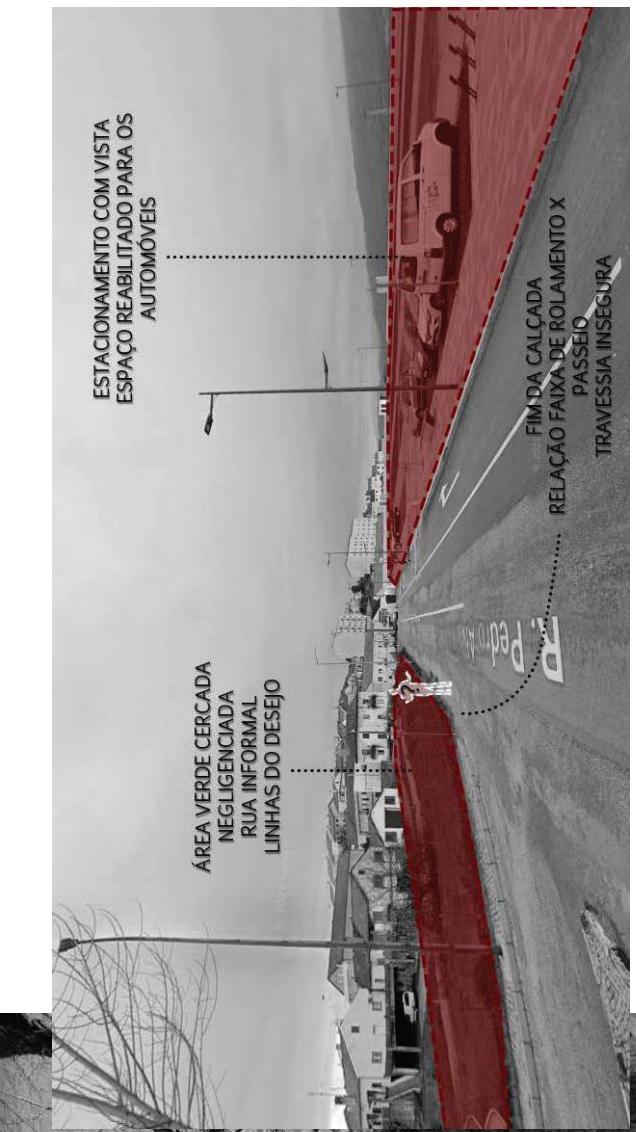
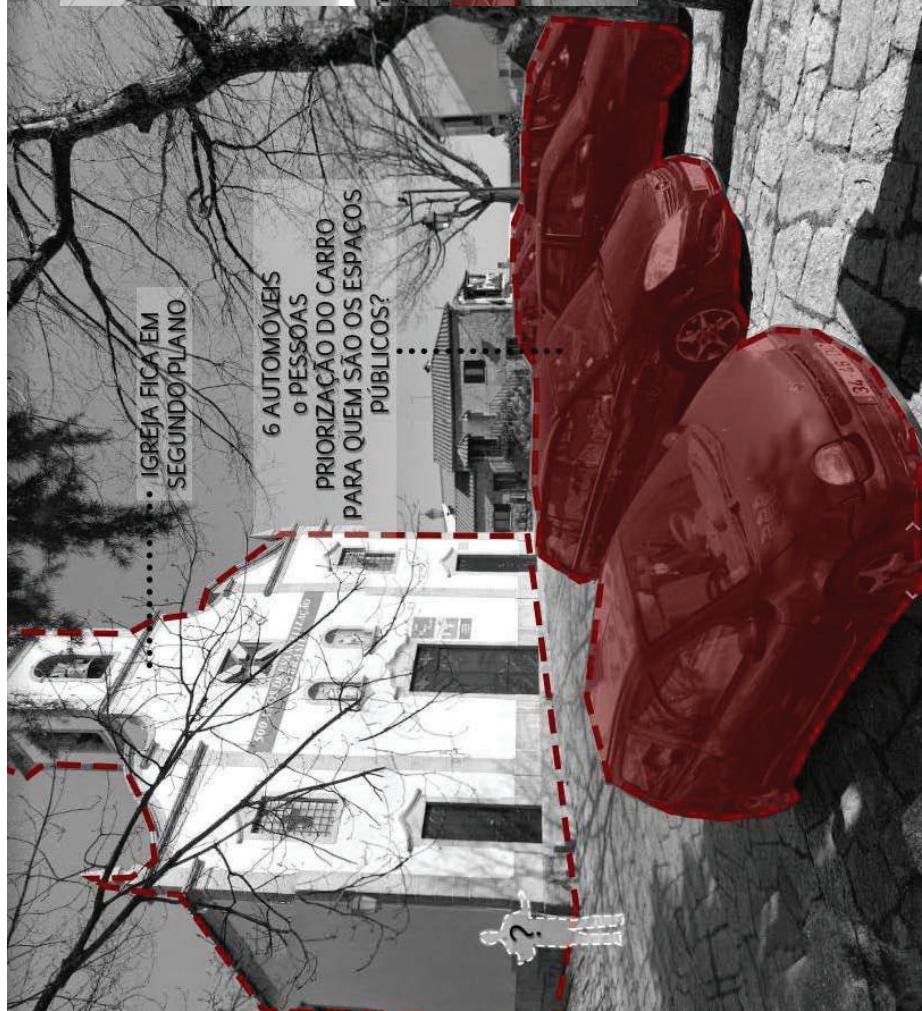
O Plano Diretor Municipal (PDM) é de existência obrigatória a importânciam da qualidade da arquitetura e da paisagem na qualidade de vida e desenvolvimento sustentável do país. Sendo assim a aprovação da Política Nacional de Arquitetura e Paisagem visa promover a qualidade e o conhecimento do patrimônio natural e construído como fator estratégico de planejamento. Segue princípios da Convenção Europeia da Paisagem (CEP) de Florença, 2000.

Segundo art. 66º da Constituição portuguesa é reconhecida a importância da qualidade da arquitetura e da paisagem na qualidade de vida e desenvolvimento sustentável do país. Sendo assim a aprovação da Política Nacional de Arquitetura e Paisagem visa promover a qualidade e o conhecimento do patrimônio natural e construído como fator estratégico de planejamento. Segue princípios da Convenção Europeia da Paisagem (CEP) de Florença, 2000.

Baseando-se no método de observação do uso dos espaços a partir de uma abordagem etnográfica como William Whyte em seu livro e documentário de 1980 "The Social Life of Small Urban Spaces", foi utilizada a técnica da fotoetnografia para compreender as camadas mais profundas da dimensão simbólica dos espaços em quatro aldeias.

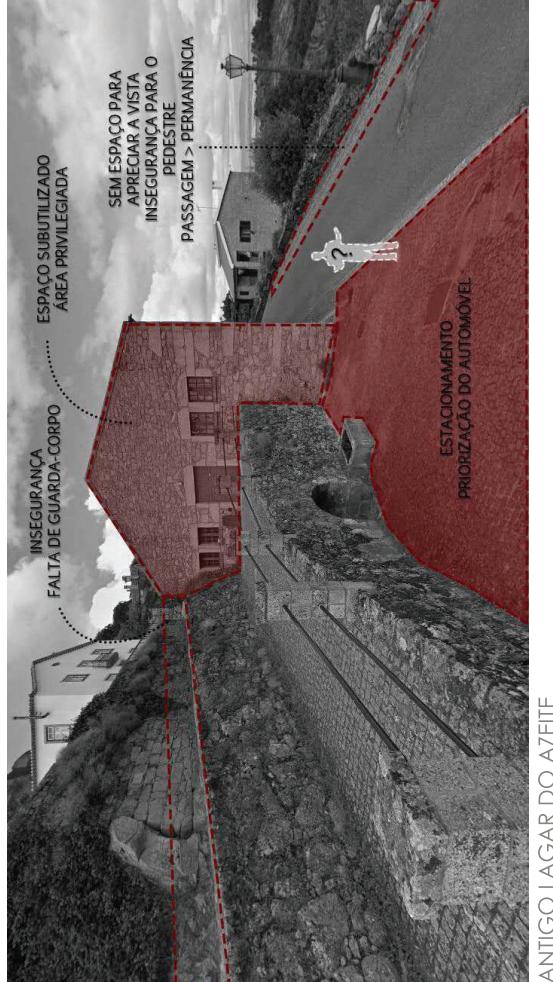
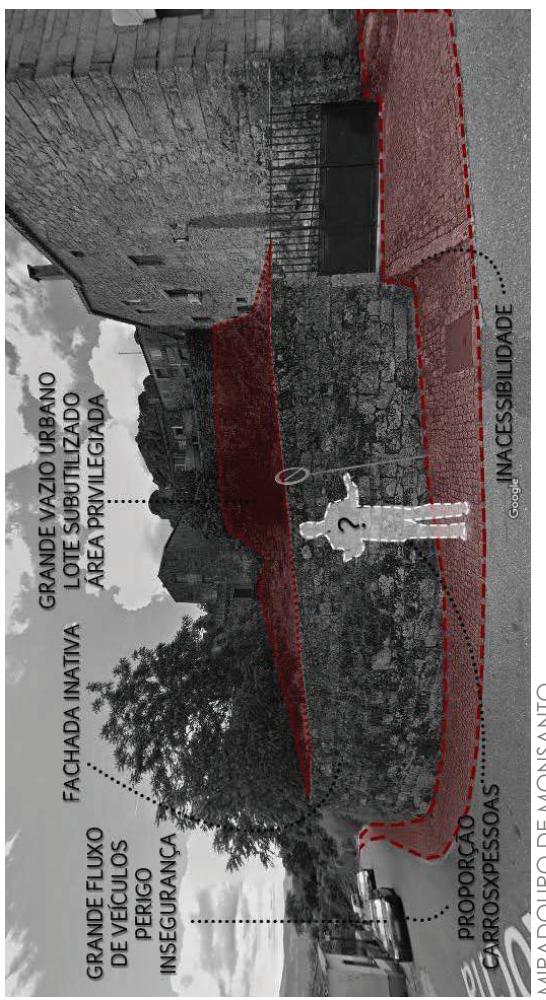
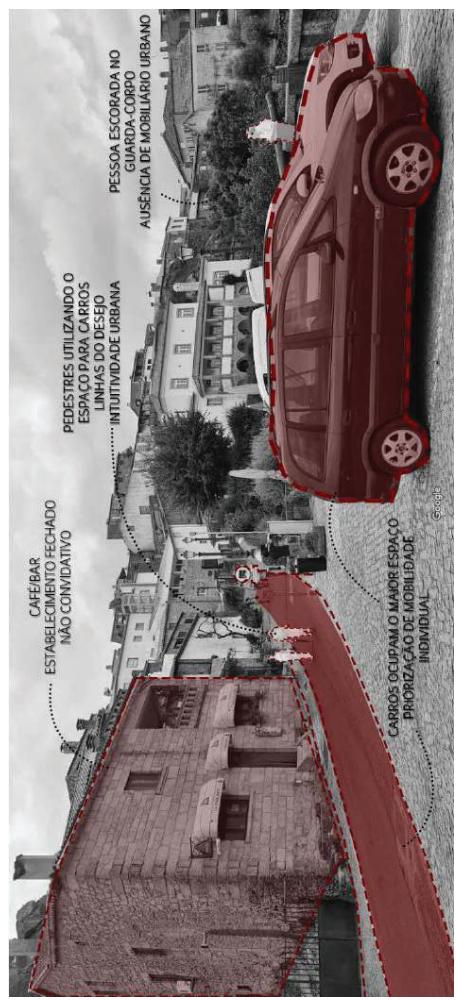
O resultado das análises apresentadas abaixo vem de encontro com os indicativos estatísticos e pesquisas do campo das ciências sociais realizadas nas Aldeias Históricas. A presença constante de automóveis nos mais diversos pontos das aldeias reflete os indicativos da predileção pelo uso do carro e da lacuna no sistema de transporte entre as localidades. A ausência da presença humana em muitos locais reflete a tendência demográfica de desertificação da região e indica a inexistência de espaços públicos de qualidade. O comportamento dos visitantes, captados através de algumas fotografias, traduz o padrão de consumo puramente visual das aldeias e a falta de relação com os moradores.

LARGO DA IGREJA MATRIZ - BELMONTE

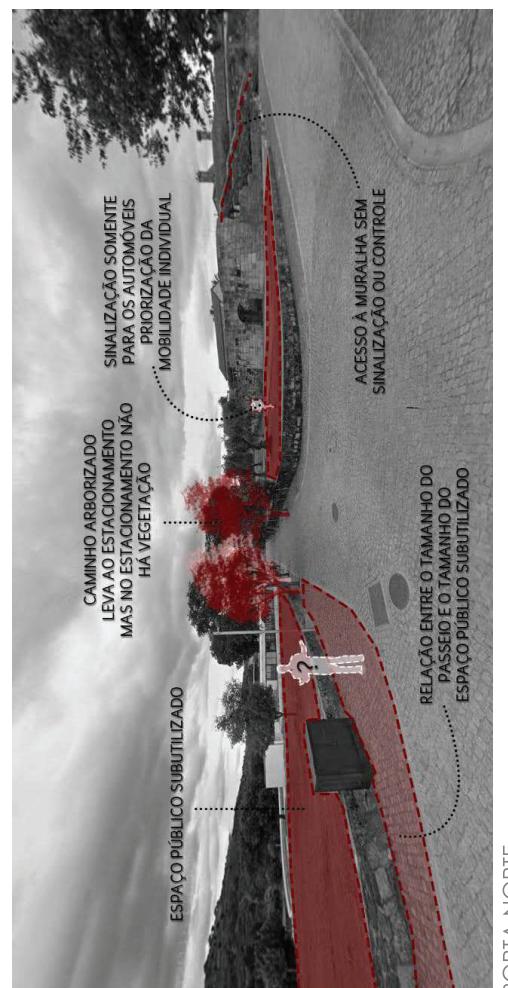
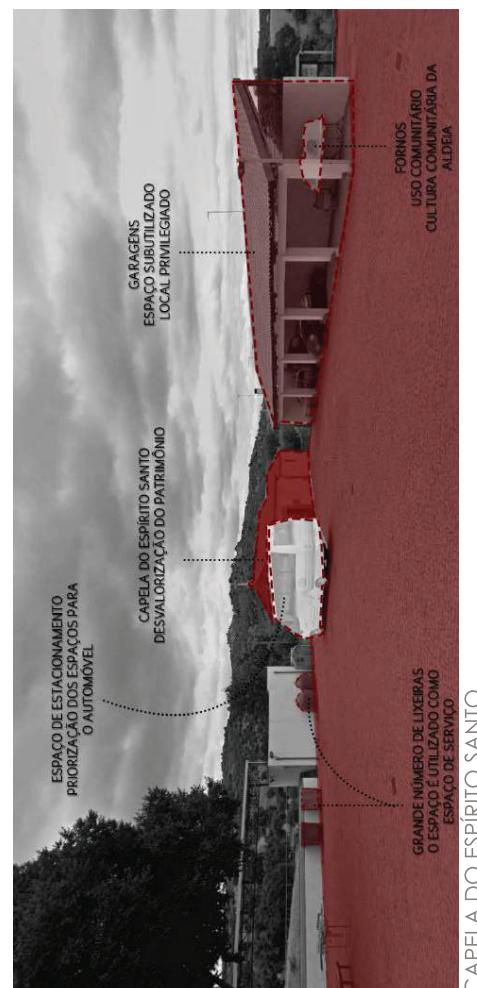
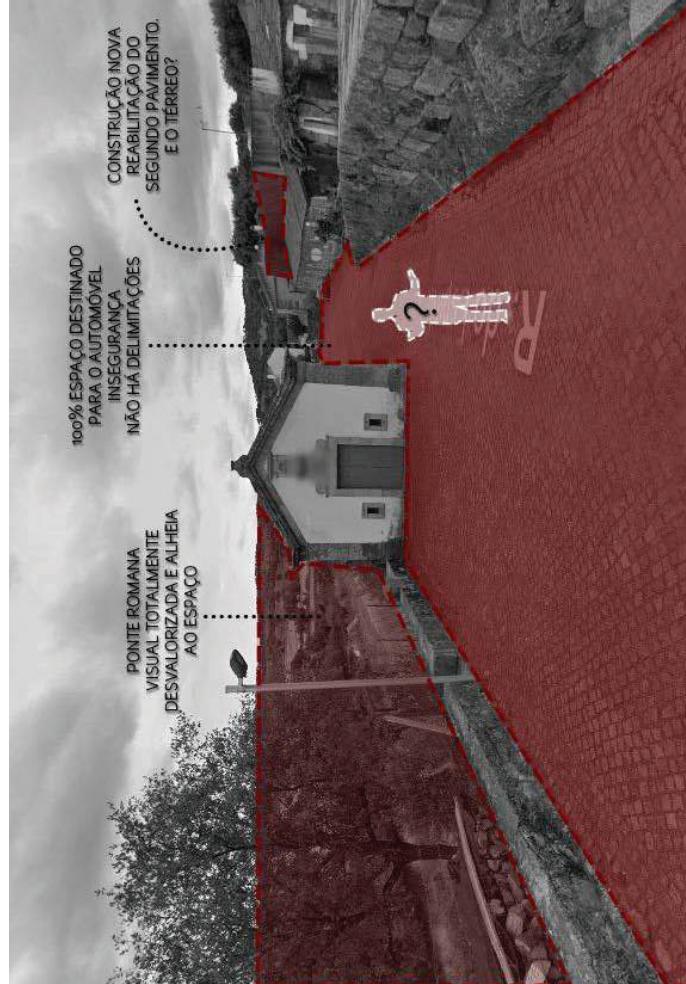
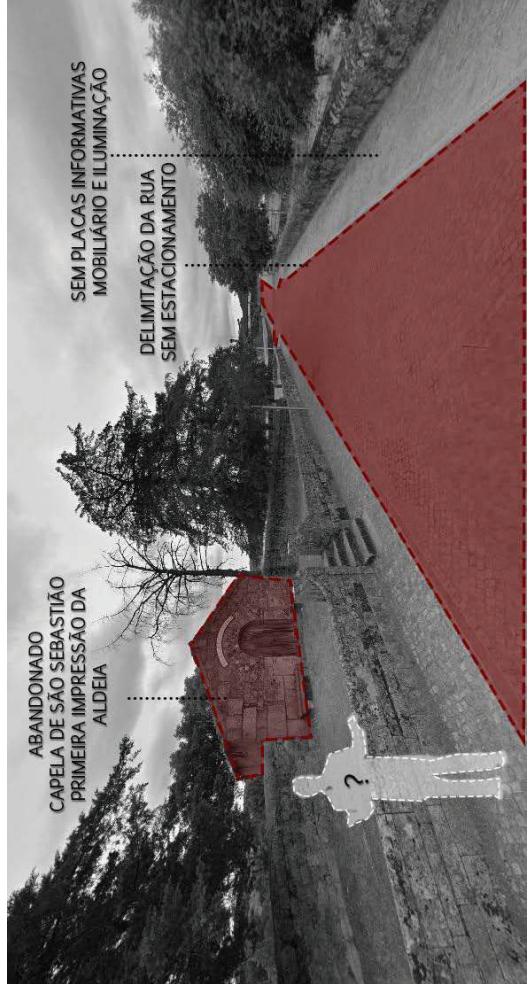


RUA PEDRO ÁLVARES CABRAL - BELMONTE

Monsanto



Jolanka-Jelha



Joelha

DESERTIFICAÇÃO
LOCAL NÃO POSSUI
ESTRUTURA ACESSÍVEL
CORRESPONDENTE COM
O POTENCIAL

INFRAESTRUTURA PRESA
DIRETAMENTE NO EDIFÍCIO
DEVALORIZAÇÃO DO
PATRIMÔNIO

INACESSIBILIDADE
POUCO ESPAÇO PARA
VISITAÇÃO

ESPAÇO ABERTO A VISITAÇÃO
INCENTIVO AO TURISMO
INACESSIBILIDADE

?

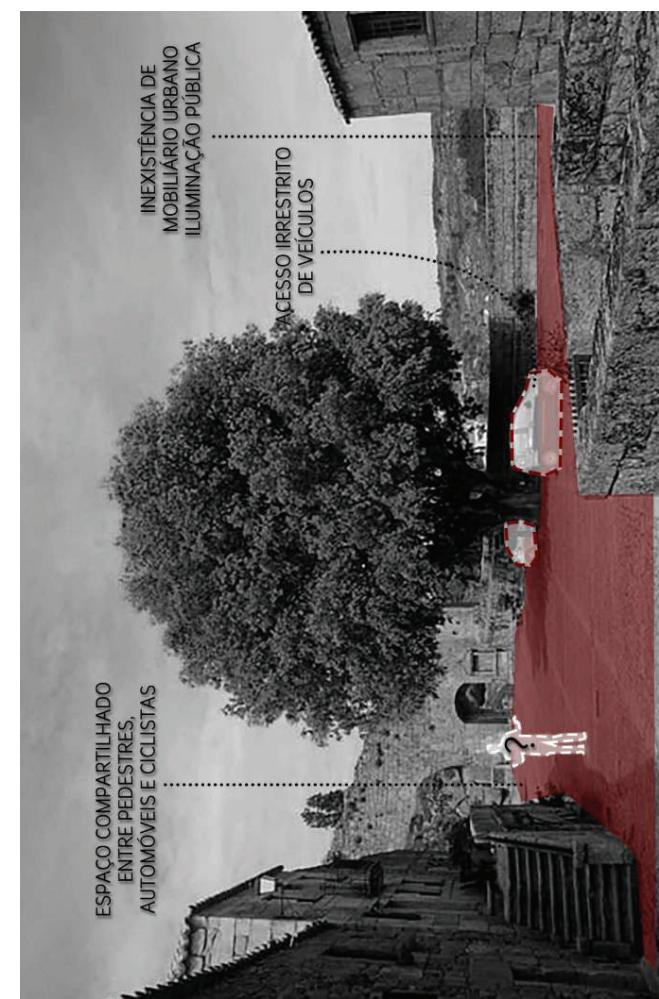
TORRE DO RELÓGIO

ESPAÇO COMPARTILHADO
ENTRE PEDESTRES,
AUTOMÓVEIS E CICLISTAS

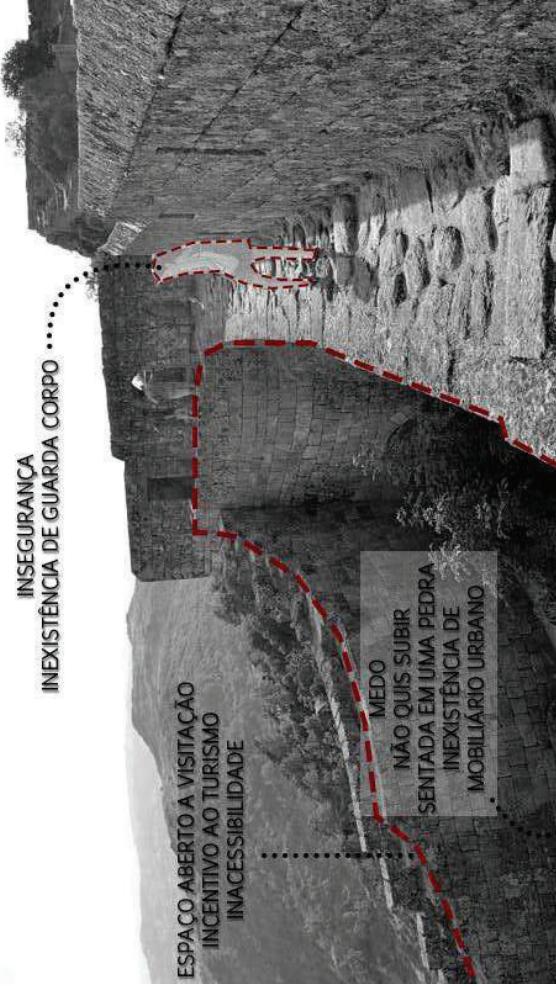
INEXISTÊNCIA DE
MOBILIÁRIO URBANO
ILUMINAÇÃO PÚBLICA

ACESSO IRRESTRITO
DE VEÍCULOS

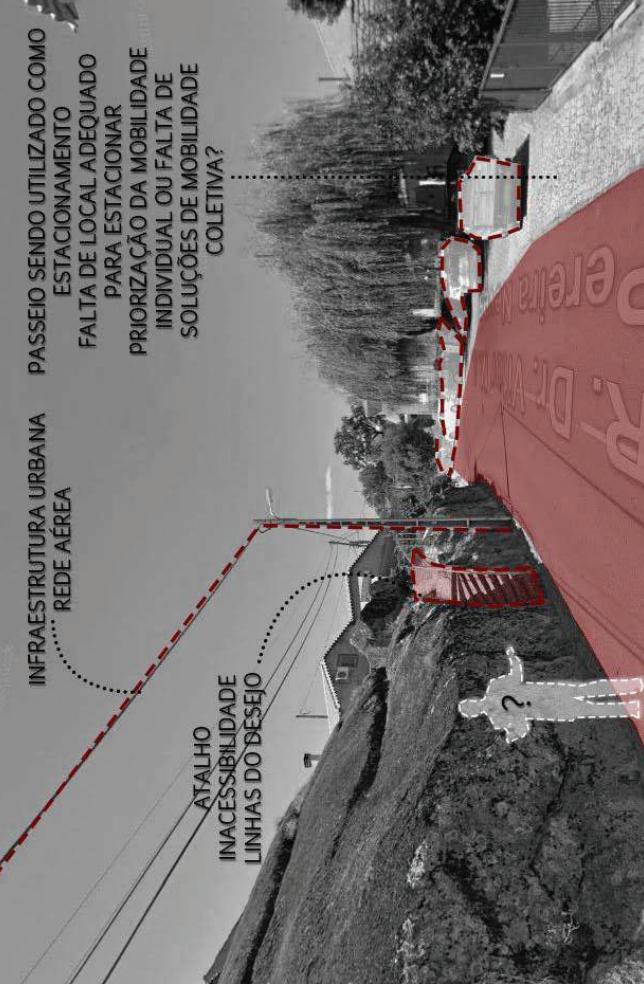
?



PÁTIOS DE ENTRADA DA ALDEIA VELHA

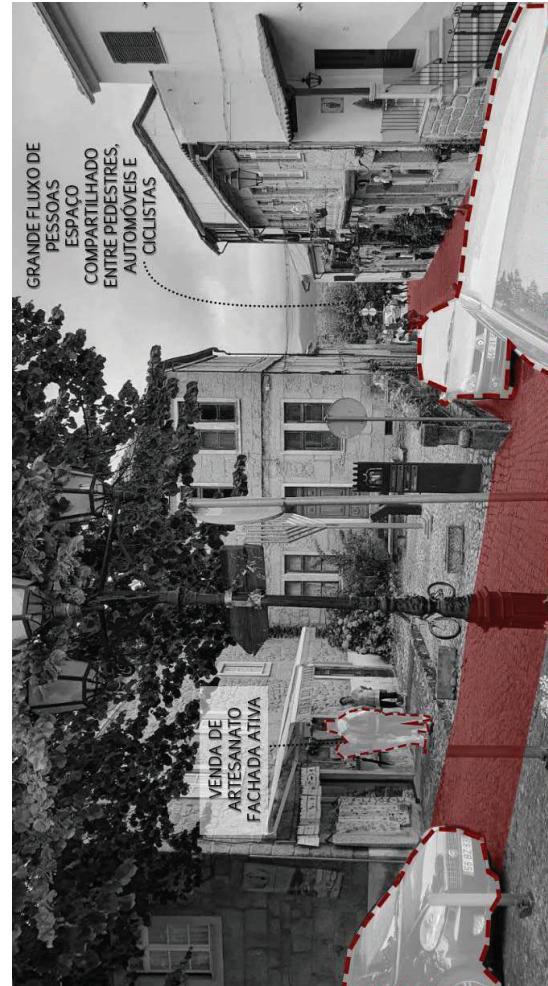
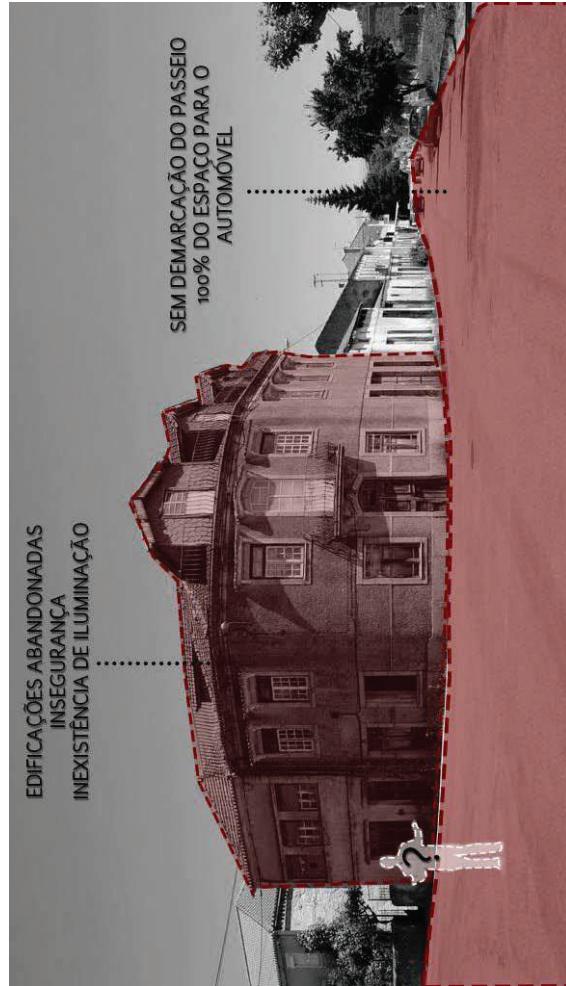


MURALHAS DA ALDEIA VELHA



RUA DR. VÍTOR M. L. PEREIRA NEVES

Belo Monte



CENTRO HISTÓRICO - MUSEU JUDAICO

DIAGNÓSTICO RESOLUÇÕES

Com a apresentação das dinâmicas territoriais existentes através do diagnóstico e identificação dos fatores que caracterizam o território, evidencia-se uma urbanização difusa e o despovoamento de vastas áreas de caráter rural, nomeadamente no que se caracterizam as aldeias históricas.

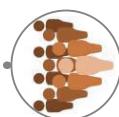


A análise dos sistemas urbanos e de infraestrutura svem de encontro com as alterações na estrutura de povoamento e demografia de Portugal, como um todo. Especialmente na região Centro, o aumento da população em médios centros, como Guarda, Viseu e Castelo Branco atenuou o foco ao fator da diminuição populacional nas regiões fronteiriças.

Além disso, é perceptível a consolidação dos aglomerados urbanos ao longo do eixo ferroviário estabelecido pela Linha da Beira Baixa, especialmente Covilhã pela evidente importância no polo científico-tecnológico.



Entretanto, manifesta-se uma preocupação com a tendência demográfica atual de Portugal que é perceptível perante a análise da revisão do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, em contrapartida com o que mostrava-se anteriormente em sua primeira versão. Portanto, apresenta-se a existência de diretrizes, voltadas a esta face do diagnóstico, de caráter nacional, que orientam o desenvolvimento dos planos regionais seguindo a agenda 2030.



No caráter estratégico, destaca-se a posição geográfica das aldeias, a qual sempre foi historicamente

te priorizada e permite dinâmicas inovadoras no que se refere aos fluxos de contextos nacional, ibérico e europeu e à internacionalização da economia.

Frente aos aspectos geográficos, traduz-se no diagnóstico, uma abundância dos recursos hídricos, em contraponto com a taxa de tratamento de águas residuais, revelando uma deficiência na coordenação e gestão de recursos. Os aspectos evidenciados quanto à demografia, economia e ambiente resultam também no aumento dos riscos de incêndio florestais. Evidencia-se assim, a urgência na resolução destes fatores, ao constatar a importância das linhas d'água e maciços florestais na constituição das unidades de paisagem do país, que apresentam-se singulares e de valor estratégico no desenvolvimento dos planos de ordenamento regionais.

Relativo ao desenvolvimento do turismo, traduz-se no diagnóstico, nomeadamente aos equipamentos urbanos nas aldeias, um esforço à nível municipal de forma descentralizada, não havendo uma configuração integrada entre concelhos ou distritos no que se refere à um plano de ordenamento e desenvolvimento regional para além de uma diligéncia de comercialização no âmbito estritamente turístico.

Concluída a identificação e caracterização sintética do diagnóstico, fica evidente a necessidade de promover uma abordagem territorial que adapte-se com a diversidade de situações evidenciadas, constituindo resoluções de desenvolvimento sustentável.

METODOLOGIA SWOT



Como forma de sintetizar a análise do diagnóstico na área, foi aplicada a metodologia SWOT (strengths, weaknesses, opportunities, threats) de modo que o objetivo da análise foi definir uma estratégia de planejamento que tire partido das potencialidades e faça o melhor uso das oportunidades enquanto aborda os problemas e gerencie as ameaças. Apesar dos limites conhecidos da metodologia, como capturar os resultados de uma forma estética e dar margem para parcialidade, neste caso foi utilizada por dar consciência ao assunto em questão com a possibilidade de impulsionar a transformação contínua dos processos e planos. (DYSON, 2004)

POTENCIALIDADES

- Inventário substancial de patrimônios classificados com potencial turístico;
- Diversidade de unidades de paisagem singular e majoritariamente preservadas;
- Abundância de bacias hidrográficas e rios;
- Rico tecido urbano caminhável das aldeias;
- Aspecto cultural e histórico forte e diverso presente em todas as aldeias e região;
- Alto senso de comunidade dos moradores;
- Antigos costumes e eventos que conectam todas as aldeias, como feiras, festivais, etc;
- Aspectos e elementos naturais presentes com grande potencial na região como um todo, como rios, florestas, campos e montanhas.

OPORTUNIDADES

- Agenda 2030;
- Parceria entre Portugal, Espanha, Alemanha e França no desenvolvimento do Corredor Atlântico;
- Publicação do sexto relatório do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas da ONU;
- Aumento da atratividade de investimentos estrangeiros;
- Certificação Biosphere Destination;
- Projeto All for All;
- Projeto Histórias Criativas;
- Pacto Ecológico Europeu

PROBLEMAS

- Crescente despovoamento das aldeias históricas;
- Resistência por parte da população às ações e ao desenvolvimento turístico da região;
- Carença de estruturas e equipamentos relacionados ao turismo e também de atendimento à população;
- Altos riscos de incêndios florestais na região;
- Baixas taxas de tratamento das águas residuais
- Inexistência de uma rede de mobilidade eficiente entre as aldeias;
- Abandono das propriedades e edificações;
- Descentralização das ações de incentivo ao desenvolvimento das aldeias;

AMEAÇAS

- Queda do setor turístico em 2020 e 2021;
- Consequências econômicas da pandemia do coronavírus;
- Redução dos planos de investimento em 2020;
- Necessidade de revisão dos planos existentes com previsão de 5 anos;

ADOÇÃO DE UMA METODOLOGIA INCLUSIVA DE RESGATE E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS, DIRETRIZES E ESTRATÉGIAS ESPECÍFICOS PARA A ÁREA DE INTERVENÇÃO.

METODOLOGIA PROPOSTA

[97] Piódão, Portugal
Foto: Pedro Seica
[98] Sortelha, Portugal
Foto: Aldeias Históricas de Portugal
Fotografias manipuladas pela autora



“ A solução do problema da conservação dos centros históricos urbanos só pode ser con-
cebida como parte de um plano de disposição regional que atende às necessidades da região,
respeitando os valores básicos das cidades antigas.

ICOMOS, 1993.

METODOLOGIA

INTRODUÇÃO

No contexto do diagnóstico apresentado, percebe-se uma necessidade de adoção de metodologias que englobem uma série de escadas diferentes. Além disso, especificamente no que diz respeito às aldeias, o planejamento regional, torna-se complexo devido à presença de diferentes temas que caem em atendimento, como é o caso do extenso patrimônio que às caracterizam. Consequentemente, a aplicação de qualquer metodologia deve atentar ao suporte à estes diversos temas tornando a dimensão projetual muito ampla. Deste modo, optou-se por adotar um método projetual em diferentes proporções, constituídas por níveis, utilizando uma perspectiva de contexto regional, trabalhando da macroescala à microescala mas possibilitando assim o suporte às diferentes necessidades.

Portanto, a seguir são apresentados os conceitos e a estruturação da metodologia utilizada tendo como referência as recomendações da UNESCO, ICOMOS e ONU, bem como outros autores.

ATRIBUTOS E VALORES - O QUE E POR QUE?

Conforme a análise do diagnóstico, e também em concordância com a caracterização do local, faz-se necessário um olhar mais atento às interações nos aglomerados urbanos, tratando-se de sítios de interesse nacional, com imóveis e conjuntos classificados como interesse público.

Portanto, além de consideradas às duas dimensões, tangível e intangível (material e imaterial) adotadas pela UNESCO, especificamente nesta metodologia, serão empregadas as definições de patrimônio segundo a carta de recomendações para paisagem urbana histórica (HUL). Portanto, definido patrimônio como uma série de atributos e valores que constituem testemunho chave para os esforços e aspirações da humanidade, no espaço geográfico e cultural (paisagem) e no tempo (camadas). (VELDPAUS, 2015)

Atributos e valores são conceitos facilmente utilizados de maneira equivocada, pois há uma falta de clareza em suas definições. Os atributos se referem ao objeto composto de valores, ou seja, o que pretende-se proteger, tangível ou intangível. Enquanto os valores são o conjunto de razões pelas quais pretende-se proteger aquele objeto, a HUL considera que os valores podem ser criados pelas pessoas com relação aos atributos, tendo uma abordagem mais participativa e inclusiva do processo.

PATRIMÔNIO: RECURSOS E DIRETRIZES

Baseado nessa premissa, o patrimônio é visto como uma balança de recursos e diretrizes. Com o propósito de gerenciar esse conjunto de atributos e valores, o patrimônio é considerado com uma maior perspectiva do entorno, a paisagem. Por isso a série de recursos e diretrizes é ampliada, englobando aspectos que vão além do conjunto de interesse público ou do monumento, como questões sociais, econômicas e ambientais. Através dessa nova perspectiva, o planejamento da gestão do patrimônio demanda metodologia específica, pois abrange diferentes escalas e níveis de intervenção.

THE LANDSCAPE APPROACH

Partindo do princípio de que o patrimônio é um conjunto complexo e em camadas de atributos e valores, determinados e construídos em consenso por todas as partes interessadas envolvidas, (VELDPAUS, 2015) foi adotada a metodologia referida na HUL, como the landscape approach. Nesta abordagem os limites estabelecidos do que é considerado patrimônio são flexíveis, assim como as mudanças e níveis de intervenção. O planejamento do patrimônio e da paisagem não foca mais em conceber restrições, mas sim em sua natureza e em guiar as transformações que ocorrem naturalmente. O objetivo é a qualidade da paisagem urbana e suas relações, e em seu planejamento, o patrimônio torna-se um recurso para atingir o objetivo.

ESFERAS DE INTERVENÇÃO: NÍVEIS

Em princípio, a existência ou não de mecanismos de proteção legal, não deve determinar se uma propriedade tem mais ou menos valor, como citado acima. Quando os atributos e valores são determinados pelos agentes interessados de determinada comunidade, a preocupação em proteger ou planejar as intervenções em determinado patrimônio deixa de ser meramente uma busca por prestígio ou benefício econômico. Entretanto, o que determina a continuidade na existência desse patrimônio, muitas vezes é o desenvolvimento do contexto urbano adjacente. (LEITÃO, 2011)

Consequentemente, a estratégia adotada em um plano regional deve assegurar uma relação harmoniosa dos centros históricos com a cidade e a paisagem no geral. Baseado no conceito das buffer zones, incluído em 1988 nas diretrizes operacionais para a implementação da Convenção do Patrimônio Mundial da UNESCO, a metodologia consiste em esferas de planejamento com diretrizes e estratégias específicas, em diferentes escalas e níveis de intervenção, que também constituem zonas de proteção distintas. Esses níveis não correspondem à limites pré definidos conforme a abordagem adotada. Além disso, adotam-se estratégias no entrelaçamento dessas esferas, formando interligações.

PROPOSTA

CONCEITO



JUSTIFICATIVA

O desenvolvimento de assentamentos urbanos é um dos testemunhos chave das aspirações e esforços da humanidade. Ao considerarmos patrimônio como um conjunto de camadas, de atributos e valores, sociais e geográficos, através do tempo, não é possível dissociá-lo do tecido urbano, seja ele de um tempo passado ou presente, pois ambos farão parte, no futuro, do conjunto de camadas acumulativas que traduzem as transformações urbanas.

OBJETIVO

Integrar o desenvolvimento das aldeias e a preservação do patrimônio, através do planejamento integrado, com ênfase na qualidade da paisagem urbana, e do estabelecimento de uma série de trilhas e rotas de apropriação e democratização do território.

DIRETRIZES

- Melhorar a qualidade de vida nas aldeias;

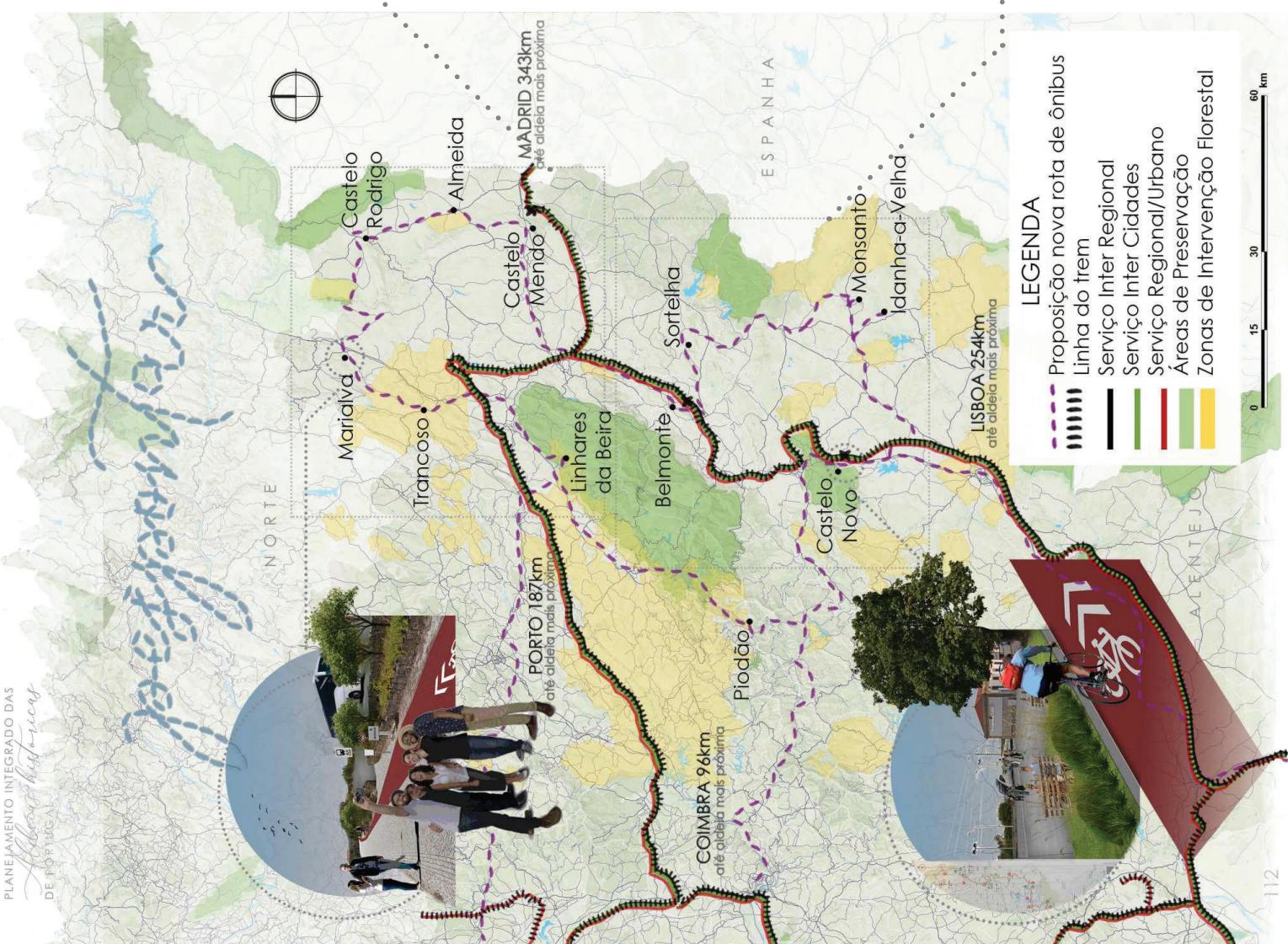
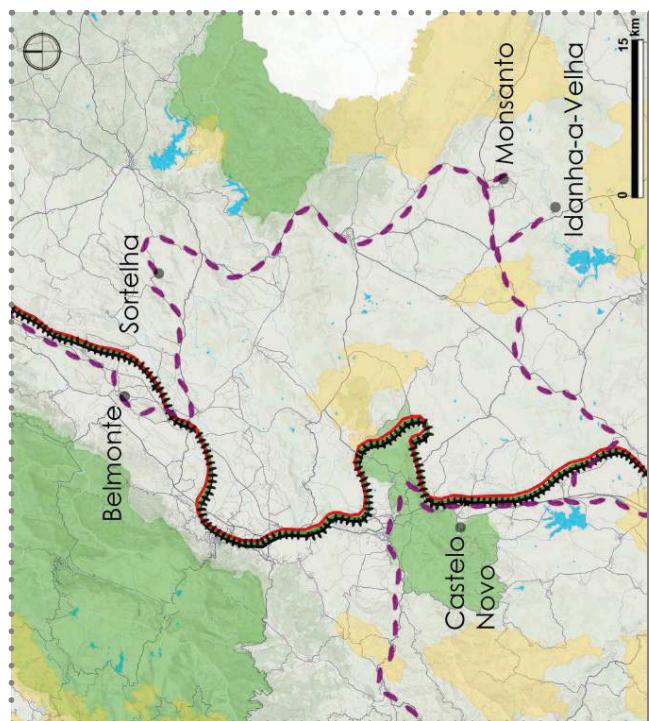
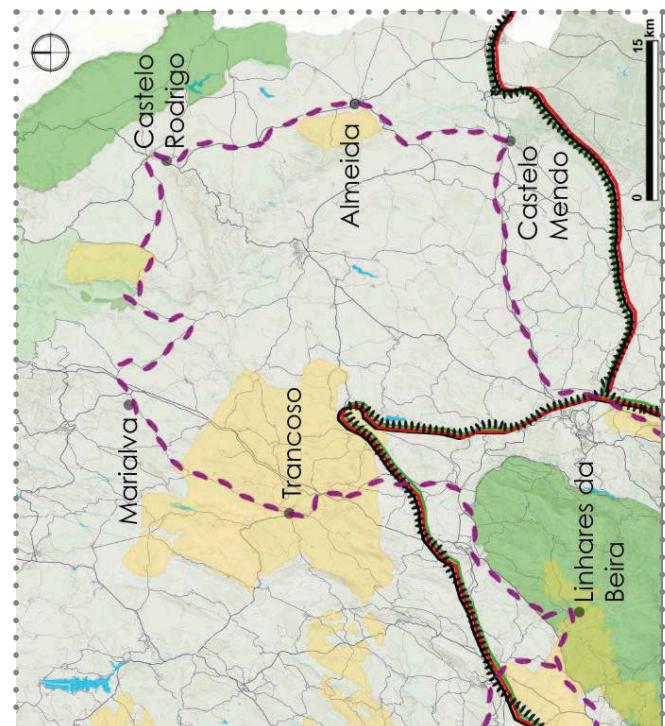
- Reabilitar edifícios e espaços urbanos de valores ocultos, gerando recursos e valorizando o patrimônio;
- Promover a multifuncionalidade;
- Promover a preservação e requalificação ambiental;

- Criar novos modais de transporte que garantam a mobilidade entre aldeias;
- Criar rota turística entre as aldeias;
- Criar plano de desenvolvimento específico das aldeias históricas, com ações de incentivo à produção, ao turismo e à preservação;
- Estabelecer feiras intermunicipais para incentivar a produção, o comércio e o artesanato entre aldeias;
- Reorganizar a associação das aldeias históricas;
- Desenvolver estruturas de suporte às atividades de turismo ecológico já existentes;
- Estabelecer zonas de proteção ambiental;
- Desenvolver ações de recuperação ambiental;
- Criar praias fluviais com infraestrutura de apoio ao turismo;
- Criar circuito entre rios;
- Estabelecer zonas de proteção e zonas de expansão urbanas;
- Implantar equipamentos urbanos como escolas, parques, postos de saúde, serviços, etc.
- Criar gabarito de vias e reestruturar as existentes;
- Desenvolver sistema de tratamento de águas residuais;
- Criar percursos de apropriação dos centros urbanos;
- Propor o reuso intermédio das edificações abandonadas;
- Reincorporar as feiras na dinâmica da aldeia;
- Melhorar a atividade comercial e artesã local;

ESTRATÉGIAS GERAIS

- Criar novos modais de transporte que garantam a mobilidade entre aldeias;
- Criar rota turística entre as aldeias;
- Criar plano de desenvolvimento específico das aldeias históricas, com ações de incentivo à produção, ao turismo e à preservação;
- Estabelecer feiras intermunicipais para incentivar a produção, o comércio e o artesanato entre aldeias;
- Reorganizar a associação das aldeias históricas;

Relacionando o conceito com as necessidades do local, foram desenvolvidos cinco mapas que fazem uma analogia à costura e tratam dos cinco níveis de intervenção.



MODAL RODOVIÁRIO

Considerando, portanto, a inexistência e a incapacidade de implementar infraestruturas referentes ao modal ferroviário em todas as aldeias, estando atualmente 9 localidades desassistidas quanto às alternativas de mobilidade coletiva, buscou-se organizar a oferta de novos circuitos rodoviários, rápidos e eficientes, que conectem todas as aldeias em rede e com as principais cidades do país

Como uma costura a longas bordas, que as realça, esta etapa foi definida como pespontar. Com o intuito de trazer destaque à região e melhorar a mobilidade regional, garantindo acesso à equipamentos de saúde e educação, especialmente com destino turístico, o foco é a conectividade.



MODAL FERROVIÁRIO

Evidenciam-se os esforços e avanços na Espanha quanto ao melhoramento e adequação da malha viária para o desenvolvimento de uma logística conjunta a nível europeu, com a eletrificação dos trilhos, duplicação das vias e troca de bitolas, vindo a cumprir o estabelecido quanto à padronização das linhas férreas para o estabelecimento dos novos corredores ferroviários, nomeadamente o corredor Mediterrâneo e o corredor Atlântico. Sendo este último especialmente interessante quanto à estruturação da oferta turística nas AH, visto a ligação entre Vilar Formoso e Salamanca, é proposto, portanto, em um contexto ibérico, a readequação das linhas existentes em Portugal, especialmente nessa localidades, com a implantação da bitola europeia e a eletrificação dos trechos, considerando a existência de uma infraestrutura prévia em Castelo Mendo, Belmonte e Castelo Novo.



Criação de uma linha conectando todas as aldeias entre si e fazendo ligação com as cidades de Porto, Coimbra e Lisboa.



O persponto também se caracteriza pelo ato de preservar e por isso a etapa busca a preservação e requalificação ambiental, preocupação levantada pelo diagnóstico. Por isso, foram levantadas as principais áreas de preservação e reservas naturais da região e as zonas com maior risco de incêndios florestais.

ÁREAS DE PRESERVAÇÃO

Áreas onde a biodiversidade ou outras ocorrências naturais têm, pela sua raridade científica e ecológicas, valor social ou cênico.

SERVIÇO INTERCIDADES

Propõe-se estender o serviço existente, ligando o trecho entre Guarda e Covilhã, conectando assim a aldeia de Belmonte, facilitando o turismo regional.



SERVIÇO REGIONAL/URBANO

Mantém-se o serviço regional e urbano que já abrange toda a linha ferroviária e faz ligação com a Espanha.



SERVIÇO INTER REGIONAL

Proposta da extensão da linha inter regional, fazendo assim a conexão das aldeias que já possuem estações ferroviárias com Lisboa, Coimbra e Porto, facilitando o seu acesso.



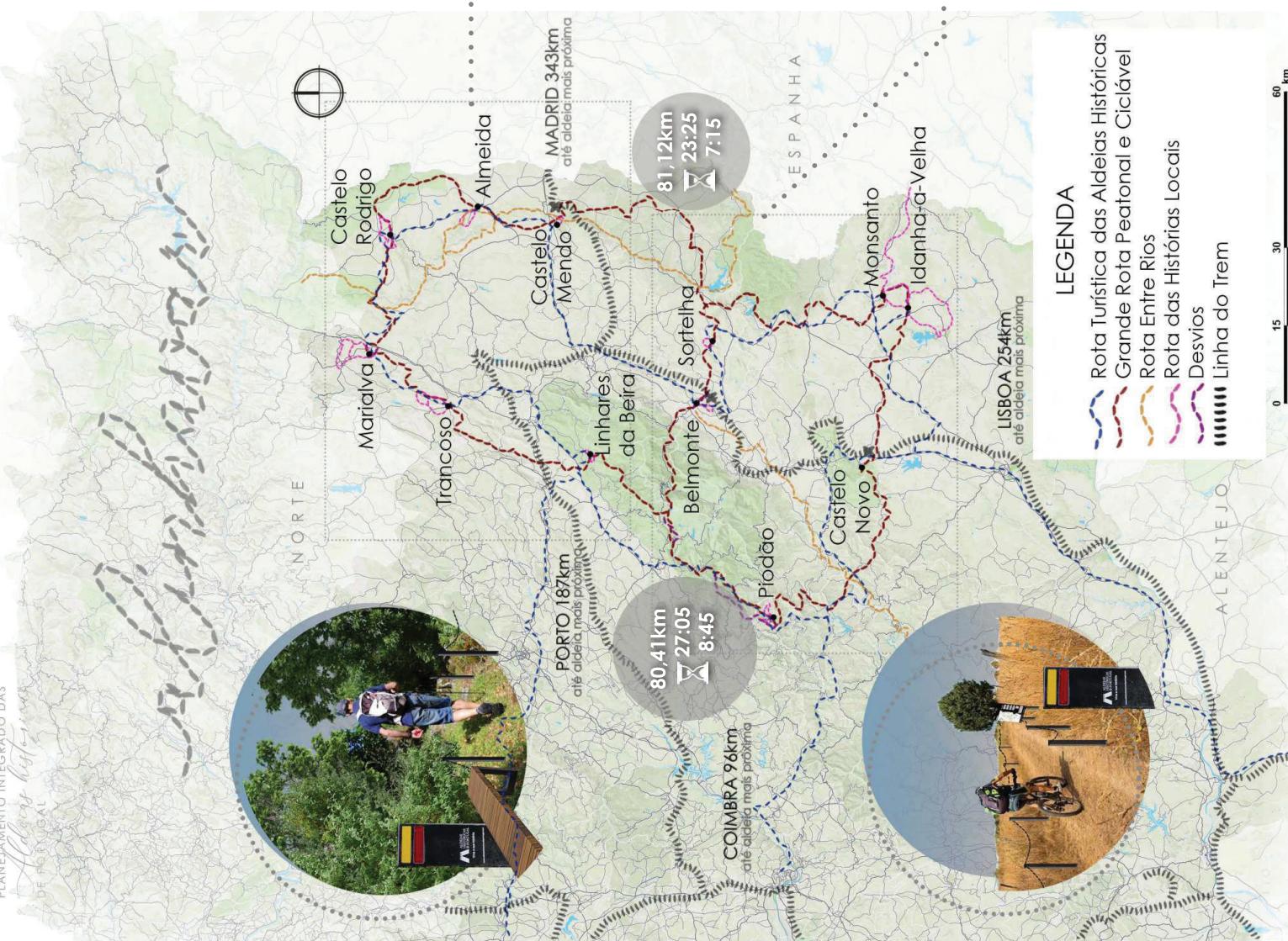
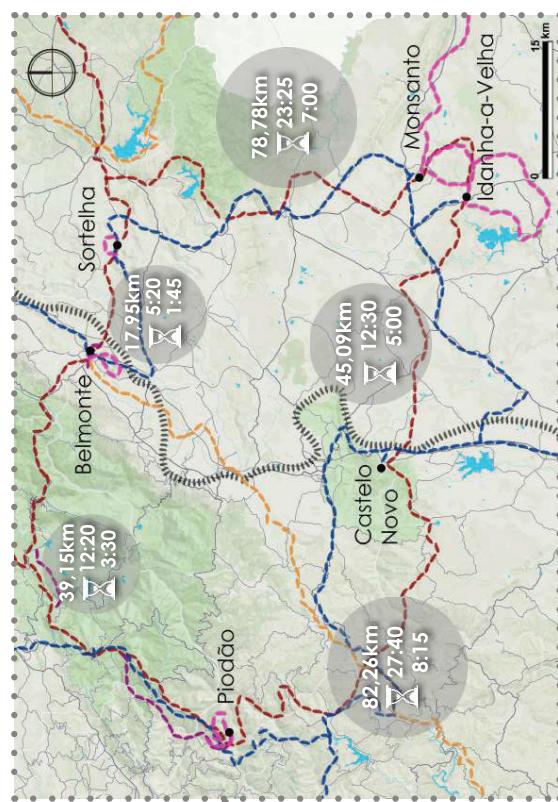
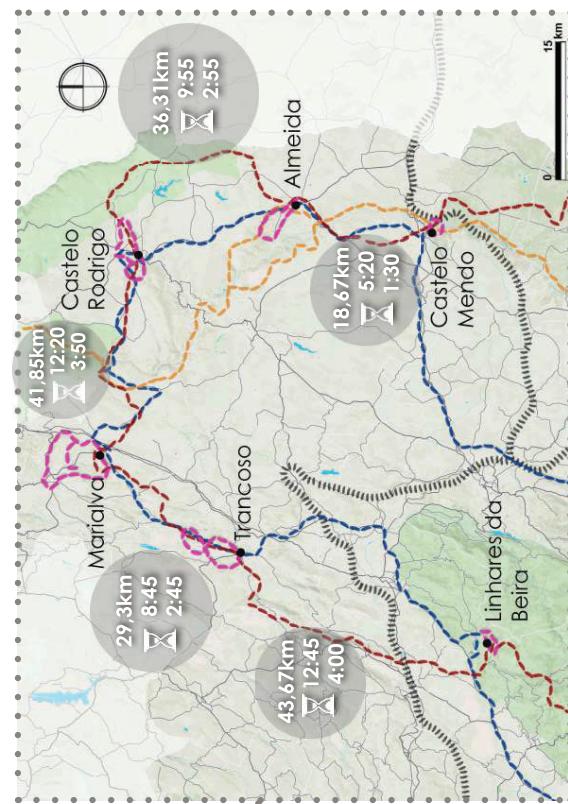
A implementação de uma nova infraestrutura ferroviária conectando os núcleos urbanos, que ainda não possuem estações de passageiros, enquanto rede turística não vem de encontro aos interesses da comunidade, de modo que constituiria uma descaracterização das paisagens, visto que não há uma herança cultural que dê respaldo à essa medida. Portanto, propõe-se apenas a extensão dos serviços ferroviários já oferecidos, nomeadamente em Castelo Mendo, Belmonte e Castelo Novo, com a expansão das ligações diretas e número de viagens entre essas localidades.

Áreas majoritariamente florestais submetidas à um Plano de Gestão Florestal que cumpre as diretrizes estabelecidas pelos Planos Municipais de Defesa contra Incêndio.

ZONAS DE INTERVENÇÃO FLORESTAL

Áreas majoritariamente florestais submetidas à um Plano de Gestão Florestal que cumpre as diretrizes estabelecidas pelos Planos Municipais de Defesa contra Incêndio.

Alinhavar pode significar costurar pontos largos e provisórios, mas também indica o local a ser costurado definitivamente. Assim são as trilhas, caminhos hoje incertos, onde é proposta a criação de infraestrutura de suporte para que tornem-se definitivos.



Os caminhos entre as aldeias foram consolidados através de rotas como a GR22, GR33 e GR45, sendo considerado como um dos pontos fortes existentes no local, entretanto buscouse estruturar essa demarcação através de investimentos na infraestrutura, com guias, totens, pontos de apoio e sinalização. A partir da divisão entre quatro temáticas de rotas principais, a rota turística, a rota histórica, a rota entre rios e as rotas das histórias locais, foram levantados e categorizados os trajetos, de modo a aprofundar as relações vinculadas aos caminhos, como por exemplo, relacionando-as à cultura das aldeias e à paisagem.

Trata do segundo nível de intervenção, correspondente à paisagem, enquanto combinação de fenômenos sociais e naturais, propondo um desenvolvimento sustentável.

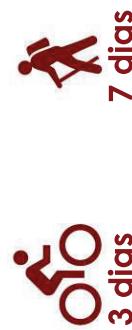


ROTA TURÍSTICA



Proposição de um trajeto turístico com a adequação das vias já existentes. Percurso sinalizado conectando todas as 12 aldeias históricas. Inserção de estruturas de apoio ao turismo, sinalização e guias ao longo do percurso.

GRANDE ROTA PEATONAL E CICLÁVEL



ROTA ENTRE RIOS

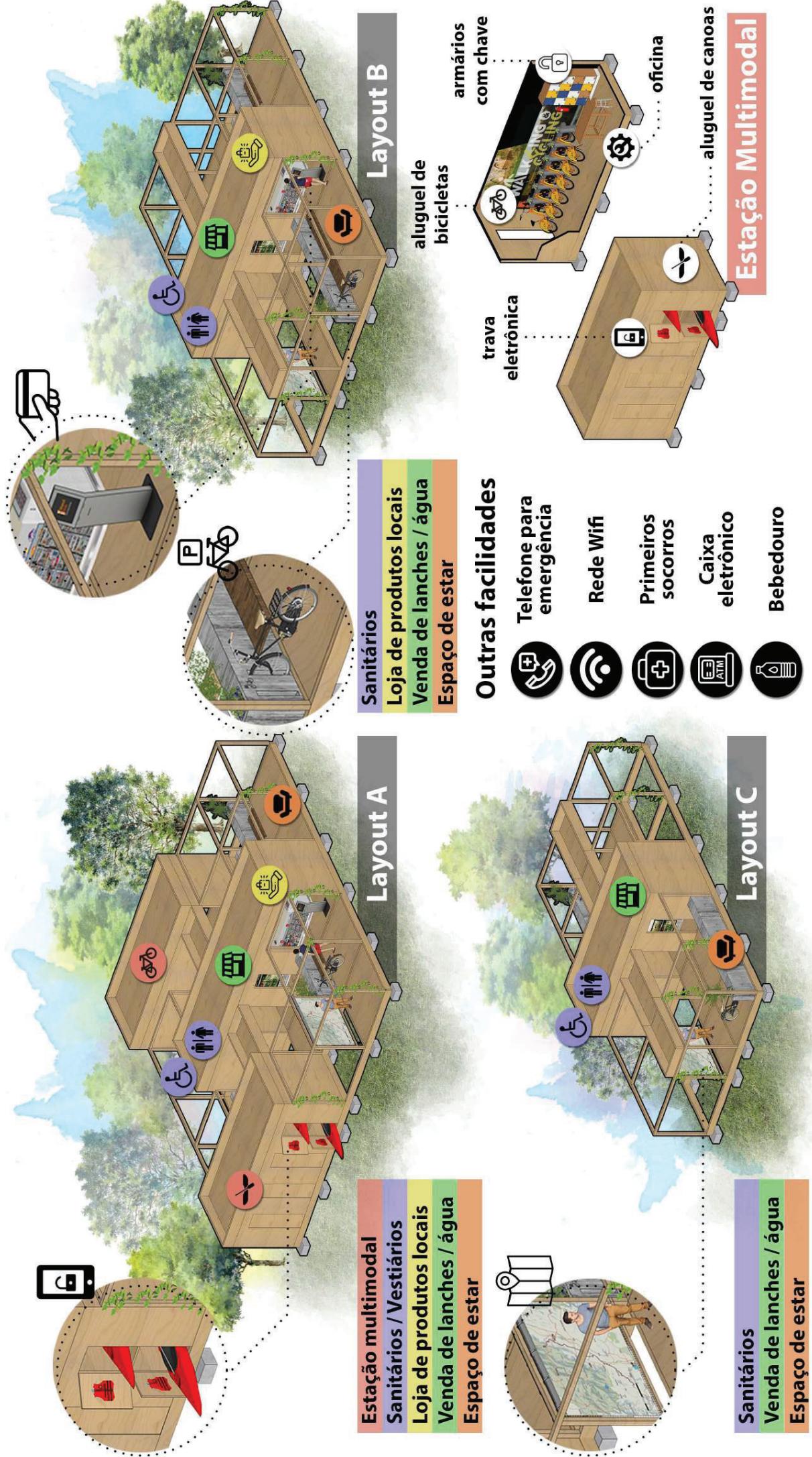
Requalificação das Rotas do Vale do Rio Coa (GR45) e Rio Zêzere (GR33), unificando-as quanto à infraestrutura e garantindo sua multimodalidade. Proposição de uma maior conexão com as aldeias.

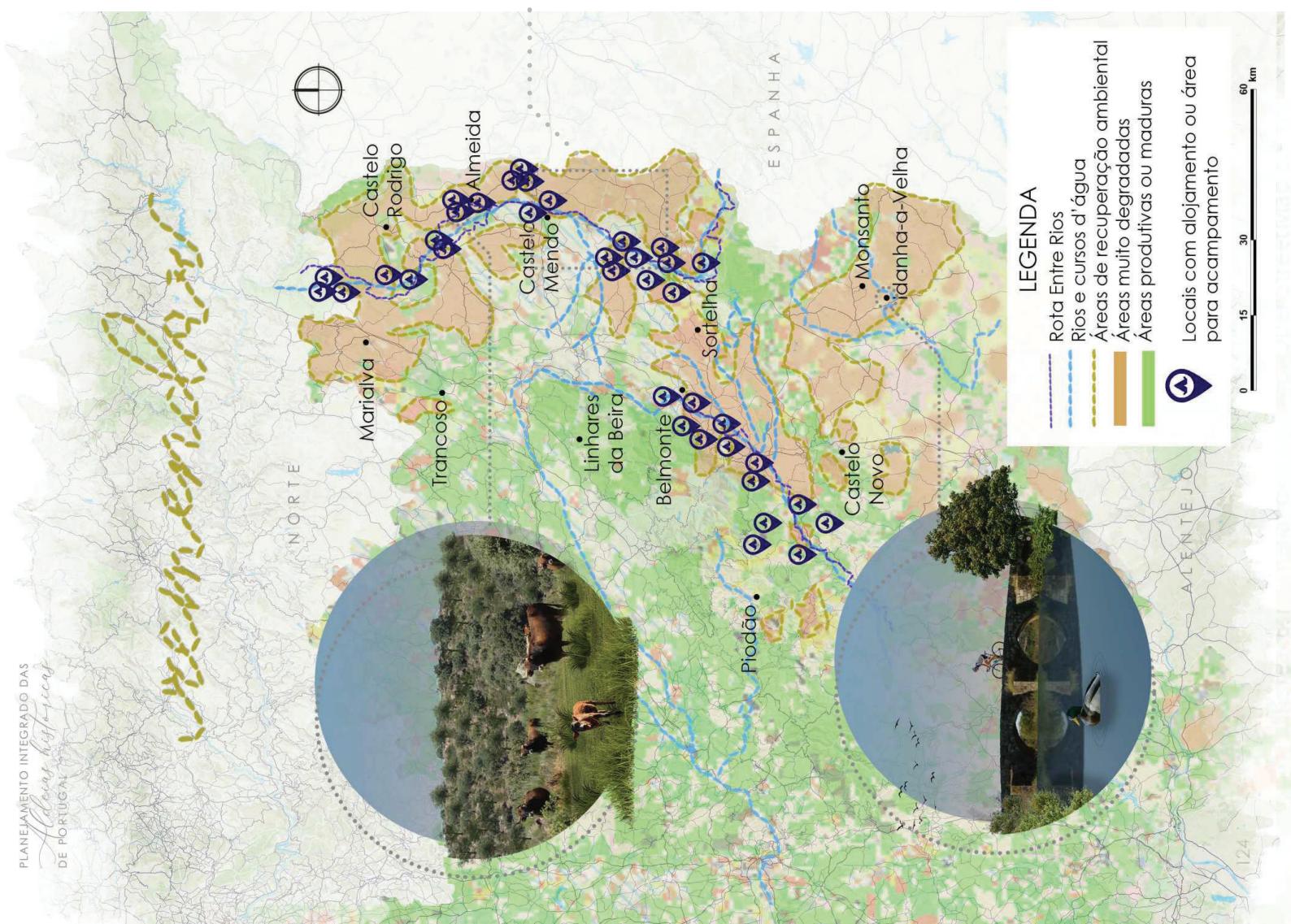
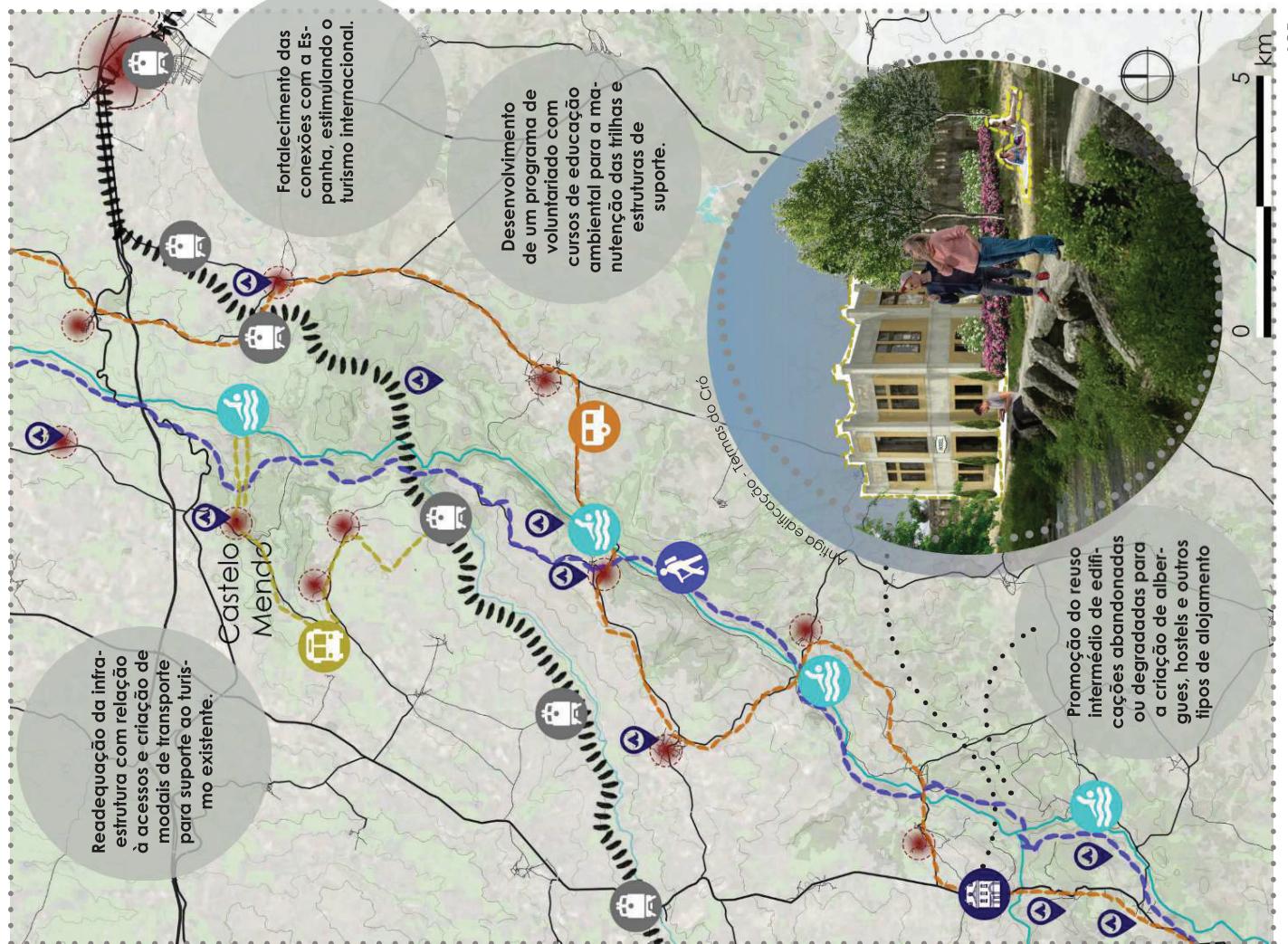


ROTA DAS HISTÓRIAS LOCAIS

Conjunto de trilhas peatonais de curta duração (há 1 dia) inspiradas em antigas lendas e histórias tradicionais de cada aldeia. Com diferentes níveis de dificuldade, também é proposto estruturas de apoio e melhoria nasinalização.







No que se refere à recuperação de estruturas e edificações, optou-se por uma alternativa economicamente sustentável e não definitiva, visto que muitas edificações, que encontram-se fora dos centros históricos, possuem valor histórico e cultural mas ainda não tem qualquer mecanismo de salvaguarda legal por não encontrarem-se inventariadas. Portanto, visando também facilitar a execução dos procedimentos burocráticos, propõe-se a utilização dessas estruturas através do reuso intermédio, que caracteriza-se como um uso não definitivo, ou seja, entre o uso passado e o que se determinará para aquela edificação no futuro, podendo também vir a consolidar-se. Desse modo, aconselha-se que essas estruturas adotem usos referentes à estruturação da oferta turística existente, criando novos alojamentos, centros de interpretação, postos de turismo, etc.



Propõe-se como remendar, a recuperação ambiental da área como um todo, bem como o reuso intermédio de edificações abandonadas e operações e estruturas de suporte ao turismo de natureza já existente.

ACÕES DE RECUPERAÇÃO AMBIENTAL

Optou-se por adotar um sistema de gestão misto, dada a diversidade de unidades de paisagem no território estudado. Em áreas com relevo elevado, nomeadamente serras e encostas, onde a presença humana já é menos evidente propõe-se a adoção da gestão passiva. Nas demais áreas, especialmente ao longo dos cursos d'água, em áreas com maior risco de ocorrência de incêndios florestais e com maior degradação do solo, propõe-se a adoção de uma gestão ativa.

1. Ações de ação estima-

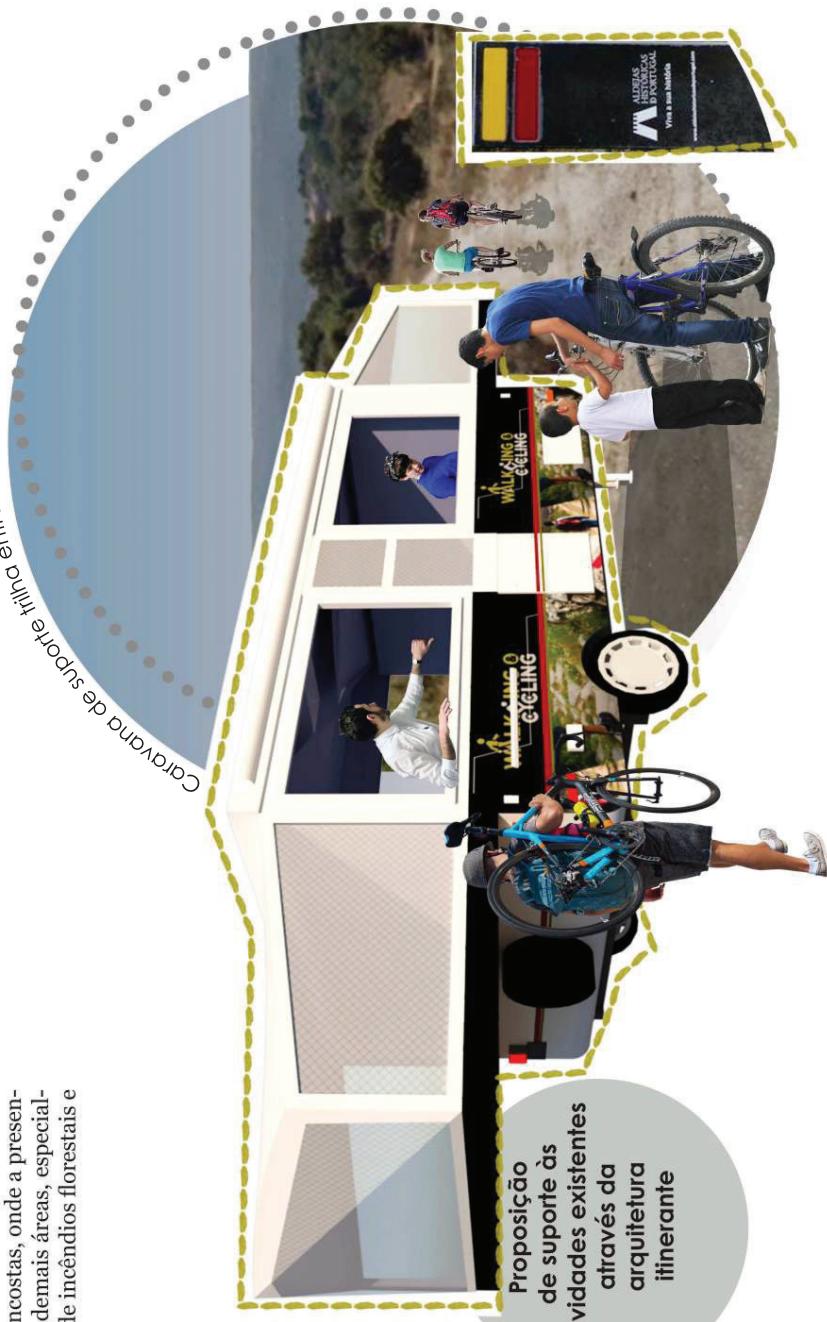
Cultivo dos campos de cereal, manutenção do olival existente e da prática de pastoreio, promoção das áreas de mata mediterrâника, conservação e recuperação da vegetação ribeirinha e das áreas mais abertas e orlões de faixas corto fogo, com vegetação arbustiva.

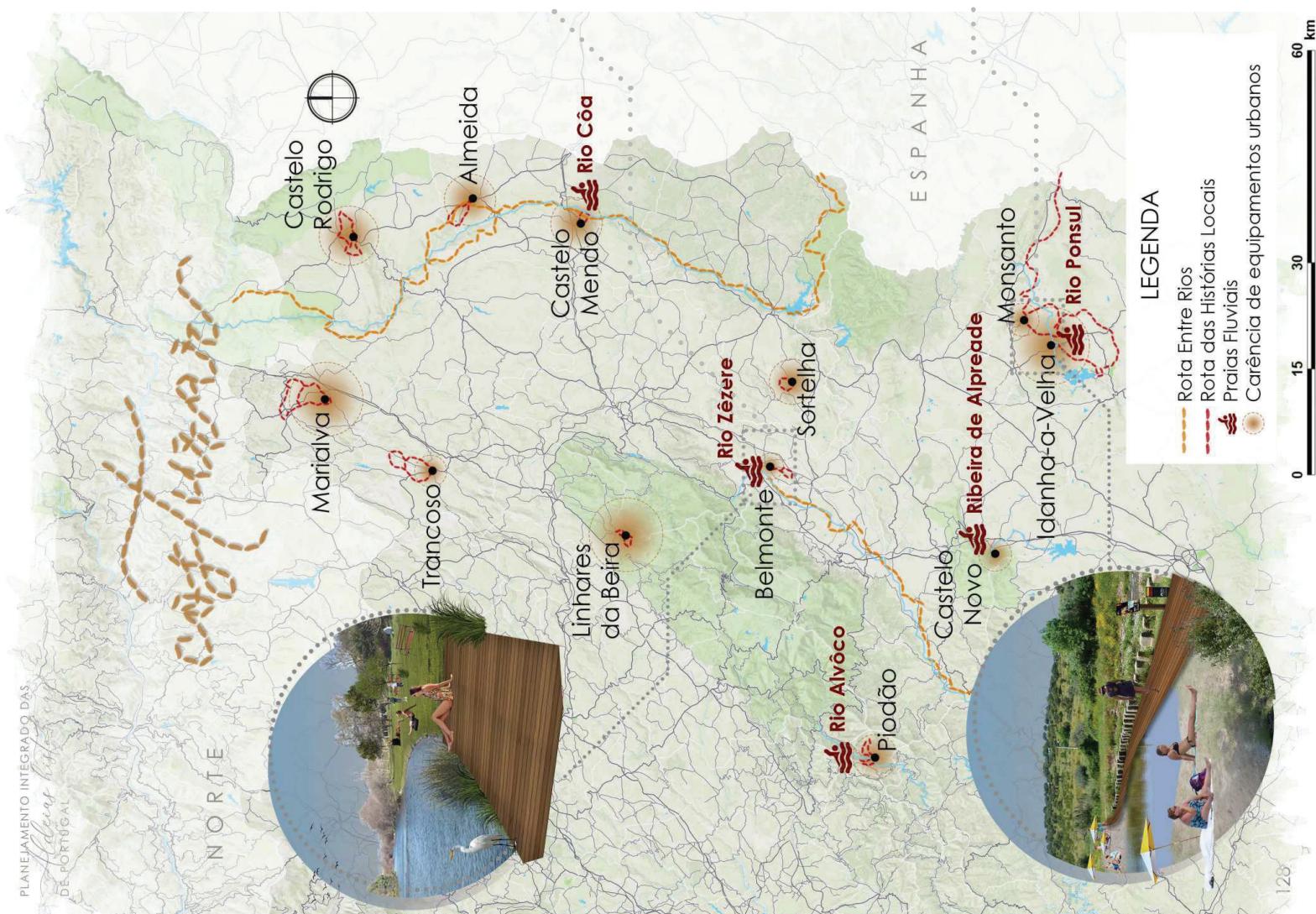
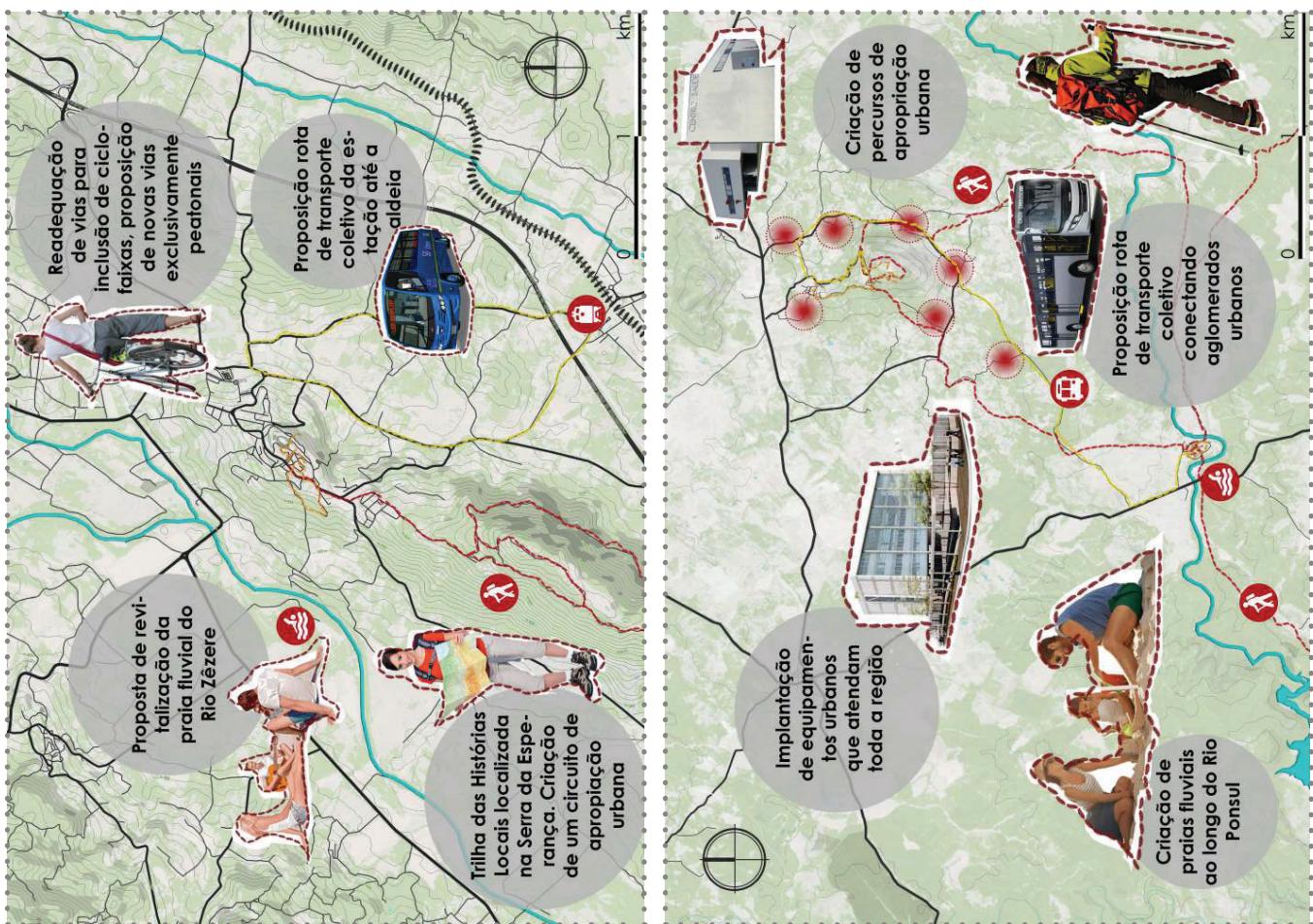
卷之三

Através da iniciativa Rewilding Europe, manter clareiras e paisagens abertas com o pastoreio natural. Otimização dos espaços de produção, reintrodução de grandes herbívoros para a reconversão de antigos caminhos em pastagens.

Referente à estruturação da oferta turística, especificamente relativo ao turismo de natureza, as propostas nesse nível buscam determinar as ações de suporte. Dentre as quais, propõe-se a organização de um programa de voluntariado, como ocorre por exemplo na Rota Vicentina no litoral alentejano, que garantiria a manutenção das trilhas de caminhada e circuitos cicláveis, estabelecendo-se um padrão no que se refere à sinalização e demarcação, e, além disso, a incorporação de cursos, oficinas e workshops voltados para a educação ambiental. Outra proposta, seria a utilização da arquitetura itinerante para o suporte a eventos relacionados às rotas, realizando o acompanhamento, o suporte e a transmissão dos mesmos, também com o propósito de divulgação não somente dos eventos em si, mas da paisagem como um todo.

Além disso, o levantamento de novas áreas para a criação e estruturação de praias fluviais que poderiam integrar-se aos circuitos, especialmente à rotas entre rios, e a oferta de novos modais de transporte conectando-as







Neste nível aprofundam-se as questões referentes à mobilidade, que buscam soluções relativas ao transporte coletivo, como novos circuitos que conectam os aglomerados urbanos envolventes e a novos modais de transporte ligando as estações ferroviárias aos centros históricos. Além disso, propõe-se a adequação das estações em si, como no caso de Castelo Mendo, e também do entorno, como em Belmonte, onde constatou-se o estado devoluto das edificações. De mesmo modo, a definição do acesso principal às aldeias com a implantação de novos estacionamentos e espaços que comportem a nova demanda, para a paragem dos coletivos. Considerando a diminuta extensão territorial dos aglomerados, entre 500m e 3km lineares, propõe-se, internamente à estrutura urbana, a adoção de alternativas sustentáveis, através da implementação de ciclovias.

Também foram propostas novas escolas e centros de saúde, com um maior raio de abrangência, tendo em vista os novos modais de transporte que conectam os aglomerados envolventes. A partir da identificação dos vazios

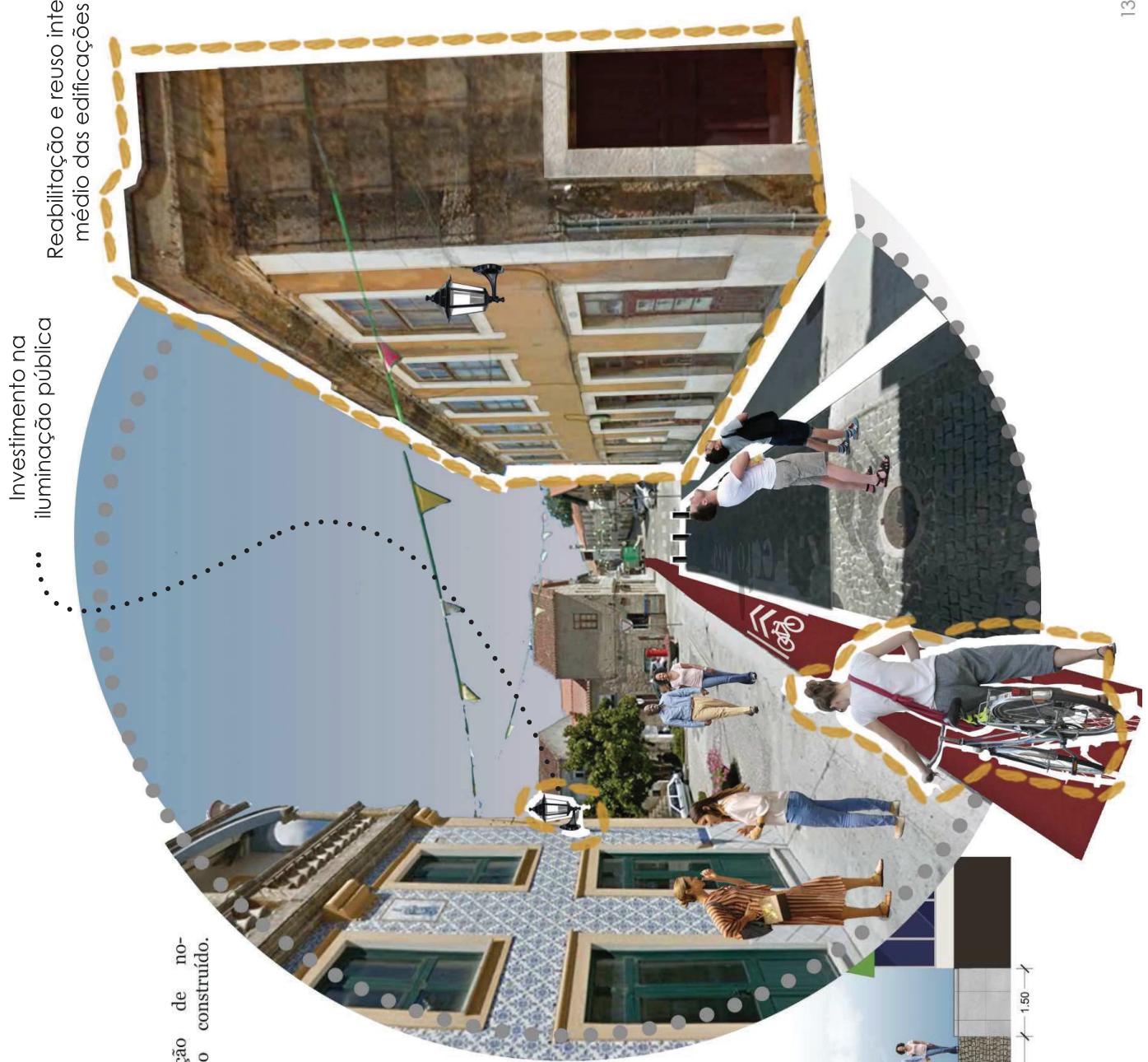
urbanos existentes nos núcleos urbanos e considerando que a Organização Mundial da Saúde recomenda 12m² de área verde por habitante, foram propostos novos parques e praças, que incorporam um programa intergeracional e incentivam a cultura comunitária já existente.

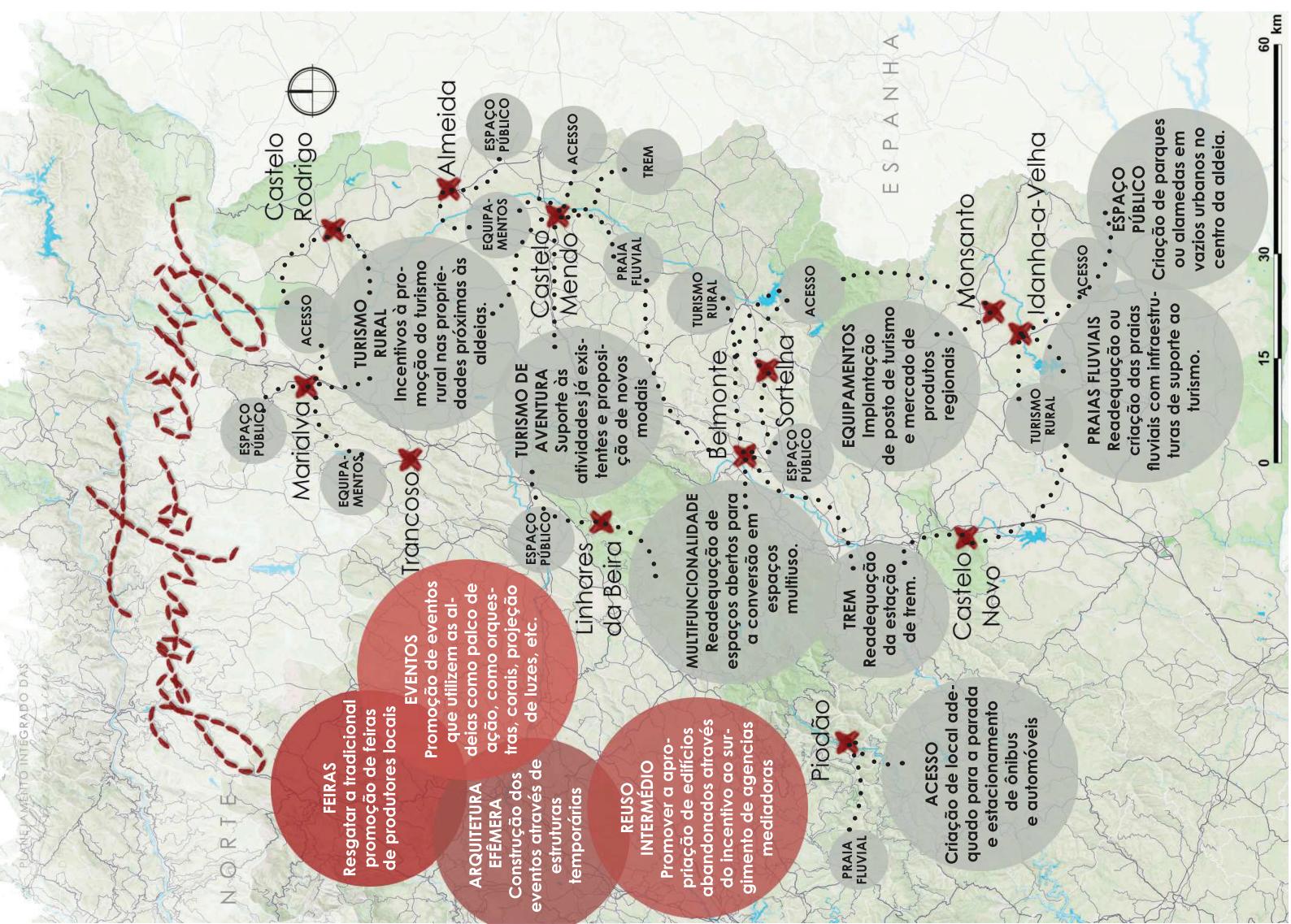
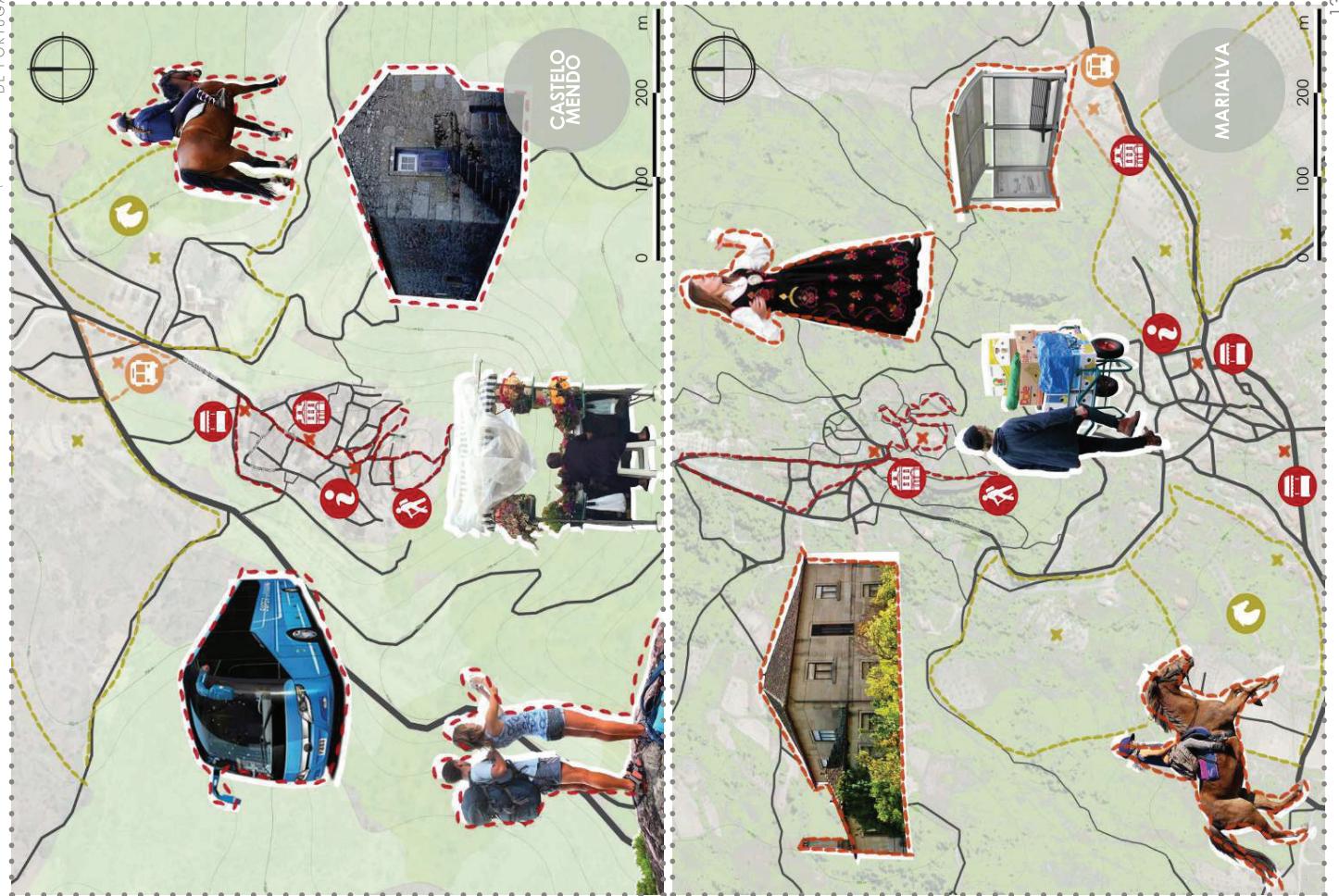
O costurar refere-se à criação e proposição de novas formas de apropriação do espaço urbano construído.

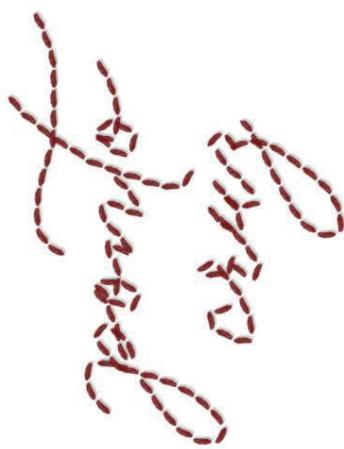
Adequação de vias, inserção de ciclofaixa e vias peatonais



Perfil da via proposta: Rua Pedro Álvares Cabral - Belmonte







Intervenções mais pontuais dentro do contexto das aldeias, com um planejamento de acordo com a necessidade de cada uma delas.

Dentre os temas abordados nesse nível, encontra-se ainda a mobilidade, neste caso especificamente soluções de micromobilidade ou mobilidade de última milha, como a implantação de um sistema de transporte coletivo, aluguel de bicicletas e cadeiras motorizadas, além da restrição do acesso de veículos ao centro da aldeia.

De modo geral, essas soluções refletem também na construção dos espaços públicos, pois mudam a forma de apropriação do espaço e as dinâmicas sociais existentes. Em Monsanto, por exemplo, onde a maior porcentagem de utilização do miradouro é destinada ao estacionamento de veículos particulares, através da reestruturação e do estabelecimento dessas políticas de mobilidade, o espaço poderia ser destinado à esplanadas e uso de pedestres. A adequação dos espaços públicos, passeios, vias, largos, travessas, praças e parques vem de encontro com o objetivo de valorizar o patrimônio material e imaterial, ao estabelecer-se um espaço livre no entorno das edificações.

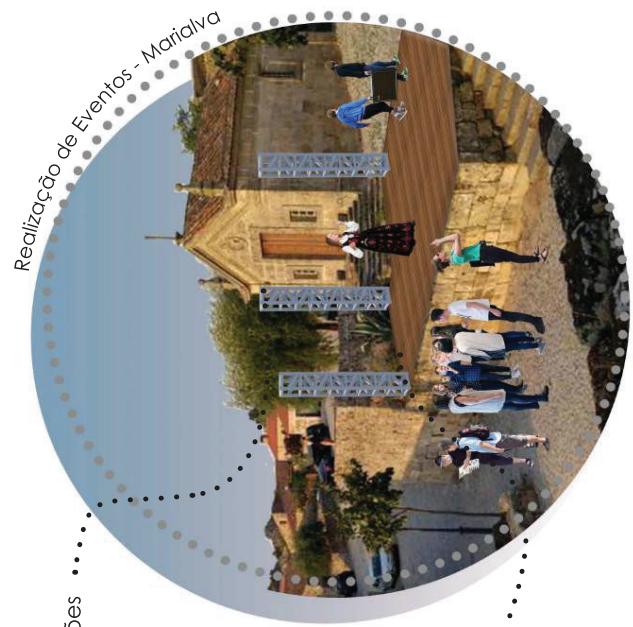
Além disso, visto que nas aldeias como Sortelha, onde apesar do aglomerado ter-se desenvolvido nas margens das muralhas, ainda há uma quantidade significativa de edificações no interior das mesmas, propõe-se a reestruturação des-

se edificado, considerando que muitos edifícios possuem uso residencial porém estão desabitados. Deste modo, seriam implantados novos usos, comerciais, de serviços, de hotelaria, entre outros, apesar da importância desses usos para a estruturação da oferta turística, também seriam implantados espaços que estimulam a relação entre os turistas e os moradores e espaços voltados para a comunidade residente em si.

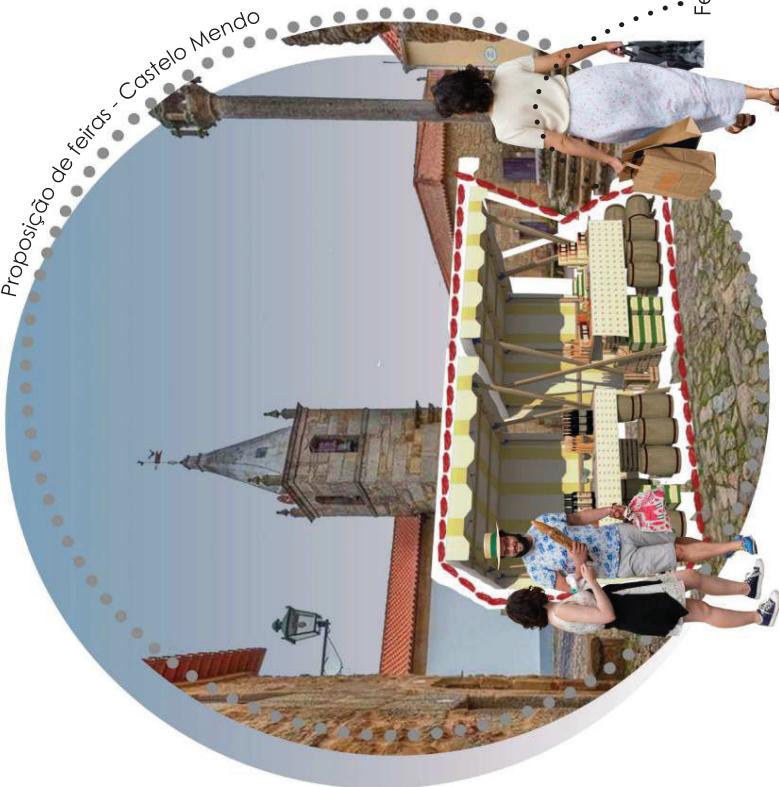
A criação de um laboratório cidadão, visando melhorar a qualidade de vida e possibilitar novas oportunidades para a comunidade, permite a divulgação de conhecimento técnico e a difusão da cultura local, através do ensino saber-fazer e de exposições. O laboratório busca intensificar as relações nas aldeias, de modo a superar as barreiras do consumo exclusivamente visual da experiência turística por parte dos visitantes, enquanto consolida o patrimônio cultural imaterial expresso nas manifestações artísticas da comunidade. Outro aspecto visado é a oferta de serviços de apoio aos residentes, como consultorias jurídicas e educação patrimonial, por exemplo, além de oficinas e cursos para impulsionar o emprendedorismo e a multifuncionalidade, como marketing digital e negócios.

Valorização das edificações da aldeia

Realização de Eventos - Marialva



Palco para apresentações culturais



Feira de produtos locais



“Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades,
Muda-se o ser, muda-se a confiança;
Todo o mundo é composto de mudança,
Tomando sempre novas qualidades.

Monsanto

Aldeia localizada na encosta designada como Pelourinho de Monsanto, onde as ruínas mais antigas encontram-se no ponto mais alto, a 758m de altitude. Entretanto, há vestígios arqueológicos da presença humana no sopé do monte que datam do paleolítico, além da presença de ocupações romanas, visigóticas e árabes.

Conquistada por D. Afonso Henriques dos Mouros, em 1165 é doada à Ordem dos Tem-

plários, que manda edificar o castelo. Além das formações rochosas e das casas encrustadas nas pedras, destaca-se ainda as ruínas da capela de São Miguel e a capela de São João, do séc. XII.

A aldeia de Monsanto também é tão rica em tradições quanto em história, o artesanato local tem forte presença com a confecção das bochechas Marafonas e do Adufe, instrumento re-

gional. E tradicionalmente é celebrada a Festa de Santa Cruz, em comemoração à resistência do povo de Monsanto aos cercos de invasores.

Em 1938 ganhou o título de “aldeia mais portuguesa” e ainda exibe uma réplica do prémio,

um galo de prata, no topo da Torre de Lucano.

plários, que manda edificar o castelo. Além das formações rochosas e das casas encrustadas nas pedras, destaca-se ainda as ruínas da capela de São Miguel e a capela de São João, do séc. XII.

A aldeia de Monsanto também é tão rica em tradições quanto em história, o artesanato local tem forte presença com a confecção das bochechas Marafonas e do Adufe, instrumento re-

gional. E tradicionalmente é celebrada a Festa de Santa Cruz, em comemoração à resistência do povo de Monsanto aos cercos de invasores.

Em 1938 ganhou o título de “aldeia mais portuguesa” e ainda exibe uma réplica do prémio,

Idanha-a-Velha deriva da denominação romana “Cidade dos Igeditanos”, que veio a se tornar cidade de Egíptania, com fundação no século I a.C., sendo uma inscrição romana do ano de 16 a.C. testemunha do período. Além disso, em 105 o núcleo urbano aparece como referência em uma inscrição na ponte de Alcântara, como tendo contribuído para sua construção.

Durante o período em que a aldeia esteve sob o comando visigótico, foram edificadas a Catedral, o Palácio dos Bispos, o Paço episcopal e a Ponte de São Dâmaso. Em 713 a cidade foi tomada pelos mouros, só sendo reconquis-

tada definitivamente por D. Sancho I e posteriormente D. Afonso Henriques entregou-a à Ordem dos Templários, tendo D. Sancho II concedido-lhe o foral em 1229. Com a extinção da Ordem dos Templários, foi doada à Ordem de Cristo, na esperança de uma revitalização do núcleo urbano. Com o tempo foi perdendo sua importância estratégica, deixando de ser freguesia no início do século XIX.

Ao longo dos séculos, pretendeu-se renovar e reorganizar o espaço urbano da aldeia, entretanto isso nunca aconteceu e seguiu-se a tendência de desertificação que mantém-se atualmente.

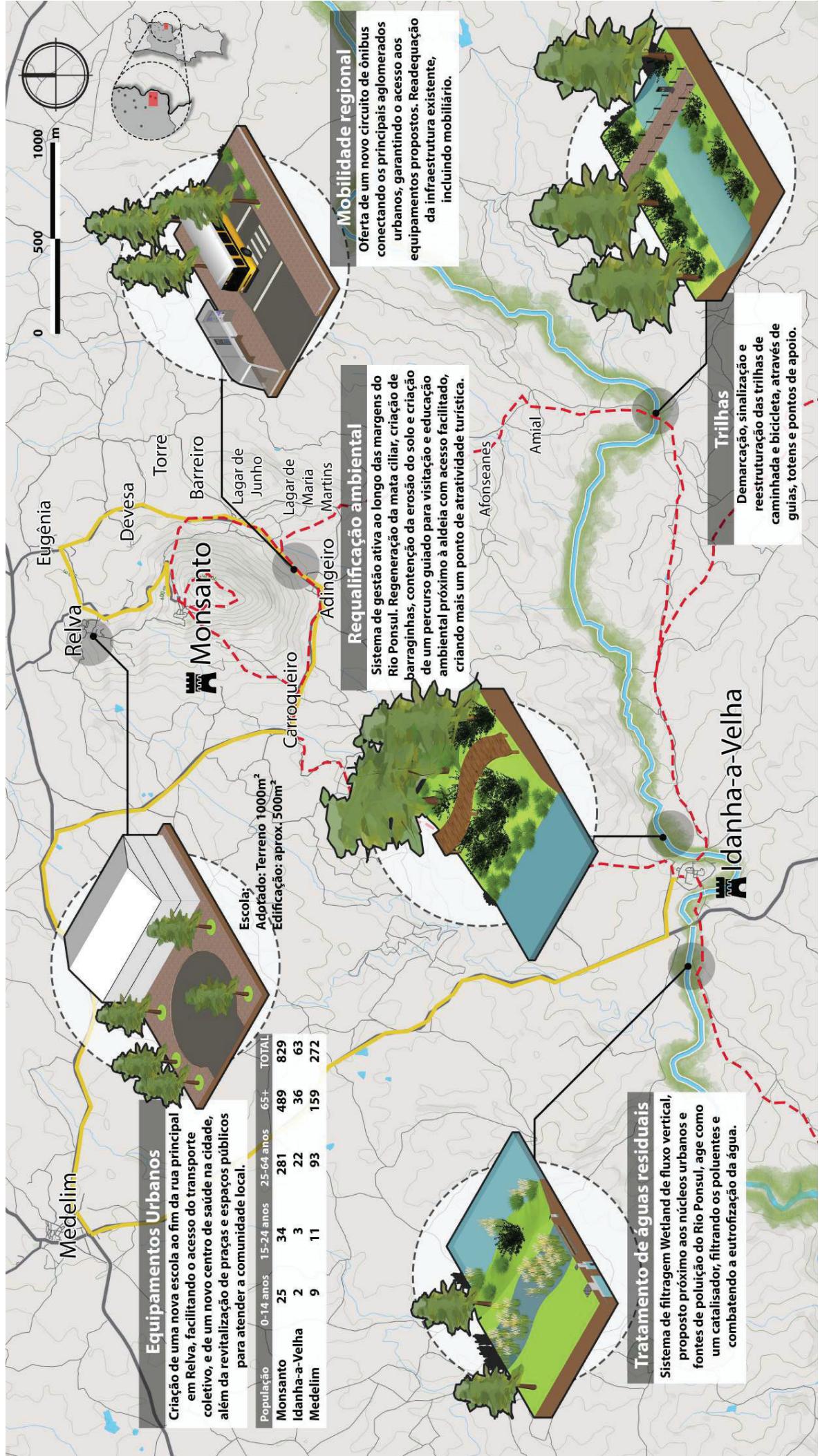
Idanha-a-Velha

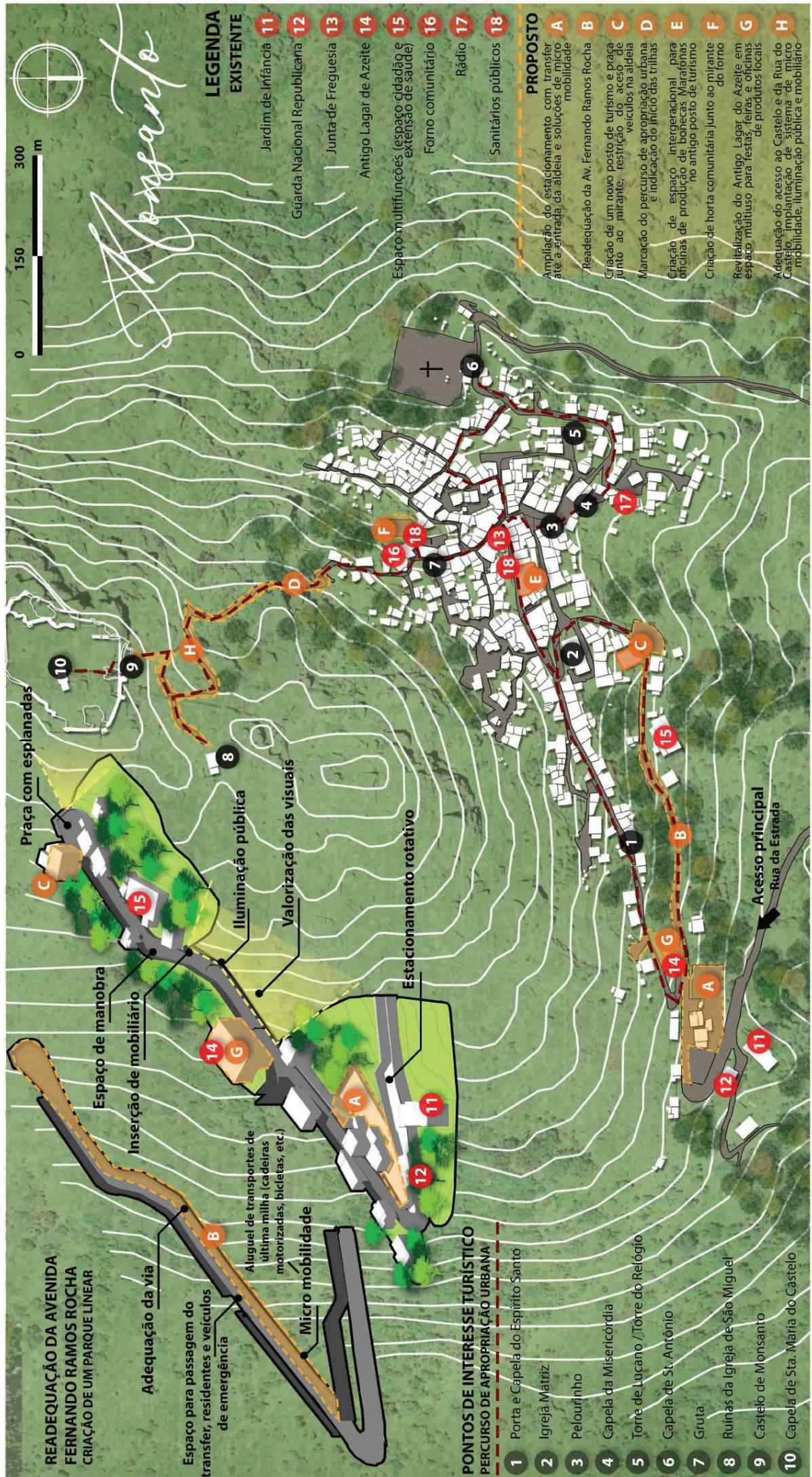
Com o objetivo de abordar os últimos dois níveis do planejamento regional de maneira mais detalhada e palpável, foram propostas intervenções e estudos mais aprofundados em quatro aldeias, as quais serão retomadas a seguir. Essa seleção teve por base critérios demográficos e a disparidade entre a aceitação dos planos turísticos implementados, procurando equipá-las nesse sentido.



Reorte regional

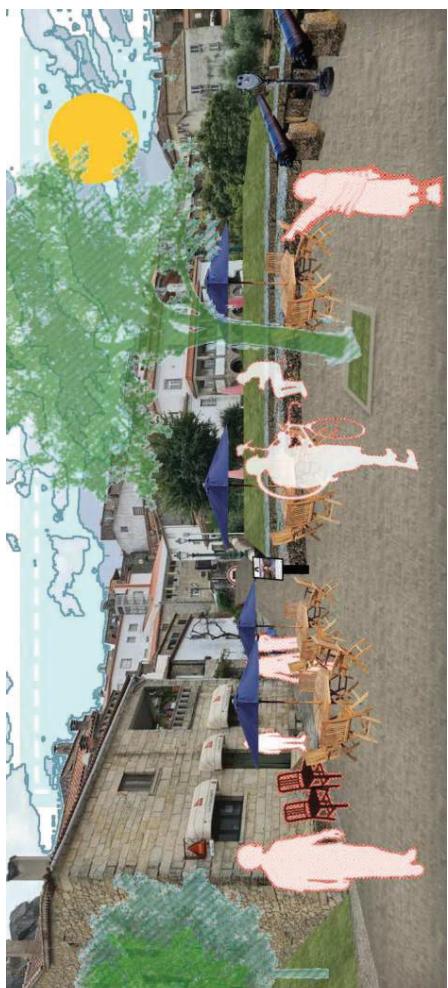
IDANHA-A-VELHA E MONSANTO





COLAGENS INTENÇÕES PROJETUAIS

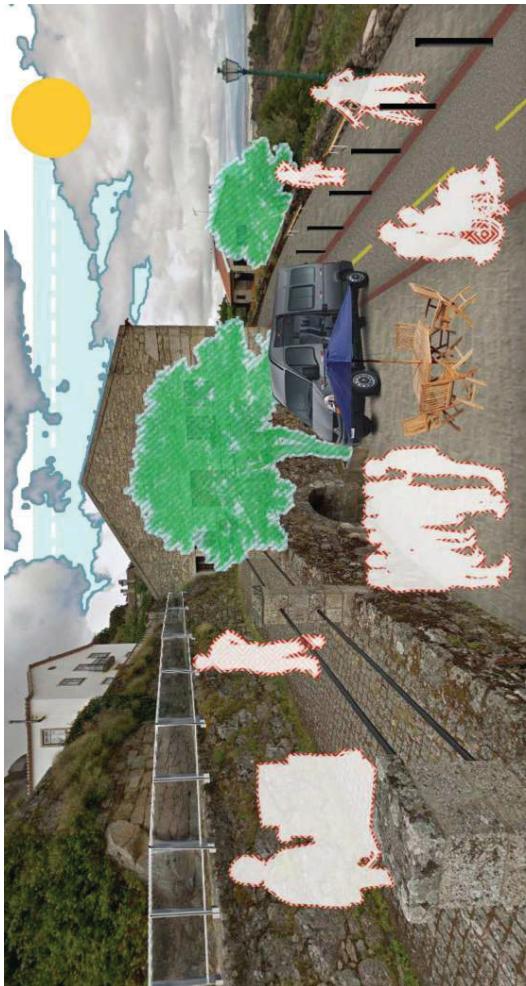
Monsanto



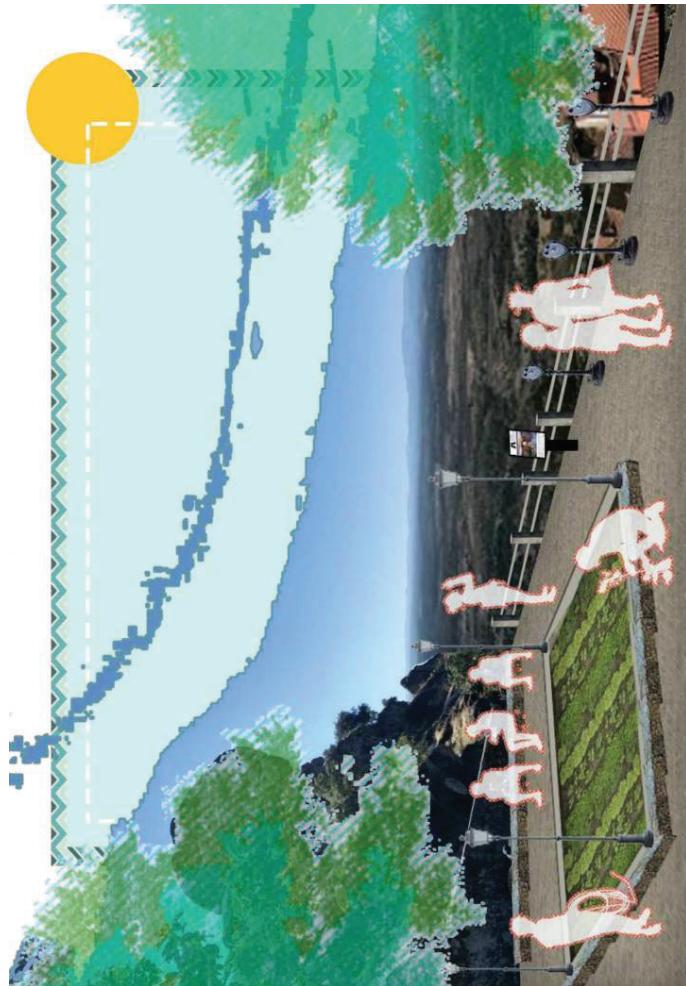
MIRADOURO DE MONSANTO



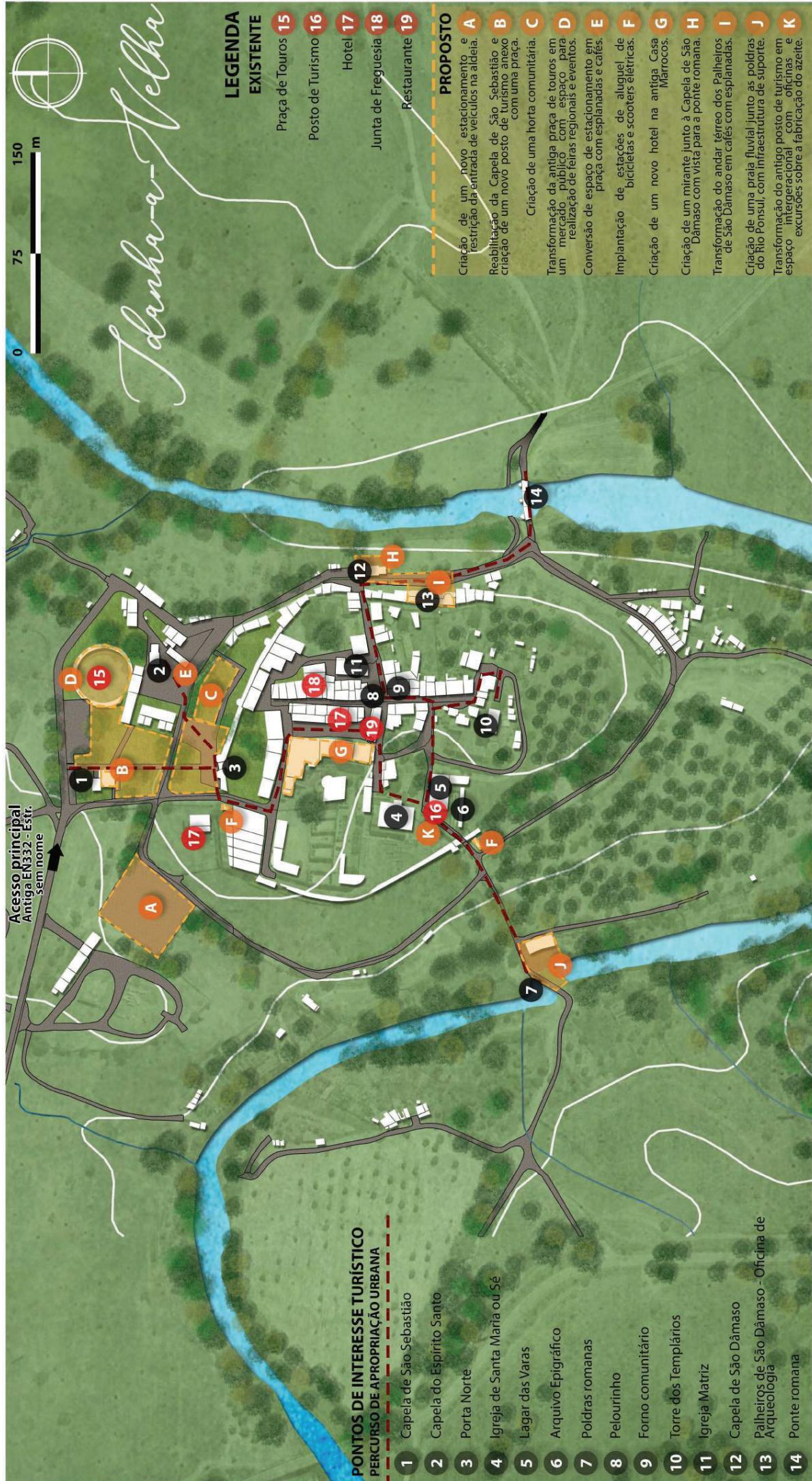
MIRADOURO DE MONSANTO



ANTIGO LAGRADO AZEITE



MIRADOURO DO FORNO



COLAGENS INTENÇÕES PROJETUAIS

Jânha-a-Jelha



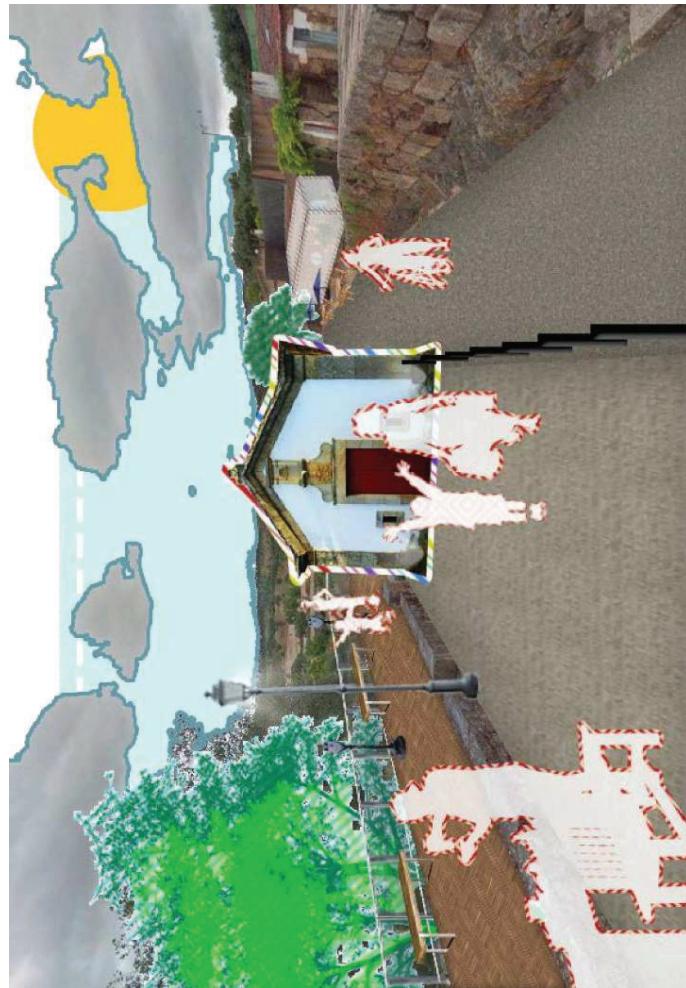
CAPELA DO ESPÍRITO SANTO



PORTA NORTE



CAPELA DE SÃO SEBASTIÃO



CAPELA DE SÃO DÂMASO

Sertelha

Considerada um dos mais bens conservados exemplares de uma típica aldeia medieval portuguesa, Sertelha configura-se com dois espaços fundamentais. No ponto de maior elevação e de difícil acesso localiza-se o castelo, que era o polo militar. A muralha ergue-se de forma oval, circunscrevendo o núcleo mais antigo da vila. A malha urbana da aldeia histórica desenvolve-se de forma irregular e pouco densa a partir de um eixo de ligação entre as portas da Vila.

Além da importância na Idade Média, a região que cerca a aldeia histórica de Sertelha teve destaque a partir do ano de 1910 com o

início da exploração das minas de Urânia na região. É possível encontrar até os dias atuais, vários exemplares de antigos hotéis e resorts de exploração de águas termais radioativas, sendo o mais notório destes as ruínas do antigo Hotel Serra da Pena, na freguesia de Sertelha. Três nascentes abasteciam o complexo, Chão da Pena, Favacal e Malhada, também denominadas de Curie 1, 2 e 3, acredita-se que foi desta localidade a procedência do urânia que Marie Curie utilizou na França e por isso as nascentes receberam estes nomes.

Já a mina de exploração mais próxima à aldeia, encontra-se na povoação de Quarta-feira, ainda pertencente à freguesia de Sertelha. Conhecida como Mina da Bica, iniciou a sua exploração subterrânea por volta de 1951, e hoje encontra-se estabilizada. Além da Mina da Bica, na povoação de Quarta-feira encontram-se ainda outras 2 minas de urânia de grande importância na época, Vale d'Arca e Carrasca.

Situá-se na Cova da Beira com vista oriental da Serra da Estrela, seu nome provém de seu lugar de implantação em um belo monte, mas também refere-se à posição militar estratégica "belli monte" ou monte de guerra. A presença humana nos arredores do concelho de Belmonte é evidenciada desde a pré-história, como atestam os vestígios megalíticos com cerca de 6 mil anos nas freguesias de Inguias e de Caria. Igualmente importante, foi a presença romana no município, expressa através de marcos como o Centum Cellas e a Villa Quinta da Fórnea. Acredita-se que as antigas vias de origem romana foram construídas devido ao potencial mineiro e agrícola da região.

Mas é na Idade Média que Belmonte assume seu auge com a política de povoamento e o reforço das vilas fronteiriças, visto que antes do Tratado de Alcanizes (1297), a povoação formava a linha defensiva do Alto Cão.

Outro fator marcante na aldeia histórica de

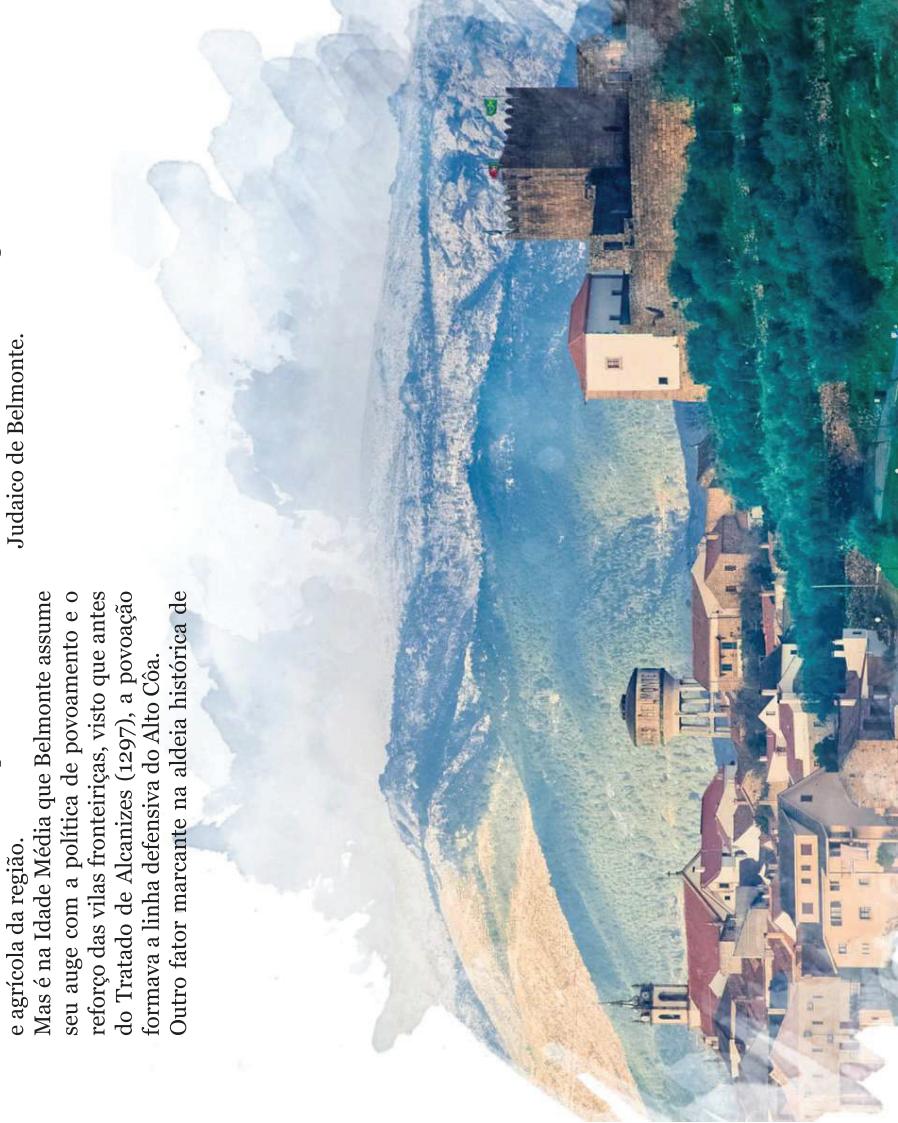
Belmonte é a lealdade da família Cabral, cujos esforços foram recompensados com a nomeação de Fernão Cabral como alcaide-mor e a transformação do castelo em sua Residência Senhorial Fortificada, local onde seu filho Pedro Álvares Cabral passou grande parte da infância.

A existência de uma próspera comunidade judaica é evidenciada a partir do século XIII com o estabelecimento de uma sinagoga com inscrições do ano de 1296. Acredita-se que essa comunidade aumentou a partir de 1492 com a expulsão dos judeus da Espanha e sua presença permanece constante na aldeia até os dias atuais, sendo em 2005 inaugurado o Museu Judaico de Belmonte.

Situá-se na Cova da Beira com vista oriental da Serra da Estrela, seu nome provém de seu lugar de implantação em um belo monte, mas também refere-se à posição militar estratégica "belli monte" ou monte de guerra. A presença humana nos arredores do concelho de Belmonte é evidenciada desde a pré-história, como atestam os vestígios megalíticos com cerca de 6 mil anos nas freguesias de Inguias e de Caria. Igualmente importante, foi a presença romana no município, expressa através de marcos como o Centum Cellas e a Villa Quinta da Fórnea. Acredita-se que as antigas vias de origem romana foram construídas devido ao potencial mineiro e agrícola da região.

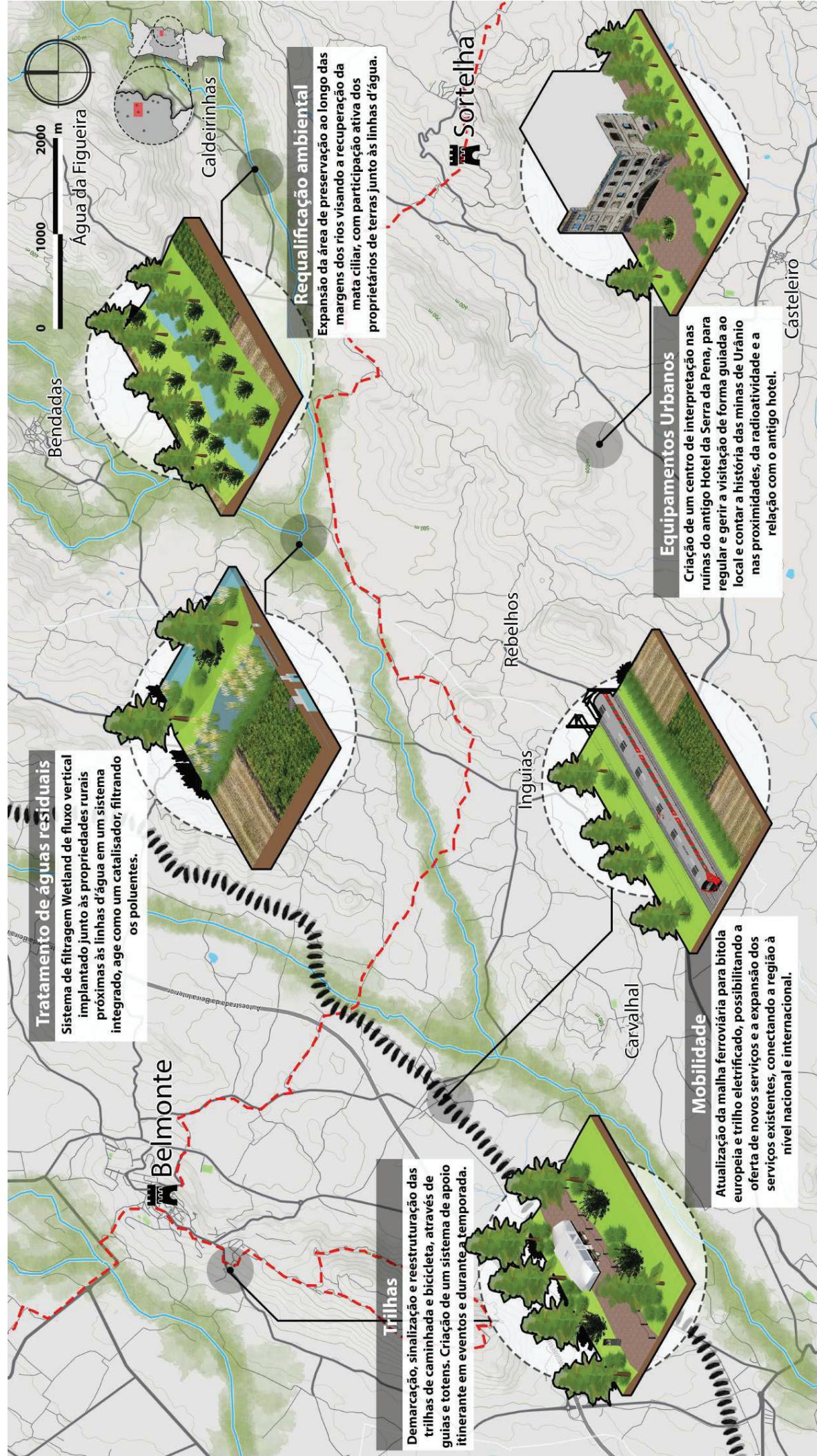
Mas é na Idade Média que Belmonte assume seu auge com a política de povoamento e o reforço das vilas fronteiriças, visto que antes do Tratado de Alcanizes (1297), a povoação formava a linha defensiva do Alto Cão.

Outro fator marcante na aldeia histórica de



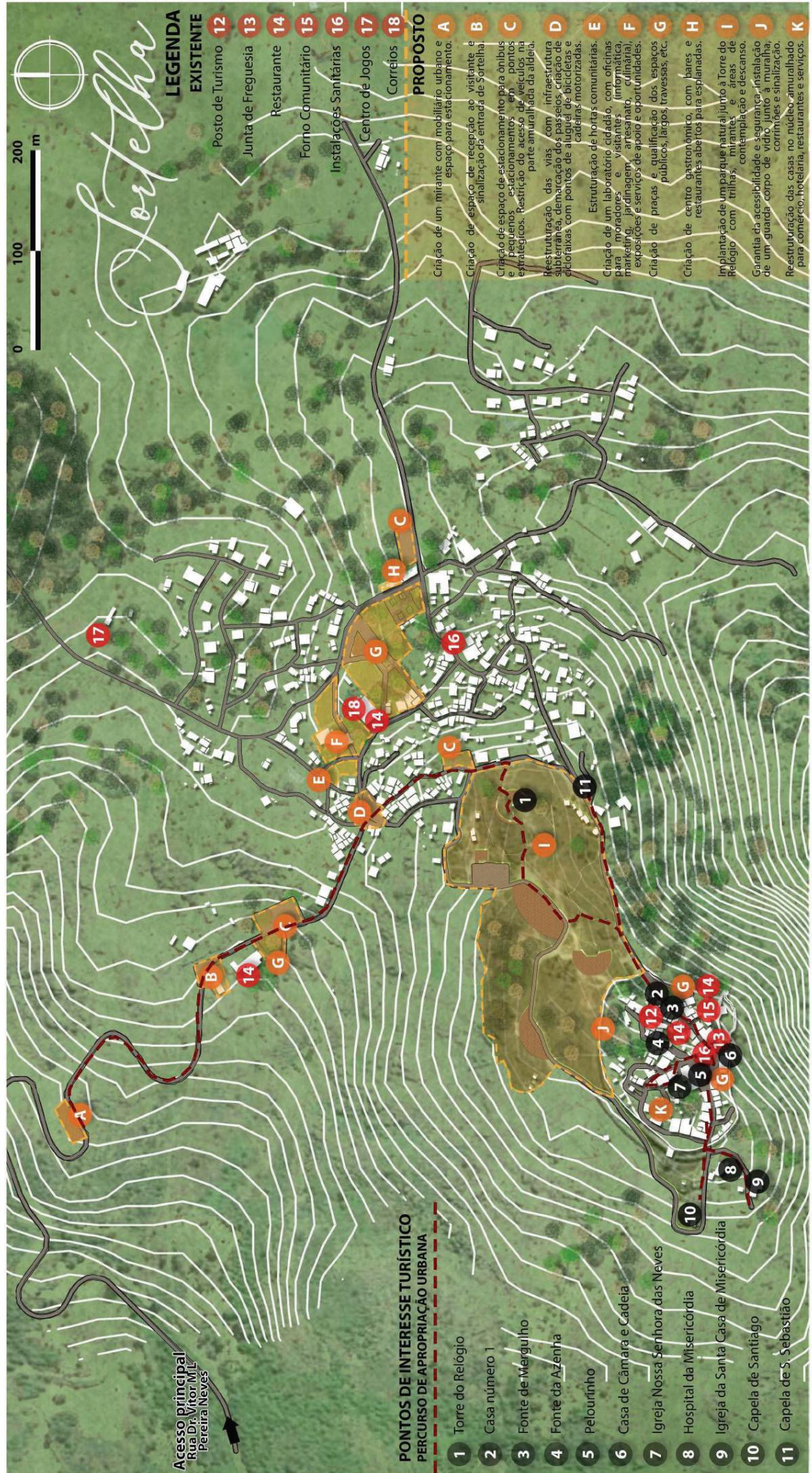
Recoite regional

SORTELHA E BELMONTE



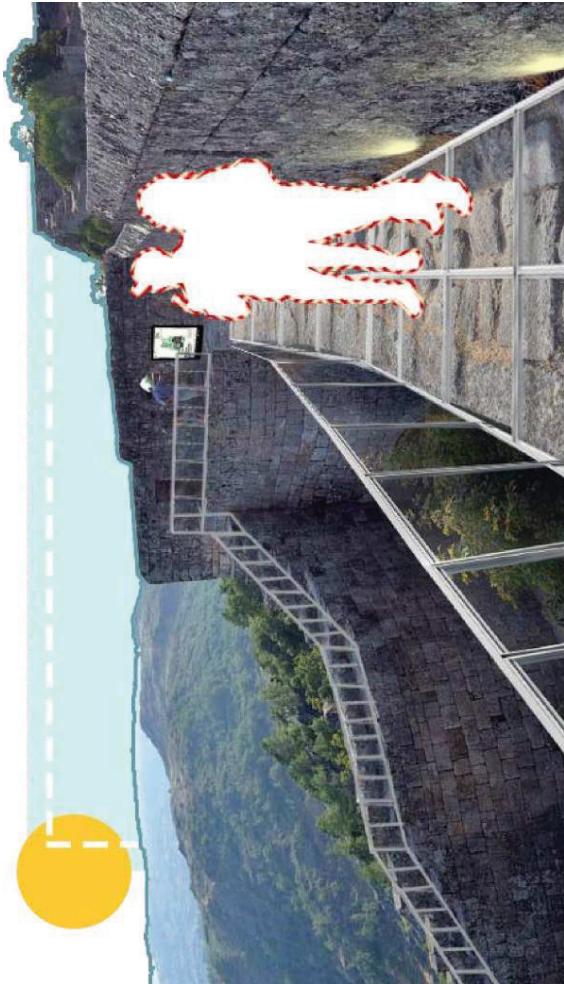
Inventário

SORTELHA

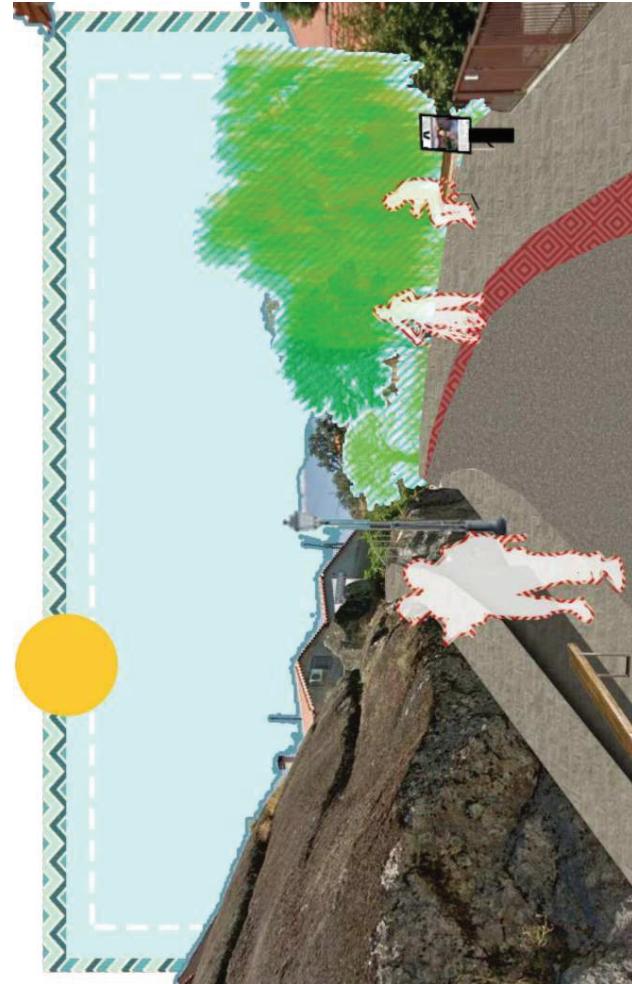


COLAGENS INTENÇÕES PROJETUAIS

Joséfa



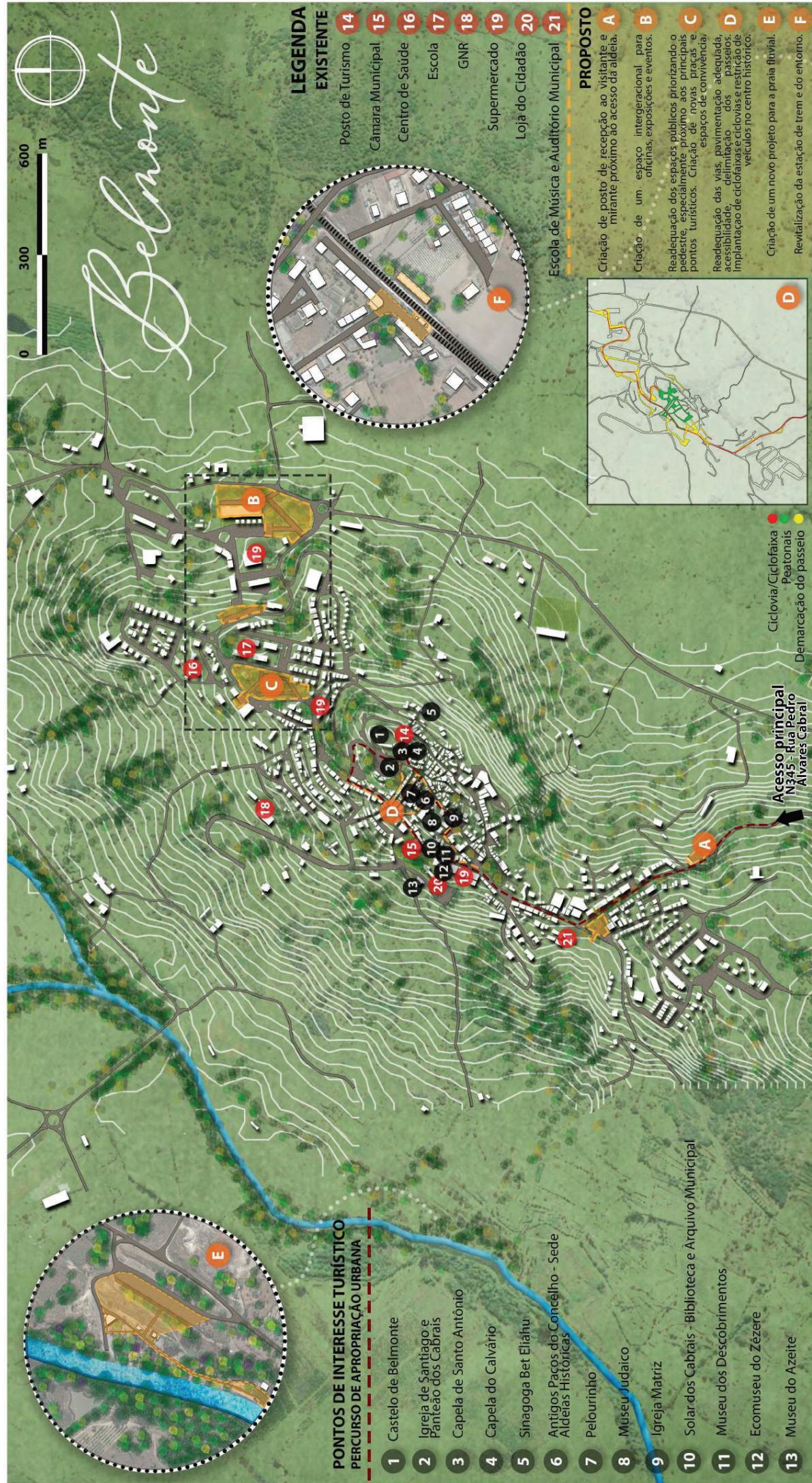
MURAIHAS DA ALDEIA VELHA



PÁTIO DE ENTRADA DA ALDEIA VELHA

RUADR. VÍTOR M. L. PEREIRA NEVES

Implantação BELMONTE



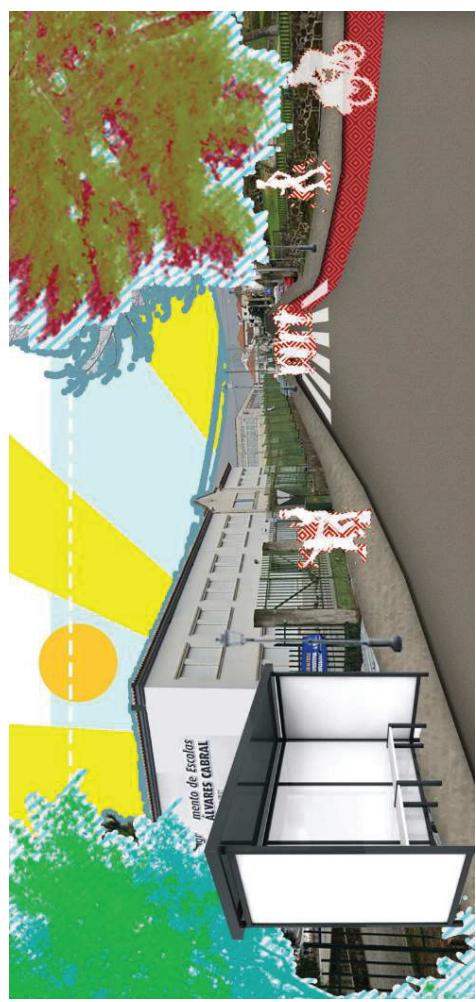


LARGO DA IGREJA MATRIZ



CENTRO HISTÓRICO - MUSEU JUDAICO

Belmonte



ESCOLA PEDRO ÁLVARES CABRAL



RUA PEDRO ÁLVARES CABRAL

Detalhamento

Com o propósito de tornar a dimensão projetual mais tangível foram selecionadas algumas propostas para realização de detalhamentos. O objetivo deste detalhamento no âmbito do trabalho, a nível regional, é servir como exemplo da aplicação das proposta em uma Aldeia Histórica, nomeadamente na melhora da qualidade do ambiente urbano. Portanto, a seguir são apresentadas três regiões onde foram feitos recortes a serem detalhados, especificamente na área urbana de Belmonte, na Praia Fluvial de Belmonte e na Estação Ferroviária e seu entorno.

Localizado fora do perímetro delimitado como Área de Reabilitação Urbana (ARU) da aldeia histórica de Belmonte, este recorte caracteriza-se como uma parcela dessasistida da cidade por não encontrar-se nomeadamente no centro histórico. Entretanto, sua justaposição e a localização de equipamentos importantes para a comunidade, como a Escola Pedro Álvares Cabral, justificam a intervenção neste local, bem como a existência de diversos vazios urbanos e edificações devolutas. Por isso, propõe-se a utilização desses espaços, especificamente no desenvolvimento de um lugar de encontro e troca entre os residentes e os visitantes, e de locais de atendimento à comunidade.



TILA (Tilia
europaea)



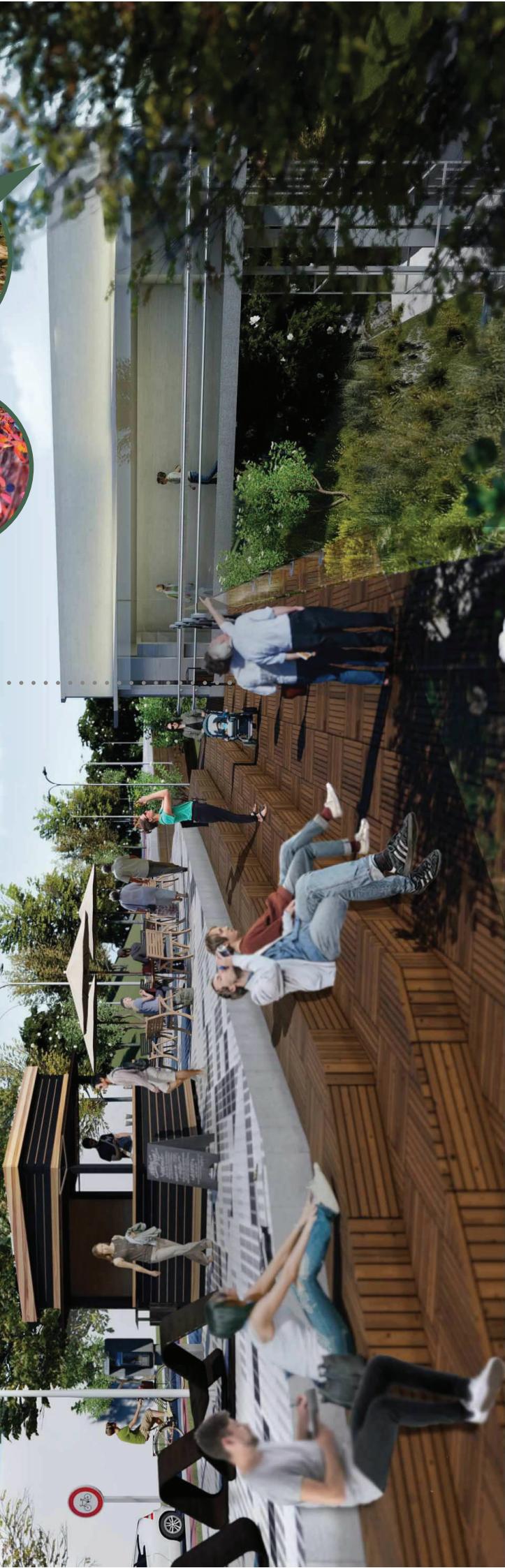
Deck de madeira
Arquibancadas
Mirante



MIRTILLO (Vaccinium
myrtillus)

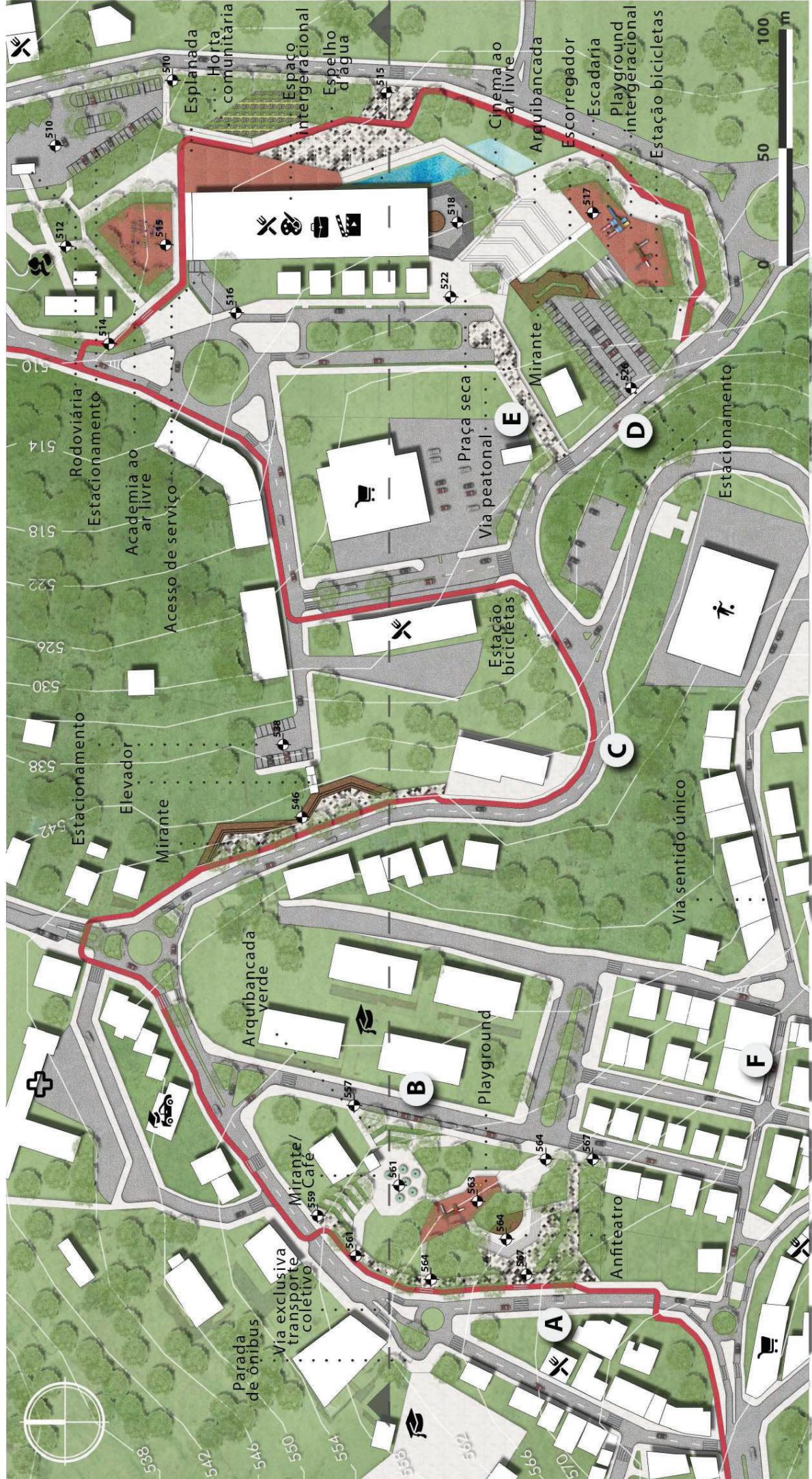


TRAMAREIRA (Sorbus
aucuparia)



Implantação humanizada

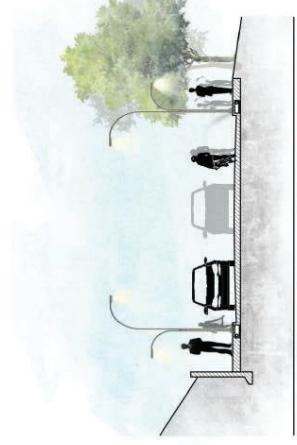
RECORTE B-C



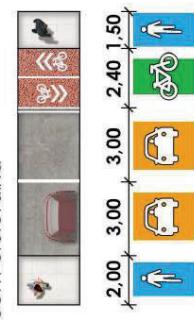
Regras Fárias



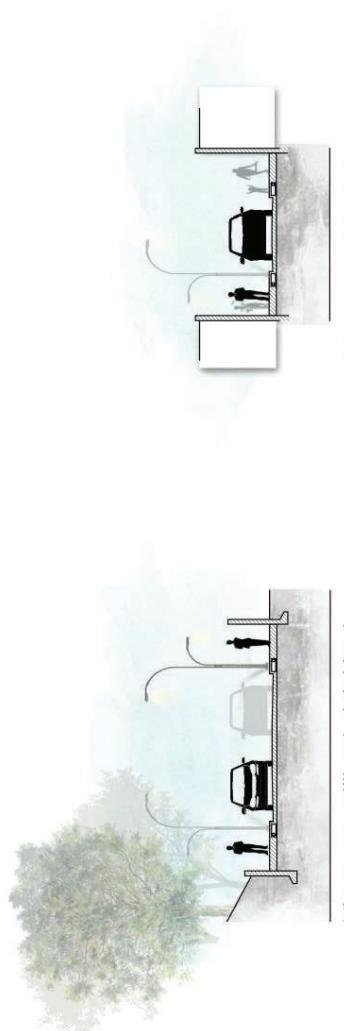
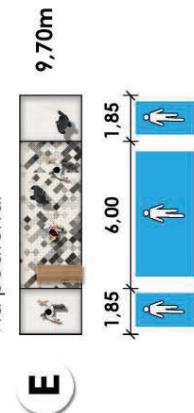
Via com ciclovía



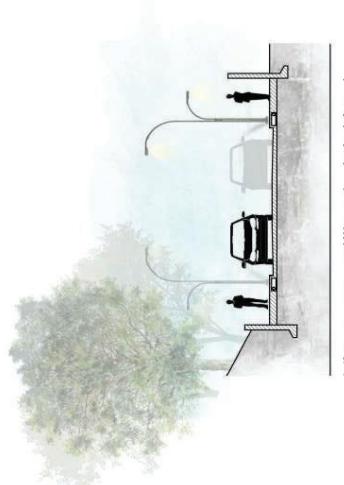
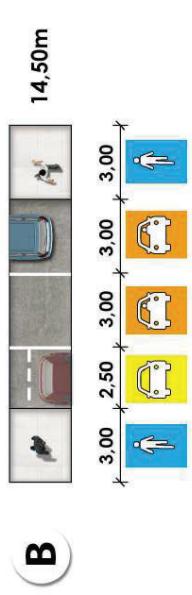
Via com ciclofaixa



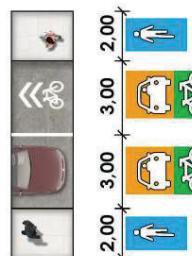
Via pedestral



Via com estacionamento paralelo



Via compartilhada/ciclável



F

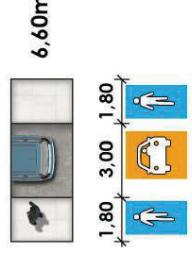
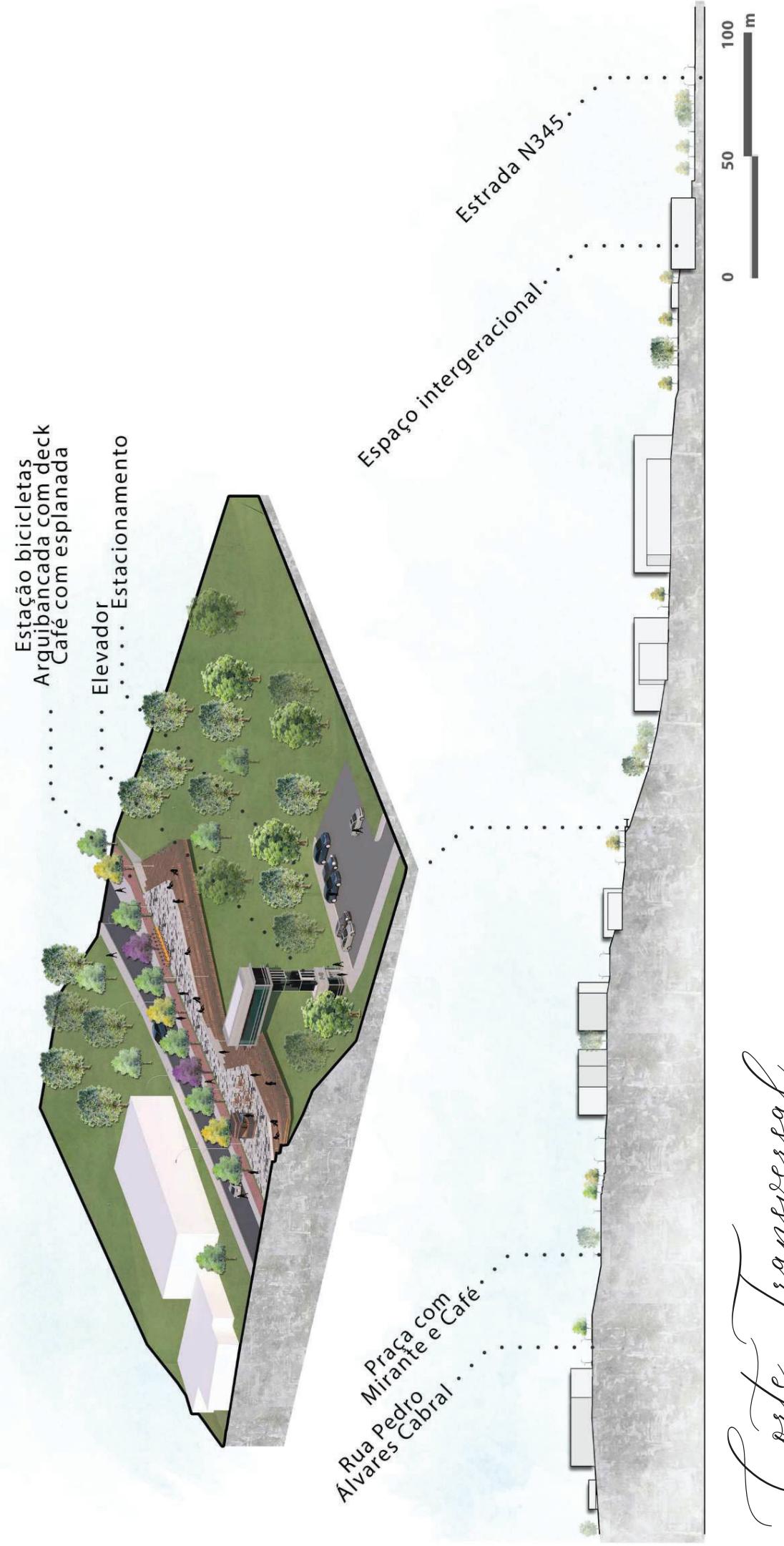
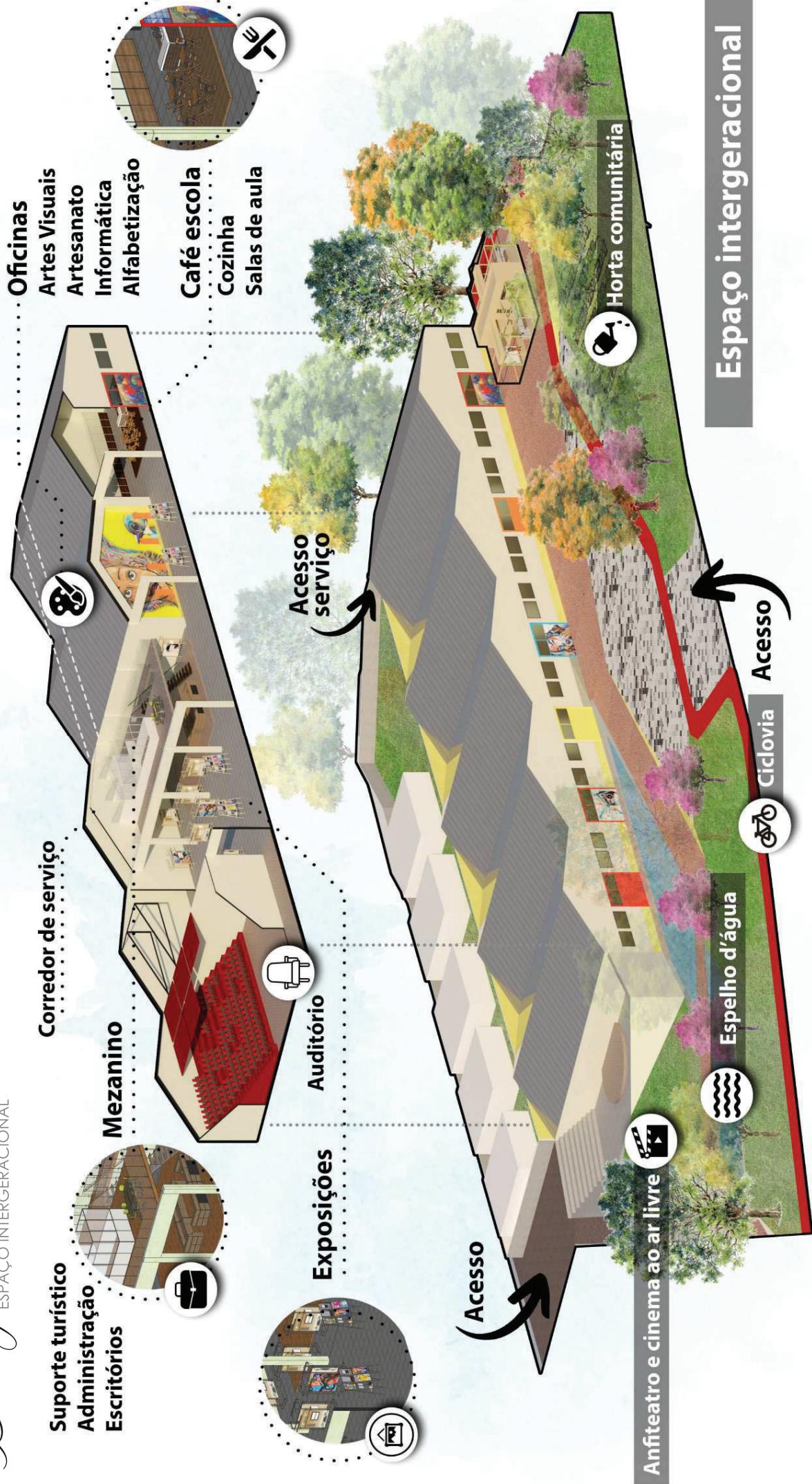


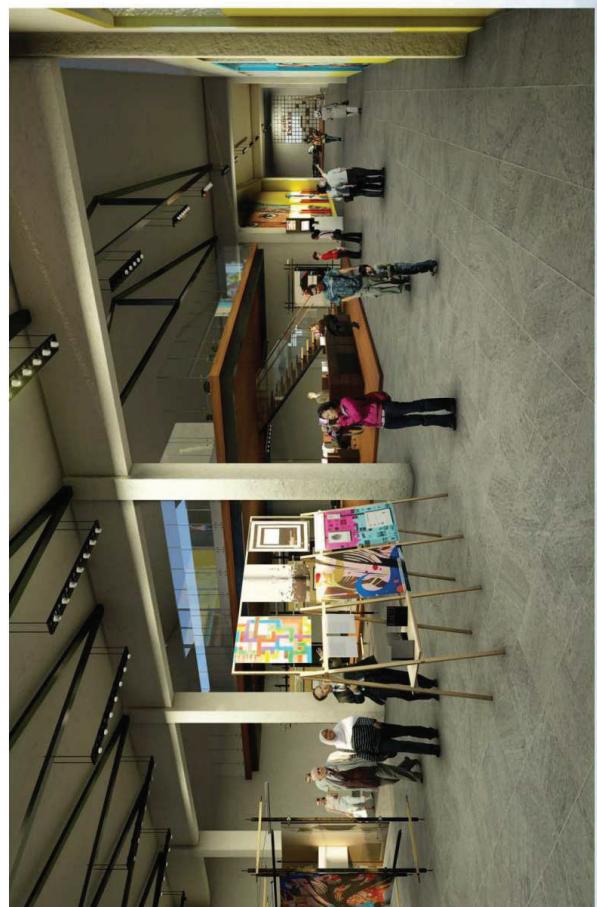
Diagrama Mirante



Diagrama

ESPAÇO INTERGERACIONAL





ESPAÇO INTERGERACIONAL



Poste de iluminação
para parques
h=3m



Piso permeável
padrão releitura da
calçada portuguesa



BOUGAINVILLEA
(*Bougainvillea glabra*)



CAMELIA
(*Camellia japonica*)



PLATANO
(*Platanus x hispanica*)



Mobiliário urbano
Bancos de chapas de aço
galvanizadas reutilizadas

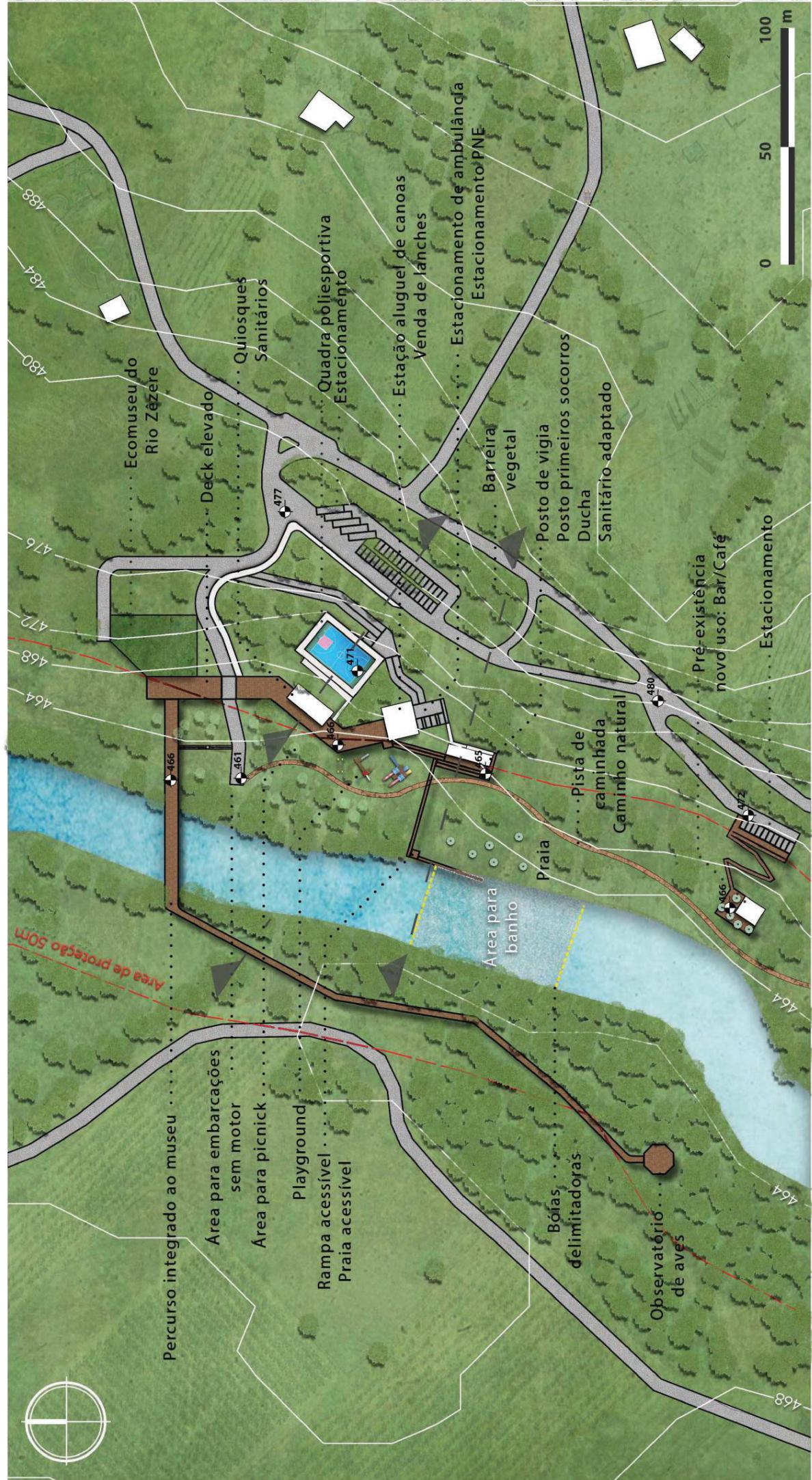
Praia Fluvial

Localizada às margens do Rio Zêzere, a praia fluvial de Belmonte possuía um café, campo para prática de esportes, infraestrutura de apoio, espaço de embarcações sem motor, além de grande espaço verde com mesas. Atualmente encontra-se em estado de abandono, sem manutenção. Além da retomada de todos os usos que possuía, o projeto propõe ainda a integração do Ecomuseu do Rio Zêzere, atualmente no centro da aldeia de Belmonte, com a construção de uma passarela pedonal sobre o rio em um percurso de educação ambiental, trazendo o conhecimento sobre a fauna e a flora local na prática.

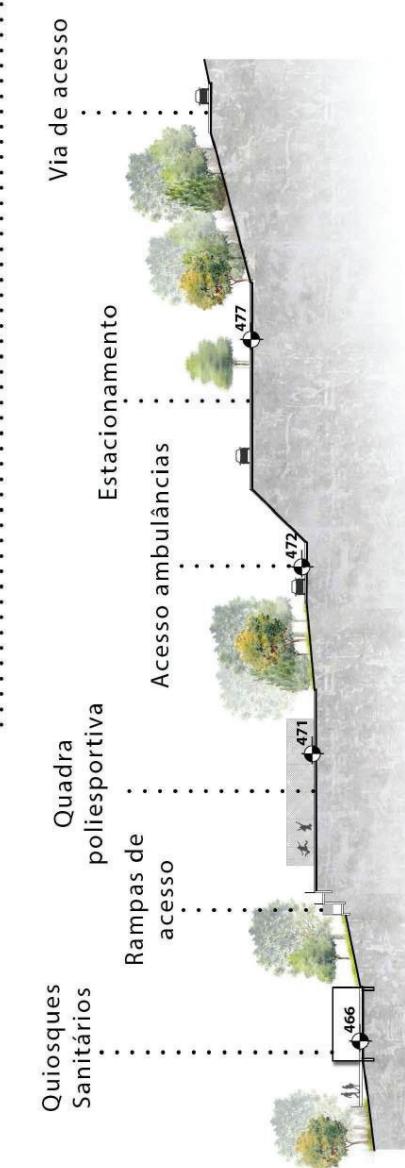
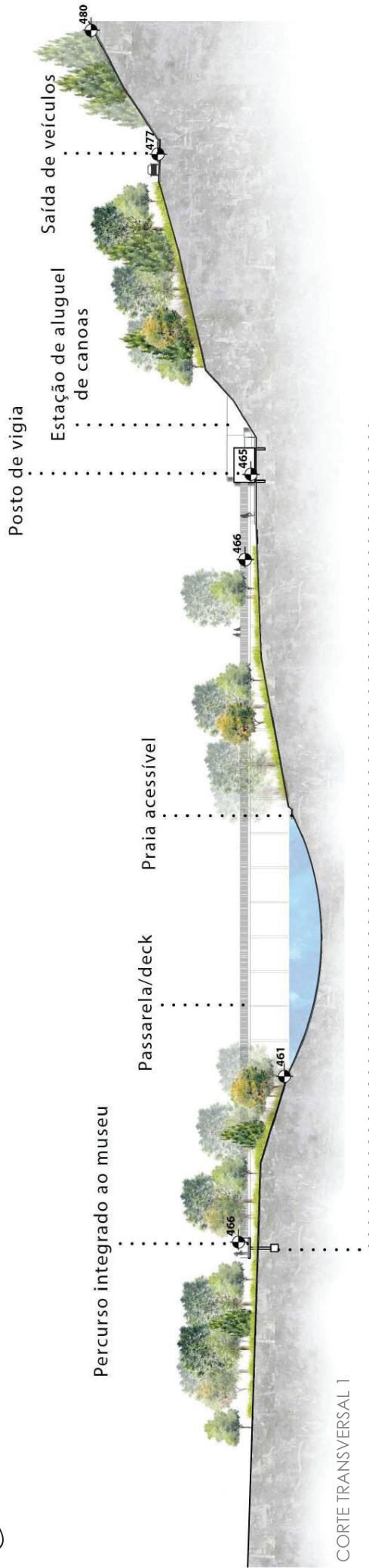


Implantação humanizada

RECORTE E



Cortes

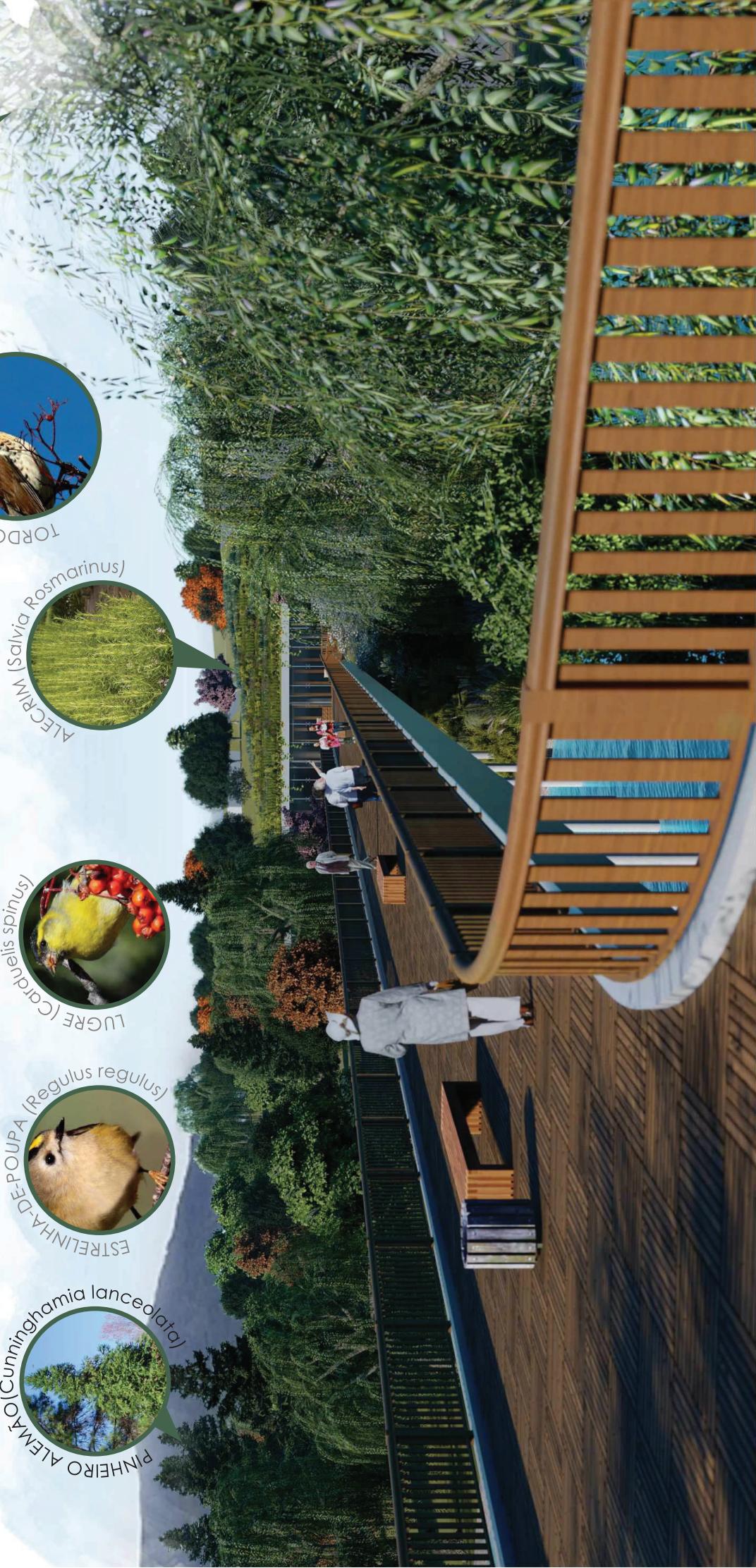


DETALHE PASSARELA/DECK



Ecossistemas do Rio Zêzere

O Rio Zêzere, cujo nome tem origem árabe e significa “rio das cigarras”, nasce na Serra da Estrela a cerca de 1900m de altitude em um local chamado de Cântaro Magro. Desde a sua nascente até chegar a Manteigas, o rio é um recurso essencial para as comunidades que vivem do pastoreio e agricultura. Devido ao seu grande potencial energético, foram construídas três barragens ao longo de seu curso d’água, Castelo do Bode em 1951, Cabril em 1954 e Bouçã em 1955. Essas construções interferiram na vida de milhares de moradores que tiveram de mudar para outras localidades na medida em que suas aldeias foram submersas. Desde modo, a proposta é que o Ecousen do Rio Zêzere abranja além de conhecimentos sobre a fauna e flora e a morfologia do rio, mas também conte as histórias e os aspectos sociais que estão intrínsecos à ele.





Estação Ferroviária

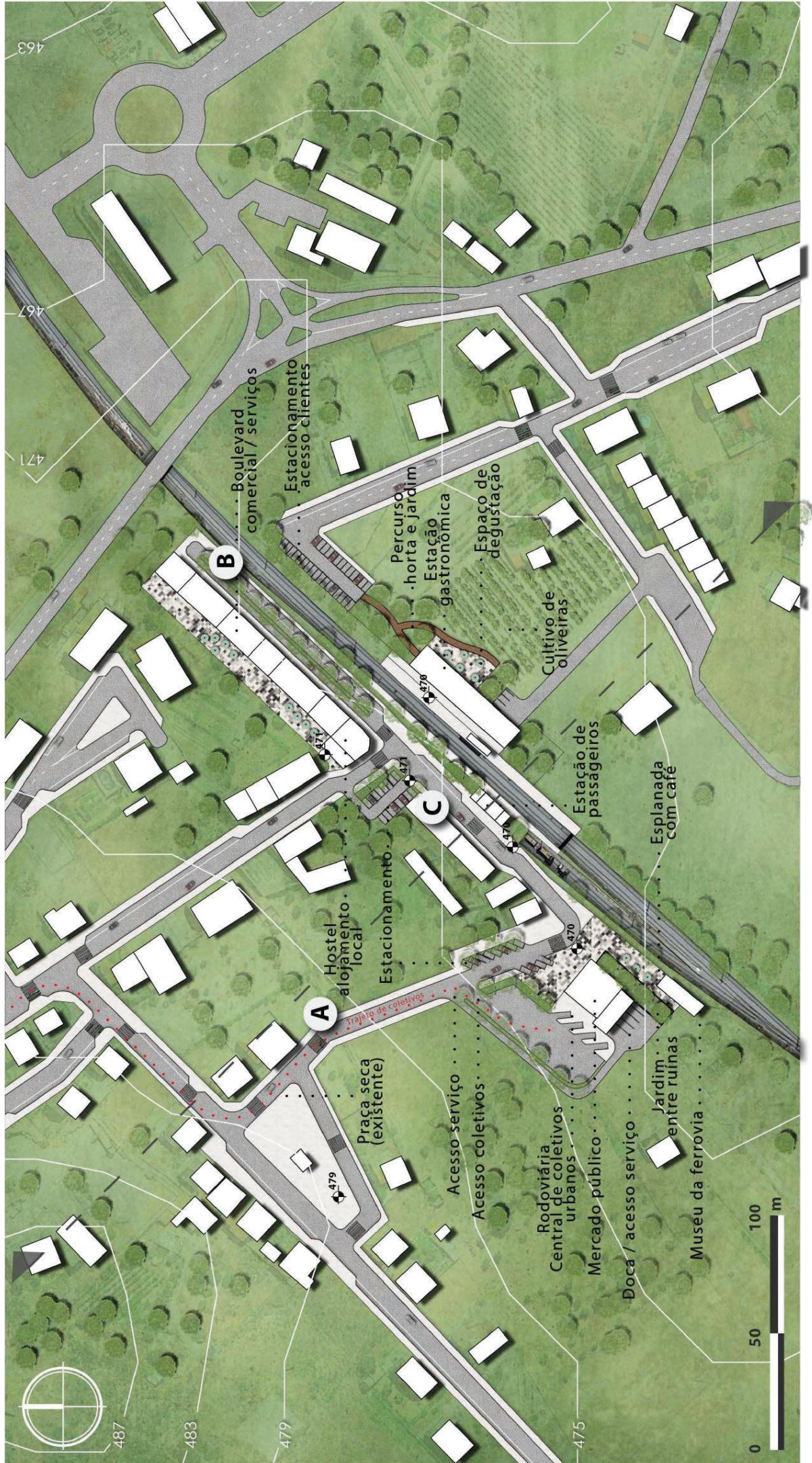
A estação ferroviária de Belmonte-Manteigas foi aberta em 11 de maio de 1893 e desde então passou por muitos períodos de instabilidade nos seus serviços. Já em 1895 teve a circulação interrompida entre Belmonte e Benespera, obrigando ao transbordo dos passageiros. Registros da época indicam que a distância entre a estação e a aldeia de Belmonte sempre foram um obstáculo a ser vencido, visto que desde 1913 já haviam serviços que realizavam a ligação entre os dois pontos. Em 1926 foram iniciados os processos para a construção das casas dos trabalhadores no lado nascente da linha. Em 2003 o edifício da estação de passageiros foi desativado e somente em 2006 iniciou-se a busca por usos alternativos do espaço e das edificações de apoio. O trecho entre Guarda e Covilhã foi interrompido em 2009 para o início das obras de reabilitação da ferrovia, concluídas em 2012. Entre as melhorias, estão o prolongamento da ferrovia, o aumento da altura das plataformas para passageiros, que passaram a ter cerca de 40cm de altura. Foi citada no romance “A Lá e a Neve” de Ferreira de Castro publicado em 1947, que relata uma viagem no trajeto Belmonte à Covilhã e conta a vivência dos portugueses que habitavam as regiões da Serra da Estrela durante o período da II Guerra Mundial.

O conjunto é composto por edifício de passageiros, plataformas de embarque com abrigos, a linha férrea, casas de habitação para trabalhadores e muros em alvenaria de pedra. O edifício de passageiros tem planta regular simples disposta na horizontal com três volumes escalonados, com coberturas que se diferenciam entre três e quatro águas, revestidas de telha cerâmica vermelha. As fachadas são rebocadas e pintadas de branco com socos de cantaria, que acompanha também as molduras nas aberturas em pedra calcária. São característicos da fachada os azulejos em padrão azul e branco. As caixilharias são fixas e móveis, feitas de alumínio na cor azul e vidro simples.

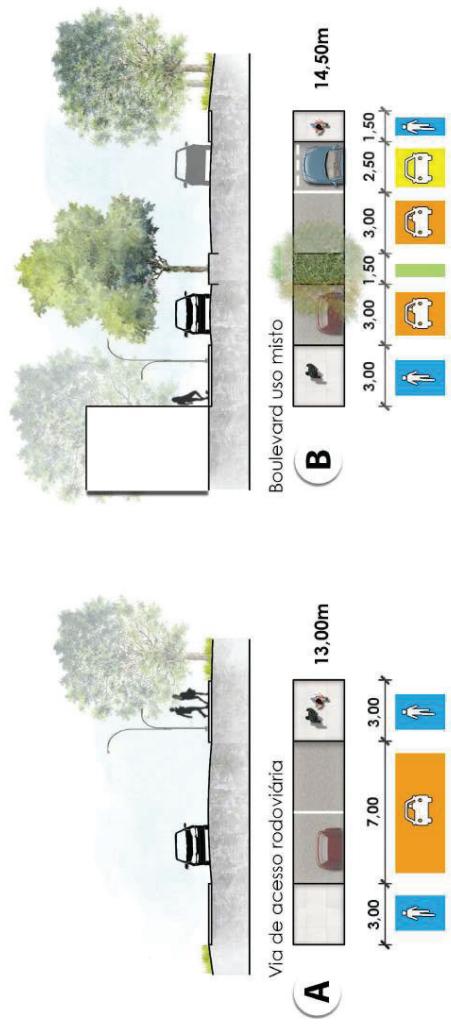


Implantação humanizada

RECORTE F



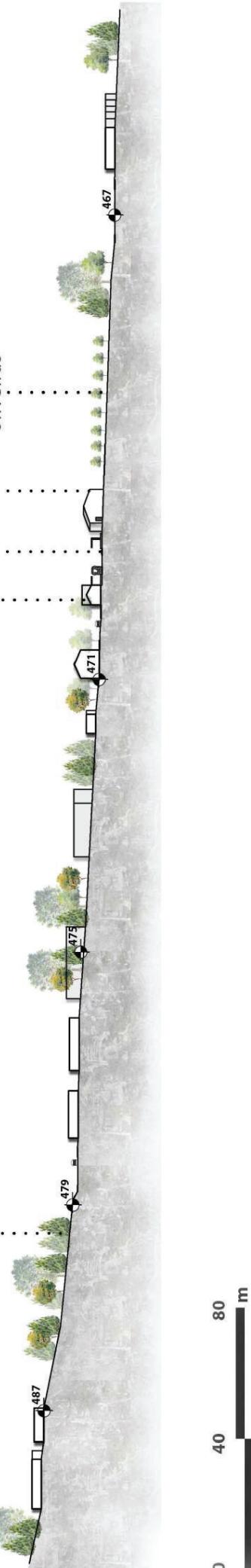
Perfis Transversais



Coste Transversal

Estação de passageiros
Linha ferroviária
Barreira vegetal

Estação Gastronômica
Cultivo de oliveiras





ANTIGA CASA DOS TRABALHADORES 2015
Foto: Karlus Sanctus

O edifício referente à casa dos funcionários teve seu processo de construção iniciado em 1926 com a desapropriação de uma parcela agrícola próxima à linha ferrea. Com o avançado estado de abandono a partir de 2006 buscou-se novos usos para a edificação, chegando-se a especular o seu uso para habitações de interesse social. Apesar das obras para reabilitação da estação de passageiros, a antiga casa dos trabalhadores permanece em estado deplorável até os dias atuais. A proposta busca a revitalização e integração desse espaço dando-lhe um novo uso, de estação gastronômica. Com o intuito de aproveitar a proximidade das parcelas agrícolas adjacentes, propõe-se a criação de um percurso integrado à estação gastronômica de visitação e conhecimento sobre o cultivo de oliveiras e a produção do azeite.



ANTIGA CASA DOS TRABALHADORES
ESTAÇÃO GASTRONÔMICA



ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS
BELMONTE MANTEGAS

| ANTIGA CASA DOS TRABALHADORES
ESTAÇÃO GASTRONÔMICA | (acima)
| RODOVIÁRIA
MERCADO PÚBLICO
MUSEU DA FERROVIA | (abaixo)



ENTORNO DA ESTAÇÃO
HOSTEL E BOULEVARD COMERCIAL

Referências

- ÁLVARES, D.A. El Paisaje como Obra de arte total. Dimitris Pikiornis y el entorno de la Acrópolis. Ra. Revista de Arquitectura, Universidad de Navarra 43, 37-37.
- AMARAL, J. D., ed. com.; PESSOA & Ca (firma), ed. com.; MENDONÇA e Costa e Amaral, ed. com.; Portugal. Caminhos de Ferro, ed. lit. Lisboa : Tip. das Horas Românticas, [1874]-1974 Disponível em <<https://purl.pt/276>> Acesso em 30 de novembro de 2021.
- APA. Agência Portuguesa do Ambiente, c2021. Página inicial. Disponível em <<https://www.apambiente.pt/>> Acesso em 29 de novembro de 2021.
- APA. Relatório do Estado do Ambiente – REA. [Guerra, M. D., Ribeiro, R., Rodrigues, S.]: Portugal, 2019. Disponível em <<https://sniambgeoviewer.apambiente.pt/GeoDocs/geoportaldocs/rea/REA2019/REA2019.pdf>> Acesso em 23 de setembro de 2021.
- BOURA, I.M.R. Património e mobilização das comunidades locais : das aldeias históricas aos contratos de aldeia. Portugal: Territórios e Protagonistas, 2004. Cadernos de Geografia, n.º 21/23, 2002-2004, p. 115-126 Disponível em <<https://hdl.handle.net/10216/22943>> Acesso em 20 de novembro de 2021.
- CARDOSO, Nuno. A artesã que cria marafonas há 60 anos, na “aldeia mais portuguesa de Portugal”. Evasões, 2020. Disponível em <<https://www.evasoes.pt/o-que-fazer/a-artesa-que-cria-marafonas-ha-60-anos-na-aldeia-mais-portuguesa-de-portugal/916500/>> Acesso em 30 de novembro de 2021.
- CDB, Designing Business. Litoral Sudoeste Polis Litoral, c2014. Página inicial. Disponível em <<https://www.polislitoralsudoeste.pt/>> Acesso em maio de 2021.
- CEFA-UP. Área De Reabilitação Urbana de Belmonte: Memória Descriptiva e Justificativa, 2015. Disponível em <https://cm-belmonte.pt/wp-content/uploads/2017/12/memoria_descritiva_aru_belmonte.pdf> Acesso em 30 de novembro de 2021.
- COUTINHO, C.A.R. Mariaiva: da ruína à Aldeia Histórica. [Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura]. Universidade de Coimbra, Coimbra, 2013.
- CRESPI, G. Il Nuovo si prende cura dell'antico: Gonçalo Byrne e il castello di Trancoso. Casabella 830, p. 45-99 Disponível em <<https://statici.squarespace.com/static/5b4756d84eddec2dcbe823f38/t/5c9a07639b747a147e3dbd42/1553598359166/Casabellala+830.pdf>> Acesso em 16 de maio de 2021.

DIOGO, P. Actuações humanas na paisagem. Revista Arquitectura Lusitana, N.º 2 (1.º semestre 2011): p. 157-163, 2011.

DYSON R.G. Strategic development and SWOT analysis at the University of Warwick. European Journal of Operational Research, Applications of Soft O.R. Methods, 2004.

EDM. Remediação Ambiental na Área Mineira da Bica. c2017. Disponível em <<https://edm.pt/projetos/remediacao-ambiental-na-area-mineira-da-bica-e-areas-mineiras-anexas/>> Acesso em 30 de novembro de 2021.

FERREIRA, P. N. Programa de Recuperação de Aldeias Históricas em Portugal: um balanço. [Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura]. Universidade de Coimbra, Coimbra, 2011. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10316/15822>> Acesso em 23 de setembro de 2021

GONZALEZ, C.M. Construir en lo construído. 2015. Trabajo de conclusão de curso (Grado en fundamentos de la arquitectura) - Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, 2015.

HÁ Quarenta Anos. Gazeta dos Caminhos de Ferro. 47 (1151).p.498. 1 de Dezembro de 1935. Disponível em <http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1935/N1151/N1151_master/GazetaCFN1151.pdf> Acesso em 30 de novembro de 2021.

ICOMOS. International Charter for the conservation and restoration of monuments and sites, 1964. Disponível em <https://www.icomos.org/charters/venice_e.pdf> Acesso em 9 de maio de 2021.

ICOMOS. The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas, 2011. Disponível em <https://www.icomos.org/Paris2011/GA2011_CIVVTH_text_EN_FR_final_20120110.pdf> Acesso em 9 de maio de 2021.

ICOMOS. Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas - International Council on Monuments and Sites,1987. Disponível em <https://www.icomos.org/charters/towns_e.pdf> Acesso em 9 de maio de 2021.

IGP - Instituto Geográfico Português. Atlas de Portugal. Editorial do Ministério da Educação: Lisboa, Portugal, 2005.

INE. Instituto Nacional de Estatística. Censos 2011 Resultados Definitivos - Região Centro. Lisboa, Portugal, 2012.

INE. Instituto Nacional de Estatística. Censos 2021. Lisboa, Portugal, 2021

INE. Instituto Nacional de Estatística. Estatísticas do Ambiente 2019. Lisboa, Portugal, 2020.

INE. Instituto Nacional de Estatística. Região Centro em Números -2019. Lisboa, Portugal, 2019.

INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL. Infraestruturas de Portugal, c2021. Página inicial. Disponível em <<https://www.infraestruturasdeportugal.pt/>> Acesso em 29 de novembro de 2021.

LINHAS Portuguesas. Gazeta dos Caminhos de Ferro. 39 (934). p. 335, 16 de Novembro de 1926. Disponível em <http://hemeroteca-digital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1926/N934/N934_mastter/GazetaCFN934.pdf> Acesso em 30 de novembro de 2021.

LEITÃO, L. The Protection of World Heritage Settlements ans their surroundings: Factors affecting management policy and practice.

2011. (Tese de doutoramento) Edinburgh College of Art, The University of Edinburgh, 2011.

LOUSADA, M. A. Antigas vilas, aldeias velhas, novas aldeias. A paradoxal identidade das Aldeias Históricas de Portugal. Turismo, Inovação e Desenvolvimento, Lisboa, Portugal, 143-174. 2008. Disponível em <https://www.researchgate.net/publication/318649000_Antigas_vilas_aldeias_velhas_novas_aldeias_A_paradoxal_identidade_das_Aldeias_Históricas_de_Portugal> Acesso em 23 de setembro de 2021.

NACTO (Org.) Guia Global de Desenho de Ruas. 1ªed. São Paulo: Senac, 2018.

NATIONAL Trails. Designing Buildings, 2021. Disponível em <https://www.designingbuildings.co.uk/wiki/National_trails> Acesso em 29 de novembro de 2021.

NATURAL ENGLAND. National Trails, c2020. Página inicial. Disponível em <<https://www.nationaltrail.co.uk>> Acesso em 29 de novembro de 2021.

NUNES, D. F. Covilhã e Guarda pedem mais comboios após 12 anos de separação. Dinheiro Vivo, 2021. Disponível em <<https://www.dinheirovivo.pt/empresas/covilha-e-guarda-pedem-mais-comboios-apos-12-anos-de-separacao-13623291.html>> Acesso em 30 de novembro de 2021.

PEIXE, Marco Aurélio; TAVARES, Sergio. A linguagem de padrões de Christopher Alexander. Parâmetros projetuais para a humanização do espaço construído. Arquitextos, São Paulo, ano 18, n. 212.04, Vitruvius, jan. 2018 <<https://vitrivius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.212/6866>>.

PRODEMGE. Estrada Real, mg.gov.br, 2021. Disponível em <<https://www.mg.gov.br/contenudo/conheca-minas/turismo/estada-real>> Acesso em 29 de novembro de 2021.

PORUGAL. Aprova o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território. Lei n.º 58/2007 de 4 de Setembro. Diário da República, 1.ª série – N.º 170 – 4 de Setembro de 2007.

PORUGAL. Direção-Geral do Território. Unidades de Paisagem. 2021.

PORUGAL. Estabelece as bases da política e do regime de protecção e valorização do património cultural. Lei n.o 107/2001 de 8 de Setembro. Diário da República – I série -A N.o 209 — 8 de Setembro de 2001

PORUGAL. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro. Plano Regional de Ordenamento do Território, 2011.

PORUGAL. Constituição da República Portuguesa. 1976 Disponível em <<http://www.parlamento.pt/Legisacao/Paginas/ConstituicaoRepublicaPortuguesa.aspx>> Acesso em 23 de setembro de 2021.

PORUGAL. Ministério da Cultura. Direção-Geral do Patrimônio Cultural. Atlas do Património Classificado e em Vias de Classificação, c2021. Disponível em <<https://patrimoniodgpc.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=7f7d5674280f41849coa-0869ced22d91>> Acesso em 30 de novembro de 2021.

PORUGAL. Ministério da Cultura. Direção-Geral do Patrimônio Cultural. SIPA - Sistema de Informação para o Património Arqueológico, c2001-2016. Página inicial. Disponível em <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_Pages/User/Default.aspx> Acesso em 29 de novembro de 2021.

PORUGAL. Plano Regional de Ordenamento do Território - Centro, 2015. Disponível em <<https://www.ccdrc.pt/index.php?op=content&view=article&id=156&Itemid=230&lang=pt>> Acesso em 5 de maio de 2021.

PORUGAL. Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial. Decreto-Lei n.o 80/2015, Diário da República n.o 93/2015, Série I de 2015-05-14. Disponível em <<https://data.dre.pt/eli/decreto-lei/80/2015/p/cons/20210329/pt/html>> Acesso em 29 de novembro de 2021.

PORUGAL. Resolução do Conselho de Ministros n.o 116/2018. Diário da República, 1.ª série – N.o 172 – 6 de setembro de 2018

PORUGAL. Resolução do Conselho de Ministros n.o 45/2015, Diário da República, 1.ª série – N.o 130 – 7 de julho de 2015.

RAMALHO, P. Piódão: desafios do futuro. Plano de Acção Integrada para a Freguesia do Piódão. Junta de Freguesia do Piódão, Associação de compartes da Freguesia do Piódão, 2004.

RAMOS, R. Degradação das estações é pouco dignificante para a REFER. O Interior, 2006. Disponível em <<https://ointerior.pt/arquivo/degradacao-das-estacoes-e-pouco-dignificante-para-a-refer/>> Acesso em 30 de novembro de 2021.

REIS, J. Uma epistemologia do território. Estudos Sociedade e Agricultura. Rio de Janeiro, 13(1) 51-74, 2005. Disponível em <<https://revistaesa.com/ojs/index.php/esa/article/view/258>> Acesso em 23 de setembro de 2021.

REIS, P., BALTAZAR, M. S. Mobilidade e diferenciação dos espaços de lazer e de turismo: Percepções dos visitantes e dos residentes de um destino turístico do interior. Forum Sociológico, 36 (2020), 57-65. Disponível em <<https://doi.org/10.4000/sociologico.9187>> Acesso em 23 de setembro de 2021.

REN, S.A. - Plano de Desenvolvimento e Investimento da RNT 2012-2017 (2022) – Julho de 2011

RIO ZÉZERE. Produtor: Neves de Almeida Realizador: Miguel Jorge Simas. Portugal: RTP, 1985 (23min) Disponível em: <<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/rio-zezere/>> Acesso em 30 de novembro de 2021.

RODRIGUES, J.M.R. Cenários de evolução da paisagem do Vale do Côa em contexto de gestão ativa e passiva. [Mestrado em Arquitetura Paisagística]. Universidade do Porto, Porto, 2013.

SILVA, T., ETGES, V. E. A análise multiescalar nos estudos das dinâmicas territoriais e suas implicações no desenvolvimento regional. In: Encontro Nacional da Associação de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano Regional – ENANPUR XVIII 2019, 1984-8781.

SILVA, J. M. M.F. - A invenção do património urbano : processos de produção dos lugares patrimoniais em Portugal. (Tese de doutoramento) - Lisboa : FA, 2017.

SKILLMIND. Aldeias Históricas de Portugal, c2021. Página inicial. Disponível em <<https://aldeiahistoricasdeportugal.com/>> Acesso em 29 de novembro de 2021.

SOLNIT, R. A história do caminhar. Tradução Maria do Carmo Zanini. - São Paulo: Martins Fontes, 2016.

SPI. Relatório Final do Programa Estratégico de Reabilitação Urbana da ORU de Sortelha, 2021. Disponível em <https://www.cm-sabugal.pt/wp-content/uploads/2021/06/Relatorio_Final_Sortelha_com_Anexos.pdf> Acesso em 30 de novembro de 2021.

STEINER, F. R. Making Plans: How to engage with landscape, design, and the urban environment. University of Texas Press, 2018 https://doi.org/10.7550/314302

TORRES, C. M. A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. Gazeta dos Caminhos de Ferro. 70,p. 61-64. 1682.

UNESCO. Convention concerning the Protection of the world cultural and natural heritage. Paris, 1972. Disponível em <<http://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>> Acesso em 23 de setembro de 2021.

UNESCO. Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage. Paris, 2003. Disponível em <http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=17716&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html> Acesso em 23 de setembro de 2021.

UNESCO. Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, 2011. Disponível em <<https://whc.unesco.org/archive/oguide05-en.pdf>> Acesso em 23 de setembro de 2021.

UNESCO. Recommendation on the Historic Urban Landscape, including a glossary of definitions, 2011. Disponível em <<https://whc.unesco.org/en/hul/>> Acesso em 9 de maio de 2021.

VELDPAUS, L. Historic urban landscapes : framing the integration of urban and heritage planning in multilevel governance Eindhoven: Technische Universiteit Eindhoven, 2015.

VERNIERES, M. (Org.) Methods for the Economic Valuation of Urban Heritage: A Sustainability-based Approach. A Savoir. AFD Research Department: France, 2012. Disponível em <<https://www.afd.fr/en/resources/methods-economic-valuation-urban-heritage-sustainability-based-approach>> Acesso em 30 de novembro de 2021.

WHYTE, W. H. The social life of small urban spaces. Project for Public Spaces. Nova Iorque, 1980.